# **Особенности таможенного оформления внешнеторговых грузов, перевозимых автомобильной техникой**

Диплом

# СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ

. Теоретические основы организации перевозки внешнеторговых грузов автомобильным видом транспорта

.1 Сущность и значение автомобильных перевозок во внешней торговле

.2 Современное состояние и особенности организации перевозки внешнеторговых грузов автомобильным видом транспорта

.3 Нормативно-правовое регулирование внешнеторговых автомобильных перевозок

.4 Система тарификации при перевозке внешнеторговых грузов автомобильным видом транспорта

Глава 2. Особенности оформления различных видов грузов, ввозимых автомобильным транспортом на территорию Таможенного Союза

.1 Особенности таможенного оформления внешнеторговых грузов, перевозимых автомобильным транспортом на территории Таможенного Союза

.2 Таможенное оформление опасных грузов, ввозимых автомобильным транспортом на территорию Таможенного Союза

.3 Таможенное оформление скоропортящихся грузов, ввозимых автомобильным транспортом на территорию Таможенного Союза

.4 Таможенное оформление автотранспортных средств, перевозящих внешнеторговые грузы

Глава 3. Анализ организации перевозки внешнеторговых грузов автомобильным транспортом в ОАО «Белгородский Абразивный Завод»

.1 Организационно-экономическая характеристика ОАО «Белгородский Абразивный Завод»

.2 Анализ организации перевозки и таможенного оформления внешнеторговых грузов, перевозимых автомобильным транспортом в ОАО «Белгородский Абразивный Завод»

.3 Направления совершенствования таможенного контроля при перевозке внешнеторговых грузов автомобильным видом транспорта

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

# ВВЕДЕНИЕ

В результате международной экономической интеграции происходит сближение стран на основе развития устойчивых хозяйственных взаимосвязей и межгосударственного разделения труда. Постоянно развивается взаимодействие экономик стран на разных уровнях и в различных формах, что, как правило, приводит к политическому сближению. Процесс интеграции реализуется на микроуровне - через взаимодействие отдельных фирм и предприятий стран и на межгосударственном уровне - на основе формирования экономических объединений государств, что в итоге приводит к согласованию внешнеполитической и внешнеэкономической деятельности.

Интенсивное развитие в нашей стране внешнеэкономической деятельности делает необходимой эффективную организацию международных перевозок грузов и пассажиров. И в настоящее время актуальна формулировка древних римлян - «Дорога - это жизнь» (Via est Vita).

Особое место в международных грузовых перевозках в силу только ему присущих достоинств занимает автомобильный транспорт, который обеспечивает возможность доставки груза в назначенное время от склада отправителя до склада получателя без промежуточной перевалки груза - «от двери до двери». Высокая скорость транспортировки груза уменьшает потребность в оборотных средствах и ускоряет оборот капитала. В отличие от других видов транспорта автомобили могут перевозить мелкие партии груза согласно пожеланиям потребителя.

Международные автомобильные перевозки являются одним из важнейших направлений в области развития международных отношений, международного товарообмена и развития национальных рынков торговли. Вместе с тем, рынок международных автомобильных перевозок в первую очередь подвержен влиянию общих тенденций мировой экономики, по отношению к внутренним рынкам автомобильной отрасли страны.

Международные автомобильные перевозки являются наиболее уязвимыми от воздействия международного экономического кризиса в автомобильной отрасли. Являясь субъектами международного рынка, такие перевозчики первыми ощущают на себе падение спроса на услуги перевозки и влияние общемировых тенденций. В таких условиях многие транспортные компании сокращают свои инвестиционные планы, сворачивают программы развития и уменьшают свою долю на рынке, переориентируясь на внутренние перевозки.

Актуальность выбранной темы дипломной работы состоит в том, что перевозка внешнеторговых грузов автомобильным видом транспорта оказывает положительное влияние на особенности организации таможенного оформления перевозимого груза.

При широком освещении многих вопросов, касающихся организации перевозки внешнеторговых грузов автомобильным видом транспорта, данная процедура освещена недостаточно.

Объектом дипломной работы являются автомобильные перевозки грузов, предмета - особенности организации перевозки внешнеторговых грузов автомобильным транспортом.

Целью дипломной работы является изучение особенностей таможенного оформления внешнеторговых грузов, перевозимых автомобильным транспортом.

Для достижения указанной цели необходимо решение следующих задач:

изучение теоретических основ организации перевозки внешнеторговых грузов автомобильным видом транспорта;

рассмотрение особенности оформления различных видов грузов, ввозимых автомобильным транспортом на территорию Таможенного Союза;

анализ организации перевозки внешнеторговых грузов автомобильным транспортом в ОАО «Белгородский Абразивный Завод».

Структура дипломной работы обусловлена целью и задачами, решаемыми в процессе исследования. Дипломная работа состоит из введения, трех глав, заключения.

1. Теоретические основы организации перевозки внешнеторговых грузов автомобильным видом транспорта

## 1.1 Сущность и значение автомобильных перевозок во внешней торговле

Современная мировая транспортная сеть и структура транспортных перевозок сложилась в процессе развития международного разделения труда и, в свою очередь, активно влияют на него. Международные перевозки грузов растут медленнее, чем международная торговля: незначительно растут объемы перевозимого сырья; материалоемкое производство перемещается к источникам сырья. Доля транспорта в мировом ВВП и особенно в ВВП промышленно развитых стран сокращается.

В мировой торговле услугами доля транспорта снижается. Транспортные услуги, несмотря на опережающую динамику коммерческих услуг (информационные и коммуникационные технологии и др.), играют большую роль в обеспечении эффективности и конкурентоспособности торговли товарами. Вместе с тем они являются важным самостоятельным источником валютных поступлений. Российский автомобильный транспорт является одной из системообразующих отраслей экономики, обеспечивающих территориальную целостность государства и единство его экономического пространства [5, с.112].

Развитие транспорта происходит в направлении освоения таких транспортных технологий, как интермодальные, смешанные с участием различных видов транспорта на различных этапах грузоперевозки, чему способствует «контейнерная революция» - применение контейнеров международного стандарта.

Транспортная сеть России коренным образом отличается от мировой транспортной сети по многим параметрам. Обширная территория с узкой полосой расселения в отдельных крупных регионах и слабо освоенными пространствами обуславливает преобладание железнодорожного транспорта в сети и грузообороте по сравнению с автомобильным. Распад СССР ухудшил транспортные условия развития страны. На подходах к крупным городам и транспортным узлам страны наблюдается дефицит пропускной способности федеральной дорожной сети. Связью по автодорогам с твердым покрытием не обеспечены около 50 тыс. населенных пунктов. Низкий технический уровень дорог обусловливает увеличение себестоимости перевозок в 1,5 раза, расходов горючего на 30% по отношению к аналогичным показателям развитых стран.

Автомобильный транспорт специализируется на перемещении материальных объектов. Его функции включают соединение производственных ресурсов в процессе воспроизводства, обеспечение их доступа и готовых товаров на рынок. Параметром роли автомобильного транспорта во внешнеторговых отношениях, отражая тесную связь торговли товарами и услугами, является категория «транспортная составляющая» - отношение фрахта (стоимости перевозки) к стоимости перевозимого груза. Она оказывает определяющее влияние на международную специализацию: если стоимость расходов на перевозку превышает стоимость товаров, то реализация товара не выгодна. Для промышленно развитых стран фрахт составляет 5% стоимости экспорта и импорта (внешнеторгового оборота), в развивающихся странах - выше, поскольку удельный вес транспортной составляющей в ценах на сырье выше, чем на готовые изделия; кроме того, конъюнктуру фрахтового рынка определяют не в развивающихся странах. В целом конкуренция, инновации в технико-технологических и сбытовой сферах транспортно-логистических комплексов приводит к снижению издержек производства и понижению цен [5, с.125].

Уровень транспортных издержек (помимо транспортной инфраструктуры) будет определяться балансом требований заказчика транспортировки и возможностями выполнения этих требований исполнителем услуг. Таким образом, транспортный фактор - совокупный результат транспортного обеспечения, отражающий целенаправленную деятельность участников транспортных процессов, включая производителя и потребителя продукции, продавца и покупателя внешнеторговых товаров, транспортных предприятий, стивидорных компаний, посредников и других лиц и организаций; количественно определённый элемент в стоимости продукции, обращающейся в международном товарообмене, отражающий качество транспортного обслуживания.

Одновременно автомобильный транспорт является энерго- и материалоемким сектором хозяйства с длительным инвестиционным циклом; он заметно влияет на формирование ВВП, составляя в разных странах от 4 до 9% его структуры.

В Петербурге действует филиал Евроазиатского транспортного союза (ЕАТС) с целью координации всех крупных транспортных проектов в России, в которых город является одним из ключевых звеньев - девятый интермодальный коридор, коридор «Север-Юг». Российский потенциал интермодальных коридоров оценивается в 5-6 млрд. долл. ежегодно.

Федеральная космическая программа до 2015 г., главная цель которой состоит в удовлетворении растущих потребностей государственных структур, регионов, а также населения страны в космических средствах и услугах, особое внимание уделяет глобальной навигационной спутниковой системе ГЛОНАСС. Она позволяет обеспечить навигационной информацией неограниченное число потребителей в любой точке планеты и повысить точность определения координат объекта. Спутниковые системы слежения (GPS) для оптимизации транспортных потоков широко применяют только западные перевозчики. Российские транспортные компании с учетом ее стоимости и рентабельности используют систему лишь в международных перевозках. Между тем она позволяет не только следить за транспортными средствами, но и управлять ими, тем самым обеспечивая безопасность грузоперевозок автомобильным транспортом [11, с.56].

Повышение эффективности внешней торговли российских участников внешнеэкономической деятельности обусловлено качественным транспортно-экспедиторским обслуживанием, требующим профессиональных знаний законодательства отдельных стран, международных транспортных конвенций, технико-эксплуатационных характеристик транспортных средств, условий работы пунктов перегрузки и перевалки грузов, фрахтового и посреднического рынков и т.д. Специализированным экспедиторским организациям, которые концентрируют большие массы грузов и обеспечивают регулярность перевозок, предоставляются значительные скидки со стороны транспортных структур.

Доставка 80% грузов мировой торговли числится за экспедиторами, «архитекторами перевозки». Транспортно-экспедиторское обслуживание включает в себя операции, связанные с перевозкой грузов, но выходящие за пределы сферы деятельности перевозчика в силу сложившейся мировой торговой практики, практики ценообразования на транспортную продукцию, правового регулирования. Транспортно-экспедиторское обслуживание подразделяется на две группы операций: коммерческо-юридические и оперативно-производственные действия. К первым относятся: выбор наиболее рационального вида транспорта, заключение договоров с перевозчиком на транспортировку грузов, осуществление расчетов с транспортными фирмами, проведение таможенных, карантинных, санитарных, ветеринарных формальностей, оформление коммерческих, других актов с целью предъявления претензий в случаях порчи, потери, хищений экспедируемых грузов и т.д. К оперативно-производственным действиям относятся: доставка груза от склада отправителя до места погрузки, подбор и комплектация мелких отправок грузов в крупные партии (консолидация, аквизиция), организация погрузочно-разгрузочных (стивидорных) работ, прием груза в пункте назначения от транспортных организаций, складирование и хранение груза, упаковка, маркировка и др.

Международная федерация экспедиторов (ФИАТА) - межправительственная организация (93 национальные ассоциации из 85 стран и около 2700 индивидуальных членов из 140 стран мира), создана в 1926 г. В ее состав входит около 700 экспедиторских организаций. В состав Федерации входят комиссии и подкомиссии, занимающиеся проблемами перевозок, в том числе автотранспортных, вопросами документации, страхования и др. Интересы российских экспедиторов в ФИАТА представляет Ассоциация экспедиторов РФ с 1998 г [11, с. 61].

Комиссией по стандартизации ФИАТА разработан основной перевозочный документ для смешанных перевозок - коносамент Ф.Б.Л., один из видов сквозного коносамента, выписывая который, экспедитор берет на себя ответственность оператора по смешанным перевозкам и обязан покрывать этот риск страхованием.

Международные перевозки регулируются многосторонними соглашениями на региональном и общемировом уровне в процессе деятельности специализированных органов ООН, около 100 межгосударственных организаций.

Так, Международный союз автомобильного транспорта (IRU), Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) придерживаются принципа свободы транзита (Конвенция о свободе транзита, Барселона, 1921 г.; Конвенция о транзитной перевозке через территории окруженных сушей стран, 1965 г.), предполагающего освобождение транзитных товаров от пошлин и налогов на импорт и экспорт, хотя разумные сборы могут оказаться все же оправданными, чтобы покрыть то полезное обслуживание, которое связано с товарами. В соответствии с системой гарантий TIR каждая договаривающаяся сторона назначает свою национальную ассоциацию по гарантиям, которая и берет на себя обязательство выступать в качестве гаранта по всем книжкам МДП в соответствии с Конвенцией международной дорожной перевозки (МДП).

Автотранспорт превосходит другие виды транспорта по объемам перевозок, поскольку обеспечивает высокоэффективную доставку по принципу «от двери к двери» в условиях модулизации производства, индивидуализации спроса, роста номенклатуры изделий, уменьшения размеров предприятий. Автомобильный транспорт более конкурентоспособен при перевозке широкой номенклатуры грузов на различные расстояния, а также при необходимости быстрой доставки грузов. На автомобильном транспорте эксплуатационные расходы являются наиболее высокими, однако затраты на содержание постоянных устройств относительно невелики, что обеспечивает этому виду транспорта конкурентоспособность при перевозках на короткие расстояния. Наибольшая гибкость этого вида транспорта в отношении возможности выбора альтернативного маршрута перевозки обеспечивает ему главенствующую роль в качестве средства доставки товаров непосредственно потребителю.

