

МЕЖГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ  
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«БЕЛОРУССКО-РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Кафедра «Транспортные и технологические машины»

# ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЦЕНТРЫ И ТЕРМИНАЛЫ

*Методические рекомендации к практическим занятиям  
для студентов специальности  
7-06-1042-01 «Логистические услуги на транспорте»  
очной и заочной форм обучения*



Могилев 2024

УДК 347.763  
ББК 65.40  
Л69

Рекомендовано к изданию  
учебно-методическим отделом  
Белорусско-Российского университета

Одобрено кафедрой «Транспортные и технологические машины»  
«28» ноября 2023 г., протокол № 3

Составители: канд. техн. наук, доц. О. В. Билык;  
ст. преподаватель С. В. Лихтар

Рецензент канд. техн. наук, доц. А. Е. Науменко

Методические рекомендации к практическим занятиям по дисциплине  
«Логистические центры и терминалы» предназначены для студентов  
специальности 7-06-1042-01 «Логистические услуги на транспорте» очной  
и заочной форм обучения.

Учебное издание

## ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЦЕНТРЫ И ТЕРМИНАЛЫ

Ответственный за выпуск	И. В. Лесковец
Корректор	А. А. Подошевка
Компьютерная верстка	Е. В. Ковалевская

Подписано в печать . Формат 60×84/16. Бумага офсетная. Гарнитура Таймс.  
Печать трафаретная. Усл. печ. л. . Уч.-изд. л. . Тираж 62 экз. Заказ №

Издатель и полиграфическое исполнение:  
Межгосударственное образовательное учреждение высшего образования  
«Белорусско-Российский университет».

Свидетельство о государственной регистрации издателя,  
изготовителя, распространителя печатных изданий

№ 1/156 от 07.03.2019.

Пр-т Мира, 43, 212022, г. Могилев.

© Белорусско-Российский  
университет, 2024

## Содержание

Введение.....	4
1 Международные экспедиторские документы .....	5
2 Международная автотранспортная накладная CMR.....	9
3 Таможенное оформление при перевозке грузов .....	12
4 Книжка МДП .....	19
5 Определение затрат и рисков продавца и покупателя .....	23
6 Проектирование международных перевозок. Разработка маршрутов движения автотранспортного средства в международном сообщении.....	28
7 Проектирование международных перевозок. Разработка графика работы автотранспортного средства на международном маршруте .....	32
8 Определение дохода экспедитора .....	36
Список литературы .....	38

## Введение

Логистика в условиях глобализации и повышения конкурентоспособности играет ключевую роль в развитии экономики практически любой страны мира. Логистический бизнес является одной из крупнейших отраслей в Европе и приносит доход более 900 млрд евро в год, в нем занято более 7 млн человек. В настоящее время это бурно развивающееся направление науки и практики, способствующее снижению издержек в международной цепи поставок и жизненно важный компонент, играющий ключевую, а в некоторых случаях определяющую роль в повышении эффективности экономической системы любого государства. Известно, что в международной цепи поставок около 90 % времени приходится на перемещение материальных ресурсов от момента их получения до реализации готовой продукции потребителю. За счет оптимизации затрат по всей международной цепи поставок можно сократить стоимость товаров и услуг на 20 %...30 %. Особенно бурное и динамичное развитие получила международная логистика в последние два десятилетия, интегрировав высокотехнологичные и наукоемкие отрасли и сформировав новые подходы в международных цепях поставок. Генезис логистики чрезвычайно разнообразен, интересен как для науки, так и для практики. Так, геоинформационные системы стали занимать определяющую роль в глобальном позиционировании международной логистики и развитии цифровой экономики. Решение проблем невозможно без цифровизации международных логистических систем, использования метода «Бережливое производство и 6 сигм в логистике» и др. Практические навыки по решению задач совершенствования перевозочного процесса и безопасности движения приобретаются при выполнении студентами практических и самостоятельных работ.

На практических занятиях рассматриваются вопросы формирования перевозок, экономической оценки выбора подвижного состава, составления рациональных маршрутов, расчета показателей работы автотранспорта, а также исследования состояния дорожного движения.

