

Концептуальный подход к разработке системы ТО ВЭД для трубно-металлургического комплекса России

*К.В. Холопов,
Л.В. Боровая*

УДК [338.45:621.774]:656
ББК 34.748:39.18
Х -736

Производство трубно-металлургической продукции фактически является самостоятельной отраслью российской экономики. Продукция трубно-металлургического комплекса нашей страны имеет расширенный спрос и за пределами России, что придает ей значительный экспортный потенциал. Объемы экспортных поставок составляют в последние годы 1,35 млн т в 2008 г., 1,59 млн т в 2009 г. и 1,07 млн т в 2010 г.¹ Но не только объемы поставок определяют значимость экспорта продукции трубно-металлургической промышленности России. Здесь следует учитывать географию поставок. Согласно существующему территориальному распределению экспорта основными рынками сбыта продукции российских металлургических холдингов являются Россия, Северная Америка, Европа, Ближний и Средний Восток, Северная Африка, Южная и Юго-Восточная Азия, страны СНГ.²

Очевидно, эти и некоторые иные факторы будут иметь решающее значение для разработки системы транспортного обеспечения ВЭД (ТО ВЭД) продукции трубно-металлургического комплекса России. Физическая доставка продукции за рубеж неотвратимо требует комплексного подхода для разработки индивидуальной для отрасли системы ТО ВЭД. Разработка такой системы должна учитывать не только интересы отечественного бизнеса, но и интересы государства. Поэтому система ТО ВЭД должна быть также ориентирована на достижение максимального эффекта от экспорта транспортных услуг (ЭТУ) в отрасли.

ТО ВЭД представляет собой взаимоувязанную систему технических и технологических элементов, а также экономических, правовых и организационных воздействий на все

¹ www.gks.ru Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики

² www.tmkgroup.ru Официальный сайт ОАО «Трубная металлургическая компания»

элементы системы. Кроме того, система должна рационально управляться с помощью адекватных форм и методов, обеспечивающих максимальный эффект и надлежащую эффективность. Построение системы ТО ВЭД не является самоцелью и не должно отражать только теоретические аспекты системы доставки внешнеторговых грузов. Любая разработанная концепция ТО ВЭД должна быть объяснимо и доказательно реализована в сложившихся конкретных экономических реалиях. Поэтому следует говорить о том, что практический результат любой разработанной системы ТО ВЭД должен получить практическую реализацию через транспортное обслуживание грузопотоков. Транспортное обслуживание ВЭД должно представлять собой направленную на конечный результат деятельность транспортных и транспортно-экспедиторских компаний при доставке внешнеторговых грузов, как в стране экспорта, так и в странах транзита и импорта.³

Индивидуальные особенности экспорта продукции трубно-металлургической отрасли не могут не сказываться на технологии транспортного обеспечения ВЭД её предприятий. Однако при всей своей специфике данная сфера зачастую сталкивается с теми же проблемами, что и остальные отрасли отечественной промышленности. Как и прочих грузоотправителей, металлургов волнует состояние отечественных дорог, возраст подвижного состава российских перевозчиков, уровень тарифов и безопасности при международных перевозках. В этой связи можно сделать вывод, что принятие мер по улучшению транспортного обеспечения ВЭД трубно-металлургического комплекса страны может оказать положительное влияние и на другие сферы отечественного хозяйства в отношении экспортной деятельности его субъектов.

В настоящий момент продукция российских производителей занимает прочное положение на мировом рынке изделий из стали. Необходимость доставлять трубы иностранным покупателям в самые отдаленные уголки земного шара делают вопрос о грамотной организации перевозок актуальным для металлургов. В абсолютном большинстве случаев доставка происходит при участии не одного, а нескольких видов транспорта, что позволяет говорить о смешанных перевозках. Мы считаем, что объемы и география российских экспортных поставок продукции трубно-металлургического комплекса заставляет отказаться от концепции участия лишь отдельных видов транспорта, а подталкивает к профилирующей идее комплексного взаимодействия различных видов транспорта на всех участках международных перевозок.

Внешнеторговые перевозки продукции отдельными видами транспорта из рассмотрения не исключаются. Действительно, отдельные частные поставки могут выполняться морским, внутренним водным, железнодорожным или автомобильным транспортом. Если, конечно, участие какого-либо транспорта будет доказано

³ Экономика и организация внешнеторговых перевозок: Учебник / Под ред. проф. К.В.Холопова. - М.: Юристъ, 2000. – сс. 38 – 40.