В этой сфере конкуренция между перевозчиками разных стран, кроме воздействия обычаев торговли (импорт традиционно обслуживают перевозчики страны-импортера), происходит под влиянием политики национальных правительств, использующих такие инструменты, как квоты, таможенные и налоговые льготы, благодаря которым некоторые автоперевозчики получают преимущества в приобретении по лизинговым схемам подвижного состава с превосходящими техническими и экологическими (токсичность выброса, уровень шума, вес, габариты) характеристиками. Обновление подвижного состава российскими автоперевозчиками происходит за счет приобретения подержанных тягачей, либо экономят на покупке новых тягачей, используя схему trade-in, когда подержанная машина идет в зачет стоимости новой [11, с.228].

Развитие деятельности отечественных автоперевозчиков предполагает мероприятия по таким направлениям, как:

законодательно-правовое и информационное обеспечение перевозок;

создание информационно-логистических центров для отслеживания и регулирования потоков грузов в международном сообщении;

совершенствование таможенных технологий.

Так, последнее предполагает сокращение времени таможенного оформления, включая внедрение системы электронного декларирования; разработку и внедрение принципа «одного окна», или «одной остановки», исключающую дублирование действий различных контрольных органов; организация совместных действий контрольных органов при проверке международных перевозчиков; надлежащее обустройство пограничных переходных пунктов; организация движения транспорта по «зеленому» и «красному» коридорам.

## 1.2 Современное состояние и особенности организации перевозки внешнеторговых грузов автомобильным видом транспорта

Одним из основных факторов, влияющих на величину спроса на международные перевозки, является уровень развития внешней торговли. В докризисный период имело место динамичное развитие внешней торговли, вызванное либерализацией экономик, устранением торговых барьеров между странами и обеспечением свободного движения капиталов. Однако глобальный экономический кризис привел к значительному сокращению мировой торговли. Это принципом домино сказалось на международных автомобильных перевозках. Автотранспортная отрасль переживает не лучшие времена.

Увеличение в структуре внешней торговли удельного веса дорогостоящих, скоропортящихся грузов предъявляет повышенные требования к качеству транспортировки, в результате чего основными критериями эффективности работы транспорта становятся скорость доставки, сохранность груза, оперативная информация о местонахождении груза, издержки транспортировки, специализация транспортных средств и др. Данным критериям в наибольшей степени отвечает автомобильный транспорт, что подтверждают данные о росте грузооборота автотранспортом за последние годы. Исследования свидетельствуют о динамичном развитии автомобильного транспорта в Европе и переориентации грузопотоков на автомобильный транспорт.

В настоящее время в странах Западной Европы более 80 процентов объемов грузов перевозится автомобильным транспортом. И динамика увеличения доли автомобильного транспорта сохраняется.

Резкое увеличение спроса на международные автомобильные перевозки, процессы либерализации торговли привели к качественному изменению конкурентной среды этого сегмента рынка транспортных услуг. Так, Центральная и Восточная Европа стала одной из основных сфер интересов развитых стран и участников транспортных рынков. Наметилась тенденция усиления позиций перевозчиков стран Центральной и Восточной Европы. Это связано с рядом причин: включение в состав Евросоюза ряда стран Центральной Европы и прибалтийских государств; относительно дешевой рабочей силой в этих государствах; быстро развивающимися компаниями в новых странах Евросоюза; приобретением современного подвижного состава; политикой стран, направленной на поддержание отечественных перевозчиков. К такому развитию конкуренции перевозчики стран Западной Европы оказались не готовы [11, с.232].

Появление большого количества новых предприятий в странах Центральной и Восточной Европы привело к усилению конкуренции и, соответственно, снижению фрахта на перевозку. В результате некоторые автоперевозчики стран Евросоюза не выдержали конкуренции и были вытеснены с рынка транспортных услуг автоперевозчиками стран Центральной и Восточной Европы.

В настоящее время наиболее актуальными на рынке международных перевозок являются проблемы:

допуска иностранных перевозчиков на национальные транспортные рынки. Для этого используются в основном законодательные барьеры в виде таможенных ограничений, ужесточение технических и эксплуатационных требований к подвижному составу, выставление «бумажных» кордонов, и т.п.;

развития интеграционных процессов на основе сотрудничества между мировыми лидерами на транспортном рынке;

регулирования отношений конкурентов, предотвращения политики лоббирования интересов лидеров;

согласования интересов и возможностей всех участников мирового рынка транспортных услуг.

История международных автомобильных перевозок в России начинается в 1920-х гг., когда по Чуйскому тракту стала доставляться продукция советских предприятий в Монголию. Исполнителем этой работы было акционерное общество «Транспорт», имевшее свое отделение в Бийске.

Решающим шагом к активизации работы отечественного автомобильного транспорта в международных перевозках стало создание в начале 1970-х гг. главного управления международных автомобильных сообщений «Совтрансавто» Министерства автомобильного транспорта РСФСР. Преобразованное впоследствии в ОАО «Совтрансавто-Москва», оно функционирует до сих пор. В 1970-е гг. Советским Союзом было заключено более 40 межправительственных соглашений, правопреемницей которых стала Российская Федерация. В ходе экономических реформ в России и в результате становления рыночных отношений в 1990-х гг. государство утратило монополию на внешнюю торговлю и право осуществления международных автомобильных перевозок, этим сложным, но в то же время высокоприбыльным бизнесом стали заниматься многие предприятия и индивидуальные предприниматели. В дополнение к ранее имевшимся возникли новые маршруты перевозки грузов и пассажиров в международном сообщении. В настоящее время международные автомобильные перевозки осуществляются более чем в 50 европейских и азиатских странах, в том числе в странах СНГ [8, с.15].

Однако либерализация доступа на рынок международных грузовых и пассажирских перевозок не означает, что государство в лице своих компетентных органов устранилось от управления экономическими процессами, в том числе в этой сфере.

В Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г., утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р, отмечено, что российская экономика в настоящее время оказалась перед системным вызовом, характер и качество которого определяются сочетанием трех фундаментальных факторов.

Первым фактором является усиление глобальной конкуренции, охватывающей рынки товаров, услуг, капитала и других показателей экономического роста. Началась структурная перестройка мирового хозяйства, связанная с изменением баланса между ее экономическими центрами, возрастанием роли региональных экономических союзов, ожидаемым распространением новых технологий. Следствием этого является трансформация национальных и мировых грузопотоков, а также изменение направлений и объемов пассажирских перевозок, одновременно происходит повышение требований к качеству транспортного обслуживания.

Вторым фактором является возрастание роли человеческого капитала в социально-экономическом развитии, причем не столько в количественном отношении, сколько в отношении качества рабочей силы: соответствие квалификации, ответственности и других деловых характеристик выполняемым функциям. Если раньше считалось, что степень экономического развития страны зависит от ее материальных и финансовых ресурсов, то в настоящее время уровень конкурентоспособности современной инновационной экономики все в большей степени определяется качеством профессиональных кадров. Это в полной мере относится и к автомобильному транспорту как отрасли, встающей на путь инновационного развития с переходом к интеллектуальным транспортным системам, использованию высокоскоростных транспортных систем и новых энергоносителей.

Третий фактор связан с исчерпанием источников экспортно­сырьевого типа развития, базирующихся на интенсивном наращивании топливного и сырьевого экспорта.

Одновременно с действием перечисленных факторов в России появились существенные ограничения роста экономики, обусловленные недостаточным развитием транспортной системы. Руководство страны прямо указывает, что сложившиеся объемные, экономические и качественные характеристики транспорта, особенно его инфраструктуры, не позволяют в полной мере и эффективно решать задачи растущей экономики.

Все это требует от российского транспорта глобальной перестройки.

Выгодное географическое положение России позволяет ей получать значительные доходы от экспорта транспортных услуг, в том числе от осуществления транзитных перевозок зарубежных стран по своим коммуникациям.

В Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г. возможные пути развития мировой экономики охарактеризованы двумя отличающимися сценариями, каждый из которых предполагает разные формы организации работы транспорта, в первую очередь при перевозках грузов и пассажиров в международном сообщении.

В рамках первого сценария предполагается, что в глобальном масштабе будет обеспечено сохранение управляемости экономическими и политическими процессами на базе стратегической договоренности между сложившимися в настоящее время основными глобальными центрами - США, Китаем, странами Европейского союза, Японией. Это приведет к сохранению действующей модели накопления финансовых активов экономик государств, что предопределяет их политический статус и возможность реального участия в формировании мировой системы. Развитие мировой и российской транспортной системы будет определяться потребностями обеспечения экономических связей, в основном формируемых этими глобальными центрами.

Второй сценарий исходит из того, что достичь взаимоприемлемого соглашения о компромиссных правилах поведения между указанными центрами не удастся. В этом случае произойдет фрагментация мирового экономического пространства на ряд макрорегиональных рынков с собственными ресурсами конкурентоспособности, тяготеющих к разным глобальным центрам: США и окружающие страны; Европейский союз; Китай и ряд стран Азиатско-Тихоокеанского региона, Россия и страны ЕврАзЭС.

Тогда может осуществиться переход мировой финансовой системы к многовалютной модели. В этом варианте мировая транспортная система приобретет соответствующий многополярный характер [8, с.20].

Готовность российской транспортной системы стать одним из основных глобальных транспортных узлов такой многополярной мировой системы во многом определит позиции страны на мировой арене.

Кроме возможных сценариев развития внешней политической и экономической среды на формирование транспортной системы окажут влияние и внутренние экономические и социальные процессы. В Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г. выделено два возможных варианта: первый опирается на сырьевой сектор экономики, второй предусматривает инновационное развитие страны. Каждый из них обусловливает различную расстановку акцентов в транспортной стратегии.

Сырьевой вариант развития экономики страны потребует реализации крупномасштабных транспортных проектов (в том числе в рамках государственно-частного партнерства и иностранного партнерства), обеспечивающих разработку месторождений полезных ископаемых в новых районах добычи, главным образом в Сибири, на Дальнем Востоке и на континентальном шельфе.

Следует предполагать увеличение внутренних перевозок угля в связи с развитием энергогенерирующих мощностей и металлургического производства, увеличение объемов перевозок и сортамента продуктов переработки топлива и сырья, в том числе нефтепродуктов, концентратов, химических грузов, металлов. Увеличатся внутренние перевозки продукции машиностроения для нужд энергетики, топливных и сырьевых отраслей.

Необходимо будет обеспечить диверсификацию направлений экспортных поставок углеводородов, в том числе в Китай. Развитие транспортной инфраструктуры должно будет обеспечить реализацию транзитного потенциала страны. Объем экспортных перевозок товаров высокой степени обработки, прежде всего продукции высокотехнологичных секторов экономики, не будет заметно увеличиваться, зато объем импортных перевозок товаров этой группы будет значительно возрастать. В целом для сырьевого развития экономики решающее значение будет иметь специализация морских портов и обеспечение их эффективного взаимодействия с железнодорожным транспортом. Неизбежно будет иметь место дисбаланс функционирования транспортной системы для обеспечения внешнеэкономических связей: увеличение экспорта массовых и наливных грузов и рост импорта готовой продукции.

Из-за этого подвижной состав будет иметь низкие эксплуатационные показатели, в особенности по коэффициенту использования пробега. В обратном направлении транспортные средства трудно будет загружать попутным грузом.

Инновационный вариант развития экономики страны, как и при сырьевом варианте, потребует от транспорта значительных усилий по обеспечению энергосырьевого сектора. Отличительной особенностью развития транспортной системы при инновационной стратегии будет значительное увеличение экспортных перевозок товаров высокой степени обработки. Продукция высокотехнологичных секторов экономики должна будет вытеснять из структуры экспорта углеводороды и другое сырье. Темпы роста экспортных поставок готовой продукции должны стать в 2,5 раза выше темпов роста перевозок аналогичных импортных грузов.

Существенно повысится роль транспортно-логистической инфраструктуры в организации товародвижения. Значительно возрастут объемы перевозок пассажиров автомобильным транспортом общего пользования как внутри страны, так и в международном сообщении.

В целом перевозки автомобильным транспортом при инновационном варианте развития российской экономики будут расти более высокими темпами, поскольку он обеспечивает гибкую реакцию на запросы экономики, особенно секторов высокотехнологичных производств.

Усиление глобальной конкуренции, охватывающей рынки товаров, услуг, капитала, и других факторов экономического роста, структурная перестройка мирового хозяйства, связанная с изменением баланса между экономическими центрами, возрастание роли региональных экономических союзов, ожидаемое распространение новых информационных, нано- и биотехнологий повлекут за собой изменение не только внутренних, но и международных грузовых и пассажирских потоков, рост требований к качеству транспортного обслуживания. Практически уже сделан вывод об исчерпании источников экспортно-сырьевого типа развития, базирующихся на наращивании топливного и сырьевого экспорта. Потребность в переходе к интенсивному инновационному развитию диктует необходимость диверсификации российской экономики, увеличение в структуре внутреннего валового продукта доли продукции с высокой добавленной стоимостью, а также доли перерабатывающей промышленности.

Следует активизировать деятельность отечественных предприятий на мировом рынке транспортных услуг, обеспечить транснационализацию их деятельности и превращение России в крупнейшего экспортера транспортных услуг. Должны состояться интеграция транспортной системы России в евразийское транспортное пространство и развитие многовекторных транспортных связей с мировыми экономическими центрами.

Увеличение доли участия российских автотранспортных организаций в перевозках отечественных экспортных и импортных грузов, а также грузов между третьими странами требует создания соответствующих правовых и других государственных методов регулирования, обеспечивающих содействие присутствию российских перевозчиков в этих сегментах транспортного рынка. Основным показателем достижения поставленных целей является увеличение экспорта транспортных услуг в стоимостном выражении.

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. устанавливает количественные ориентиры международного автомобильного транспорта на перспективу. Доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов возрастет с 41 % в 2007 г. до 55 % в 2030 г [8, с.35].



Рисунок 1 - Распределение объемов рынка международных автомобильных перевозок грузов России в 2007-2012 гг., %

Общероссийские показатели работы транспорта позволяют сделать вывод, что транспортная отрасль кризис преодолела и вышла на этап развития и наращивания оборотов. На рисунке 1 видно, что основной объем автомобильных перевозок в 2011-2012 гг. приходился на экспорт - 73,4% и 73,8% соответственно, в то время как в 2007-2010 гг. основной объем автомобильных грузоперевозок приходился на импорт - 55,4% и 60,5% [25].