Цель практических занятий:

- приобретение знаний об особенностях транспортно-экспедиционной деятельности при осуществлении перевозок;
- приобретение знаний нормативно-правовой базы транспортно-экспедиционной деятельности при осуществлении перевозок в международном сообщении;
- приобретение знания таможенных процедур в рамках осуществления транспортно-экспедиционной деятельности при осуществлении перевозок;
- получение навыков расчета технико-эксплуатационных показателей транспортного процесса при организации перевозок.

# 1 Международные экспедиторские документы

**Цель работы:** изучить экспедиторские документы, применяемые при выполнении автомобильных перевозок, и получить навыки их заполнения.

## 1.1 Описание экспедиторских документов FIATA

Документы FIATA способствуют преодолению юридических, таможенных, налоговых, языковых и иных барьеров, позволяют сформировать стройную систему доставки груза «от двери до двери». Применение их в практике международных перевозок грузов предоставляет больше возможностей для контроля, обеспечивает надежность внешнеторговой сделки, отвечает потребностям клиентов, повышает конкурентоспособность экспедитора, выписывающего эти документы.

Экспедиторские документы FIATA являются универсальным инструментом повышения эффективности внешнеторговой деятельности. При их использовании сокращается время перевозки, повышается качество планирования товарных запасов, упрощается процедура предъявления исков. Это бланки установленной формы (единообразные стандартные проформы), имеющие свой макет и единое содержание. Действие каждого экспедиторского документа FIATA регулируется соответствующими условиями. Нарушение правил применения, неправильное использование может нанести значимый ущерб экспедитору и грузовладельцу.

**Экспедиторские документы FIATA были внедрены в практику с целью:**

- повышения конкурентоспособности и улучшения экспортных возможностей;
- внедрения новых транспортных технологий и более полного использования национальной инфраструктуры, улучшения национального контроля транспортной системы и движения грузовых потоков;
- упрощения прохождения таможенных формальностей, сокращения объема документации и документооборота;
- повышения контроля за рынком сбыта и распределения товаров, улучшения качества планирования товарных запасов, сокращения товарных запасов и складских потребностей;
- повышения контроля за общими транспортными и экспедиторскими расходами и облегчения их расчетов;
- экономии валютных расходов и улучшения платежного баланса, уменьшения зависимости от изменений ставок и тарифов на погрузочно-разгрузочные работы, портовые сборы;
- упрощения процедуры предъявления исков и сокращения расходов, связанных с предъявлением исков, страховыми премиями, процентами по платежам;
- ускорения перевозок и поставки товаров и обеспечения большей надежности сделки. Документы FIATA регулируют деловые отношения между экспе-

дитором и грузовладельцем и не распространяются на партнерство экспедитора с перевозчиком, которое определяется документами, предусмотренными национальными и международными конвенциями, законами, уставами и правилами.

Не применяющий документы FIATA экспедитор использует индивидуальные формы и документы, составленные самостоятельно в соответствии с национальным законодательством. Нередко они копируются из различных источников, что приводит к ошибкам, неточностям, неправильному оформлению.

**Документарными продуктами FIATA в области транспортно-экспедиторской деятельности являются:**

- экспедиторская расписка (1955 г.);
- экспедиторский сертификат перевозки (1959 г.);
- оборотный мультимодальный транспортный коносамент (1992 г.);
- складская расписка (1975 г.);
- поручение экспедитору (1984 г.);
- декларация отправителя о перевозке опасных грузов (первый документ, внедренный в 1984 г., заменил усовершенствованный от 2005 г.);
- необоротная мультимодальная транспортная накладная (1996 г.);
- интермодальное весовое свидетельство отправителя (1997 г.).

С 1986 г. при оказании услуг экспедиторы применяют также нейтральную воздушную накладную (Air Way bill, AWB).

**Условно экспедиторские документы FIATA разделяются на три группы.**

К **первой** относят поручение экспедитору, интермодальное весовое свидетельство отправителя и декларацию отправителя о перевозке опасных грузов. Эти документы передаются экспедиторами грузоотправителю, заполняются, подписываются последним и возвращаются экспедитору для исполнения. В данном случае грузоотправитель отвечает за правильность и точность содержания документов.