эффективным. Но это будет лишь частным случаем решения системной задачи. Предполагается, что изначальный выбор рациональных путей сообщения для поставки экспортной продукции трубно-металлургического комплекса России является всеобъемлюще широким и содержит все необходимые комбинации участия отдельных видов транспорта в доставке грузов. Таким образом мы защищаем концептуальный подход, определяющий первоначальную значимость мультимодального (смешанного, многовидового, комбинированного) транспорта для доставки внешнеторговых грузов. Для всех грузопотоков, а не только для экспортной продукции трубно-металлургической отрасли России.^{4,5}

В современном мире мультимодальные перевозки являются той самой формой организации транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности, которая отвечает требованиям о рациональности, унифицированности и высоком качестве международных транспортных услуг и транспортной логистики. Обычно выделяют следующие отличительные особенности мультимодальных перевозок:

1. Согласованное использование в перевозке более одного вида транспорта.
2. Перевозка имеет юридический статус международной перевозки. Место приема груза к перевозке и предполагаемое место его сдачи должны находиться на территории двух различных государств, даже если грузоотправитель, оператор и грузополучатель являются лицами одной национальной принадлежности.⁶
3. Перевозка организуется и осуществляется одним лицом – мультимодальным оператором (оператором смешанной перевозки). Принципиально то, что оператор обеспечивает выполнение услуги независимо от того, кто ее на самом деле будет осуществлять. Таким образом, мультимодальный оператор – не посредник, а сторона соглашения с грузовладельцем, то есть - перевозчик по договору.
4. Отношения между заказчиком и исполнителем комплексной транспортной услуги регулируются на основании одного договора – договора мультимодальной перевозки. Как правило, такой договор охватывает весь период времени от момента приема груза оператором от грузоотправителя до момента передачи его оператором грузополучателю.
5. Договор мультимодальной перевозки подтверждается выдачей оператором грузоотправителю сквозного транспортного документа, подтверждающего ответственность оператора на всем маршруте следования груза.

⁴ Холопов К.В., Соколова О.В. О концепции транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности в России экспорта транспортных услуг. // «Внешнеэкономический бюллетень», №6, 2002. сс. 56-62

⁵ Холопов К.В., Соколова О.В. Концепция создания института национальных международных транспортных операторов. // «Внешнеэкономический бюллетень», №2, 2004. сс. 64-74

⁶ Экономика и организация внешнеторговых перевозок: Учебник / Под ред. проф. К.В.Холопова. - М.: Юристъ, 2000. – сс. 585 - 586.

6. На весь маршрут смешанной перевозки оператор котирует и договаривается о едином сквозном тарифе.

Мультимодальные перевозки позволяют для грузоотправителя упростить процесс документооборота, а также оптимизировать правовые и финансовые отношения с единственным партнером по договору – оператором смешанной перевозки. Однако, к сожалению, на сегодняшний день такой вид услуг не делает существенного вклада в развитие именно отечественной экономики. Однако мультимодальный способ доставки может быть эффективно применен при экспортной доставке трубно-металлургической продукции.

Формируя транспортные условия внешнеторгового контракта купли – продажи, партнеры обычно выбирают одно из базисных условий поставки Инкотермс 2010, которое определяет, какая из сторон договора за какую часть транспортировки несет ответственность.⁷ Например, отечественный экспортер может взяться перевезти груз только до российской границы, совершая при этом внешнеторговую, но не международную перевозку. Далее груз перевозит покупатель, который наймет для этой цели других поставщиков транспортных услуг. Таким образом, данная перевозка не может считаться мультимодальной, поскольку нарушено одно из основных ее условий: наличие одного договора с одним оператором по одному договору перевозки и по одному транспортному документу.

Ситуация может сложиться и иным образом – российский экспортер берет на себя организовать перевозку целиком, от пункта отправления до пункта назначения. Для этого он может заключить договор мультимодальной перевозки и возложить ответственность по доставке товара на оператора, который уже будет решать для себя, с какими перевозчиками и экспедиторами он будет работать для исполнения обязательств по договору.