Распределение объемов рынка международных автомобильных перевозок грузов России по группам перевозчиков в 2011-2012 гг. выглядело следующим образом (рисунок 2).



Рисунок 2 - Распределение объемов рынка международных автомобильных перевозок грузов России по группам перевозчиков в 2011-2012 гг., млн. тонн

Как видно из рисунка 2, общий объем международных автомобильных перевозок в 2009 г. составил 13,3 млн. тонн, в 2010 г. - 14,7 млн. тонн, в 2011 г. - 30,7 млн. тонн, в 2012 г. - 33,5 млн. тонн, прирост в 2012 г. по сравнению с 2011 г. равнялся 9,1%. Изменение объема перевозок, приходящихся на российских перевозчиков, составило в 2012г. по сравнению с 2011г. 9,01%., в 2012 г. по сравнению с 2009 г. - 160,8% [25].

Основными факторами, оказавшими воздействие на состояние российского рынка международных автомобильных перевозок грузов в 2012 г., являются следующие:

снижение темпов роста внешней торговли России из-за кризисных явлений в целом ряде стран ЕС;

обострение конкуренции с учетом наращивания парка транспортных средств у перевозчиков основных стран-конкурентов;

достижение договоренностей по увеличению контингента разрешений квотируемых стран, а также основных транзитных стран;

расширение логистических схем доставки товаров в Россию из стран Западной Европы с использованием промежуточных терминальных комплексов.

Со вступлением в ВТО процедура таможенного оформления, вопреки обещаниям официальных лиц, не упростилась и жизнь участников внешнеэкономической деятельности не стала легче. Упрощение процедуры таможенного оформления в РФ включая полномасштабный переход на межведомственное электронное взаимодействие, отказ от дублирования электронных документов бумажными при декларировании товаров, сокращение сроков совершения таможенных операций в пунктах пропуска, - все это в значительной мере будет способствовать росту активности участников внешнеэкономической деятельности и, в конечном счете, росту грузооборота.

Вступление в ВТО приведет к росту внешнеторгового оборота России, следовательно, и грузооборота. В связи со снижением таможенных пошлин прогнозируется существенное увеличение объемов импорта в Россию, а значит, возрастет и потребность в услугах транспортников и экспедиторов. Можно ожидать также рост экспорта из РФ, и прежде всего в металлургической отрасли, что в свою очередь увеличит объемы грузопотоков автотранспортных и логистических компаний.

В то же время приход на российский рынок перевозок иностранных компаний усилит конкуренцию на данном рынке. Здоровая конкуренция может привести к снижению совокупных транспортных затрат, что даст дополнительный толчок развитию транспортной инфраструктуры в России, откроет новые ниши для российских участников, а приход иностранных конкурентов позволит получить и изучить новые технологии.

Одновременно стоит учесть, что импортеры из стран Европейского Союза предпочитают работать с экспедиторскими компаниями из ЕС, даже если это дороже и совокупные транспортные издержки выше.

По мнению экспертов, успех будет сопутствовать тем автотранспортным компаниям, которые обладают реальными возможностями предложить клиентам предсказуемые по качеству услуги. В целом, многим компаниям придется повышать качество обслуживания, внедрять современные методы доставки и хранения грузов, более активно использовать схемы доставки груза «от двери до двери» и «точно в срок», оптимизировать свои бизнес-процессы. Поскольку многие компании используют примерно одинаковые основные ресурсы, на первый план выходит умение управлять логистическим бизнесом. Данный процесс конкуренции имеет существенные положительные стороны, а именно - рост качества автотранспортных и логистических услуг, внедрение новых современных технологий, снижение совокупных транспортных издержек.

В связи с ростом масштабов деятельности западных розничных сетей и транснациональных компаний от логистических операторов требуется предоставление более широкого спектра услуг. Не за горами то время, когда уверенно себя будет чувствовать только та логистическая компания, которая сможет удовлетворить все потребности своих клиентов, которых немало. Транспортным и экспедиторским компаниям, желающим остаться и упрочить свое положение, придется внедрять новые, современные технологии, учиться снижать совокупные издержки, внедрять эффективные методы доставки и хранения грузов. Необходимо будет стремиться поддерживать приемлемую долю транспортной составляющей в цене конечной продукции при соблюдении жестких норм по экологии и безопасности. Удовлетворить спрос клиентов на логистические услуги смогут логистические операторы, которые располагают необходимыми ресурсами и опытом работы в соответствии с международными стандартами.

Усилятся тенденции по перераспределению клиентуры в пользу крупных и средних, а также узкоспециализированных компаний. Кроме того, иностранные производители, столкнувшись с российской действительностью, будут активнее приглашать свои автотранспортные компании.

## 1.3 Нормативно-правовое регулирование внешнеторговых автомобильных перевозок

В условиях рыночных отношений совокупность экономических функций государства реализуется через механизм государственного регулирования, который представляет собой вмешательство административных органов в предпринимательскую деятельность путём использования различных форм и методов преимущественно экономического характера.

Для регулирования ВЭД в России используются следующие основные законодательные и нормативные акты:

Таможенный кодекс Таможенного союза (16.04.2010 г.);

Гражданский кодекс РФ;

законы РФ:

«О валютном регулировании и валютном контроле» (01.09.2013 г.);

«О таможенном тарифе» (23.07.2013 г.);

«Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности» (28.07.2012 г.);

«О государственной границе» (07.06.2013 г.).

Основой современных международных подходов к регламентации дорожного движения стали принятые на конференции ООН 08 ноября 1968 г. в Вене Конвенция о дорожном движении и Конвенция о дорожных знаках и сигналах, которые были дополнены Женевскими соглашениями от 01 мая 1971 г.: Европейским соглашением, дополняющим Конвенцию о дорожном движении; Европейским соглашением, дополняющим Конвенцию о дорожных знаках и сигналах. Европейские соглашения конкретизировали некоторые положения по вопросам регулирования дорожного движения.

Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН при участии других международных правительственных и неправительственных организаций разработано более 40 конвенций, соглашений и других международных документов. Практически все европейские страны присоединились к большинству этих конвенций и соглашений.

Соглашение о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств (известное как Соглашение о стандартизации транспортных средств, или Женевское соглашение) было принято в 1958 г. в Женеве и пересмотрено в 1993 г. Существует более 100 постановлений ЕЭК ООН (Правил ЕЭК ООН), обеспечивающих безопасность дорожного движения и защиту окружающей среды.

Сеть автомобильных дорог, открытых для международных сообщений, определяют Европейское соглашение о международных автомагистралях, принятое 15 ноября 1975 г., и Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах, принятое 01 февраля 1991 г.

Исключительное значение в организации международных автомобильных перевозок имеют документы международного права по таможенным вопросам. Действующие в настоящее время Таможенные конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенции МДП, или Конвенции Т1R) от 15 января 1959 г. и от 14 ноября 1975 г. значительно сокращают время на оформление грузов на границах и ускоряют доставку грузов в международном сообщении. Обе конвенции действуют параллельно. Конвенция 1975 г. отменяет ряд положений Конвенции 1959 г. Большое внимание в Конвенции 1975 г. уделено деятельности гарантийных организаций по уплате ввозных и вывозных пошлин, любых штрафов, пени и процентов за просрочку или нарушения процедуры и правил МДП. Книжка МДП (carnet TIR) распространяется через МСАТ. Процедура МДП оформляется таможенными органами стран ЕС в европейской электронной транзитной системе ЕС (NCTS) так же, как и процедура общего транзита (процедура Т).

Для оформления транзита в таможне отправления ЕС сведения в электронном виде (декларацию) может передать в NCTS страны отправления любое заинтересованное лицо, имеющее соответствующую техническую возможность. Лицу, получающему разрешение на транзит, или иному лицу, действующему по его поручению, необходимо назвать сотруднику таможенного органа ссылочный номер своей электронной декларации для ее идентификации в NCTS.

Перевозчикам-держателям книжек МДП для представления сведений в электронном виде в NCTS предлагается бесплатная интернет-программа TIR-EPD (TIR Electronic Pre-Declaration), разработанная Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ).

Программа TIR-EPD предназначена для бесплатной передачи сведений в электронном виде в транзитные системы NCTS стран ЕС о перевозке грузов с использованием книжки МДП (предварительная электронная декларация МДП). Электронная декларация МДП подается в ту страну ЕС, в таможне которой перевозчик оформляет белый лист книжки МДП.

Работа пользователей с программой осуществляется через международную сеть Интернет из любой точки. Информация вносится латиницей. Для описания товарной части необходимо использовать английский язык или язык страны, в которую направляется электронная декларация МДП. Программа требует указывать номер EORI перевозчика.

Использование в международных перевозках автомобильного подвижного состава регулируется Таможенными конвенциями, касающимися временного ввоза автотранспортных средств, служащих для коммерческих целей (от 04 июня 1954 г. и от 18 мая 1956 г.). Согласно этим документам разрешен беспошлинный временный ввоз частных автотранспортных средств для использования на перевозках грузов и пассажиров, запрещена сдача внаем ввозимых транспортных средств.

На каждое автотранспортное средство должен оформляться карнет де пассаж (carnet de passage en deuanes) - документ, гарантирующий уплату ввозных пошлин и сборов и причитающихся таможенных штрафов в случае нарушения правил оформления книжки и других требований Конвенции. Карнет де пассаж заполняется на французском языке, распространяются Международной автомобильной федерацией и Международным союзом по туризму. Срок действия карнета де пассаж не более 1 года.

Если книжка МДП (camet TIR) является документом на груз, то карнет де пассаж (camet de passage en deuanes) - документом на автотранспортное средство. В России эти документы можно получить в АСМАП, так как она является членом соответствующих международных организаций: Международного союза автомобильного транспорта - (МСАТ), Международной Федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Торгово-промышленной палаты РФ (ТПП РФ), Международной торговой палаты (МТП), Ассоциации экспедиторов России (АЭР), Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) и других организаций, взаимодействует с десятками национальных ассоциаций перевозчиков. АСМАП представляет интересы российских перевозчиков в рабочих органах по транспорту Европейской Экономической Комиссии ООН (ЕЭК ООН).

Основным документом, который определяет условия выполнения международных грузовых перевозок, права, обязанности их участников, является Конвенция о договоре международной перевозки грузов (КДПГ, иди Конвенция CMR) от 19 мая 1956 г. Конвенция установила, что договор перевозки определяется накладной международного образца (накладная CMR), и конкретизировала ее содержание. Были установлены пределы возмещения за повреждение и потерю груза или просрочку его доставки (уточнены Протоколом к Конвенции от05 июля 1978 г.), а также порядок и сроки рассмотрения претензий и исков, возникающих при международной перевозке грузов автомобильным транспортом.

Особые виды перевозок регулируются специальными международными документами. К их числу относятся Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов от 30 сентября 1957 г., Протокол о внесении поправок в статью 1а, статью 14(1) и статью 14(3) Европейского соглашения ДОПОГ от 28 октября 1993 г.. Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок от 01 сентября 1970 г.

В октябре 1985 г. вступила в действие Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 21 октября 1982 г. Конвенция направлена на упрощение и облегчение процедуры пересечения границы и предусматривает различные меры.

С 20 мая 2008 г. вступило в силу Приложение 8 к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 1982 г, которое подготовлено рабочими органами Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и включает в себя ряд мероприятий.

Для регулирования взаимоотношений перевозчиков с государственными службами применяется Конвенция о налоговом обложении дорожных транспортных средств, используемых для международной перевозки грузов, от 14 декабря 1956 г. При международных автомобильных перевозках грузов применяется несколько видов страхования. Обязательным является страхование гражданской ответственности перед третьими лицами в связи с эксплуатацией транспортных средств как источника повышенной опасности.

Сводная резолюция об облегчении международных автомобильных перевозок (СР.4), подготовленная Рабочей группой по автомобильному транспорту Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, содержит ряд рекомендаций. В ней указывается на необходимость грузовым и пассажирским перевозчикам учитывать в своей деятельности международные договоры и другие международные правовые документы, которые были разработаны не под эгидой ЕЭК ООН и некоторые положения которых непосредственно относятся к международным автомобильным перевозкам.

В структуру правового обеспечения международных автомобильных перевозок входят также двусторонние и многосторонние межгосударственные соглашения.

Россия является правопреемницей всех соглашений в области международного автомобильного транспорта, подписанных СССР. Между Россией и государствами СНГ, Балтии, Восточной, Центральной и Западной Европы действуют двусторонние соглашения в области автомобильного транспорта.

Важное место в правовой организации международных автомобильных перевозок играет разрешительная система. В соответствии с ней для въезда на территорию иностранного государства необходим особый документ - разрешение. Компетентные органы страны выдают такое разрешение и в случае движения автомобиля транзитом. Порядок выдачи разрешений определяется двусторонними соглашениями заинтересованных стран.

Основой для выдачи разрешений являются двусторонние и многосторонние соглашения, поэтому государства стремятся соблюдать паритет при их распределении.

Сами соглашения могут оформляться либо в виде межгосударственных договоров, подписываемых правительствами стран, либо в виде протоколов или аналогичных документов, которые подписывают министры транспорта.

В системе международных соглашений выделяются межгосударственные соглашения, принимаемые в рамках СНГ. В числе таких соглашений Конвенция о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа (КМАПП), подписанная в Бишкеке 09 октября 1997 г. Азербайджаном, Арменией, Белоруссией, Казахстаном, Киргизией, Молдавией, Россией, Таджикистаном, Узбекистаном, Украиной. Другим документом, разработанным в рамках СНГ, является Соглашение о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств - участников СНГ, решение о подписании которого принято распоряжением Правительства Российской Федерации от 23 ноября 2006 г. № 1605-р. Данное Соглашение предусматривает, что для получения свидетельства о профессиональной компетентности международного автомобильного перевозчика претендент должен освоить программу, состоящую из нескольких модулей.

