

О международном и российском опыте лицензирования деятельности экспедиторов и перевозчиков

УДК 339.564:656
ББК 65.428
Х-736

Константин Владимирович ХОЛОПОВ,
доктор экономических наук, профессор,
Всероссийская академия внешней торговли (119285, Москва,
Воробьевское шоссе, 6А), кафедра технологии внешнеторговых сделок
- зав. кафедрой, тел. 8(499) 147-94-37;

Андрей Моисеевич ГОЛУБЧИК,
кандидат экономических наук, Всероссийская академия внешней
торговли (119285, Москва, Воробьевское шоссе, 6А), кафедра техноло-
гии внешнеторговых сделок - профессор, тел.: 8(499) 147-94-37;
Российский государственный университет (НИУ) нефти
и газа им. И.М. Губкина (119991, Москва, Ленинский проспект, 65),
кафедра нефтегазотрейдинга и логистики - доцент

Аннотация

Лицензирование определённых видов деятельности осуществляется во всех странах мира в целях предотвращения нанесения ущерба правам и законным интересам лиц в этих сферах деятельности. Каждое государство самостоятельно решает, ставить какие-либо барьеры для бизнеса в определённой отрасли или нет. В настоящей статье авторы, на примерах ряда стран мира, рассмотрели некоторые аспекты международного опыта по лицензированию транспортной и транспортно-экспедиционной деятельности и убедились, что эта мера не только преграждает доступ на рынок недобросовестным игрокам, но и приводит к созданию дополнительных конкурентных преимуществ, плодами которых смогут воспользоваться потребители транспортных и экспедиторских услуг, причем без увеличения размеров своих материальных затрат.

Ключевые слова: экспорт транспортных услуг, экспорт экспедиторских услуг, перевозчики, экспедиторы, мультимодальные транспортные операторы, лицензирование транспортной деятельности, ФИАТА.



International and Russian experience in licensing forwarders and carriers

Konstantin Vladimirovich KHOLOPOV,

Doctor of Economic Sciences, Professor, Russian Foreign Trade Academy (6A Vorob'evskoe shosse, 119285, Moscow), Department of foreign trade and international transactions - Head of the Department, phone: 8(499) 147-94-37;

Andrey Moiseevich GOLUBCHIK,

Candidate of Economic Sciences, Professor, Russian Foreign Trade Academy (6A Vorob'evskoe shosse, 119285, Moscow), Department of foreign trade and international transactions - Professor, phone: 8(499) 147-94-37; Gubkin Russian State University of Oil and Gas (National Research University) (65 Prospect Leninsky, Building 1, Moscow, 119991), Department of Crude oil trading and logistics - Associate Professor

Abstract

Licensing of certain types of activities is carried out in all countries in order to prevent infringement or violation of rights and legitimate interests of entities in their business areas. Each country independently makes decisions regarding introduction of any barriers to business in a particular industry. Based on the practices of several foreign countries, the authors examined some aspects of international experience in licensing of transport and freight forwarding activities and proved that this measure not only limits access to the market for unfair players, but also leads to the creation of additional competitive advantages. As a result, customers of transport and forwarding services might also benefit, and even without increase in costs.

Keywords: exports of transport services, exports of forwarding services, carriers, forwarders, multimodal transport operators, licensing of transport activities, FIATA.

Лицензирование некоторых видов экономической активности осуществляется во многих государствах в определённых сферах деятельности. Каждое государство само решает, ставить какие-либо барьеры для бизнеса в определённой отрасли или нет. Должны ли на рынке присутствовать только добросовестные участники, или рынок всё решит сам. В России в большей степени в этом вопросе пока главенствуют идеи рыночного фундаментализма. Попробуем понять, насколько это применимо в отношении рынков экспедиторских и перевозочных услуг, когда сегодня грузовладельцыверяют транспортным экспедиторам и перевозчикам – для доставки в международных и внутренних сообщениях – грузы с высокой, и даже иногда, очень высокой стоимостью. Для этого обратимся к международному опыту и российским реалиям.



ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

В мировой экономике сформировались три вида регламентации операций экспедиторов. В наибольшей степени она существует в таких крупнейших странах, как США, Китай и Индия. В большинстве стран Евросоюза лицензируется только перевозочная деятельность, деятельность транспортных экспедиторов не подлежит регламентации по допуску на рынок, но они находятся в сфере общественного контроля, осуществляемого профессиональными ассоциациями экспедиторов, а также союзами промышленников и предпринимателей.

Отметим, что такой контроль подчас бывает жестче государственного, а меры экономического воздействия более существенны, а для самих экспедиторов – иногда крайне болезненны. В России транспортная деятельность подлежит частичному (ограниченному по сферам деятельности) лицензированию, а деятельность транспортных экспедиторов вообще не имеет никакого контроля со стороны государства и/или профессиональных общественных организаций.

Вопреки устоявшемуся мнению о том, что в США бизнес имеет максимальную свободу действий и свободен от всякого рода контроля со стороны государственных органов, это совсем не так. В США существует крайне жесткая система лицензий и ограничений практически на все виды транспортной деятельности. Предприятие, получившее соответствующую лицензию обязано представлять в соответствующее контрольное ведомство многостраничный ежегодный отчет, отражающий как саму профессиональную деятельность, так и её финансово-экономические показатели. Отчеты проверяются дистанционно, но в случае необходимости проверяющий может затребовать представления дополнительных сведений. В зависимости от вида запрашиваемой лицензии уплачивается лицензионный сбор от 2 до 10 тысяч долларов США в год, а также необходимо предоставить гарантии своей платежеспособности. Обычно это банковская гарантия или страховой полис, покрывающие профессиональные риски. Например, при получении лицензии для перевозки морем требуется предоставление гарантий на сумму не менее 200 тысяч долларов США.

В составе транспортных холдингов существуют юридически самостоятельные компании, занимающиеся исключительно одним видом деятельности из перечня попадающих в лицензионную категорию: перевозки, экспедирование и агентирование грузовых перевозок.¹ Например, на автомобильные перевозки выдаются три вида лицензий: на осуществление внутренних перевозок по территории конкретного штата (*domestic license*) – выдается соответствующей службой правительства конкретного штата; лицензия на перевозки между штатами выдаётся Управлением наземного транспорта² при Министерстве транспорта США³ и федеральная лицензия на международные перевозки.



Уровень регулирования и контроля перевозочной и экспедиторской деятельности может быть максимальным, например, в таких странах, как США, Китай и Индия, или фактически полностью отсутствовать, как это, например, происходит при внутренних автомобильных перевозках по России. В странах Евросоюза система регулирования и контроля в большей степени строится на самосознании и порядочности участников рынка добровольно выполняющих правила, установленные не столько законами, сколько профессиональными сообществами экспедиторов и перевозчиков. Фактически можно говорить о регуляторных правилах, разработанных и согласованных саморегулирующимися организациями.

Ситуация в Индии: необходимо отметить, что индийские фирмы при заключении внешнеторговых контрактов стараются применять условия поставки товаров, которые позволяют им максимально принять на себя обязанности по морской доставке товаров. При таких условиях обеспечивается максимальная загрузка национальных флота и, как следствие, обеспечиваются процедуры национального экспорта транспортных услуг.

Крупнейший национальный морской перевозчик Индии, компания The Shipping Corporation of India Ltd (SCI), является на 100% собственностью правительства этой страны. По решению правительства SCI продаёт морской фрахт индийским экспедиторам, действующим в интересах индийских внешнеторговых компаний, за национальную валюту, имея при этом льготный курс конвертации рупии в основные виды резервных мировых валют. Это обеспечивает достаточно низкий фактический уровень фрахтовых ставок.

Таким образом, несмотря на отсутствие каких-либо законодательных актов, не допускающих иностранных экспедиторов на внутренний рынок страны, предложенные правила ведения бизнеса в Индии фактически ставят барьер перед иностранными игроками, они не в состоянии конкурировать по цене оказываемых услуг. При этом, формальных ограничений доступа на рынок иностранных компаний не существует.

ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РОССИИ

Принятый в мае 2011 года Федеральный закон №99-ФЗ⁴ «О лицензировании отдельных видов деятельности» (в ред. от 02.08.2019) в значительной степени упростил доступ российских компаний на рынок международных транспортных и транспортно-экспедиторских услуг. Система лицензирования в России перестала быть всеобъемлющей, прекратила охватывать все виды транспортной и сопутствующей (вспомогательной) деятельности. Однако система лицензирования полностью не отменена, а местами видоизменилась, сменила название, но сам смысл – осознанное ограничение числа компаний-участников рынка, остался без изменений. Постановлением Правительства России от 21 ноября 2011 года №957⁵ обязанность по выдаче лицензий на осуществление транспортной и сопутствующей деятельности отнесена на следующие ведомства в составе Минтранса России:

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) – отвечает за лицензирование деятельности на воздушном транспорте;

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) – за лицензионную деятельность на всех остальных видах транспорта.

Полностью освобождена от какого-либо лицензирования и квотирования в России транспортно-экспедиторская деятельность. А в сфере транспорта необходимость получать государственную лицензию осталась только для перевозок пассажиров всеми видами транспорта, перевозок опасных грузов. Это разъяснено в Постановлении Правительства РФ от 6 марта 2012 г. N 193 «О лицензировании отдельных видов деятельности на морском и внутреннем водном транспорте».⁶ Указанное постановление содержит четыре положения о лицензировании конкретных деятельности:

- по перевозкам пассажиров;
- по перевозкам опасных грузов;
- по осуществлению буксировок морским транспортом;
- по осуществлению погрузочно-разгрузочных работ применительно к опасным грузам.

Следует отметить, что указания на то, что соответствующую лицензию могут получить только российские юридические лица или индивидуальные предприниматели в Положении нет. Однако среди обязательных представляемых соискателем лицензии документов должно присутствовать свидетельство (временное свидетельство) о праве плавания судна под флагом Российской Федерации.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Постановление Правительства РФ от 21 марта 2012 г. N 221 «О лицензировании отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте»⁷ (с изменениями от 16 ноября 2012 г.). Указанное постановление содержит три положения:

- по перевозкам пассажиров во всех видах сообщений в пригородном и дальнем следовании, включая как скорые, так и скоростные поезда;
- по перевозкам опасных грузов;
- по погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам.

Отметим, что данные виды деятельности непосредственно связаны с деятельностью ОАО «Российские железные дороги» (ОАО РЖД), а соискателями лицензий являются, как правило, дочерние или аффилированные с единственным национальным железнодорожным перевозчиком в России структуры. Хотя формального запрета по получению таких лицензий нерезидентам российского права в документах нет. При этом, единственным публичным перевозчиком на железнодорожном транспорте в России было и остается ОАО РЖД.



АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

Постановление Правительства РФ от 2 апреля 2012 г. N 280.⁸ Указанное постановление содержит всего одно положение, касающееся перевозок пассажиров числом более 8 человек в одном автотранспортном средстве, которое распространяется исключительно на регулярные перевозки в городском, пригородном и междугороднем сообщении. Здесь речь идёт о лицензировании пассажирских перевозок.

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

Постановление Правительства РФ от 5 мая 2012 г. N 457.⁹ Можно констатировать, что воздушный транспорт является единственным, полностью лицензируемым видом транспорта в России. Указанное постановление содержит два положения:

- по перевозкам пассажиров;
- по перевозкам грузов.

Оба положения распространяются на перевозки пассажиров и грузов как регулярными, так и чартерными линиями. Однако указанное в Положении требование о наличии у лицензиата сертификата эксплуатанта, полученного в соответствии с законодательством нашей страны, а также положения многочисленных двусторонних соглашений о международных воздушных сообщениях, заключенных Россией с другими странами, не допускает присутствие иностранных авиакомпаний на нашем рынке.

