

Современное содержание и формы экспорта транспортных услуг

УДК 339.564 : 656
ББК 65.428
Х-736

Константин Владимирович ХОЛОПОВ,
доктор экономических наук, профессор,
Всероссийская академия внешней торговли (119285, Москва,
ул. Пудовкина, 4а), кафедра технологии внешнеторговых сделок -
зав. кафедрой, тел. 8(499) 147-94-37;

Ольга Владимировна СОКОЛОВА,
доктор экономических наук, профессор, Всероссийская академия
внешней торговли (119285, Москва, ул. Пудовкина, 4а), кафедра фи-
нансов и валютно-кредитных отношений - профессор,
тел. 8(499) 143-15-56

Аннотация

Рассматривается содержание двух основных ролей транспорта в мировой экономике и международной торговле – транспортного обеспечения ВЭС и ВЭД и экспорта транспортных услуг. Определены основные показатели мирового и российского экспорта транспортных услуг. Рассмотрена содержательная и регуляторная эволюция форм и методов экспорта транспортных услуг, включая различные способы поставки услуг по правилам ГАТС. Определены особенности экспорта транспортных услуг для морского транспорта. Установлены условия и направления развития экспорта транспортных услуг для России. Рассмотрены условия и возможности привлечения отечественными экспортёрами и импортёрами российских транспортных компаний для поставок внешнеторговых грузов. Определены возможные интересы национальных перевозчиков для реализации трансграничных поставок грузов, транзитных перевозок и коммерческого присутствия за рубежом.

Ключевые слова: экспорт транспортных услуг, транспортное обеспечения ВЭС и ВЭД, способы поставки транспортных услуг на экспорт, интересы государства, интересы экспортёров, интересы импортёров, транспортные компании.

Modern contents and forms of transport services export

Konstantin Vladimirovich KHOLOPOV,
Doctor of Economic Sciences, Professor, Russian Foreign Trade Academy
(119285, Moscow, Pudovkina, 4A), Department of foreign trade and international transactions -
Head of the Department, phone: 8(499) 147-94-37;

Ol'ga Vladimirovna SOKOLOVA,
Doctor of Economic Sciences, Professor, Russian Foreign Trade Academy
(119285, Moscow, Pudovkina, 4A), Department of Finance, Monetary and Credit Relations -
Professor, phone: 8(499) 143-15-56



Abstract

The two main roles of transport in the world economy and international trade – transport support of foreign trade and economic activities and exports of transport services – are considered in the article. Key indicators of global and Russia's exports of transport services are determined. Substantial and regulatory evolution of the forms and methods of transport services exports, including various methods of services delivery in GATS rules is examined. Features of transport services exports by sea freight are identified. Conditions and directions of development of transport services exports in Russia are revealed. Conditions and opportunities for attracting Russian transportation companies by domestic exporters and importers to deliver foreign trade freights are considered. Possible interests of national carriers in cross-border shipping, transit deliveries and in establishing business presence abroad are determined.

Keywords: export of transport services, transport providing VES and foreign trade activities, delivery methods of transport services for export, the interests of the state, the interests of exporters, the interests of importers, transportation companies.

Содержание услуг по физическому перемещению объектов определило правила функционирования рынка транспортных услуг. Например, перевозчик принимает от отправителя груз в свое ведение, и обязуется за определенную плату доставить его в установленные место и время, и передать его получателю. Если говорить о сфере внешней торговли, то товар от продавца в одной стране доставляется каким-либо перевозчиком покупателю в другой стране. На этом стоит базовая регламентация деятельности в транспортной сфере. Все конвенции международного частного транспортного права были разработаны в XX веке, и все основывались на том, что существует отправитель, обладающий имущественными правами на груз, существует перевозчик, перевозящий груз, а также получатель, уполномоченное на получение от перевозчика груза лицо.

Первая функция транспорта – транспортное обеспечение внутренних национальных и международных экономических отношений. Эта схема отношений долгое время и достаточно успешно связывала продавцов и покупателей, сначала внутри стран и территорий, а потом и по всему миру. Появилась даже экономическая оценка пригодности и эффективности функционирования деятельности транспортной системы – транспортная составляющая в контрактной цене товара. Чем этот показатель ниже, тем применение того или иного вида транспорта (или способа доставки) для целей внешнеторговой сделки выгоднее. По идее, этот показатель должен стремиться к нулю. Тогда внешнеторговые сделки будут более выгодными как для экспортеров, так и для импортеров товаров.