## 1.4 Система тарификации при перевозке внешнеторговых грузов автомобильным видом транспорта

На уровень транспортных тарифов оказывают влияние две группы ценообразующих факторов: общеэкономические и отраслевые.

К общеэкономическим факторам относятся:

налоговая и амортизационная политика;

общая конъюнктура финансового рынка;

условия конкурентоспособности российского экспорта на мировых товарных и транспортных рынках;

нормативно-правовые акты, регулирующие величину затрат на услуги транспорта, оплату труда и цены на потребляемые транспортом ресурсы;

общий уровень инфляции [19, с.93].

Группа отраслевых факторов включает:

объёмы, структуру перевозок и состав вспомогательных работ транспорта;

резервы снижения себестоимости перевозок;

номенклатуру расходов и распределение затрат по видам работ и услуг;

форму собственности и структуру управления в транспортной отрасли.

Себестоимость транспортных услуг во многом определяет их конкурентоспособность. Потребители покупают услуги того предприятия, которое предложит доступные тарифы, что определяет актуальность вопросов экономии затрат на всех этапах товародвижения.

От уровня издержек зависит также минимально приемлемый тариф, покрывающий расходы на производство и реализацию услуги.

Тарифы на автомобильном транспорте устанавливаются каждым перевозчиком исходя из большого числа разнообразных условий, которые учитывают особенности формирования затрат на перевозки в конкретном случае. Как правило, используется ставка на перевозку груза в конкретном автотранспортном средстве на 1 км пробега. В настоящее время уровень такой ставки достаточно стабилен и составляет около 1 евро за 1 км пробега. Обычно тариф относят к стандартному автотранспортному средству грузоподъёмностью 20 т и объёмом кузова под тентом 82 м3. Использование иных автотранспортных средств в этом случае корректируется коэффициентами. На регулярных линиях покилометровые ставки тарифов зафиксированы перевозчиком в зависимости от массы груза.

Практика использования скидок при оплате перевозок, как правило, направлена на привлечение и удержание возможно большего количества клиентов. Надбавки к базисным тарифам позволяют компенсировать повышенные расходы перевозчика при необходимости выполнения особых условий транспортировки грузов.

автомобильный транспорт таможенный груз

Глава 2. Особенности оформления различных видов грузов, ввозимых автомобильным транспортом на территорию Таможенного Союза

## 2.1 Особенности таможенного оформления внешнеторговых грузов, перевозимых автомобильным транспортом на территории Таможенного Союза

Стремление России и стран СНГ к созданию таможенного союза впервые было реализовано в марте 1992 г. в результате подписания многостороннего межгосударственного Соглашения о принципах единой Таможенной политики. Оно предусматривало создание союза как самостоятельного субъекта международного права на общей таможенной территории договаривающихся стран, действующих в пределах установленных полномочий.

Таможенный союз фактически был создан в начале 1995 г., объединив таможенные территории России, Беларуси и Казахстана и образовав совместные административные институты. Тогда же были открыты представительства ГТК России в Минске, Алма-Ате, Бишкеке.

Образование единой союзной таможенной территории привело к переносу процедур таможенного контроля и таможенного оформления товаров с границы РФ на внешние западные таможенные границы Беларуси; на смежной таможенной границе были упразднены ранее действовавшие пункты пропуска через российскую границу, а также таможенные посты и пограничные таможни. Одновременно произошла отмена взимания таможенных платежей и снятие нетарифных барьеров в отношении трехстороннего товарооборота, достигнута унификация таможенного законодательства. В то же время упрощенный порядок таможенного контроля на российско-казахской границе сохраняется до сих пор.

В 2011 году был завершен процесс формирования единой таможенной территории Таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации.

Таможенный союз - это самый крупный интеграционный проект, который осуществляется на постсоветском пространстве за почти два десятилетия его существования. Три страны, формируя наднациональный орган, обеспечивают соблюдение единых правил для импорта всей товарной номенклатуры, насчитывающей более 11 тысяч единиц. Основные вопросы таможенного администрирования выносятся на внешние границы союза. Во всех странах действует единый Таможенный кодекс Таможенного союза (ТК ТС), являющийся основой для осуществления всех таможенных процедур.

Новым законодательством сокращены сроки осуществления таможенных операций, а также перечни документов, предоставляемых таможенным органам. Упрощен порядок оформления документов при экспорте товаров, не облагаемых вывозными таможенными пошлинами. Впервые российским таможенным законодательством установлена возможность для бизнеса участвовать в разработке проектов нормативно-правовых актов, которые устанавливают порядок и технологию совершения таможенных процедур. Законодательно закреплены позиции таможенной службы по применению прогрессивных таможенных технологий - предварительного информирования, электронного декларирования и прочих.

За 2011 год таможенные службы стран-участниц Таможенного союза подготовили свыше 500 поправок в Таможенный кодекс Таможенного союза. Важным результатом этой работы стало завершение формирования правовой базы в области правоохранительной деятельности.

Прибытие товаров на таможенную территорию Таможенного союза осуществляется в местах перемещения товаров через таможенную границу и во время работы таможенных органов в этих местах.

Таможенные органы обязаны представлять информацию о местах прибытия, об установленных ограничениях и о времени работы таможенных органов, в том числе с использованием информационных технологий в Комиссию таможенного союза для опубликования, в том числе с использованием информационных технологий.

После пересечения таможенной границы, ввезенные товары должны быть доставлены перевозчиком в места прибытия и предъявлены таможенному органу. При этом не допускаются изменение состояния товаров или нарушение их упаковки, а также изменение, удаление, уничтожение или повреждение наложенных пломб, печатей и иных средств идентификации.

Перевозчик обязан уведомить таможенный орган о прибытии на таможенную территорию Таможенного союза путем представления соответствующих документов и сведений (ст.159 ТК ТС).

От имени перевозчика документы могут быть представлены таможенным представителем либо иными лицами, действующими по поручению перевозчика.

Перевозчик вправе представить в таможенный орган предварительную информацию, в том числе в электронной форме, о товарах до их фактического прибытия на таможенную территорию таможенного союза.

Система предварительного информирования таможенных органов Российской Федерации интенсивно развивается. Увеличилось количество сообщений с предварительной информацией о товарах, ввозимых на таможенную территорию Таможенного союза автомобильным видом транспорта, представляемых заинтересованными лицами.

Дополнительным источником предварительной информации о товарах, ввозимых на территорию Таможенного союза автотранспортом, являются электронные сообщения, поступающие от 13 государств - членов Европейского союза.

В качестве еще одного средства передачи предварительной информации о товарах рассматривается система TIR EPD, внедряемая Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ). Сейчас российские таможенные органы совместно со специалистами МСАТ ведут переговоры по внедрению этой системы.

С 17 июня 2012 года введено обязательное предварительное информирование в отношении товаров, ввозимых на территорию Таможенного союза автотранспортом.

Предварительная информация подается в таможенный орган государства - члена Таможенного союза не менее чем за 2 часа до планируемого ввоза товара.

Информация подается:

любым заинтересованным лицом (перевозчиком, таможенным перевозчиком, участником внешнеэкономической деятельности, таможенным представителем);

через Интернет-сайт таможенной службы (Казахстан: pi.customs.kz ; Россия: edata.customs.ru)

Возможность введения обязательного предварительного информирования, предусмотрена п. 3 ст. 42 ТК ТС.

Схема предварительного информирования в России:

заполняется форма предварительного уведомления;

регистрируется на интернет-сайте с присвоением уведомлению уникального идентификационного номера;

в месте прибытия автомобиля на территорию Таможенного союза (в России) таможенному органу предъявляется уникальный идентификационный номер и товаротранспортные документы;

таможенник сверяет данные, предварительного уведомления с данными товаротранспортных документов;

при отсутствии расхождений оформление завершается (процесс сверки данных занимает в среднем 15 - 20 минут).

Виды предварительного информирования:

уведомление о прибытии (если товар остается в месте прибытия до его выпуска);

уведомление о транзите товаров (если планируется дальнейшая перевозка товаров).

Таможенный транзит применяется для перевозки иностранных товаров из места их прибытия в Таможенный союз, до таможенного органа, в котором товар будет декларироваться и выпускаться.

При таможенном транзите таможенные платежи не уплачиваются, меры нетарифного и технического регулирования не применяются.

Требуется обеспечение уплаты ввозных таможенных пошлин, налогов (на случай утраты перевозимого товара) в виде денежного залога или гарантии банка.

Обеспечение уплаты таможенных пошлин, налогов не предоставляется, если транзит осуществляется:

таможенным перевозчиком;

с применением Carnet TIR;

уполномоченным экономическим оператором;

с таможенным сопровождением.

Таможенный транзит не применяется в одном из следующих случаев:

декларация на товар подается в месте его прибытия в Таможенный союз;

прибывший товар запрещен к ввозу и подлежит немедленному вывозу за пределы Таможенного союза (реэкспорт);

используется технология удаленного выпуска (Россия).

При таможенном декларировании товаров, заявляется таможенная процедура. ТК ТС предусмотрено 17 таможенных процедур (выпуск для внутреннего потребления, экспорт, таможенный транзит, таможенный склад, переработка, временный ввоз, временный вывоз, реимпорт, реэкспорт и другие таможенные процедуры).

Для того, чтобы можно было использовать ввезенный в Таможенный союз товар без каких-либо ограничений (например, в целях продажи) выбирается таможенная процедура выпуска для внутреннего потребления.

Выбор таможенной процедуры - это право заинтересованного лица (декларанта).

Таможенная процедура выпуска для внутреннего потребления предусматривает:

полную таможенную очистку товаров (выпуск для свободного обращения);

условный выпуск товаров.

Выпуск для свободного обращения требует:

уплаты ввозных таможенных пошлин (по ставкам Единого таможенного тарифа Таможенного союза);

уплаты налогов (налог на добавленную стоимость, акциз, если товар подакцизный, например, легковой автомобиль, алкоголь, табачная продукция по ставкам государств-членов Таможенного союза);

уплаты таможенного сбора за таможенные операции (по ставкам государств-членов Таможенного союза);

предоставления разрешительных документов (если к товарам применяются меры нетарифного и иного регулирования).

Исключение составляют тарифные преференции - льготы по уплате ввозных таможенных пошлин, предоставляемые:

в отношении отдельных видов товаров, происходящих из наименее развитых (освобождение от пошлин) или развивающихся (ставка ввозной таможенной пошлины уменьшается на 25%) стран;

в отношении товаров, происходящих из стран - участниц Договора о зоне свободной торговли (освобождение от пошлин).

Условный выпуск товаров связан:

с предоставлением таможенных льгот по таможенным пошлинам, налогам или необходимостью получения разрешительных документов (лицензий, сертификатов);

с ограничениями прав на выпущенные товары, например, запрет продажи или аренды товаров.

Электронная форма таможенного декларирования представляет собой подачу:

декларации на товары в электронной форме;

необходимых документов (подтверждающих, указанные в декларации сведения), преобразованных в соответствующие электронные форматы.

Таможенная декларация и документы заверяются электронной цифровой подписью, которая предварительно выдается таможенной службой.

В России электронная таможенная декларация подается через интернет с помощью портала электронного декларирования таможенной службы - адрес: http://edata.customs.ru/ed/

Нормативное время принятия, регистрации и проверки электронной декларации на товары не должно превышать 3 часов.

В настоящее время в России доля деклараций на товары, поданных через Интернет, составляет более 96% общего количества деклараций на товары.

Создано 22 Центра электронного декларирования (специализированные таможенные посты, принимающие только электронные декларации на товары), обслуживают всю территорию России.

Недостатками электронного декларирования в России являются: необходимость предоставления отдельных документов в письменной форме, например, сертификатов соответствия, сертификатов, подтверждающих страну происхождения товаров.

Причины:

а) представление документов предусмотрено правовыми актами;

б) органы, выдающие документы не перешли на электронный документооборот.

Перспективы электронного декларирования:

. С 1 января 2014 года таможенное декларирование товаров в электронной форме в России становится обязательным. Исключения составят отдельные случаи перемещения товаров небольшой стоимости и в незначительных количествах, например, ввоз научных, коммерческих или опытных образцов.

. Введение единого разрешительного электронного документа. Предполагается, что этот документ заменит отдельные разрешения (лицензии, сертификаты, свидетельства), которые в России выдают на различные виды товаров - до 25 государственных органов.

Технология удаленного выпуска товаров, применяемая в России, предусматривает следующее:

. Прибывшие на территорию Таможенного союза (в Россию) товары после проверки товаротранспортных документов, продолжают оставаться в месте прибытия (помещаются на склад временного хранения).

. Электронная декларация на товары и необходимые документы подаются в таможенный орган, удаленный от места прибытия декларируемых товаров (Центр электронного декларирования).

. Принятие Центром электронного декларирования таможенной декларации сопровождается направлением таможенному органу места прибытия товаров сведений из поданной таможенной декларации (для подтверждения фактического нахождения декларируемых товаров в месте их прибытия).

. Если при проверке декларации на товары будут выявлены риски, требующие проведения таможенного досмотра, то Центр электронного декларирования направляет в таможенный орган места прибытия товаров поручение на проведение таможенного досмотра. Акт о проведенном таможенном досмотре в электронном виде поступает в Центр электронного декларирования.

. В случае неприменения таможенного досмотра или, если досмотром подтверждены сведения, указанные в декларации на товары, принимается решение о выпуске товаров.

. Копия проверенной декларации с отметкой о выпуске товаров направляется в таможенный орган места прибытия товаров, который уведомляет владельца склада временного хранения о выпуске оформленного груза.

. Заинтересованное лицо (его представитель) забирает товар, прошедший таможенную очистку.

Ввоз товаров в Российскую Федерацию непосредственно с территорий государств, не являющихся членами Таможенного союза, должен осуществляться в местах прибытия, которыми являются пункты пропуска через Государственную границу Российской Федерации, во время работы таможенных органов. Правительство РФ вправе определять пункты пропуска для прибытия отдельных категорий товаров, в иных местах, не являющихся местами прибытия. Ввоз товаров в Российскую Федерацию с территорий государств - членов Таможенного союза, может осуществляться в любых местах, за исключением случая установления маршрута перевозки товаров, в качестве обеспечения таможенного транзита.