Подытоживая рассмотренные процедуры лицензирования, необходимо отметить два важных момента. Во-первых, все вышеупомянутые нормативные положения для различных видов транспорта содержат однозначную оговорку о том, что указанные в документах виды деятельности, осуществляемые для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя, лицензированию не подлежат. Иными словами, речь идет исключительно о коммерческих перевозках, то есть случаях, когда перевозка пассажиров или грузов осуществляется по договору и за плату. Во-вторых, ни в одном положении не делается различий между внутренними и международными перевозками, следовательно, процедура допуска единая и не зависит от маршрута и квалификации договора перевозки.

О РЫНКЕ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИИ

Отдельно следует упомянуть отсутствие требований к присутствию на рынке автомобильных перевозок грузов – наиболее высококонкурентном перевозочном рынке в нашей стране. Грузовой автомобильный транспорт не перечислен ни в одном из вышеупомянутых документов, из чего следует однозначный вывод – лицензирование на право осуществления грузовых автомобильных перевозок во внутреннем и международном сообщении отсутствует. Однако это совершенно не означает, что не существует никаких административных барьеров по допуску автоперевозчиков на отечественный рынок.



Административные барьеры есть, но они существуют исключительно для перевозчиков, желающих осуществлять международные перевозки, как пассажиров, так и грузов. Лицензий на эти виды деятельности действительно нет, однако российское законодательство предусматривает такой вид ограничений, как «допуск к осуществлению международных автомобильных перевозок». Причём в документе идёт речь о допуске к международным автомобильным перевозкам исключительно российских перевозчиков. Принципы допуска определены Постановлением Правительства РФ от 16 октября 2001 г. N 730¹⁰. В отличие от постановлений, регламентирующих лицензирование отдельных видов транспортной деятельности, вышеупомянутое постановление устанавливает минимальный имущественный ценз каждого претендента на получение допуска. Пункт 4 ст.3 Положения определяет устойчивое финансовое положение российского перевозчика как наличие в собственности имущества стоимостью не менее 300 тыс. рублей при использовании только одного транспортного средства, осуществляющего международные автомобильные перевозки, и не менее 170 тыс. рублей в расчете на каждое дополнительное транспортное средство.

Если автомобили находятся в собственности соискателя, то это требование исполнить несложно, любой современный автомобиль с прицепом или автобус стоят значительно дороже. Однако если перевозчик работает на арендованной технике, то исполнение требования может стать серьёзной проблемой.¹¹ В России, как и в большинстве стран мира, компании-перевозчики редко обладают автотранспортными средствами на правах собственности.

Традиционно в России компании, имеющие в собственности автотранспорт, стараются не заниматься перевозочной деятельностью. Техника сдаётся в долгосрочную аренду с правом последующего выкупа (в лизинг) другому юридическому лицу или индивидуальному предпринимателю. Почти всегда компания-арендатор и компания-арендодатель бывают очень тесно связанными между собой на уровне владельцев бизнеса. Такие операции проводятся международными автомобильными перевозчиками исключительно с целью минимизировать риски конфискации транспортных средств таможенными органами, в случае выявления таможенных правонарушений. Статья 16.1 КоАП РФ содержит два основания для принятия такой меры во внесудебном порядке, а сами решения выносятся сотрудниками правоохранительного блока таможни. В тоже время транспортные средства, находящийся в распоряжении международного перевозчика на праве аренды (лизинга) или на ином законном праве, могут быть конфискованы исключительно на основании решения суда. Опыт последних лет показывает, что суды не очень охотно идут на такие меры.

Часто бывает просто невозможно доказать злой умысел со стороны автоперевозчиков, которые, в свою очередь, очень часто становятся заложниками недобросовестных действий со стороны грузоотправителей и грузополучателей различной национальной принадлежности. А вот для грузовых автоперевозчиков, работающих на внутреннем рынке, действительно отсутствуют любые ограничения и ба-



рьеры. Перевозчиком грузов может стать любой субъект, имеющий в собственности или в аренде грузовой автомобиль. Необходимо признать, что отсутствие контроля со стороны государства провоцирует у некоторых недобросовестных перевозчиков весьма опасное ощущение вседозволенности. Сам факт отсутствия любого контроля за профессиональной деятельностью однозначно несет отрицательную окраску и негативно влияет на ситуацию на внутреннем транспортном рынке, что в конечном итоге ведет к падению качества оказываемых транспортных и экспедиторских услуг. Об этом авторы ранее писали неоднократно.