Ни для кого не секрет, что российским перевозчикам трудно работать за границей, особенно в Европе. Отечественные перевозчики не могут выдерживать конкуренцию со стороны западных коллег. Кроме того, за последние годы экологические и технические требования европейских властей ужесточились настолько, что далеко не каждое российское грузовое транспортное средство в состоянии им соответствовать. Таким образом, проблема состоит в том, будет ли заказанная российским экспортёром мультимодальная перевозка экспортом транспортных услуг для России.

Велика вероятность того, что российский мультимодальный оператор, заключив договор на перевозку груза, воспользуется в конечном итоге услугами иностранных экспедиторов и перевозчиков. Реализуя перевозку с помощью иностран-

⁷ Инкотермс 2010. Публикация ICC №715 – Incoterms 2010. ICC Publication No. 715: Правила ICC для использования торговых терминов в национальной и международной торговле: дата вступления в силу 1 января 2011 г. / Пер. с англ. Н.Г.Вилковой. – М.: Инфротропик Медиа. 2010. – 274 с.



ных партнеров, операторы смешанной перевозки создают видимость развития рынка перевозочных услуг в стране. Но такие перевозки, тем не менее, не приносят государству никаких реальных выгод, так как не развивают экспорт транспортных услуг, как и не дают импульса к развитию транспортной системы страны, предприятий транспортной инфраструктуры. Иностранные перевозчики получают доступ к российскому рынку транспортных услуг, и, следовательно, могут диктовать свои условия. Тем не менее, нельзя обвинять в этом лишь мультимодальных операторов: как любой предприниматель, оператор лишь выбирает наиболее удобный для себя путь. Принимая на себя всю ответственность за груз, он естественно постарается организовать перевозку с минимальными рисками. Таким образом, единственный способ включиться в мировой рынок мультимодальных перевозок и занять на нем твердые позиции – создать все необходимые условия для развития национального рынка грузоперевозок в смешанном сообщении.

Не вызывает сомнений тот факт, что постоянное привлечение иностранных транспортно-экспедиторских компаний к перевозкам российских грузов не способствует повышению конкурентоспособности отечественных перевозчиков. Для повышения уровня их деятельности им необходим достаточный объем работы, сопровождаемый высокими требованиями к качеству перевозки. Это будет возможным в том случае, если отечественные внешнеторговые компании станут при выборе условий контракта брать ответственность за перевозку на себя и перепоручать ее российским поставщикам транспортно-экспедиторских услуг.

Речь идет о том, что российскому транспортному комплексу необходима работа «на длинных плечах». Выбор в пользу таких условий будет выгодным не только для перевозчиков и экспедиторов, но и для самих отечественных грузоотправителей. Прежде всего, российскому экспортеру организационно проще договориться с российскими поставщиками транспортных и транспортно-экспедиторских услуг. Иностранной компании придется искать посредника, работающего с Россией и вникать в особенности российских реалий. Кроме того, работа иностранного перевозчика в России будет стоить дороже, чем та же перевозка, выполненная российскими фирмами. Наконец, организуя перевозку своими силами, российский экспортер имеет возможность дополнительно сэкономить на таком посредничестве.

Однако все сказанное выше вовсе не означает, что необходимо слепо загружать отечественных перевозчиков всем объемом работы, имеющимся в настоящий момент во внешней торговле. Речь идет о правильно выстроенном балансе участия в перевозке разных компаний и разных видов транспорта. В этом и заключается суть международных смешанных перевозок.

Как правило, выбор базисных условий поставки товара тесно связан с выбором вида транспорта. При выборе транспорта ключевыми обычно являются географические, экономические и временные критерии. Так, российские экспортеры

трубной продукции используют железнодорожный транспорт для доставок в Восточную и Центральную Европу, страны СНГ, некоторые страны Азии.⁸ Морской транспорт фигурирует в перевозках в страны, имеющие выход к морю, к примеру, в Средиземноморье, Скандинавские государства, иные континенты. Однако в абсолютном большинстве случаев в перевозке принимают участие два вида транспорта и более. Такой подход позволяет рационально извлечь все преимущества каждого вида транспорта и минимизировать их недостатки. То же самое можно сказать и по поводу национальной принадлежности компании – перевозчика. Понятно, что за работу в Норвегии греческий перевозчик назначит высокую цену, как и норвежская компания – в Греции. Поэтому наилучшим решением будет поручить перевозку на определенном участке пути той компании, которая выполнит заказ за приемлемую плату и избежит каких-либо трудностей. Чаще всего такими преимуществами обладают компании той страны, по территории которой пролегает маршрут.