При прибытии товаров на таможенную территорию Таможенного союза перевозчик представляет следующие документы и сведения при международной перевозке автомобильным транспортом:

документы на транспортное средство международной перевозки;

транспортные (перевозочные) документы;

имеющиеся у перевозчика коммерческие документы на перевозимые товары;

сведения о государственной регистрации транспортного средства международной перевозки;

наименование и адрес перевозчика товаров;

наименование страны отправления и страны назначения товаров;

наименование и адрес отправителя и получателя товаров;

сведения о продавце и получателе товаров в соответствии с имеющимися у перевозчика коммерческими документами;

сведения о количестве грузовых мест, об их маркировке и о видах упаковок товаров;

наименование, а также коды товаров в соответствии с Гармонизированной системой описания и кодирования товаров или Товарной номенклатурой на уровне не менее чем первых четырех знаков;

вес брутто товаров (в килограммах) либо объем товаров (в кубических метрах), за исключением крупногабаритных грузов;

сведения о наличии товаров, ввоз которых на таможенную территорию таможенного союза запрещен или ограничен;

сведения о месте и дате составления международной товаротранспортной накладной.

Ввозные таможенные пошлины, налоги подлежат уплате в размерах, соответствующих суммам ввозных таможенных пошлин, налогов, которые подлежали бы уплате при помещении товаров под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления, исчисленным исходя из ставок таможенных пошлин, налогов, таможенной стоимости, их физической характеристики в натуральном выражении (количество, масса, объем или иная характеристика) и курса валют, устанавливаемого в соответствии с законодательством государства - участника Таможенного союза, в которое подлежат уплате таможенные пошлины, налоги, и действующих на день пересечения товарами таможенной границы, а если этот день не установлен, - на день выявления факта недоставки товаров в место прибытия, утраты их в месте прибытия, либо вывоза из места прибытия на таможенную территорию Таможенного союза без размещения на временное хранение или помещения их под таможенную процедуру в месте прибытия.

Убытие товаров с таможенной территории Таможенного союза осуществляется в местах перемещения товаров через таможенную границу и во время работы таможенных органов в этих местах.

Отдельные категории товаров могут убывать с таможенной территории Таможенного союза только в местах прибытия, определенных законодательством государств - участников таможенного союза.

Для убытия товаров с таможенной территории Таможенного союза перевозчик обязан представить в таможенный орган таможенную декларацию либо иной документ, допускающий их вывоз с таможенной территории Таможенного союза, а также документы и сведения, предусмотренные статьей 159 ТК ТС, в зависимости от вида транспорта, на котором осуществляется перевозка товаров.

Разрешение таможенного органа на убытие товаров с таможенной территории Таможенного союза оформляется путем проставления на таможенной декларации либо ином документе, допускающем их вывоз с таможенной территории таможенного союза, и транспортных (перевозочных) документах соответствующих отметок таможенного органа.

Товары должны быть фактически вывезены с таможенной территории Таможенного союза в том же количестве и состоянии, в котором они находились в момент их помещения под таможенную процедуру.

В случаях, если убытие товаров за пределы таможенной территории Таможенного союза будет осуществляться с территорий других государств - членов Таможенного союза, перемещение таких товаров из Российской Федерации на территорию государства - члена Таможенного союза может осуществляться в любых местах, если иное не установлено Правительством Российской Федерации. Вывоз товаров из Российской Федерации, допускается после их таможенного декларирования и совершения иных операций, необходимых для помещения товаров под таможенную процедуру, и выпуска товаров, за исключением вывоза электроэнергии. Вывоз товаров, имеющих статус товаров Таможенного союза, из Российской Федерации в государства - члены Таможенного союза осуществляется без ограничений (ст.195 ФЗ «О таможенном регулировании в РФ»).

Международная перевозка грузов автомобильным транспортом оформляется Международной товарно-транспортной накладной (CMR). Количество страниц CMR, как правило, не менее 7 и зависит от количества пересекаемых при перевозке границ (например, в страны Западной Европы - не менее 12 листов). Заполняется в основном на языке страны-отправителя.

Международные перевозки грузов в автомобилях рекомендуется осуществлять с использованием книжки МДП (TIR), что исключает таможенный досмотр в промежуточных таможнях, а также оплату или депозит ввозных и вывозных пошлин и сборов. По системе МДП обязательство по их оплате берет на себя гарантийное объединение (в Казахстане - это союз международных автомобильных перевозчиков.

## 2.2 Таможенное оформление опасных грузов, ввозимых автомобильным транспортом на территорию Таможенного Союза

Опасные грузы − это такие вещества и предметы, которые при выполнении погрузо-разгрузочных работ, транспортировке и хранении могут послужить причиной пожара, взрыва или повреждения перевозочного средства, нанести вред здоровью или жизни человека или животных, а также повредить сооружения, зданий, путепроводы, элементы инфраструктуры. Почти все синтетические вещества, доля которых в объеме перевозок непрерывно увеличивается, относятся к категории опасных грузов.

Досмотр опасных грузов, при их пресечении границы Таможенного союза России, Казахстана и Белоруссии, осуществляется должностными лицами таможенного органа в пределах их компетенции и с привлечением сторонних специалистов (на основании ст. 94, 101-103 Таможенного кодекса Таможенного союза). При этом их привлечением занимается таможенный орган, обязанность по оплате услуг сторонних специалистов возлагается на государственный бюджет или лицо, в отношении товаров которого проводится таможенный досмотр (п. 6 ст. 101 ТК ТС). Согласно п. 3 ст. 103 ТК ТС таможенный орган вправе проводит досмотр опасных грузов с привлечением одновременно всех специалистов.

Международным законодательством предусмотрено 9 классов опасных грузов. В России сегодня действует классификация опасных грузов, установленная ГОСТ 19433-88 «Грузы опасные. Классификация и маркировка», однако, в скором времени, планируется полностью перейти на классификацию, закрепленную в Европейском соглашении о международной дорожной перевозке опасных грузов автомобильным транспортом (ДОПОГ, ADR) в редакции 2005 года (ДОПОГ-2005). Примечательно, что расхождения между двумя системами классификации опасных грузов минимальны, с практической точки зрения переход с одной на другую ничем значительным не ознаменуется.

Особые свойства грузов, их широкое распространение, послужило причиной разработки и принятия целого комплекса нормативно-правовых документов, регулирующих правила перевозки опасных грузов, как в России, так и за рубежом, в том числе, международных много- и двусторонних договоров. К документам, регулирующим правила перевозок опасных грузов автомобильным транспортом, относят:

Правила перевозки опасных грузов автомобильным транспортом, утвержденные Приказом Минтранса РФ от 08.08.1995 № 73

Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов автомобильным транспортом (ДОПОГ), в том числе части касающиеся перевозки опасных грузов по национальной территории

Таможенное оформление опасных грузов является сложной процедурой, оно подразумевает их помещение под таможенный контроль, наиболее значимыми формами которого является осмотр и досмотр. Осмотр связан с оценкой внешнего состояния грузов, упаковки, маркировки, транспортных средств. Должностное лицо таможенного органа осматривает упаковку на предмет наличия маркировки, ее соответствия действующим нормам и правилам. В частности, маркировка опасного груза должна быть разборчивой, выполненной из долговечных материалов, размещаться на видном месте. Так же, на упаковку наносятся знаки опасности, причем в строго указанных местах, таким образом, чтобы быть заметными при любом транспортном положении груза. При необходимости, на упаковку должны быть проставлены предупреждающие надписи, на внешней таре, если она есть, присутствовать знаки опасности.

Часто бывает, что груз обладает несколькими видами опасности, тогда на упаковке должны найти отражения все классы опасности. При перевозке грузов автомобильным транспортом, он снабжается аварийной карточкой, двумя информационными карточками, предупреждающими водителей других транспортных средств о типе перевозимого груза, и наклеиваемыми спереди и сзади.

Существуют особые требования к документам на опасный груз. Так, при его декларировании необходимо указывать группу упаковки, что бывает затруднительно, так как некоторые классы опасности не имеют установленной группы упаковки, например, 1, 2, 5.2.

При перевозке опасных грузов автомобильным транспортом, в пакет документов включается лист безопасности - ADR TREM cards (MSDS).

От соблюдения требований к документам на опасный груз зависит возможность их таможенной очистке, скорость ее выполнения, возможность дальнейшей перевозки груза.

## 2.3 Таможенное оформление скоропортящихся грузов, ввозимых автомобильным транспортом на территорию Таможенного Союза

Скоропортящиеся грузы - это продукция, для сохранности, качества и надлежащего внешнего вида которой требуется определенный температурный, влажностный режим в процессе транспортировки, а также должны соблюдаться определенные санитарно-гигиенические требования. Примеры скоропортящихся грузов: всевозможные продукты питания, химические вещества, медикаменты, некоторые виды растений.

Международные автомобильные грузоперевозки скоропортящейся продукции всегда сопряжены с необходимостью решить ряд таможенных формальностей. Таможенное оформление скоропортящихся грузов - процедура трудоемкая, т.к. необходимо подготовить груз в соответствии с международными требованиями, оформить пакет документов для такого вида перевозок, и далее предоставить этот груз и документы в таможенные органы для проверки. Владелец груза или лицо, им уполномоченное, согласно ТК ТС имеет право присутствовать при проведении процедуры таможенного контроля. Таможенные органы проводят ряд процедур, с целью установить законность данного перемещения грузов и исключить возможность контрабанды, нарушений таможенных правил и проч. При этом представители таможенных органов могут производить взятие проб и образцов для лабораторных исследований, применять различные технические средства контроля.

Таможенное оформление скоропортящихся грузов несколько отличается от аналогичной процедуры в отношении обычных грузов, поскольку именно скоропортящиеся грузы требуют получения дополнительной документации, подтверждающей, что данный вид товаров не несет какой-либо угрозы окружающей среде, жизни и здоровью людей, животных и птиц. В частности, документы для таможенного оформления, помимо стандартного набора документов, содержат и ряд специфических, характерных только для перевозки скоропортящихся грузов. Среди них (в зависимости от вида груза) могут быть: карантинный сертификат, ветеринарное свидетельство, сертификат или удостоверение качества скоропортящихся грузов, а также санитарный паспорт и лист контрольных проверок температуры груза и воздуха в кузове автотранспортного средства.

Таможенное оформление скоропортящихся грузов должно быть проведено в максимально сжатые сроки. Современное таможенное законодательство признает этот факт, а потому предусматривает особый порядок таможенного оформления скоропортящихся грузов. Тем не менее, следует понимать, что скорость его проведения, в гораздо большей степени, зависит от декларанта (таможенного представителя), чем от должностного лица таможенного органа.

В общем случае, по прибытии товаров на территорию Таможенного Союза они помещаются на склад временного хранения, при этом, срок хранения скоропортящихся грузов не может превышать 3-х суток. После этого они должны быть либо выпущены под выбранную таможенную процедуру, либо будут задержаны на срок не более 24 часов (на основании ст. 146 Таможенного Кодекса Таможенного Союза). Такое может произойти, например, если на скоропортящийся груз не были своевременно предоставлены необходимые сертификаты. Если скоропортящийся груз прибыл без сертификатов, то сразу по прибытии необходимо подать заявку в территориальный орган или аккредитованную на проведение сертификации организацию. Декларант может поспособствовать ускорению проведения таможенного оформления скоропортящегося груза, взяв пробы и образцы товара для проведения лабораторных исследований.

## 2.4 Таможенное оформление автотранспортных средств, перевозящих внешнеторговые грузы

Транспортные средства международной перевозки, пересекающие таможенную границу, подлежат остановке и стоянке в местах перемещения товаров через таможенную границу для проведения таможенных операций, предусмотренных настоящим ТК ТС.

Продолжительность стоянки транспортных средств международной перевозки, исходя из времени, необходимого для проведения таможенных операций, для автомобильного транспорта не должна превышать 3 (три) часа, за исключением случаев, когда:

) начало или завершение таможенных операций не могут быть осуществлены по независящим от таможенных органов причинам;

) помещение под таможенную процедуру товаров, перевозимых на этих транспортных средствах международной перевозки, осуществляется непосредственно в местах перемещения товаров через таможенную границу;

) в отношении товаров, перевозимых на этих транспортных средствах международной перевозки, применено таможенное сопровождение в качестве меры обеспечения таможенного транзита;

) временное хранение транспортных средств международной перевозки осуществляется в местах временного хранения, расположенных на территории мест перемещения товаров через таможенную границу.

Отправление транспортных средств международной перевозки из мест их стоянки в местах перемещения товаров через таможенную границу производится после завершения таможенных операций, совершаемых при прибытии товаров на таможенную территорию таможенного союза или убытии товаров с такой территории.

Транспортные средства международной перевозки подлежат таможенному декларированию в соответствии со статьей 350 ТК ТС без помещения под таможенные процедуры.

Транспортные средства международной перевозки перемещаются через таможенную границу без применения мер нетарифного и технического регулирования.

Таможенное декларирование транспортных средств международной перевозки осуществляется при временном ввозе на таможенную территорию таможенного союза транспортных средств международной перевозки и вывозе таких временно ввезенных транспортных средств с такой территории, а также при временном вывозе с таможенной территории таможенного союза транспортных средств международной перевозки и ввозе таких временно вывезенных транспортных средств международной перевозки на такую территорию путем подачи перевозчиком таможенному органу таможенной декларации на транспортное средство.

В качестве таможенной декларации на транспортное средство применяются стандартные документы перевозчика, предусмотренные международными договорами в области транспорта, участниками которых являются государства - члены таможенного союза, если в них содержатся сведения о транспортном средстве международной перевозки, его маршруте, грузе, припасах, об экипаже и о пассажирах, цели ввоза (вывоза) транспортного средства международной перевозки и (или) наименовании запасных частей и оборудования, которые перемещаются для ремонта или эксплуатации транспортного средства международной перевозки, указанные в статье 159 ТК ТС.