О РЫНКЕ ТРАНСПОРТНОГО ЭКСПЕДИРОВАНИЯ В РОССИИ

Допуск на рынок транспортного экспедирования, как было указано выше, совершенно свободен, этим видом деятельности могут заниматься как юридические лица, так и индивидуальные предприниматели.¹² Любая компания или индивидуальный предприниматель могут оказывать услуги, как по внутреннему, так и международному экспедированию.

Престиж крупнейшей национальной организации экспедиторов – Российской ассоциации экспедиторских и логистических организаций (АРЭ), к сожалению, весьма невысок. Всего 177 компаний являются членами ассоциации, из них правом выпуска именных документов ФИАТА обладают только 66.¹³ Однако общее число экспедиторов в России достоверно никому не известно, авторы оценивают общее количество юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, занимающихся этим видом бизнеса не менее чем в 3000. Из этого можно сделать вывод о том, что в России членами ведущего профессионального сообщества является не более 6-7% экспедиторских фирм.

Следует отметить, что с 1 января 2016 года Общие правила Союза экспедиторов Северных стран начали добровольно применять экспедиторские ассоциации Латвии, Литвы и Эстонии. Это повысило степень их конкурентоспособности в регионе стран Балтийского моря.

НЕКОТОРЫЕ ВЫВОДЫ И ОБОБЩЕНИЯ

Система допуска на рынки транспортных и экспедиторских услуг может быть очень разной, где-то упор делается на контроль со стороны государственных структур, а где-то, в большей степени, на контроль со стороны потребителей этих услуг и представителей профессионального сообщества. Вне зависимости от форм и методов контроля и допуска выигрыш от всего получают пассажиры и грузовладельцы, то есть непосредственные потребители транспортных и сопутствующих услуг.

Материальные затраты и сложность исполнения лицензионных требований заставляют экспедиторов и перевозчиков дорожить лицензией, с рынка вытесняются недобросовестные игроки. Практически не осталось компаний готовых за небольшое дополнительное вознаграждение пойти «навстречу» незаконным просьбам клиентов, да и просто работать с нарушением существующих национальных и международных правил. Любая добросовестная транспортная или экспедиторская

фирма заинтересована в улучшении качества своей работы, в повышении профессионального уровня своих сотрудников, ибо это создает для фирмы дополнительные конкурентные преимущества, плодами которых смогут воспользоваться потребители транспортных и экспедиторских услуг, причем без увеличения размеров своих материальных затрат.

ПРИМЕЧАНИЯ:

¹ Англ. - Transportation, Freight Forwarding & Agencies /TFFA

² Англ. - US Surface Transportation Board. До 1996 года лицензия выдавалась Комиссией по внутренней торговле (Interstate Commerce Commission)

³ Англ. - US Surface Transportation Board. До 1996 года лицензия выдавалась Комиссией по внутренней торговле (Interstate Commerce Commission)

⁴ Англ. - Department of Transportation/ DoT

⁵ Федеральный закон от 4 мая 2011 г. N 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» (с изменениями от 18 июля, 19 октября, 21 ноября 2011 г., 25 июня, 28 июля 2012 г., 4 марта, 2 июля 2013 г., 21 июля, 14 октября 2014 г.) Официальная публикация: «Российская газета», N 97, 06.05.2011

⁶ Постановление Правительства Российской Федерации от 21 ноября 2011 г. N 957 «Об организации лицензирования отдельных видов деятельности» (с изменениями от 16 апреля, 28 августа, 4, 14 сентября 2012 г., 10 июня, 28 октября 2013 г., 10 ноября 2018 г.)

⁷ Постановление Правительства РФ от 6 марта 2012 г. N 193 «О лицензировании отдельных видов деятельности на морском и внутреннем водном транспорте» (в редакции Постановления Правительства РФ от 10.08.2018 №778)

⁸ Постановление Правительства РФ от 21 марта 2012 г. N 221 «О лицензировании отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте» (с изменениями от 16 ноября 2012 г.)