**Вторую** группу составляют складская расписка, экспедиторская расписка и экспедиторский сертификат перевозки. Они заполняются экспедитором в соответствии с поручением грузоотправителя. Выдав их, экспедитор выступает в качестве агента грузовладельца и выполняет его поручение без права принятия самостоятельных решений. По перечисленным документам экспедитор не может выступать перевозчиком и не отвечает за перевозку.

В **третью** входят оборотный мультимодальный транспортный коносамент и необоротная мультимодальная транспортная накладная. Выдавая грузоотправителю эти документы, экспедитор берет на себя обязательство доставить груз получателю в качестве перевозчика и отвечает перед грузоотправителем и за перевозку, и за доставку груза, а также за любую третью сторону, привлеченную им к перевозке. Эта ответственность имеет установленные пределы.

**Поручение экспедитору (FIATA Forwarding Instructions, FFI).** Предусматривает выдачу экспедитору задания на любые экспедиторские услуги в соответствии с типовым руководством ООН по стандартизации и унификации документов международной торговли и международных перевозок. Может служить юридической основой для заключения экспедиторского договора.

**Интермодальное весовое свидетельство отправителя (Shippers Intermodal Weight Certification, SIC).** Заполняется грузоотправителем и передается экспедитору для указания точного веса груза в транспортных документах. Экспедитор может выдавать перевозчику весовое свидетельство в тех случаях, когда он организует сборные отправки, и выступает в качестве грузоотправителя. При этом свое весовое свидетельство он заполняет на основе весовых свидетельств, полученных им от отправителей мелких партий грузов.

**Декларация отправителя о перевозке опасных грузов (Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods, FIATA SDT).** Применяется при организации перевозок опасных грузов автомобильным и морским транспортом. Может также использоваться при заполнении международной железнодорожной накладной «ЦИМ». При перевозках опасных грузов воздушным транспортом применяется отправительская декларация о перевозке опасных грузов Международной ассоциации воздушного транспорта.

**Складская расписка (FIATA Warehouse Receipt, FWR).** Выступает в качестве унифицированного складского документа и является доказательством исполнения контракта купли-продажи, может служить залоговым документом на получение банковского кредита.

**Экспедиторская расписка (Forwarders Certificate of Receipt, FIATA FCR).** Юридический смысл документа заключается в подтверждении экспедитором принятия под свою ответственность груза с безотзывным обязательством отправить груз получателю или хранить груз в распоряжении этого получателя. В основном применяется при поставках товаров на условиях EXW при организации сборных отправок. Является необоротным документом, служит свидетельством выполнения экспортером своих обязательств и является документом для снятия денег с аккредитива.

**Экспедиторский сертификат перевозки (Forwarders Certificate of Transport, FIATA FCT).** Оборотный документ, ценная бумага. Выдав его, экспедитор берет на себя обязательство доставить груз получателю привлеченным перевозчиком и на условиях этого перевозчика. Служит доказательством исполнения экспортером обязательств по поставке товаров и документом для получения денег за товар по аккредитиву и на инкассо.

**Оборотный мультимодальный транспортный коносамент FIATA (Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading, FBL).** Является транспортным документом экспедитора, выступающего в качестве договорного перевозчика или оператора смешанной перевозки. Применяется при прямых и смешанных перевозках. Экспедитор берет на себя обязательство доставить груз до получателя, при этом он возлагает на себя ответственность и за груз, и за его перевозку, и за любую третью сторону, привлеченную им к осуществлению этой перевозки. Эта ответственность ограничена установленной правилами коносамента суммой. Коносамент является свидетельством исполнения сделки и служит документом для получения платежей за товар.

**Необоротная мультимодальная транспортная накладная (Non-Negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill, FWB).** Используется при перевозке грузов всеми видами транспорта в смешанном и прямом сообщениях. Накладная выступает в качестве дополнения к коносаменту FIATA.

В современной внешнеторговой практике при перевозке отдельных грузов, в частности, комплектующих частей и оборудования для филиалов и дочерних предприятий, не требуется аккредитивная форма расчетов.