Если в представленных стандартных документах перевозчика не содержатся все необходимые сведения, таможенное декларирование транспортных средств международной перевозки осуществляется путем представления таможенной декларации на транспортное средство установленной формы. При этом представленные стандартные документы перевозчика рассматриваются как неотъемлемая часть таможенной декларации на транспортное средство.

При вывозе с таможенной территории таможенного союза временно ввезенных транспортных средств международной перевозки и при ввозе на такую территорию временно вывезенных транспортных средств международной перевозки таможенному органу в качестве таможенной декларации на транспортные средства допускается использовать таможенную декларацию на транспортное средство, представленную при таможенном декларировании временно ввозимых или временно вывозимых транспортных средств международной перевозки соответственно.

При таможенном декларировании транспортных средств международной перевозки таможенный орган не вправе требовать представления иных сведений.

Если запасные части и оборудование перемещаются через таможенную границу одновременно с транспортным средством международной перевозки в соответствии со статьей 349 ТК ТС, допускается заявление сведений о них в таможенной декларации на транспортное средство.

Поданная таможенная декларация на транспортное средство регистрируется таможенным органом.

По результатам проверки таможенной декларации на транспортное средство таможенный орган оформляет временный ввоз или временный вывоз транспортного средства международной перевозки либо завершение временного вывоза или временного ввоза транспортных средств международной перевозки путем проставления в таможенной декларации на транспортное средство отметок по форме и в порядке, которые определяются решением Комиссии Таможенного Союза.

Использованные и не вывезенные обратно запасные части и оборудование подлежат помещению под таможенные процедуры с соблюдением требований и условий, установленных ТК ТС.

Глава 3. Анализ организации перевозки внешнеторговых грузов автомобильным транспортом в ОАО «Белгородский Абразивный Завод»

## .1 Организационно-экономическая характеристика ОАО «Белгородский Абразивный Завод»

Акционерное общество “Белгородский Абразивный Завод” является открытым акционерным обществом. Полное фирменное наименование общества - Открытое Акционерное Общество “Белгородский Абразивный Завод”, сокращенное наименование - ОАО “БАЗ”. Место нахождения общества: 308013, Россия, г.Белгород, Михайловское шоссе, 2а. Предприятие расположено в промышленном районе Юго-Восточной части города в непосредственной близости от автомобильных магистралей, связывающих Москву и Центр России с Южными и Восточными регионами.

Белгородский абразивный завод был основан в 1966 году первоначально как опытно - промышленное производство по освоению выпуска шлифовальной шкурки на синтетических связующих. В дальнейшем предприятие превратилось в крупнейшего производителя водостойкой шлифовальной шкурки на тканевой основе.

В 1992 году предприятие было приватизировано и реорганизовано в Открытое Акционерное Общество «Белгородский Абразивный Завод».

В настоящее время ОАО "Белгородский Абразивный Завод" остался единственным производителем водостойкой шлифовальной шкурки на территории СНГ, и его продукция пользуется устойчивым платежеспособным спросом.

ОАО “Белгородский Абразивный Завод” является юридическим лицом и имеет в собственности обособленное имущество, отражаемое на его самостоятельном балансе, включая имущество, переданное ему акционерами в счет оплаты акций. Общество осуществляет все виды внешнеэкономической деятельности в установленном законом порядке. Основной целью ОАО “Белгородский Абразивный Завод” в соответствии с Уставом является получение прибыли.

Основным видом деятельности предприятия является производство тканевой водостойкой абразивной шлифовальной шкурки по ГОСТ 13344-79 и различных изделий из нее.

ОАО "Белгородский Абразивный Завод" специализируется на выпуске:

водостойкой тканевой шлифовальной шкурки в рулонах;

изделий из тканевой шлифовальной шкурки;

бесконечных шлифовальных лент;

шлифовальных бобин и шлифовальных конусов;

лепестковых кругов;

изделий из объемного шлифовального полотна на нетканой основе;

товаров широкого потребления для населения из шлифовальной шкурки и объемного шлифовального полотна.

Основными направлениями деятельности ОАО “Белгородский Абразивный Завод” в соответствии с Уставом предприятия являются:

- производство продукции производственно-технического назначения, товаров народного потребления;

оптовая, розничная торговля и общественное питание, в том числе и для государственных нужд, на территории России и за рубежом;

хранение зерна и переработка изделий из него;

организация и осуществление ремонта и сервисного обслуживания всех видов машин, технологического и сельскохозяйственного оборудования, транспортных средств;

маркетинговая и инжиниринговая деятельность, включая исследование спроса, конъюнктуры рынков, консультирование по вопросам управления, финансов и коммерческой деятельности, размещению ценных бумаг, оказания агентских, посреднических услуг юридическим и физическим лицам (в том числе создание соответствующих бюро, агентств, центров делового сотрудничества, представление интересов клиентов на коммерческой основе), разработка и реализация стратегий повышения эффективности менеджмента и маркетинга предприятий;

осуществление внешнеэкономической деятельности, экспортно-импортных операций в соответствии с действующим законодательством РФ и нормами международного права;

привлечение иностранных вложений в совместную деятельность, в инновационные проекты, включая федеральные и региональные программы, экономические эксперименты;

операции с недвижимым и движимым имуществом;

торгово-посредническая деятельность;

осуществление благотворительной деятельности;

производство строительно-монтажных, отделочных, специальных, проектно-изыскательских работ как своими силами, так и с привлечением субподрядчиков;

производство и реализация строительных материалов и изделий, пиломатериалов и мебели;

другие виды деятельности, не запрещенные законодательством РФ.

Высшим органом управления ОАО “Белгородский Абразивный Завод” является Общее собрание акционеров. Ступенью ниже по иерархической лестнице расположен Совет директоров, далее, в соответствии со структурой управления предприятием, следуют Генеральный директор и первый заместитель генерального директора. Инфраструктура предприятия включает производственные, вспомогательные и торговые подразделения.

В настоящее время ОАО «Белгородский Абразивный Завод» выпускает весь диапазон гибкого шлифовального инструмента для метало- и деревообработки, удачно дополняя ассортиментный ряд своей продукции изделиями из шлифовальной шкурки. Продукция предприятия поставляется во многие регионы России и страны ближнего зарубежья. Предприятие оснащено высокопроизводительным оборудованием поточного непрерывного действия, обладает высокой технологической и социальной культурой производства, высококвалифицированным менеджментом и обученными рабочими кадрами.

Основными потребителями продукции ОАО «Белгородский Абразивный Завод» являются все отрасли промышленности, в том числе:

мебельная;

деревообрабатывающая (производство слоеной фанеры, ДСП, дерево полуфабрикаты);

автомобильная;

машиностроительная;

судостроительная;

авиационная;

приборостроительная;

станкоинструментальная;

ремонтно-строительная;

кожевенная;

химическая (обработка пластмасс).

Также шлифовальные изделия ОАО «Белгородский Абразивный Завод» используются:

при обработке стекла (ОАО «Освар» (Вязники), ОАО «Литий» (Брянск));

в автомобилестроении (ОАО «КАМАЗ», ОАО «СеАЗ», ОАО «ЛиАЗ»);

инструментальными заводами России и Беларуси;

атомными электростанциями;

металлургическими комбинатами (ОАО «ОЭМК» ст.Оскол).

Предприятия деревообрабатывающей отрасли являются основными потребителями продукции ОАО "Белгородский Абразивный Завод" (более половины шлифовальной шкурки и изделий из нее отгружается на заводы и фабрики этой отрасли), поэтому производству шлифизделий для обработки ДСП, фанеры и массива древесины уделяется повышенное внимание.

Огромный опыт работы, квалифицированные кадры и современное оборудование обеспечивают качество шлифовального инструмента, соответствующее высоким мировым стандартам. На предприятии непрерывно ведутся работы по совершенствованию технологических процессов, а также поиску и освоению производства новых перспективных видов шлифизделий.

Более 1000 предприятий России и стран ближнего зарубежья отдают предпочтение продукции, производимой Белгородским абразивным заводом.

Основным конкурентным преимуществом предприятия является высокое качество продукции, короткие сроки изготовления заказа, разнообразие способов отгрузки, гибкая система расчетов, дружеские отношения с заказчиками. Все это позволяет предприятию занимать ведущее место на региональном рынке.

Специалистами завода проводится определенная работа по удовлетворению заказов потребителей: изучается их специализация, консультирование по применению гибкого абразивного инструмента, организован непрерывный процесс отпуска и оформления продукции, потребители освобождены от самостоятельного сбора подписей на документах, сводится до минимума время вынужденного ожидания.

В течение 2012 года завод принимал участие в региональных, межрегиональных и отраслевых выставках, по результатам которых награжден грамотами и дипломами.

Среди предприятий отрасли, выпускающих гибкий абразивный инструмент, ОАО "Белгородский Абразивный Завод" занимает первое место и составляет 73% всего выпуска.

По состоянию на 01.01.2013 всего работающих в открытом акционерном обществе - 476 человек.

В соответствии с «Планом подготовки кадров на 2012 год», а также руководствуясь целями и задачами в области качества, на предприятии в 2012 году была проведена работа по подготовке и повышению квалификации персонала. Более 300 работников основных производственных и вспомогательных подразделений прошли подготовку и переаттестацию в комиссиях предприятия на соответствие должностным и квалификационным требованиям, в том числе и по охране труда. Проведено обучение правилам технического обслуживания и эксплуатации внедренного на предприятии нового оборудования, регламентам проведения аудитов технологических процессов и СМК, правилам работы с системой диспетчерского контроля и сбора данных (SCADA). Руководители и специалисты организации прошли подготовку и переаттестацию по линии Ростехнадзора и охране труда. Окончили курсы повышения квалификации сотрудники отдела сбыта, конструкторского бюро, медицинский персонал. Четыре работника освоили профессию стропальщика, один - водителя погрузчика.

Следует также отметить социальную сторону деятельности Белгородского абразивного завода. Льготное кредитование жилья, помощь культурным, образовательным, медицинским и спортивным учреждениям, содержание подшефного детского дома - далеко не полный перечень благотворительных мероприятий ОАО "Белгородский Абразивный Завод". Можно с уверенностью сказать, что на предприятии внедрена концепция социально - ориентированного маркетинга в управление производственно - сбытовой деятельностью. Эта новейшая методика управления организацией подразумевает получение прибыли за счет наибольшего удовлетворения потребностей клиентов, не вступая в противоречие с общественной жизнью страны в целом.

Основные показатели производственно-хозяйственной деятельности ОАО «Белгородский Абразивный Завод» представлены в таблице 2.1.

Таблица 2.1 - Основные показатели производственно-хозяйственной деятельности ОАО «Белгородский Абразивный Завод» за 2010-2012 гг.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатель | Год | Темп прироста, % |
|  | 2010 | 2011 | 2012 | 2011г. к 2010г. | 2012г. к 2011г. |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| Выручка, тыс. руб. | 624199 | 834912 | 946503 | 33,8 | 13,4 |
| Себестоимость продаж, тыс. руб. | 561517 | 716120 | 787044 | 27,5 | 9,9 |
| Уровень себестоимости, % | 89,9 | 85,8 | 83,2 | - | - |
| Валовая прибыль, тыс. руб. | 62682 | 118792 | 159469 | 89,5 | 34,2 |
| Коммерческие расходы, тыс. руб. | 11580 | 13156 | 14039 | 13,6 | 6,7 |
| Прибыль до налогообложения, тыс. руб. | 44552 | 101722 | 140472 | 128,3 | 38,1 |
| Чистая прибыль, тыс. руб. | 36004 | 79786 | 112378 | 121,6 | 40,8 |
| Среднесписочная численность персонала, чел. | 496 | 479 | 476 | - 3,4 | - 0,6 |
| Среднемесячная заработная плата, руб. | 21117 | 25155 | 26034 | 19,1 | 3,5 |
| Производительность труда, тыс. руб. | 1258,4 | 1743 | 1988,4 | 38,5 | 14,1 |

Анализ данных таблицы 2.1 позволил сделать следующие выводы:

. В 2012 г. по сравнению с 2011 г. рост выручки ОАО «Белгородский Абразивный Завод» составил 13,4%, в 2011 г. по сравнению с 2010 г. - 33,8%. Увеличение выручки в 2010-2012 гг. было вызвано расширением рынков сбыта и ростом объемов производства, а также ростом цен на реализуемую продукцию.

. Рост себестоимости продаж в 2012 г. по сравнению с 2011 г. составил 9,9%, в 2011 г. по сравнению с 2010 г. - 27,5%. Превышение темпов прироста выручки над темпами прироста себестоимости услуг позволяет предприятию наращивать прибыль. Снижение уровня себестоимости в выручке на протяжении исследуемого периода вызвано сокращением издержек производства за счет внедрению современных технологий. Так, в 2010 г. уровень себестоимости составлял 89,9%, в 2011 г. - 85,8%, в 2012 г. - 83,2%.

. Валовая прибыль предприятия в 2012 г. по сравнению с 2011 г. увеличилась на 89,5%, в 2011 г. по сравнению с 2010 г. рост валовой прибыли составил 34,2%. Рост валовой прибыли вызван увеличением объемов производства продукции завода и снижением издержек производства.

. Коммерческие расходы предприятия в 2012 г. по сравнению с 2011 г. выросли на 13,6%, в 2011 г. по сравнению с 2010 г. коммерческие расходу увеличились на 6,7%. Рост коммерческих расходов связан с ростом затрат компании на упаковку и транспортировку, хранение, рекламу.

. В 2011 г. по сравнению с 2010 г. произошло увеличение прибыли до налогообложения на 128,3 %, в 2012 г. по сравнению с 2011 г. этот показатель увеличился на 38,1%, что связано с ростом прибыли от продаж в исследуемом периоде.

. Рост чистой прибыли в 2012 г. по сравнению с 2011 г. составил 121,6%, в 2011 г. по сравнению с 2010 г. чистая прибыль предприятия увеличилась на 40,8%., что связано ростом объемов производства и реализации продукции и снижением уровня себестоимости.