Перевозчики (транспортные компании), предприятия транспортной инфраструктуры, а также организационные, финансовые и информационные технологии в сфере доставки грузов стали обслуживать внутренние экономические связи внутри стран и территорий и внешнюю торговлю государств, став неотъемлемой, но зависимой частью этих экономических систем.

С позиций продавцов и покупателей товаров подразумевалось, что транспорт должен быть дешевым, быстрым и очень надежным. Для транспортных компаний (кроме тех, кто работает на монополизированных рынках, таких как линейное морское судоходство или железнодорожный транспорт) характерен низкий уровень прибыльности. Поэтому транспортные системы в целях более высоких финансовых результатов стали выходить за пределы своих стран и территорий, за пределы обслуживания только «своих» продавцов и «своих» покупателей товаров. Так стали формироваться секторальные (по видам транспорта) рынки международных транспортных услуг, и, как следствие, экономическая категория, которую мы сегодня называем «экспортом транспортных услуг».

В этом явлении не было экспансии и интереса самих перевозчиков и транспортных компаний. Они стали выходить на другие национальные рынки не от того, что захотели стать «международными», а для достижения лучших финансовых результатов. Сначала они стали были своеобразными «гастарбайтерами» на других национальных рынках. Сформировался уход перевозчиков от обслуживания хозяйствующих субъектов в традиционно узком круге к предложению своих услуг неограниченному числу потенциальных грузовладельцев в других географических областях и экономических системах общественных отношений.

Вторая функция транспорта – экспорт транспортных услуг. По данным Центрального банка Российской Федерации¹ экспорт транспортных услуг России составил в 2016 году 17,1 млрд долл. США, что на 2,4% выше, чем в 2015 году. На страны Дальнего зарубежья пришлось 15,7 млрд долл. США, остальное – на страны СНГ и Балтии. Поступления от грузовых перевозок составили 34%, или 5,8 млрд долл. США. При общем падении объемов экспорта услуг Российской Федерации по сравнению с 2015 годом на 1,1 млрд долл. США, экспорт транспортных услуг вырос в 2016 году по отношению к показателям 2015 года на 5,5 млрд долл. США. Следует отметить, что в реестре Международного центра торговли² Россия по итогам 2016 года занимает 9-е место по доходам от экспорта транспортных услуг, пропустив вперед такие страны, как США (84,6 млрд долл. США), Германию (51,5 млрд долл. США), Сингапур (48,6 млрд долл. США), Францию (40,9 млрд долл. США), Великобританию (35,2 млрд долл. США), Китай (32,0 млрд долл. США), Японию (31,7 млрд долл. США) и Объединенные арабские эмираты (25,2 млрд долл. США).



Главной особенностью экспорта транспортных услуг стало то, что услуги по международной доставке товаров стали отделяться от товарного экспорта и импорта, а транспортные компании (перевозчики) превратились в самостоятельных игроков в системе международного товародвижения.³ Транснационализация, а потом и глобализация международной торговли стали причиной и следствием новой роли транспорта в международных экономических отношениях. Сегодня уже сложно оценить, кто из сторон отношений – перевозчики или товаропроизводители – являются главными в достижении экономических результатов международного разделения труда.⁴

Но факт остается фактом: глобальную экономику XXI века трудно представить без детальной оценки результатов действия транспортного фактора. Тому примером является торговая политика правительства Китая, которое, развивая альтернативные морским сухопутные маршруты Нового Шелкового Пути при доставке товаров в Европу, дотирует железнодорожные тарифы при доставке контейнеров через территорию России и стран СНГ в размере до 2-х тыс. долл. США за один сорокафутовый контейнер. Политика Китая по развитию конкуренции на альтернативных транспортных маршрутах определила «потребление за рубежом» как способ поставки экспорта транспортных услуг для России.