⁹ Постановление Правительства Российской Федерации от 2 апреля 2012 г. N 280 «Об утверждении Положения о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)». (с изменениями от 2 апреля 2012 г., 26 ноября 2013 г., 28 июня, 14 сентября 2016 г., 21 марта 2017 г., 22.12 2018 г.)

¹⁰ Постановление Правительства Российской Федерации от 5 мая 2012 года № 457 «О лицензировании деятельности по перевозкам воздушным транспортом пассажиров и перевозкам воздушным транспортом грузов (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)»

¹¹ Постановление Правительства Российской Федерации от 16 октября 2001 г. N 730 «Об утверждении Положения о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок» (С изменениями и дополнениями от 3 октября 2002 г., 14 декабря 2006 г., 14 апреля 2007 г., 23 ноября 2009 г., 24 мая 2012 г.)

¹² Холопов К.В., Забоев А.И. Российский рынок международных автомобильных перевозок грузов: тенденции и перспективы //Российский внешнеэкономический вестник. 2014, №7 с.100



¹³ Официальный сайт Российской ассоциации экспедиторских и логистических организаций. Заголовок с экрана, доступ свободный. Дата обращения 09.08.2019 <http://www.far-aerf.ru/reestr/reestr.doc>

БИБЛИОГРАФИЯ:

Федеральный закон от 4 мая 2011 г. N 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» (с изменениями от 18 июля, 19 октября, 21 ноября 2011 г., 25 июня, 28 июля 2012 г., 4 марта, 2 июля 2013 г., 21 июля, 14 октября 2014 г.) Официальная публикация: «Российская газета», N 97, 06.05.2011

Постановление Правительства Российской Федерации от 21 ноября 2011 г. N 957 «Об организации лицензирования отдельных видов деятельности» (с изменениями от 16 апреля, 28 августа, 4, 14 сентября 2012 г., 10 июня, 28 октября 2013 г., 10 ноября 2018 г.)

Постановление Правительства РФ от 6 марта 2012 г. N 193 «О лицензировании отдельных видов деятельности на морском и внутреннем водном транспорте» (в редакции Постановления Правительства РФ от 10.08.2018 №778)

Постановление Правительства РФ от 21 марта 2012 г. N 221 «О лицензировании отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте» (с изменениями от 16 ноября 2012 г.)

Постановление Правительства Российской Федерации от 2 апреля 2012 г. N 280 «Об утверждении Положения о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)». (с изменениями от 2 апреля 2012 г., 26 ноября 2013 г., 28 июня, 14 сентября 2016 г., 21 марта 2017 г., 22.12 2018 г.)

Постановление Правительства Российской Федерации от 5 мая 2012 года № 457 «О лицензировании деятельности по перевозкам воздушным транспортом пассажиров и перевозкам воздушным транспортом грузов (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)»

Постановление Правительства Российской Федерации от 16 октября 2001 г. N 730 «Об утверждении Положения о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок» (С изменениями и дополнениями от 3 октября 2002 г., 14 декабря 2006 г., 14 апреля 2007 г., 23 ноября 2009 г., 24 мая 2012 г.)

Голубчик А.М. Услуги транспортные или транспортно-экспедиторские, или всегда ли мы знаем кто именно нам нужен: перевозчик или экспедитор? // Логистика сегодня. – 2018. №4 с. 250-257

Голубчик А.М., Филатов С.А. Документарное оформление экспорта международных транспортно-экспедиторских услуг // Вестник Московского Автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ). – 2019. Выпуск 1 (56) с. 3-8

Кокин А.С., Левиков А.Г. Международная транспортная экспедиция. – М.: Дело, 2005. – 448 с.