. В 2010-2012 гг. среднесписочная численность персонала сократилось с 496 чел в 2010 г. до 476 чел. в 2012 г., что связано с программой оптимизации персонала организации, позволяющей избежать излишнего роста фонда оплаты труда, и, как следствие, вызывающей сокращение издержек и рост прибыли.

. Рост среднемесячной заработной платы с 21117 руб. в 2010 г. до 26034 руб. в 2012 г. параллельно с ростом производительности труда на 38,5% и 14, 1% свидетельствует о значительном мотивационном потенциале предприятия.

Таким образом, анализ основных показателей производственно-хозяйственной деятельности ОАО «Белгородский Абразивный Завод» показал, что ОАО «Белгородский Абразивный Завод» является стабильным, динамически развивающимся предприятием, о чём свидетельствуют положительные темпы прироста показателей.

Отгрузка продукции в 2012 году производилась согласно договорам во многие регионы России, страны СНГ, Прибалтики.

Как видно из таблицы 2.2, в 2012 г. компания поставляла свою продукцию в Беларусь, Украину, Кыргызстан, Казахстан. Отгрузка в страны Таможенного союза производилась собственным автотранспортом ОАО «Белгородский Абразивный Завод», отгрузка на территории России - привлеченными ОАО "БАЗ" автотранспортными компаниями, состоящими в долгосрочных договорных отношениях - ООО "Автотрейдинг", ООО "Байкал-Сервис", ООО "Деловые линии", ООО "Желдорэкспедиция", а также железнодорожным транспортом.

## 3.2 Анализ организации перевозки и таможенного оформления внешнеторговых грузов, перевозимых автомобильным транспортом в ОАО «Белгородский Абразивный Завод»

В 2012 г. наибольшая доля поставок в страны Таможенного союза ОАО «Белгородский Абразивный Завод» приходилась на Казахстан - 5% в общей структуре поставок по всем регионам (таблица 2.2). Основными потребителями продукции компании в данном регионе являлись ТОО «Алматинский Деревообрабатывающий Завод», ТОО «Фирма Д-плюс», ТОО «Биком Инжиниринг».

Рассмотрим особенности таможенного оформления продукции ОАО «Белгородский Абразивный Завод» при экспортных поставках в Казахстан.

Казахстан входит в Таможенный союз, в рамках которого применяется единый таможенный тариф Таможенного союза республики Беларусь, республики Казахстан и Российской Федерации (ЕТТ) и интегрированное таможенное законодательство. Для организации таможенного оформления используются следующие основные нормативные документы:

Таможенный кодекс Таможенного союза;

Кодекс республики Казахстан «О таможенном деле в республике Казахстан»;

решения МежГосСовета ЕврАзЭс № 18, 19 от 27.11.2009 г. (содержат ряд решений о принятии основополагающих нормативных документов);

Инструкция о порядке заполнения декларации на товары (решение комиссии Таможенного союза № 379 от 20.09.2010 г.).

Для автомобильного транспорта применяется система предварительного декларирования (www.e.customs.kz). В ближайшее время на этом сайте планируется запуск системы онлайн-консультирования (по коду ТН ВЭД будет определяться перечень документов, требуемых для оформления товара).

Документы, требуемые для таможенного оформления продукции ОАО «Белгородский Абразивный Завод» при поставке автомобильным транспортом в Казахстан:

. Декларация на товар - является основным документом таможенного оформления при экспорте товара, составляется по установленной форме, содержит сведения о товарах, об избранной таможенной процедуре и иные необходимые сведения. Декларация на товар может быть представлена в электронном или письменном виде (с приложением электронной копии), заполняется в соответствии с «инструкцией о порядке заполнения декларации на товар».

. Документы, подтверждающие полномочия лица, подающего таможенную декларацию:

нотариально заверенная копия свидетельства о государственной регистрации (для физических лиц - удостоверение личности), справка из банка об открытии банковского счета (документы предоставляются в электронном виде, данные вносятся в базу данных таможенных органов - карточка ВЭД);

доверенность физическому лицу, находящемуся в штате декларанта, и договор на оказание брокерских услуг (если оформление осуществляется через таможенного представителя).

. Документы, подтверждающие совершение внешнеэкономической сделки, право владения, пользования и (или) распоряжения товарами:

копия экспортного контракта, заверенная печатью организации, включая (при наличии): генеральную спецификацию к контракту на полную сумму; спецификацию на поставку; приложения к контракту о продлении сроков, изменении суммы.

. Товаросопроводительные документы - документы, которые следуют с товаром и удостоверяют перевозку груза, содержат реквизиты грузоотправителя и грузополучателя, сведения о грузе, прилагаются к счету и включают следующие группы документов:

.1. Коммерческие документы (предоставляются оригиналы) - документы, в которых содержится информация о стоимости, количестве и характеристиках товара, заполняются по международным стандартам (обычно при оформлении экспортной поставки для таможенного оформления требуются счет-фактура и упаковочный лист, другие виды коммерческих документов могут потребоваться грузополучателю):

счет на оплату и поставку товара - документ, который выписывается продавцом для покупателя, содержит перечень товаров, их количество и цену, информацию о товаре (цвет, вес, размер и т. д.) и служит основанием для оплаты;

счет-фактура (инвойс, или invoice) - платежный документ строго установленного образца, оформляется после отгрузки товара продавцом и печатается на его бланке, заверяется подписями и печатями и содержит: номер, дату, реквизиты продавца, покупателя, сведения о цене и характеристиках товаров, базисе поставки (может потребоваться до 20 экземпляров);

счет-проформа (proforma invoice) - документ, который выписывается в случае поставки товара на безоплатной основе или оплачивается по другому счету (документу), оформляется до отгрузки товара;

упаковочный лист - документ, в котором содержится перечень всех видов и сортов товара, находящихся в каждом товарном месте (ящике, коробке, контейнере); составляется, когда в одной упаковке содержатся разные по ассортименту товары; является дополнением к счету-фактуре (требуются 2-3 экземпляра);

отгрузочная спецификация - документ, который содержит перечень всех видов и сортов товаров, входящих в данную партию, с указанием для каждого места количества и вида товара, обычно дополняет счет-фактуру на поставленные товары разных сортов и наименований.

.2. Транспортные документы (оригиналы) - коносамент, транспортная накладная или иной документ, подтверждающий наличие договора перевозки груза или принятие груза к перевозке: для автомобильного транспорта - международная транспортная накладная (CMR) или товарно-транспортная накладная (ТТН); книжка МДП (CARNET TIR) и свидетельство о допущении транспортного средства к международным перевозкам.

Автодорожная накладная (CMR) - транспортный документ, подтверждающий наличие договора между перевозчиком и отправителем об автодорожной перевозке грузов. Для международных автодорожных перевозок этот документ должен содержать сведения, предписываемые Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ): дату отгрузки, наименование груза, подлежащего перевозке, имя и адрес перевозчика, наименование получателя, срок доставки, стоимость перевозки. Накладная подписывается перевозчиком и грузоотправителем. Накладная не является товарораспорядительным документом, не может быть индоссирована, груз выдается указанному в ней получателю.

.3. Документы о происхождении товара (сертификат или декларация) определяют страну происхождения товара, предоставляются, когда при экспорте товаров применяются меры тарифного и нетарифного регулирования в зависимости от страны происхождения товаров (определяется по коду ТН ВЭД).

.4. Документы, удостоверяющие соответствие продукции (сертификат или декларация соответствия) - для подтверждения соответствия продукции требованиям, установленным техническими регламентами, стандартами и др.

по процедуре добровольного подтверждения соответствия - осуществляется по инициативе изготовителя (исполнителя) или продавца.

В настоящее время на автотранспорте действует рыночная стоимость, которая исчисляется за километр пробега автотранспортного средства и в среднем колеблется от 1,4 до 2,2 долл. США.

Сроки доставки груза определяются исходя из расстояния перевозки. С учетом требований европейского соглашения, касающихся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), в среднем автомобиль проходит 400-600 км за сутки.

# 3.3 Направления совершенствования таможенного контроля при перевозке внешнеторговых грузов автомобильным видом транспорта

С июля 2010 года на территории государств-членов Таможенного союза действует единое таможенное законодательство, обеспечивающее применение унифицированных норм и правил таможенного регулирования, в том числе касательно перевозки внешнеторговых грузов автомобильным видом транспорта. Основным законодательным актом является Таможенный кодекс Таможенного союза (ТК ТС), имеющий прямое действие на территории государств-членов Таможенного союза. Помимо ТК ТС принято 20 международных соглашений, касающихся вопросов, не урегулированных ТК ТС. Технологические и технические вопросы регулируются решениями Евразийской экономической комиссии (далее - ЕЭК), которых на сегодняшний день порядка 50.

За прошедший трёхлетний период применения ТК ТС в государствах-членах Таможенного союза сложилась определенная правоприменительная практика. Государствами - членами Таможенного союза совместно на основе анализа правоприменительной практики проводится постоянная работа по совершенствованию договорно-правовой базы путем внесения изменений в действующее законодательство и разработки новых договоров.

Дальнейшее совершенствование таможенного законодательства Таможенного союза должно проводиться по следующим направлениям:

 систематизация и дальнейшая кодификация таможенного законодательства;

 расширение наднационального регулирования таможенных правоотношений путем включения в ТК ТС норм, содержащихся в национальном таможенном законодательстве стран, либо передача полномочий по их регулированию на уровень ЕЭК.

Данная работа должна осуществляться в рамках кодификации международных договоров, составляющих договорно-правовую базу Таможенного союза и Единого экономического пространства, проводимой во исполнение Декларации о Евразийской экономической интеграции с целью создания к 2015 году правовой основы для формирования Евразийского экономического союза.

Такой подход позволит согласовать договорно-правовую базу по вопросам таможенного регулирования с обновленной договорно-правовой базой Евразийского экономического союза как по срокам, так и по терминологии и содержанию.

В части таможенного законодательства кодификации подлежат 23 международных договоров, регулирующих таможенные правоотношения.

Четыре договора уже включены в проект Договора о Евразийском экономическом союзе. Кроме того, подготовлен проект кодифицированного ТК ТС, в который включены изменения и дополнения, отраженные в проекте Протокола, а также положения 13 международных договоров, регулирующих таможенные правоотношения.

Представляется, что систематизация и кодификация таможенного законодательства должна быть направлена на:

 сокращение международных договоров, регулирующих таможенные правоотношения, путем включения их норм в ТК ТС;

 отмену соглашений, не соответствующих договорно-правовой базе Таможенного союза и Единого экономического пространства либо утративших свою актуальность.

Наличие национального сегмента в таможенном законодательстве не способствует дальнейшей экономической интеграции стран, отрицательно сказывается на ведении деятельности хозяйствующими субъектами, усложняет процесс таможенного администрирования.

Ряд отсылочных норм, которые содержатся в ТК ТС, носят объективный характер и не могут быть унифицированы, по причинам, не связанным с таможенным регулированием.

Однако есть отсылочные нормы, которые влияют на таможенное регулирование в Таможенном союзе, но не были унифицированы ввиду недостаточного времени для переговорного процесса либо в связи с невозможностью выработки единого подхода к решению отдельных вопросов.

ЕЭК проведен анализ отсылочных норм, содержащихся в ТК ТС, выявлены причины, по которым такие отсылочные нормы существуют в законодательстве, а также проведена предварительная оценка целесообразности либо невозможности их унификации при проведении дальнейшей работы по совершенствованию таможенного законодательства Таможенного союза.

Результаты проведенного анализа следующие. Почти 40% имеющихся в ТК ТС отсылочных норм на национальное законодательство государств-членов Таможенного союза не связаны с таможенным регулированием, не влияют на его качество, и не могут быть унифицированы в рамках таможенных процессов.

Остальные, немногим более 60% отсылочных норм на национальное законодательство государств-членов Таможенного союза, целесообразно дополнительно рассмотреть на предмет возможности и целесообразности их унификации при проведении дальнейшей работы по совершенствованию таможенного законодательства Таможенного союза.

В рамках Консультативного комитета по таможенному регулированию с участием представителей бизнес-сообщества начата работа по поэтапному рассмотрению проведенного анализа на предмет возможности и целесообразности унификации отсылочных норм.

Наряду с этим, полагаем, что таможенное законодательство Таможенного союза должно совершенствоваться, исходя из современного состояния и развития таможенных служб и информационных технологий, а также потребностей бизнес - сообщества.

Планируется дальнейшее развитие технологий электронного декларирования и предварительного информирования, смещение акцента таможенного контроля на контроль после выпуска товаров, переход к внедрению автоматического выпуска товаров, совершенствование института уполномоченного экономического оператора, сокращение сроков осуществления таможенных формальностей и количества документов, представляемых таможенным органам.

Таким образом, для осуществления вышеперечисленных задач целесообразно уже сейчас начинать подготовку новых поправок в ТК ТС, которые будут отражать приоритетные направления дальнейшего совершенствования таможенного администрирования.

Еще одним направлением совершенствования таможенного регулирования на единой таможенной территории Таможенного союза является внедрение и развитие принципа «Единого окна», базирующегося на единой информационной системе, обеспечивающей межведомственное взаимодействие государственных органов и участников внешнеэкономической деятельности.

Сегодня в связи со значительными темпами роста мировой экономики, увеличением товарооборота во внешней торговле, необходимо скоординировать усилия стран Таможенного союза, направленные на улучшение качества государственного администрирования внешнеэкономической деятельности.

Представляется, что именно развитие системы «Единое окно» предоставит возможность однократного представления документов участниками ВЭД в стандартизованном виде через единый пропускной канал для их последующего использования всеми заинтересованными государственными органами, таким образом, сократив бумажный документооборот в государствах, а в перспективе при налаживании взаимодействия между национальными системами «Единых окон» возможно и в межгосударственном обмене.

В качестве одного из стратегических критериев интеграционного строительства Единого экономического пространства в государствах - членах Таможенного союза ЕЭК видит необходимость организации на юридической основе электронного информационного взаимодействия национальных «Единых окон» между собой, посредством интегрированной информационной системой внешней и взаимной торговли Таможенного союза ЕЭК.