Серьезным катализатором для развития экспорта транспортных услуг стали нормативно-методологические действия Всемирной торговой организации (ВТО), которая в Генеральном соглашении по торговле услугами (ГАТС) определила основные виды и категории транспортных услуг, а также условия их поставки и осуществления такого рода экспортной деятельности (ст. 1, п.2).⁵

Началом процессов экспорта транспортных услуг в континентальных пространствах следует считать начало интеграционных экономических процессов в Европе, то есть 50-е года XX века. Следствиями Парижского договора о Европейском объединении угля и стали 1951 года и Римского договора о Европейском экономическом сообществе (ЕЭС) 1957 года стали трансграничные свободы перемещения людей, капиталов, товаров и услуг, в том числе и услуг транспортных (часть III, раздел V (Транспорт) и раздел XV (Трансьевропейские сети)).⁶ Декларировалось, правда, со значительными оговорками, возможное присутствие иностранных перевозчиков ЕЭС на территории других государств ЕЭС для целей доставки грузов в рамках определенного экономического пространства.

В отличие от принципов Европейской экономической интеграции в части ликвидации нетарифных и иных административных барьеров при перемещении товаров, требования к экспорту транспортных услуг в различных странах бывают несколько иными. Они могут быть связаны или не связаны ограничениями, установленными двусторонними или многосторонними межгосударственными (межправительственными) соглашениями. Здесь присутствуют различные варианты коммерческого присутствия транспортных компаний на рынках других стран.

Например, еще в 1948 году рядом государств был провозглашен режим свободного судоходства по Дунаю.⁷ И до сих пор главный фарватер Дуная на всем его судоходным протяжении является экстерриториальным для прохода судов под иностранными флагами. И, наоборот, деятельность, а, вернее, ограничение деятельности международных автомобильных перевозчиков на территории других государств определяется двусторонними межправительственными соглашениями о международном автомобильном сообщении. Двусторонние межгосударственные соглашения о международных воздушных сообщениях конкретизируют права государств предоставлять авиакомпаниям другой страны ту или иную «свободу воздуха», то есть условия деятельности иностранных компаний на территории и в воздушном пространстве своей страны.

Сегодня формы экспорта транспортных услуг предполагают максимально возможную либерализацию региональных и секторальных рынков транспортных услуг, но строятся, тем не менее, на принципах национального протекционизма:

Провозглашается свобода транзита (потребление за рубежом⁸). Территориальный транзит наиболее приемлемая для государств форма экспорта транспортных услуг, осуществление которого требует лишь согласованной организационно-правовой политики сопредельных государств и территорий. Транзит всегда прибыльный, и многие континентальные страны пополняют свои бюджеты исключительно за счет транзита. Сюда относятся страны Балтии (Литва, Латвия, Эстония – российский экспорт через прибалтийские порты), Польша, как единственный сухопутный мост из России в страны Европы начиная с 2014 года, Белоруссия, Казахстан. Россия также пытается заработать на транзите по Транссибирским маршрутам: как железнодорожным, так и воздушным.

Разрешительная система при пересечении границ транспортными средствами перевозчиков других государств, как для транзитных, так и для внешнеторговых перевозок (трансграничная поставка). В первую очередь, это касается экспортно-импортных перевозок. Каждая страна хочет, чтобы экспорт и импорт товаров сопровождался услугами ее национальных перевозчиков. И при этом заинтересована в ограничениях для перевозчиков других стран. Такое происходит даже в таможенных союзах и в единых экономических пространствах. Тому в помощь жесткие условия национальных технических регламентов. Разрешительная система на пересечение границ есть на всех видах транспорта.

Запрет на каботаж, то есть на внутренние перевозки грузов иностранными перевозчиками между двумя пунктами на территории других государств (коммерческое присутствие). Это самая желанная, и самая трудно осуществимая форма экспорта транспортных услуг. Пустить иностранных перевозчиков на свой национальный транспортный рынок можно только при высочайшей степени конкурентоспособности своих национальных перевозчиков, или в случаях крайней необходимости. Так было, например, в 2014 году, когда, против правил, на рынки



западных областей России были негласно допущены белорусские автомобильные перевозчики. Тогда отечественные автомобильные перевозчики были вынуждены уйти с этого сегмента рынка, не выдержав лизинговых платежей (за аренду автомобилей) при реальном снижении курса рубля почти в два раза. Сегодня Россия не ставит ограничений на коммерческое присутствие иностранных транспортных компаний, при условии, однако, что они будут зарегистрированы в нашей стране как резиденты российского налогового права. Выполнение внутренних перевозок грузов иностранными перевозчиками-нерезидентами в России запрещено.