Говоря о трубно-металлургической промышленности, нельзя все же забывать, что речь идет о достаточно специфическом грузе, который невозможно «подогнать» под единый стандарт. Об этом необходимо помнить при составлении внешнеторгового контракта, в особенности его транспортных условий. Транспортные условия представляют собой тот раздел договора, в котором предусматриваются порядок перевозки груза, условия и сроки погрузки и выгрузки, размер, порядок уплаты и расчет провозной платы и других видов транспортных услуг. Как и в случае с любым другим товаром, при купле-продаже стальных труб в транспортных условиях внешнеторгового контракта должно быть указано: действие международных соглашений, сроки отгрузки, наименование пунктов погрузки – выгрузки, порядок расчетов. Кроме того, необходимо также включать следующие условия, касающиеся непосредственно данного груза: ассортиментный вид продукции, параметры (длина, ширина, толщина стенки), наличие/отсутствие специальных покрытий, масса, объем, вид упаковки, специальные требования к погрузке/выгрузке/креплению.⁹ На основании специфических особенностей груза выдвигаются требования к транспортному средству, такие как: грузоподъемность, вместимость, нагрузка на ось, грузоподъемность перегрузочных средств и пр. В обязательном порядке при транспортировке труб указываются размеры дверных проемов вагонов или люков на судах. Таким образом, транспортные условия внешнеторгового контракта должны досконально точно отражать все особые моменты, с тем, чтобы впоследствии можно было их перенести в договор международной перевозки.

⁸ www.tmkgroup.ru Официальный сайт ОАО «Трубная металлургическая компания»

⁹ Экономика и организация внешнеторговых перевозок: Учебник / Под ред. проф. К.В.Холопова. - М.: Юристъ, 2000. – сс. 177 - 181.



Концептуальный подход к оптимизации транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности трубно-металлургического комплекса России подразумевает формирование концепции – то есть определенного взгляда на проблему и пути ее решения. Основу концепции совершенствования транспортного обеспечения трубной промышленности составляет мультимодальность перевозочных процессов. Ключевые проблемы транспортной системы этой и других отраслей можно и должно решать путем повышения эффективности взаимодействия различных видов транспорта при международных поставках.

Экспортируя товар с помощью отечественных поставщиков транспортно-экспедиторских услуг, государство продает не только товар, но и услугу. Это содействует развитию транспортного комплекса страны, а также увеличивает доходную часть национального бюджета. Однако, прежде чем начать получать подобные преимущества от деятельности российских перевозчиков на иностранных рынках, необходимо принять ряд серьезных мер по улучшению состояния отечественного транспортного комплекса.

Как уже было сказано, мультимодальность предполагает эффективное взаимодействие различных видов транспорта. Данное требование невозможно без новой, модернизированной транспортной инфраструктуры. Уровень ее развития должен соответствовать уровню развития транспорта других государств, главным образом тех, с которыми российские компании сотрудничают в сфере смешанных перевозок. Имея обновленный подвижной состав и усовершенствованную инфраструктуру, российские перевозчики смогут составить достойную конкуренцию зарубежным коллегам и «перетянуть» на себя часть их работы.

Немалую роль в вопросах эффективной транспортировки занимают формы и методы формирования цен на услуги транспортной монополии ОАО «Российские железные дороги» (ОАО РЖД). При имеющемся уровне инфляции рост цен на услуги железных дорог неизбежен, однако для грузоотправителей прежде всего важны стабильность и предсказуемость повышения тарифов. Только в этом случае есть возможность планировать деятельность и расходы на долгосрочный период. Кроме того, к концу 2011 года Федеральная служба по тарифам намерена унифицировать тарифы к портам и пограничным переходам согласно требованиям Европейского союза в рамках присоединения России к ВТО.¹⁰

Ранее тарифы на перевозки к российским портам были существенно ниже, чем на перевозки к пограничным переходам. Нивелировать цены было решено путем постепенного увеличения тарифов к портам до уровня тарифов к погранстанциям. Разумеется, это не может положительным образом сказаться на деятельности экспортеров, в частности - металлургических компаний, так как для них это неминуемо означает увеличение транспортной составляющей. Избежать удара по российскому экспорту можно в том случае, если провести унификацию цен не по

¹⁰ www.portnews.ru Информационно – аналитическое агентство «Portnews»

верхнему, а по нижнему пределу, то есть снизить тарифы до пограничных переходов до уровня тарифов к портам.¹¹ Итак, можно резюмировать, что с точки зрения трубно-металлургических компаний как представителей российского экспорта положительные изменения в ценовой политике ОАО РЖД заключаются в следующем: в обеспечении стабильности и предсказуемости изменения тарифов на перевозки и выравниванию тарифов до портов и погранпереходов по нижнему уровню.