Более того, применение коносаментов даже ведет в данном случае к задержке поставки, поскольку документы приходят нередко после поступления товара. Она также применяется при смешанных и прямых перевозках и, хотя поставка товара осуществляется без предъявления документа, накладная также соответствует унифицированным обычаям и практике применения документарных аккредитивов. Она возлагает на экспедитора ту же ответственность, что и коносамент, и подпадает под действие всех требований, под которые подпадает коносамент FIATA.

В Республике Беларусь исключительным правом на печатание и распространение экспедиторских форм и документов FIATA обладает **Ассоциация БАМЭ**. Более 20 ведущих национальных экспедиторов, которые в индивидуальном порядке состоят в FIATA, успешно используют (выдают) экспедиторскую расписку (FIATA FCR), экспедиторский сертификат перевозки (FIATA FCT), оборотный мультимодальный транспортный коносамент (FBL), складскую расписку (FWR).

В целом же 45 предприятий и организаций, входящих в Ассоциацию БАМЭ, являются членами FIATA на индивидуальной основе. Членство в Международной федерации экспедиторских ассоциаций (FIATA) повышает статус профессиональности и надежности компании, а применение экспедиторских документов и форм FIATA повышает конкурентоспособность на рынке, является гарантией качества экспедиторских услуг. Рекомендацию на индивидуальное членство в FIATA дает национальная ассоциация.

### ***Порядок выполнения работы***

- 1 Изучить перечень и содержание документов, применяемых в мультимодальных международных перевозках.
- 2 Ознакомиться с организацией приемки груза к перевозке.
- 3 Заполнить оборотный мультимодальный транспортный коносамент ФИАТА FBL.
- 4 Оформить отчет и защитить работу.

### ***Содержание отчета***

- 1 Наименование и содержание документов на груз.
- 2 Заполненный оборотный мультимодальный транспортный коносамент ФИАТА FBL.



### ***Контрольные вопросы***

- 1 Чем занимается ФИАТА?
- 2 Перечислите документы ФИАТА.
- 3 Между какими лицами регулируют отношения документы ФИАТА?
- 4 Какие преимущества для экспедитора дают документы ФИАТА?
- 5 Какие преимущества для грузоотправителя дают документы ФИАТА?
- 6 Какой документ ФИАТА ограничивает ответственность международного экспедитора?

## **2 Международная автотранспортная накладная CMR**

**Цель работы:** изучить документы, необходимые для выполнения международных автомобильных перевозок, и получить навыки их заполнения.

### ***2.1 Описание документов по организации автоперевозок грузов***

При организации международных автомобильных перевозок грузов должны быть следующие документы: товарно-транспортная накладная CMR; отгрузочная спецификация; счет-фактура контрактной стоимости груза (invoice); сертификат качества; карантинный и ветеринарный сертификаты (если это необходимо для груза); сертификат происхождения (certificate of origin); акт загрузки автомобиля.

Эти документы составляются на русском или на одном из иностранных языков.

**Товарно-транспортная накладная CMR** является договором на международную автомобильную перевозку груза и имеет свой номер.

CMR оформляется как минимум в семи экземплярах: первый экземпляр – для расчетов; второй – грузоотправителю; третий – грузополучателю; четвертый – перевозчику к путевому листу; пятый – сдается водителем для расчета прибыли при перевозках по иностранной территории; шестой – отдел расчетов; седьмой – резервный.

Оформление CMR производится по пунктам следующим образом.

- 1 Отправитель (наименование, адрес, страна):  
МРО «Chimvolokno» 212035, Mogilev BELARUS.
- 2 Получатель (наименование, адрес, страна):  
Kemokomplex Germany.
- 3 Место разгрузки груза:  
Место NOCFIL SA VIA, GAGGIOLO CH 6855.  
Страна GERMANU.
- 4 Место и дата погрузки груза:  
МРО «CHIMVOLOKNO» 212035;  
MOGILEV BELARUS 12 06 2019.

5 Прилагаемые документы:  
 INVOICE 1909;  
 GUALITV CERTIFICATE;  
 SHPPING SPECIFICATION;  
 CARNET TIR RX 35178868.