Особенности экспорта транспортных услуг для морского транспорта. Ограничения и строгие правила экспорта транспортных услуг меньше всего коснулись международного морского судоходства, для которого внутреннее (каботажное) плавание никогда не представляло больших экономических интересов и финансовых выгод. Политическая карта мира «нарезала» границы государств таким образом, что обслуживание внутренних (национальных) экономических связей, за редким исключением (Чили, Аргентина, Австралия, и, отчасти, Китай), не требовало доминирующего участия в доставке грузов именно морского транспорта. Торговое морское судоходство всегда было изначально международным, а потом уже внутренним.

На международных рынках торгового судоходства никогда не говорили об экспорте транспортных услуг. Перевозки грузов иностранных грузовладельцев всегда были если не приоритетными, то обычными для практики международных судоходных компаний. Особенно после того, как в 60-е годы XX века практически закончились международные перевозки пассажиров. Работа на иностранных рынках всегда была коммерчески выгодной. Даже в Советском Союзе в условиях плановой экономики присутствовало понимание значимости работы отечественных перевозчиков на иностранных рынках. Для перевозок грузов иностранных грузовладельцев на бербоутных (лизинговых) судах между зарубежными портами в 1973 году было создано акционерное коммерческое предприятие «Советский коммерческий флот»⁹ («Совкомфлот»), которое работало, и по сей день работает на открытых и локальных фрахтовых рынках, являясь танкерным лидером в мире по перевозке морем энергоносителей, особенно, в условиях доставки грузов в северных широтах.¹⁰

Вопрос соотношения двух функций международного транспорта – обслуживающей и/или экспортной – это вопрос, который должны совместно решить экспортеры товаров, международные транспортные компании и государство, чьей национальной принадлежностью являются экспортеры, импортеры и перевозчики. Россия не та страна, для которой эффект от экспорта транспортных услуг будет иметь решающее для экономики значение. Это страны Балтии боятся переключения к 2019 году экспортных железнодорожных потоков в размере 40 млн тонн из портов их стран в российские порты. Это в Латвии соотношение объемов внутрен-

них железнодорожных перевозок грузов и российского транзита через их порты определяется как 4:96.

Для России участие национальных транспортных компаний и в обеспечении отечественной внешней торговли, и в экспорте транспортных услуг имеет геоэкономическое и геополитическое значение. Для нашей страны развитие международных транспортных и транспортно-логистических систем является стимулом евразийской и трансконтинентальной интеграции. После фазы нормативно-правового регулирования межгосударственных отношений и ликвидации нетарифных и административных барьеров именно транспортные системы международного значения и согласованные условия их функционирования объединят или создадут условия для объединения экономик стран ЕАЭС, а, возможно и других, международных интеграционных объединений стран. Однако следует понимать, что создание высокотехнологичных национальных транспортных систем международного значения является фактором их конкуренции, при том, что любая международная экономическая интеграция не является однополярной. Это также должно учитываться при выработке национальной стратегии экспорта транспортных услуг. Национальная транспортная система должна быть лучшей (по отношению к транспортным системам других стран союза) и самодостаточной по инфраструктурным, технологическим и организационным показателям. Желательно, при самых широких горизонтах международного сотрудничества с другими дружественными странами, чтобы национальная транспортная система международного значения находилась под контролем одного государства. Поэтому, например, международный транспортный коридор «Северный морской путь» всегда будет полностью удовлетворять этому критерию.