Следующей мерой по совершенствованию транспортного обеспечения ВЭД российской трубно-металлургической промышленности является создание взаимосвязанной интегрированной системы технологической инфраструктуры всех видов транспорта. Речь идет о проектировании и строительстве специализированных транспортно-логистических центров и комплексов с целью оптимизировать процессы перевалки и обработки грузов на «узловых» маршрутах. Кроме того, соответствующей инфраструктурой должны быть оборудованы пограничные и таможенные пункты, для того чтобы решить вечную проблему очередей и заторов на погранпереходах. Понятие «транспортно-логистический центр» (ТЛЦ) подразумевает часть транспортной инфраструктуры, которая создается на решающих участках наиболее популярных маршрутов для оптимизации функционирования перевозочного процесса.

Для того чтобы транспортно-логистический центр эффективно работал и решал возложенные на него задачи, необходимо правильно выбрать место его расположения. Например, ТЛЦ необходимо размещать в непосредственной близости транспортных магистралей, в мультимодальных транспортных узлах, где происходит перевалка грузов с одного вида транспорта на другой, а также вдоль маршрутов прохождения международных транспортных коридоров. Кроме того, транспортно-логистические центры целесообразно размещать вблизи крупных населенных пунктов, промышленных районов, центров оптовой и розничной торговли, в местах нахождения основных клиентов, на пограничных переходах. Разумеется, при выборе местоположения ТЛЦ необходимо учитывать количество уже существующих логистических центров и их загрузку, а также величину грузопотока.

По нашему мнению, располагать такие центры целесообразно вблизи государственных границ, пограничных переходов, портов и аэропортов. Это соответствует современной концепции Правительства Российской Федерации о создании «таможенных городов» вблизи государственных границ, в которые будут перенесены все таможенные и иные необходимые для пересечения границ операции.¹² Прежде всего, в таких пунктах должна быть сосредоточена вся необходимая инфраструктура: подъездные пути, средства коммуникации и пр. Как правило, пункты перехода государственных границ пролегают через международные транспортные коридоры, а значит, аккумулируют крупнейшие грузопотоки.

¹¹ www.wto.ru Портал «Россия и Всемирная торговая организация»

¹² www.customs.ru Официальный сайт Федеральной таможенной службы



На сегодняшний день практически все морские порты и пограничные переходы снабжены специальной техникой и инфраструктурой для обработки грузов. Поэтому может возникнуть вопрос о необходимости сооружения в этих районах еще и логистических центров. Однако в рамках рассматриваемой тематики можно утверждать, что строительство таких центров находится в плоскости первостепенных интересов и нужд трубно-металлургической отрасли России.

Как уже было сказано, стальные трубы – груз весьма специфический, требующий соблюдения определенных правил обработки и хранения. Зачастую в российских портах можно наблюдать ситуацию, когда связки с трубами лежат на причале вперемешку с контейнерами, паллетами и коробами. Размеры и форма труб не всегда позволяют удачно разместить их на складах, а хранение под открытым небом приводит к порче этого груза. При неправильной погрузке очень легко повредить слой защитного антикоррозийного покрытия, и таких моментов, требующих внимания, очень много. Таким образом, сооружение отдельных транспортно-логистических центров, ориентированных на обработку грузов трубно-металлургической промышленности, является целесообразным и актуальным на сегодняшний день мероприятием.

Следует отметить, что совершенствование транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности трубно-металлургической промышленности должно также достигаться путем разработки новых логистических схем. Например, в отношении поставок на экспорт через южные регионы России. В настоящее время в Южном федеральном округе формируется самая разветвленная система международных транспортных коридоров в стране. Маршруты, проходящие через порты Черного моря, являются наиболее популярными и востребованными при доставке грузов в европейские страны Средиземного моря и страны Северной Африки. Согласно аналитическим данным, более 60% отгрузок крупнейшего металлургического гиганта ОАО «ТМК» приходится на порт Новороссийск.¹³ Однако за последние годы порт Новороссийск стал значительно менее удобным для грузоотправителей – экспортеров, что обусловлено перегруженностью порта, низкой инфраструктурной обеспеченностью со стороны суши, завышенными ценами на обработку грузов.