Если груз животного или растительного происхождения, то должна быть в наличии отметка о прохождении радиоактивного контроля. Кроме того, соответственно, ветеринарный и карантинный сертификаты стандартного образца с номером, датой и отметкой о прохождении радиоактивного контроля: если груз промышленный – сертификат качества.

6 Знаки и номера (обозначающие класс, подкласс) перевозимых опасных грузов по Конвенции ДОПОГ.

7 Количество мест:  
 19 BIG BAGS.

Если груз мелкопартионный, то указывается общее количество мест.

8 Род упаковки (ящики, коробки, поддоны и т. п.).

9 Наименование груза:  
 POLYESTER CHIPS.

10 Статист № 390760900 (код груза по классификации).

11 Масса брутто, кг – 20070.

12 Объем, м<sup>3</sup> (указывается объем, если он измеряется в единицах объема).

13 Указания отправителя (таможенная и прочая обработка, номер и дата заключения контракта).

Если декларирование происходит не по месту загрузки, указываются номер декларации, лицензия. В настоящее время производится электронное декларирование.

В этом пункте приводится объявленная стоимость груза.

Изображенный конверт означает, что указанные документы должны быть на таможне, а если их нет, то перевозчик отдаст их в конверте.

14 Возврат (заполняется в случае возврата ПС с грузом после ДТП и в других ситуациях, проставляется госномер регистрации транспортного средства).

15 Условия оплаты – Франко FCA MOGILEV, нефранко (заполняется обозначение торгового термина, определенного контрактом на поставку товаров (EXW, FCA, CPT, DAF, DDU, DDP)).

16 Перевозчик (наименование, адрес, страна):

ПО «Могилевоблавтотранс», РБ, 212030, г. Могилев, Гомельское шоссе, 1.  
 Тел. (0222) 31-23-90, Тел./факс (0222) 31-31-96.

17 Последующий перевозчик (наименование, адрес, страна).

Заполняется при передаче полуприцепа с грузом следующему перевозчику. В этом случае перевозчик, принимающий груз, вручает датированную и подписанную им расписку.

18 Оговорки и замечания перевозчика.

Отмечаются все оговорки и замечания перевозчика по состоянию груза, количеству мест и т. п. Эти оговорки должны быть на всех экземплярах CMR.

Например:

– груз без упаковки (или упаковка повреждена);

– проверить груз и маркировку невозможно по причине:

а) погодных условий (отправитель загрузил и контейнер опечатан);

б) груз подмочен (подморожен) и т. д. Если нет оговорок, то предполагается, что груз и упаковка были внешне в надлежащем состоянии. Все остальное соответствовало указанному в накладной.

Водитель должен быть внимательным.

19 Подлежит оплате (заполняется отделом расчетов после завершения перевозки).

20 Особые согласованные условия (заполняется при особых условиях перевозки грузов, когда оговариваются срок доставки грузов, температурные условия при перевозке скоропортящихся, негабаритных, тяжеловесных, взрывоопасных и других грузов, ограничение скорости движения).

21 Составлена MOGILEV дата 12.06.2024.

22 Прибытие под погрузку ... ч ... мин, убытие ... ч ... мин.

Подпись и штамп отправителя.

23 Путевой лист № от «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2024 г.

Фамилия водителя \_\_\_\_\_.

Подпись и штамп перевозчика.

24 Груз получен Дата 24.06.2024 г.

Прибытие под разгрузку 18 ч 05 мин.

Убытие 20 ч 05 мин.

Подпись и штамп получателя. Отметка о получении груза делается на третьем и четвертом экземплярах CMR.

25 Регистрационный номер:

Тягач АА 4015-6, полуприцеп А 3025А-6.

26 Тягач МАЗ-64229, полуприцеп KÖGEL.

27, 28, 29 – оформляется при возвращении CMR в отделе расчетов.

Обнаруженные при сдаче груза и при проверке мест и веса недостача, порча или повреждение груза удостоверяются соответствующими отметками во втором, третьем и четвертом экземплярах CMR. Составляется акт получения (разгрузки), в котором указывается количество недостающего (испорченного) груза. Акт подписывается комиссией в составе представителя таможни или эксперта торговой палаты, грузополучателя и перевозчика.