Интересы государства. Основным требованием к государству – для целей развития экспорта транспортных услуг – является инвестирование в объекты транспортной инфраструктуры международного значения – порты, аэропорты, терминалы, автомагистрали. Тем более, что такие финансовые вложения не несут в себе инфляционной нагрузки. Для России целевые инфраструктурные вложения по-прежнему находятся в рамках трех основных международных транспортных коридоров: «Восток-Запад» с использованием Транссибирской магистрали для целей транзита и китайской внешней торговли,¹¹ «Север-Юг» на иранском направлении¹² и в страны Ближнего Востока и уже упомянутый «Северный морской путь» как основное направление экспортной доставки сжиженного природного газа российским газотанкерным флотом.

С учетом того, что финансовые результаты мирового экспорта транспортных услуг достигаются сегодня в развитых странах за счет воздушного транспорта (или при участии воздушного транспорта) при доставке товаров с высокой добавленной стоимостью, целью инвестиционной политики России в сфере экспорта транспортных услуг должны стать международные аэропорты и терминалы. Экс-



порт транспортных услуг России в секторе грузовых авиаперевозок вырос в 2016 году по сравнению с предыдущим годом на 12,3% и составил 1,7 млрд долл. США. И, конечно, инвестиций требуют международные морские порты для переключения в них большинства сырьевых потоков внешнеторговых грузов России. Тем более, что экспортные показатели морского транспорта России в последние годы не демонстрируют положительной динамики – 0,8 млрд долл. США в 2016, как и в 2015, году, а увеличить их можно за счет оказания экспорта вспомогательных и дополнительных услуг, к которым относятся услуги портов.¹³

Интересы экспортеров и импортеров. Обычно выбор транспортной компании не соотносится с национальной принадлежностью перевозчика, экспедитора или логистической компании, если конечно, в государстве не придерживаются политики национального протекционизма. Этим старается пользоваться любая страна, хотя каждая из них обязательно декларирует либеральные экономические ценности и приверженность к здоровой конкуренции как фактору развития национального рынка в определенном секторе товаров и услуг. Для экспортера и импортера товара в рамках реализации конкретной внешнеторговой сделки важны более приземленные, но реально влияющие на конкретный результат коммерческой деятельности ценности.

Строго говоря, прерогатива выбора транспортной компании для доставки внешнеторгового груза лежит на продавце или покупателе в зависимости от выбранного и согласованного сторонами договора базисного условия поставки товара, термина поставки по Инкотермс 2010.¹⁴ Если, конечно, в международном договоре купли-продажи товара какая-либо из сторон не настояла на выборе перевозчика, экспедитора или логистического провайдера определенной национальной принадлежности. Такое также встречается довольно часто. Но законодательно настаивать на доставке товара национальным перевозчиком по всему маршруту следования очень сложно, если только не закрепить это нормативно для поставок определенных товарных групп на определенных направлениях. В большинстве случаев сторона договора, на которой лежат расходы по доставке товара, сама выбирает исполнителей исходя из своих экономических интересов. Факторами выбора, как правило, являются основные критерии функционирования международных транспортно-логистических систем – цена, срок, качество.

Кроме того, фактор выбора перевозчика имеет значение, когда выданный перевозчиком или экспедитором (мультиmodalным оператором) документ подтверждает поставку товара. Распознавание банком фирменной принадлежности транспортного документа и его содержания играет значительную роль в принятии решения о раскрытии или нераскрытии документарного аккредитива за поставку товара в пользу экспортера.

Интересы транспортных компаний. Для транспортных компаний (перевозчиков, экспедиторов, логистических провайдеров) работа в других государствах

не является самоцелью. Участие в трансграничных поставках и/или коммерческое присутствие на внешних рынках должно быть не только возможным, но и финансово целесообразным. Ни один международный перевозчик не стал таковым только потому, что захотел иметь статус международного. Для перевозчика международные направления перевозок должны стать экономически более «своими», чем направления перевозок внутренние. При этом транспортные компании должны учитывать требование сочетать международные участки доставки грузов с внутренним развозом по своей стране. То есть, работать по максимальным требованиям и стандартам заказчиков. Для большинства видов транспорта это возможно. Новые страны и территории всегда, кроме организационно-правовых угроз и вызовов, дают новую и более широкую грузовую и клиентскую базу.