Альтернативным маршрутом для доставки экспортных грузов металлургических предприятий могут стать маршруты через порт Азов. В отличие от Новороссийска, порт Азов обладает достаточным объемом свободных мощностей, всей необходимой инфраструктурой и придерживается сравнительно низких ставок на перевалку и хранение грузов. Все вышеперечисленные преимущества делают порт Азов весьма привлекательным для использования при формировании маршрутов доставки. Поэтому целесообразно будет принять во внимание возможность прокладывания маршрутов через названный порт при оптимизации путей доставки продукции.

¹³ www.tmkgroup.ru Официальный сайт ОАО «Трубная металлургическая компания»

Перечисленные выше меры, безусловно, являются основными на пути к повышению качества транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности. Однако не меньшего внимания заслуживает также кадровый аспект. Одной из главнейших задач современной российской экономики является обеспечение потребностей внешней торговли и транспортного комплекса в специалистах с соответствующим уровнем профессиональной подготовки. Здесь речь идет о людях с самыми разными профессиональными навыками. Как показывает практика, большинство людей, задействованных в организации перевозок, вообще не имеют реального контакта с грузом. Современные технологии позволяют контролировать перевозочный процесс в реальном времени, не находясь при этом в пункте погрузки, за рулем фуры или на капитанском мостике. Управлением грузопотоками должны заниматься люди, имеющие соответствующие знания, навыки, а также реальное представление о практических особенностях внешнеторгового перевозочного процесса.

Если транспортировка контейнеров в мультимодальном сообщении, в принципе, проблемы не представляет, то обслуживание такого груза, как трубы приходится под силу далеко не каждому поставщику транспортно-экспедиторских услуг. На сегодняшний день мультимодальные перевозки неконтейнерных грузов – это практически неизведанная и незаполненная рыночная ниша. Тем не менее, спрос на такие услуги существует, и можно прогнозировать, что в условиях модернизации российской экономики будет только возрастать. По итогам 2010 года существенную долю российского экспорта составили металлы (12,59%), древесина (3%), не говоря уже о минеральных продуктах (74,8%).¹⁴ Данные грузы в основном являются насыпными, наливными, навалочными – то есть перевозятся не в контейнерах. Разумеется, работать с такими грузами гораздо труднее, чем с универсальными контейнерами. Тем не менее, создание всех необходимых условий для мультимодальности таких перевозок является на сегодняшний день весьма востребованным и перспективным.

Таким образом, все вышесказанное можно аккумулировать в единую концепцию совершенствования транспортного обеспечения ВЭД предприятий трубно-металлургического комплекса России. Основу концепции составляет развитие мультимодального характера транспортировок неконтейнерных грузов – таких, какими является большинство видов стальных труб. Реализация концепции может быть достигнута путем принятия следующих мер:

Многокритериальная оптимизация схем внешнеторговой доставки трубно-металлургической продукции за рубеж на основе разработки и внедрения принципов и правил организации и осуществления мультимодальных сообщений. Применение методов транспортной логистики для формирования архитектуры и технологий экспортной доставки внешнеторговых грузов.

¹⁴ www.gks.ru Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики



Инновационная модернизация транспортной инфраструктуры в России, ориентированная на рациональную переработку экспортных потоков продукции трубно-металлургической отрасли. Заключение внешнеторговых контрактов на поставку продукции на условиях, отвечающих интересам не только отечественного бизнеса, но и национального экспорта транспортных услуг. Разработка и внедрение протекционистской политики в отношении приоритетного и первоочередного участия в доставке трубно-металлургической продукции за рубеж отечественных перевозчиков и транспортных экспедиторов.

Изменение в системах ценообразования на услуги естественных монополий на транспорте (железные дороги, морские и речные порты и др.), обеспечивающих итоговую конкурентоспособность экспортной продукции российского трубно-металлургического комплекса.

Формирование системы международной доставки трубно-металлургической продукции в России через сеть оптимально расположенных мультимодальных транспортно-логистических центров. Обеспечение потребностей внешнеторгового транспортного комплекса специалистами транспортного и транспортно-экспедиторского профиля, а также в сфере транспортной логистики для целей профессиональной доставки на экспорт отечественной продукции трубно-металлургического комплекса.