**Отгрузочная спецификация** – составляется на все экспортные товары независимо от рода, количества, наименования, характера товара и не может быть заменена другим документом. В ней указаны ее номер, дата составления, наименование отправителя и получателя груза.

**Счет-фактура (Invoice)** – в ней приводятся реквизиты каждой из сторон, участвующих в сделке, дата сделки, количество груза, цена единицы груза и общая, а также некоторые другие реквизиты.

**Сертификат качества** – выдается только на промышленные товары на каждую экспортируемую партию.

**Ветеринарный сертификат** – выдается при перевозке животных всех видов, продуктов и сырья животного происхождения, фуража и ветеринарных препаратов.

**Экспорт и импорт** – подконтрольные госветнадзору грузы должны иметь разрешение Главного управления ветеринарии с Главной ветеринарной инспекцией Минсельхозпрода РБ.

**Карантинный сертификат** – выдается при перевозке подкарантинных материалов, включающих семена растений, живые растения, продовольственное зерно и т. д.

**Акт загрузки автомобиля** – в нем указываются номер контракта, наименование, количество, цена, сумма груза, номера накладных, автомобиля, прицепов, количество наложенных пломб и знак оттиска, а также должна быть запись: «Товар соответствует условиям контракта, посторонних вложений нет».

### ***Порядок выполнения работы***

- 1 Изучить перечень и содержание документов, необходимых для организации международных автомобильных перевозок.
- 2 Ознакомиться с организацией приемки груза к международной перевозке.
- 3 Заполнить товарно-транспортную накладную CMR.
- 4 Оформить отчет и защитить работу.

### ***Содержание отчета***

- 1 Наименование и содержание документов на груз.
- 2 Заполненная товарно-транспортная накладная CMR.

### ***Контрольные вопросы***

- 1 Наименование документации на груз.
- 2 Организация приемки грузов к перевозке.
- 3 Порядок заполнения и содержание накладной CMR.
- 4 Какие графы накладной заполняет перевозчик?
- 5 За какой ущерб грузу несет ответственность перевозчик?
- 6 Каким пределом определяется размер ущерба, причиненного в случае просрочки доставки груза?

## **3 Таможенное оформление при перевозке грузов**

**Цель работы:** изучить документы, необходимые для таможенного оформления грузов, и виды таможенных платежей.

### ***3.1 Таможенные платежи***

При перемещении через таможенную границу Республики Беларусь и в других случаях, установленных законодательством, уплачиваются следующие таможенные платежи, среди которых можно выделить основные и дополнительные.

**Основные:**

- таможенная пошлина;
- акцизы;
- налог на добавленную стоимость (НДС);
- таможенные сборы за таможенное оформление;
- таможенные пошлины и налоги, уплачиваемые физическими лицами при перемещении через таможенную границу товаров, не предназначенных для производственной или коммерческой деятельности.

**Дополнительные:**

- сборы за выдачу лицензий таможенными органами Республики Беларусь и возобновление действия лицензий;
- сборы за выдачу квалификационного аттестата специалиста по таможенному оформлению и возобновление действия аттестата;
- сбора за осуществления таможенными органами Республики Беларусь мер по защите прав на объекты интеллектуальной собственности;
- таможенные сборы за хранение товаров;
- таможенные сборы за таможенное сопровождение товаров;
- плата за информирование и консультирование;
- плата за принятие предварительного решения;
- плата за участие в таможенных аукционов (пока не применяется);
- другие налоги и сборы, предусмотренные законодательством Республики Беларусь.

Таможенные платежи могут взиматься с товаров, перемещаемых через таможенную границу Республики Беларусь, только в случаях, если они прямо установлены в законодательстве Республики Беларусь.

Обязанность по уплате таможенных платежей возникает при перемещении товаров и транспортных средств через таможенную границу Республики Беларусь, а именно: при ввозе товаров на таможенную территорию Республики Беларусь – с момента пересечения таможенной границы; при вывозе товаров с таможенной территории Республики Беларусь – с момента подачи таможенной декларации или совершения действий, непосредственно направленных на вывоз товаров с указанной территории.