С этой целью ЕЭК был разработан проект Основных направлений развития «Единого окна» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности.

Кроме того, данный проект должен стать импульсом для дальнейшей работы государств-членов Таможенного союза по созданию национальных «Единых окон», на основе единых подходов, обеспечивающих взаимодействие в рамках Таможенного союза.

Проводимая работа в данном направлении будет способствовать уменьшению времени и ресурсов, затрачиваемых в странах для организации межведомственного взаимодействия между государствами Таможенного союза.

Как один из способов эффективного внедрения «Единого окна» целесообразно рассмотреть вопрос о внесении изменений в ТК ТС в части определения электронной формы декларирования как основной формы таможенного декларирования. Помимо этого, необходимо обеспечить законодательную основу для обмена электронными разрешительными документами и другими необходимыми сведениями для осуществления внешнеэкономической деятельности между государственными органами в рамках Таможенного союза и ЕЭП, унифицировать форматы входной и выходной информации для «Единых окон», обеспечить взаимодействие национальных «Единых окон» в рамках Таможенного союза и ЕЭП, а в перспективе - с применяемыми в иных государствах.

Реализация основных направлений развития «Единого окна» в государствах- членах Таможенного союза и ЕЭП позволит создать эффективный механизм регулирования внешнеэкономической деятельности и, как следствие, занять более высокие позиции в рейтинге «Doing Business» (ведение бизнеса).

По мнению бизнес-сообщества, в условиях ратификации странами Таможенного союза Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур (в редакции Брюссельского Протокола 1999 года) и членства России в ВТО основной задачей национальных органов власти должно стать совершенствование таможенного законодательства и администрирования, которое должно осуществляться по следующим основным направлениям, требующим дополнительного внимания со стороны органов власти.

Среди них:

- пересмотр терминов и их значений, в том числе на основе терминологии, используемой в Киотской конвенции (очистка товаров или таможенное оформление, транспортные средства международной перевозки и др.);

максимальное упрощение порядка совершения таможенных операций при таможенном декларировании (в том числе при электронном декларировании) и выпуске товаров;

совершенствование правовых основ взимания таможенных платежей (перенос срока уплаты таможенный платежей на этап после выпуска товаров при условии предоставления финансовых гарантий, правовое обеспечение развития института генерального обеспечения уплаты таможенных платежей, возможность для лиц, осуществляющих деятельность в области таможенного дела, использовать обеспечение уплаты таможенных пошлин, налогов, вносимое при включении в реестр, в качестве генерального обеспечения, удаленная моментальная уплата таможенных платежей с использованием электронных средств платежа (банковские карты, интернет-оплата), позволяющая оплатить электронными способами таможенные платежи в процессе электронного декларирования; расширение практики выпуска товаров под финансовые гарантии в форме поручительства, залога);

совершенствование правовых основ осуществления таможенного контроля (описание системы управления рисками в соответствии с положениями Киотской Конвенции, Рамочными стандартами безопасности и облегчению мировой торговли 2005 г.; внедрение системы таможенного аудита при проведении таможенного контроля после выпуска в отношении добросовестных участников ВЭД и УЭО; использование сведений, представленных при предварительном информировании и предварительном декларировании для анализа рисков и принятия предварительного решения о необходимости применения форм таможенного контроля; акцент на перенос таможенного контроля на этап после выпуска товаров);

уточнение условий помещения товаров под таможенные процедуры переработки, свободной таможенной зоны, временного ввоза, а также под другие таможенные процедуры, дополнение ТК ТС новыми видами таможенных процедур (например, каботажной перевозкой товаров, перегрузкой товаров с одного транспортного средства, используемого при ввозе, на другое транспортное средство, используемое при вывозе);

построение деятельности всех контролирующих органов по принципу "Единого окна" в соответствии с международными рекомендациями и правилами, позволяющими участникам ВЭД представлять документы и сведения, требуемые для ввоза, вывоза или транзита товаров в «единое окно», с гарантией дальнейшей передачу информации в заинтересованные государственные органы без повторного запроса с их стороны каких-либо документов);

совершенствование института таможенных представителей (уточнение принципа солидарной ответственности за уплату таможенных платежей таможенного представителя за действия (бездействие) представляемого лица по соблюдению им требований и условий таможенных процедур, под которые помещены товары, а также за соблюдение иных требований и обязанностей проверяемого лица по доплате таможенных платежей, и иных действий, совершенных представляемым лицом и обнаруженных в рамках таможенной проверки, которые не являются следствием недостоверного декларирования товаров).

Безусловно, работа по корректировке ТК ТС должна идти параллельно с кодификацией и систематизацией актов таможенного законодательства Таможенного союза, переносом норм национального законодательства на наднациональный уровень, сокращая при этом отсылочные нормы.

Из-за несовершенства указанных выше институтов, фискальных приоритетов в деятельности таможенных органов, а также по причине отсутствия сбалансированных подходов к определению прав, обязанностей, ответственности участников ВЭД и контролирующих органов, добросовестный бизнес государств-членов ТС продолжает нести убытки, что резко снижает эффективность перемещения внешнеторговых грузов через таможенную границу ТС.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На основе проведенных в дипломной работе исследований теоретических основ организации перевозки внешнеторговых грузов автомобильным видом транспорта и расчетов на примере ОАО «Белгородский Абразивный Завод» сделаны следующие выводы:

. Изучены теоретические аспекты организации перевозки внешнеторговых грузов автомобильным видом транспорта, исследованы сущность и значение автомобильных перевозок во внешней торговле. Дана характеристика современного состояния и особенностей организации перевозки внешнеторговых грузов автомобильным видом транспорта. Рассмотрено нормативно-правовое регулирование внешнеторговых автомобильных перевозок, проведен анализ системы тарификации при перевозке внешнеторговых грузов автомобильным видом транспорта.

. Общероссийские показатели работы автотранспорта позволяют сделать вывод, что транспортная отрасль кризис преодолела и вышла на этап развития и наращивания оборотов. Основной объем автомобильных перевозок в России в 2011-2012 гг. приходился на экспорт - 73,4% и 73,8% соответственно. Общий объем российских международных автомобильных перевозок в 2011 г. составил 30,7 тонн, в 2012 г. - 33,5 тонн, прирост в 2012 г. по сравнению с 2011 г. равнялся 9,1%. Изменение объема перевозок, приходящихся на российских перевозчиков, составило в 2012г. по сравнению с 2011г. 9,01%.

. В настоящее время автотранспортное международное право представляет собой достаточно разветвленную систему. Применительно к доставке грузов и пассажиров в международном сообщении автомобильным транспортом имеющиеся нормативные документы можно свести к восьми основным группам: подвижной состав и требования к нему; организация и безопасность дорожного движения; автомобильные дороги для международных сообщений; организация труда водителей; условия выполнения различных видов перевозок в международном сообщении; пограничный и таможенный контроль; налоговые взаимоотношения при перевозках в международном сообщении; страхование при выполнении международных автомобильных перевозок.

Для регулирования ВЭД в России используются следующие основные законодательные и нормативные акты: Таможенный кодекс Таможенного союза (16.04.2010г.); Гражданский кодекс РФ; законы РФ: «О валютном регулировании и валютном контроле» (01.09.2013 г.); «О таможенном тарифе» (23.07.2013 г.); «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности» (28.07.2012 г.); «О государственной границе» (07.06.2013 г.).

. Тарифы на автомобильном транспорте устанавливаются каждым перевозчиком исходя из большого числа разнообразных условий, которые учитывают особенности формирования затрат на перевозки в конкретном случае. Как правило, используется ставка на перевозку груза в конкретном автотранспортном средстве на 1 км пробега. В настоящее время уровень такой ставки достаточно стабилен и составляет около 1 евро за 1 км пробега. Обычно тариф относят к стандартному автотранспортному средству грузоподъёмностью 20 т и объёмом кузова под тентом 82 м3. Использование иных автотранспортных средств в этом случае корректируется коэффициентами. На регулярных линиях покилометровые ставки тарифов зафиксированы перевозчиком в зависимости от массы груза.

5. ОАО «Белгородский Абразивный Завод» выпускает весь диапазон гибкого шлифовального инструмента для метало- и деревообработки, удачно дополняя ассортиментный ряд своей продукции изделиями из шлифовальной шкурки. Продукция предприятия поставляется во многие регионы России и страны ближнего зарубежья. Предприятие оснащено высокопроизводительным оборудованием поточного непрерывного действия, обладает высокой технологической и социальной культурой производства, высококвалифицированным менеджментом и обученными рабочими кадрами.

Анализ производственно-хозяйственной деятельности компании показал, что деятельность ОАО «Белгородский Абразивный Завод» является эффективной, предприятие занимает устойчивые лидерские позиции в своем рыночном сегменте.

В 2012 г. компания поставляла свою продукцию в Беларусь, Украину, Кыргызстан, Казахстан. Отгрузка в страны Таможенного союза производилась собственным автотранспортом ОАО «Белгородский Абразивный Завод», отгрузка на территории России - привлеченными ОАО "БАЗ" автотранспортными компаниями, состоящими в долгосрочных договорных отношениях.

. В дипломной работе раскрыты нормативно-правовые основы и особенности таможенного оформления перевозки внешнеторговых грузов автомобильным видом транспорта на территории Таможенного союза. В 2012 г. наибольшая доля поставок в страны Таможенного союза ОАО «Белгородский Абразивный Завод» приходилась на Казахстан - 5% в общей структуре поставок по всем регионам. Основными потребителями продукции компании в данном регионе являлись ТОО «Алматинский Деревообрабатывающий Завод», ТОО «Фирма Д-плюс», ТОО «Биком Инжиниринг». Изучены особенности таможенного оформления продукции ОАО «Белгородский Абразивный Завод» при экспортных поставках автомобильным транспортом в Казахстан.

. В третьей части дипломной работы проведен анализ основных направлений совершенствования таможенного контроля при перевозке внешнеторговых грузов автомобильным видом транспорта. Среди них: пересмотр терминов и их значений, в том числе на основе терминологии, используемой в Киотской конвенции (очистка товаров или таможенное оформление, транспортные средства международной перевозки и др.); максимальное упрощение порядка совершения таможенных операций при таможенном декларировании (в том числе при электронном декларировании) и выпуске товаров; совершенствование правовых основ взимания таможенных платежей; совершенствование правовых основ осуществления таможенного контроля; уточнение условий помещения товаров под таможенные процедуры переработки, свободной таможенной зоны, временного ввоза, а также под другие таможенные процедуры, дополнение ТК ТС новыми видами таможенных процедур; построение деятельности всех контролирующих органов по принципу "Единого окна".

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Гражданский Кодекс Российской Федерации: Ч.1. // СЗ РФ. - 1995. - №32.

2. Гражданский Кодекс Российской Федерации: Ч.2. // СЗ РФ. - №5 от 29.01.96, №43 от 27.10.97.

3. Таможенный Кодекс Таможенного союза // СЗ РФ. - 2010. - №23.

4. Андриашин, Х.А. Таможенное право / Х.А. Андриашин. - М.: Магистр, 2011. - 367 с.

5. Агапова, Т. А. , Серегина С.Ф. Мировая экономика / Т.А.Агапова, С.Ф. Серегина. - М.: Дело и сервис, 2012. - 395 с.

6. Аникин, Б. А. Логистика / Б.А.Аникин. - М.: ИНФРА-М, 2010. - 511 с.

7. Гаджинский, А. М. Логистика / А. М. Гаджинский. - М.: Дашков и Кº, 2011. - 481 с.

8. Горев А.Э., Сханова, С.Э. Основы внешнеэкономической деятельности на автомобильном транспорте / А.Э. Горев, С.Э. Сханова. - СПб.: СПбГАСУ, 2010. - 170 с.

9. Дыбская, В.В. Логистика: интеграция и оптимизация логистических бизнес-процессов в цепях поставок / В. В. Дыбская. - М.: Эксмо, 2008. - 939

10. Канке, А.А., Кошевая И.П. Логистика / А. А. Канке, И. П. Кошевая. - М.: Инфра-М: Форум, 2009. - 384 с.

11. Кретов, И.И. Логистика во внешнеторговой деятельности / И.И. Кретов. М.: Дело и Сервис, 2010. - 250 с.

12. Курганов, В.М. Международные перевозки / В.М. Курганов. - М.: Издательский центр «Академия», 2011. - 304 с.

13. Ломакин, В.К. Мировая экономика / В.К.Ломакин - М.: Юнити-Дана, 2010. - 566 с.

14. Малевич, Ю.В. Управление таможенными процедурами в цепях поставок / Ю.В. Малевич. - СПб.: СПбГИЭУ, 2011. - 95 с.

15. Маховикова, Г.А. Таможенное дело / Г.А. Маховикова. - М.: Издательство Юрайт, 2012. - 395 с.

16. Международные экономические отношения / Под ред. А.И. Евдокимова. М.: Проспект, 2013. - 656 с.

17. Молокович, А.Д. Логистическая модель автотранспортного комплекса в системе международных грузовых перевозок / А.Д Молокович // III Международная заочная научно-практическая конференция «Инновационные процессы и корпоративное управление». - Минск, 2011. - 5 с.

18. Покровская, В.В. Таможенное дело / В.В. Покровская. - М.: Издательство Юрайт, 2012. - 731 с.

19. Прокушев, Е.Ф. Внешнеэкономическая деятельность / Е. Ф. Прокушев. - М.: Дашков и К, 2010. - 452 с.

20. Россия: интеграция в мировую экономику /Под ред. Р.И. Зименкова. - М.: Финансы и статитика, 2011. - 432 с.

21. Сальников, К.А. Декларирование товаров и транспортных средств / К.А. Сальников. - СПб.: ИЦ Интермедия, 2013. - 228 с.

22. Самолаев, Ю.Н. Основы таможенной логистики / Ю.Н. Самолаев. - М.: Альфа - М.: ИНФРА-М, 2010. - 304 с.