Однако надо понимать, что предоставление национального режима транспортным компаниям другой страны возможно только в рамках высокоинтегрированных экономических объединений и союзов. Кроме того, если государство заинтересовано в экспорте транспортных услуг, то оно должно оказывать транспортным компаниям меры государственной поддержки, например, в обеспечении кредитов или в рамках поддержки лизинга транспортных средств. К примеру, в Республике Беларусь существует Государственная программа поддержки лизинга грузовых автомобилей для международных автомобильных перевозчиков.

Как итог нужно отметить, что только государство может определить, какой экспорт транспортных услуг ему нужен, в каких формах, размерах и географических границах и для каких видов транспорта. Или можно ограничиться только перевозками международного железнодорожного транзита, не принимая во внимание комплексное транспортно-логистическое обеспечение поставок при участии национальных транспортных компаний.

ПРИМЕЧАНИЯ:

¹ Внешняя торговля Российской Федерации услугами. Статистический сборник. Москва, 2017, с. 28. http://www.cbr.ru/statistics/credit_statistics/External_Trade_in_Services_2016.pdf

² The International Trade Centre (ITC). URL: <http://www.trademap.org>

³ Степанов А.Л., Куренков П.В. Проблемы экспорта транспортных услуг. // Транспорт: наука, техника, управление. – 2007. - №5. – С. 17

⁴ Экономика и организация транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности Учебник / К.В. Холопов, А.М. Голубчик, М.А. Исакова; Всероссийская академия внешней торговли Минэкономразвития России. – М.: ВАВТ, 2016. – 236 с.

⁵ Генеральное соглашение по торговле услугами. Приложение 1В к Марракешскому Соглашению об учреждении Всемирной торговой организации от 15 апреля 1994 года. <http://docs.cntd.ru/document/902340076> Дата обращения 12.01.2018

⁶ Договор, учреждающий Европейское Сообщество. Рим, 25 марта 1957 года <http://eulaw.ru/content/2001> Дата обращения 10.01.2018



⁷ Конвенция о режиме судоходства по Дунаю. Белград, 18 августа 1948 года (статья 1).

⁸ Здесь и далее в скобках будут указаны способы поставок экспортных транспортных услуг по терминологии ГАТС

⁹ Оставив известный бренд, в названии компании первое слово было заменено на «Современный».

¹⁰ Хронология основных событий/ СКФ. Современный коммерческий флот. - http://www.scf-group.com/about/history/major_events/ Дата обращения 04.12.2017

¹¹ Вакуленко С.П., Куренков П.В. Интермодальные и мультимодальные перевозки в транспортных коридорах Европы и Азии. // Железнодорожный транспорт. – 2016. - №6. С. 74

¹² Котляренко А.Ф., Тучков Э.В., Куренков П.В. Повышение эффективности внешнеторговых перевозок через порты Юга России. // Железнодорожный транспорт. 2003. №2. С. 50

¹³ Внешняя торговля Российской Федерации услугами. Статистический сборник. М., 2017, с. 36. http://www.cbr.ru/statistics/credit_statistics/External_Trade_in_Services_2016.pdf

¹⁴ Инкотермс 2010. Публикация ИСС №715: правила ИСС для использования торговых терминов в национальной и международной торговле: дата вступления в силу 1 января 2011 г./ Пер. с англ. Н.Г. Вилковой. – М.: Инфотропик Медиа, 2010. С. 9, 10

БИБЛИОГРАФИЯ:

Вакуленко С.П., Куренков П.В. Интермодальные и мультимодальные перевозки в транспортных коридорах Европы и Азии. // Железнодорожный транспорт. – 2016. - №6. С. 73–77

Внешняя торговля Российской Федерации услугами. Статистический сборник. Москва, 2017. http://www.cbr.ru/statistics/credit_statistics/External_Trade_in_Services_2016.pdf Дата обращения 12.01.2018

Генеральное соглашение по торговле услугами. Приложение 1В к Марракешскому Соглашению об учреждении Всемирной торговой организации от 15 апреля 1994 года. <http://docs.cntd.ru/document/902340076> Дата обращения 12.01.2018

Голубчик А.М. Оператор смешанных перевозок: роль, функции, документы // Международные банковские операции. - 2012. - №3. С.71-83

Договор, учреждающий Европейское Сообщество. Рим, 25 марта 1957 года <http://eulaw.eu/content/2001> Дата обращения 10.01.2018

Инкотермс 2010. Публикация ИСС №715: правила ИСС для использования торговых терминов в национальной и международной торговле: дата вступления в силу 1 января 2011 г./ Пер. с англ. Н.Г. Вилковой. – М.: Инфотропик Медиа, 2010. – 274 с.