Холопов К.В., Соколова О.В. Условия и принципы формирования единого автотранспортного пространства: опыт Евросоюза. //Вестник транспорта. 2015, №1, с.20-25

Jones P. FIATA Legal handbook on Forwarding, 2nd ed. Co-Published by FIATA, Toronto, 1993

BIBLIOGRAFIYA:

Federal'nyj zakon ot 4 maya 2011 g. N 99-FZ «O licenzirovanii ot del'nyh vidov deyatel'nosti» (s izmeneniyami ot 18 iyulya, 19 oktyabrya, 21 noyabrya 2011 g., 25 iyunya, 28 iyulya 2012 g., 4 marta, 2 iyulya 2013 g., 21 iyulya, 14 oktyabrya 2014 g.) Oficial'naya publikaciya: «Rossijskaya gazeta», N 97, 06.05.2011

Postanovlenie Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 21 noyabrya 2011 g. N 957 «Ob organizacii licenzirovaniya ot del'nyh vidov deyatel'nosti» (s izmeneniyami ot 16 aprelya, 28 avgusta, 4, 14 sentyabrya 2012 g., 10 iyunya, 28 oktyabrya 2013 g., 10 noyabrya 2018 g.)

Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 6 marta 2012 g. N 193 «O licenzirovanii ot del'nyh vidov deyatel'nosti na morskome i vnutrennem vodnom transporte» (v redakcii Postanovleniya Pravitel'stva RF ot 10.08.2018 №778)

Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 21 marta 2012 g. N 221 «O licenzirovanii ot del'nyh vidov deyatel'nosti na zheleznodorozhnom transporte» (s izmeneniyami ot 16 noyabrya 2012 g.)

Postanovlenie Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 2 aprelya 2012 g. N 280 «Ob utverzhdenii Polozheniya o licenzirovanii perevozok passazhirov avtomobil'nyim transportom, oborudovannym dlya perevozok bolee 8 chelovek (za iskljucheniem sluchaya, esli ukazannaya deyatel'nost' osushchestvlyatsya po zakazam libo dlya sobstvennyh nuzhd yuridicheskogo lica ili individual'nogo predprinimatel'ya)». (s izmeneniyami ot 2 aprelya 2012 g., 26 noyabrya 2013 g., 28 iyunya, 14 sentyabrya 2016 g., 21 marta 2017 g., 22.12.2018 g.)

Postanovlenie Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 5 maya 2012 goda № 457 «O licenzirovanii deyatel'nosti po perevozkam vozdušnym transportom passazhirov i perevozkam vozdušnym transportom gruzov (za iskljucheniem sluchaya, esli ukazannaya deyatel'nost' osushchestvlyatsya dlya obespecheniya sobstvennyh nuzhd yuridicheskogo lica ili individual'nogo predprinimatel'ya)»

Postanovlenie Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 16 oktyabrya 2001 g. N 730 «Ob utverzhdenii Polozheniya o dopuske rossijskih perevozchikov k osushchestvleniyu mezhdunarodnyh avtomobil'nyh perevozok» (S izmeneniyami i dopolneniyami ot 3 oktyabrya 2002 g., 14 dekabrya 2006 g., 14 aprelya 2007 g., 23 noyabrya 2009 g., 24 maya 2012 g.)

Golubchik A.M. Uslugi transportnye ili transportno-ekspeditorskie, ili vseгда li my znaem kto imenno nam nuzhen: perevozchik ili ekspeditor? // Logistika segodnya. – 2018. №4 s. 250-257

Golubchik A.M., Filatov S.A. Dokumentarnoe oformlenie eksporta mezhdunarodnyh transportno-ekspeditorskih uslug // Vestnik Moskovskogo Avtomobil'no-dorozhnogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta (MADI). – 2019. Vypusk 1 (56) s. 3-8

Kokin A.S., Levikov A.G. Mezhdunarodnaya transportnaya ekspediciya. – M.: Delo, 2005. – 448 s.

Holopov K.V., Sokolova O.V. Usloviya i principy formirovaniya edinogo avtotransportnogo prostranstva: opyt Evrosoyuza. // Vestnik transporta. 2015, №1, s.20-25

Jones P. FIATA Legal handbook on Forwarding, 2nd ed. Co-Published by FIATA, Toronto, 1993