Реализация предложенной концепции окажет положительное воздействие и на эффективность экспорта трубно-металлургической промышленности, и на сопутствующий ему российский экспорт транспортных услуг.

БИБЛИОГРАФИЯ:

1. Экономика и организация внешнеторговых перевозок: Учебник / Под ред. проф. К. В. Холопова. – М.: Юрист, 2000. – 684 с.
2. Технологии внешнеторговых сделок: Учебник / Под ред. К. В. Холопова и Ю. А. Савинова; ГОУВПО Всероссийская академия внешней торговли Минэкономразвития России. – М.: ВАВТ, 2010. – 694 с.
3. Основы организации работы транспорта во внешней торговле / А. Н. Колесниченко; под общ. ред. В. Л. Малькевича. – М.: О-во сохранения лит. наследия, 2011. – 280 с.: 54 ил.
4. Холопов К.В., Соколова О.В. О концепции транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности в России экспорта транспортных услуг. // «Внешнеэкономический бюллетень», №6, 2002. с. 56-62
5. Холопов К.В., Соколова О.В. Концепция создания института национальных международных транспортных операторов. // «Внешнеэкономический бюллетень», №2, 2004. с. 64-74
6. Инкотермс 2010. Публикация ИСС №715. Правила ИСС для использования торговых терминов в национальной и международной торговле: дата вступления в силу 1 янв. 2011г. / Пер. с англ. Н. Г. Вилковой. – М.: Инфотропик Медиа, 2010. – 274 с.

7. Международные коммерческие транзакции. Четвертое издание. Публикация ICC №711. / Ян Рамберг. – М.: Инфотропик Медиа, 2011. – 896 с.
8. Милославская С.В., Плужников К.И. Мультимодальные и интермодальные перевозки. – Учебное пособие. – М.: РосКонсульт, 2001. – 368 с., ил.
9. Левиков Г.А., Тарабанько В.В. Смешанные перевозки (состояние, проблемы, тенденции). Учебное пособие. 2-е издание, исправленное и дополненное. – М.: РКонсульт, 2006. – 224 с.

.....

Совфед унифицировал законодательство РФ с требованиями ТС

Совет Федерации одобрил закон о приведении российского законодательства в соответствие с нормативно-правовыми актами Таможенного союза. Документ затрагивает 32 федеральных закона, в основном изменения касаются унификации терминологии.

Закон уточняет порядок установления ставок вывозных таможенных пошлин и перечня товаров, в отношении которых они применяются, случаи освобождения от уплаты вывозной таможенной пошлины, особенности применения ставок ввозных таможенных пошлин в зависимости от страны происхождения товаров и условий их ввоза, а также особенности предоставления тарифных преференций и тарифных квот.

В соответствии с законодательством Таможенного союза уточняются нормы, предусматривающие уголовную и административную ответственность за нарушения таможенных правил при перемещении товаров через таможенную границу Таможенного союза, порядок возбуждения таможенными органами дел об административных правонарушениях.

Предусмотрено внесение изменений в валютное законодательство РФ в связи с принятием договора о порядке перемещения физическими лицами наличных денежных средств и (или) денежных инструментов через таможенную границу Таможенного союза (решение Межгосударственного Совета Евразийского экономического сообщества от 5 июля 2010 года).

Законом устанавливается, что документы и сведения, касающиеся деятельности юрлиц и предпринимателей без образования юридического лица, предоставляются банками таможенным органам в случаях, предусмотренных законодательством ТС или законодательством РФ о таможенном деле. Таможенные органы не могут разглашать сведения, содержащие банковскую тайну.

Вносятся изменения в законодательство РФ об особых экономических зонах в связи с принятием соглашения между правительствами РФ, Белоруссии и Казахстана "По вопросам свободных (специальных, особых) экономических зон на таможенной территории Таможенного союза и таможенной процедуры свободной таможенной зоны". Законом определяется порядок применения на территории ОЭЗ таможенной процедуры свободной таможенной зоны. Устанавливается, что правительство РФ вправе установить перечень запрещенных операций с товарами, помещенными под таможенную процедуру свободной таможенной зоны, на территории ОЭЗ.

Документом предлагается ввести ответственность за неисполнение обязанностей и требований при проведении внешнеторговых бартерных сделок. Соответствующие поправки вносятся в КоАП РФ.

.....