Котляренко А.Ф., Тучков Э.В., Куренков П.В. Повышение эффективности внешнеторговых перевозок через порты Юга России. // Железнодорожный транспорт. - 2003. - №2. С. 48–52

Официальный сайт группы компаний «Совкомфлот» http://www.scf-group.com/about/history/major_events/ Дата обращения 04.12.2017

Степанов А.Л., Куренков П.В. Проблемы экспорта транспортных услуг. // Транспорт: наука, техника, управление. – 2007. - №5. С. 16–19

Холопов К.В., Голубчик А.М. Проблемы применения аккредитивной формы расчётов в практике работы российских экспортёров и международных экспедиторов. // Финансы и кредит. - 2006. - № 26 (230). С. 2–6

Экономика и организация транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности Учебник / К.В. Холопов, А.М. Голубчик, М.А. Исакова; Всероссийская академия внешней торговли Минэкономразвития России. – М.: ВАВТ, 2016. – 236 с.

BIBLIOGRAFIJA:

Vakulenko S.P., Kurenkov P.V. Intermodal'nye i mul'timodal'nye perevozki v transportnyh koridorah Evropy i Azii. // Zheleznodorozhnyj transport. – 2016. - №6. S. 73–77

Vneshnjaja trgovlja Rossijskoj Federacii uslugami. Statisticheskij sbornik. Moskva, 2017. http://www.cbr.ru/statistics/credit_statistics/External_Trade_in_Services_2016.pdf Data obrashhenija 12.01.2018

General'noe soglasenie po trgovle uslugami. Prilozhenie 1B k Marrakeshskomu Soglaseniju ob uchrezhdenii Vsemirnoj trgovoj organizacii ot 15 aprelja 1994 goda. <http://docs.cntd.ru/document/902340076> Data obrashhenija 12.01.2018

Golubchik A.M. Operator smeshannyh perevozok: rol', funkcii, dokumenty // Mezhdunarodnye bankovskie operacii. - 2012. - №3. S.71-83

Dogovor, uchrezhdajushhij Evropejskoe Soobshhestvo. Rim, 25 marta 1957 goda <http://eulaw.ru/content/2001> Data obrashhenija 10.01.2018

Inkoterm 2010. Publikacija ICC №715: pravila ICC dlja ispol'zovanija trgovyh terminov v nacional'noj i mezhdunarodnoj trgovle: data vstuplenija v silu 1 janvarja 2011 g./ Per. s angl. N.G. Vilkoj. – М.: Infotropik Media, 2010. – 274 s.

Kotljarenko A.F., Tuchkov Je.V., Kurenkov P.V. Povyshenie jeffektivnosti vneshnetorgovyh perevozok cherez porty Juga Rossii. // Zheleznodorozhnyj transport. - 2003. - №2. S. 48–52

Oficial'nyj sajt grupy kompanij «Sovkomflot» http://www.scf-group.com/about/history/major_events/ Data obrashhenija 04.12.2017

Stepanov A.L., Kurenkov P.V. Problemy jeksporta transportnyh uslug. // Транспорт: наука, техника, управление. – 2007. - №5. С. 16–19

Holopov K.V., Golubchik A.M. Problemy primeneniya akkreditivnoj formy raschjotov v praktike raboty rossijskih jeksportjorov i mezhdunarodnyh jekspektorov. // Finansy i kredit. - 2006. - № 26 (230). С. 2–6

Jekonomika i organizacija transportnogo obespechenija vneshnejekonomicheskoj dejatel'nosti6 Uchebnik / K.V. Holopov, A.M. Golubchik, M.A. Isakova; Vserossijskaja akademija vneshnej trgovli Minjekonomrazvitija Rossii. – М.: VAVT, 2016. – 236 s.