Таможенной пошлиной облагаются товары как ввозимые на таможенную территорию Республики Беларусь (ввозная, или импортная, пошлина), так и вывозимые за ее пределы (вывозная, или экспортная пошлина).

Таможенная пошлина может уплачиваться как в белорусских рублях, так и в иностранной валюте, курс которой устанавливается Национальным банком Республики Беларусь.

Существует три вида ставок таможенной пошлины:

- 1) адвалорная ставка – это когда таможенная пошлина исчисляется в процентах от таможенной стоимости товаров;

2) специфическая ставка – то когда таможенная пошлина исчисляется в определенном размере за единицу измерения товаров (штук, пар, килограмм и т. д.);

3) комбинированная ставка, которая складывается из двух предыдущих видов ставок они рассчитываются как с таможенной стоимости товаров, так и с их объема в натуральном выражении, затем эти суммы сравниваются и уплачивается большая из них (по некоторым товарам обе суммы).

Существуют также особые виды таможенных пошлин:

– специальные – применяются как защитная мера при ввозе товаров в количестве и на условиях, которые наносят или угрожают нанести ущерб экономике. Ответная мера на дискриминационные действия со стороны других государств;

– антидемпинговые – применяются в случае ввоза товаров, по цене более низкой, чем их нормальная стоимость в стране вывоза, с целью защиты отечественных производителей подобных товаров;

– компенсационные – применяются в случаях ввоза товаров, при производстве которых прямо или косвенно использовались субсидии, и такой ввоз угрожает нанесением материального ущерба отечественным производителям подобных товаров либо препятствует организации или расширению производства подобных товаров.

Акцизы уплачиваются при ввозе товаров на территорию Республики Беларусь подакцизных товаров.

Подакцизными товарами являются: спирт гидролизный технический; спиртосодержащие растворы; алкогольная продукция (спирт питьевой, водка, ликероводочные изделия, коньяк, вино и т. д., за исключением коньячного спирта и виноматериалов); пиво; табачная продукция; нефть сырая; автомобильные бензины; дизельное топливо, иное топливо, используемое в качестве автомобильного, масло для дизельных и (или) карбюраторных (инжекторных) двигателей; ювелирные изделия; микроавтобусы и автомобили легковые, в том числе и переоборудованные в грузовые, в независимости от рабочего объема двигателя, за исключением легковых автомобилей, предназначенных для профилактики и реабилитации инвалидов.

Ставки акцизов применяются адвалорные, в процентах либо специфические в установленном размере за единицу измерения товаров. Однако в отличие от исчисления таможенной пошлины при исчислении акцизов по адвалорным ставкам за основу принимается не просто таможенная стоимость, а таможенная стоимость, увеличенная на подлежащей уплате суммы таможенных сборов за таможенное оформление и таможенной пошлины.

Товары, ввозимые на таможенную территорию Республики Беларусь, облагаются НДС в соответствии с ТК ЕАЭС и Налоговым кодексом Республики Беларусь.

Ставка НДС в размере 10 % применяется в отношении товаров для детей и продовольственных товаров. Перечни таких товаров определены Указом Президента Республики Беларусь от 21 июня 2007 г. № 287 «О налогообложении продовольственных товаров и товаров для детей». Также ставка НДС в размере 10 % предусмотрена Налоговым кодексом Республики Беларусь при

реализации товаров, произведенных на территории Беларуси, а также при ввозе и (или) реализации на территории Беларуси продукции, произведенной на территории государств ЕАЭС:

- продукции растениеводства (за исключением цветоводства, декоративных растений);

- дикорастущих ягод, орехов и иных плодов, грибов, другой дикорастущей продукции;

- продукции пчеловодства;

- продукции животноводства (за исключением пушнины);

- продукции рыбководства.

Товары, не включенные в эти перечни, облагаются НДС по общей ставке 20 %.

Сумма НДС исчисляется в процентах от суммы таможенной стоимости ввозимых товаров, а также подлежащих уплате таможенных сборов за таможенное оформление, таможенной пошлины и акцизов (в том числе и тех, по уплате которых предоставлена отсрочка либо рассрочка).

В России, Армении и Киргизии НДС составляет 20 %. В России так же, как и в Республике Беларусь, применяется льготная ставка 10 %, а в Киргизии – 12 %. В Казахстане ставка НДС наиболее низкая – 12 %. Льготная ставка в Армении не применяется.

В России закон, повышающий ставку налога на добавленную стоимость (НДС) с 18 % до 20 %, вступил в силу с 1 января 2019 г. Одновременно документ сохраняет все действующие льготные ставки по этому налогу, которые установлены на уровне 10 %. Ставка НДС России повышена для того, чтобы определить долгосрочные источники финансирования, в том числе нацпроектов. Такое решение позволит получить несырьевые источники дохода, размер которых не будет меняться в связи с колебаниями внешней экономической конъюнктуры.

За таможенное оформление транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу Республики Беларусь, товаров не для коммерческих целей, перемещаемых в несопровождаемом багаже, международных почтовых отправлениях и грузам, взимаются таможенные сборы за таможенное оформление.

Основой для исчисления таможенных сборов за таможенное оформление является таможенная стоимость (ввозимых, вывозимых товаров).

Таможенные сборы за таможенное оформление взимаются в размере 0,1 % таможенной стоимости товаров в валюте Республики Беларусь (основной сбор) и дополнительный взимается в размере 0,05 % от таможенной стоимости товаров в иностранной валюте.

При этом ГТК Республики Беларусь по согласованию с Минфином Республики Беларусь вправе в исключительных случаях изменять валюту платежа, в которой должен быть уплачен дополнительный сбор.

Определены случаи, когда дополнительный сбор может уплачиваться в белорусских рублях:

- если подлежащая уплате сумма дополнительного сбора в иностранной валюте не превышает эквивалента 10 долл. США;

– при таможенном оформлении товаров, перемещаемых юридическими лицами или индивидуальными предпринимателями, не имеющими текущего (расчетного валютного счета) в банковском учреждении Республики Беларусь, осуществляющем их в расчетно-кассовое обслуживание;

– при ввозе на таможенную территорию Республики Беларусь юридическими лицами товаров, предназначенных для производственных целей, по контрактам, платежи по которым вносятся за счет иностранных кредитов, выданных Правительству Республики Беларусь либо под гарантии Правительства Республики Беларусь;

– при таможенном оформлении товаров Республики Беларусь, происходящих и ввозимых из стран СНГ либо происходящие и вывозимых с таможенной территории Республики Беларусь в страны СНГ по контрактам, платежи по которым осуществляются в валюте этих стран;

– при таможенном оформлении товаров, перемещаемых в соответствии с договором по товарообменным (бартерным) операциям, при исполнении как экспортных, так и импортной частей такого договора;

– при таможенном оформлении товаров, перемещаемых в соответствии с договором дарения;

– другие случаи, определенные законодательством.

Таможенные сборы также взимаются за:

– выдачу лицензий и возобновление их действия (таможенный склад, магазин беспошлинной торговли, свободный склад, склад временного хранения, таможенный перевозчик, таможенный агент, банки и кредитные учреждения, включенные в реестр гарантов уплаты таможенных платежей);

– выдачу квалификационного аттестата специалиста по таможенному оформлению и возобновлению его действия;

– за таможенное сопровождение товаров;

– нанесение специального таможенного обеспечения (нанесение специальных контрольных таможенных марок на документы);

– информирование и консультирование;

– принятие предварительного решения;

– хранение товаров (хранение товаров и транспортных средств на таможенных складах и СВХ).

Не взимаются сборы за таможенное оформление товаров, имеющих характер гуманитарной помощи; при помещении товаров под процедуру таможенного транзита; при таможенном оформлении ввозимых или вывозимых Национальным банком материальных ценностей для собственных нужд и наличных белорусских рублей и других случаях.

Плательщиками таможенных платежей могут быть декларант и иные лица, ответственные за уплату таможенных платежей.

При ввозе товаров таможенные платежи должны быть уплачены не позднее 15 дней со дня предъявления товаров в таможенный орган в месте их прибытия на таможенную территорию Республики Беларусь или со дня завершения



внутреннего таможенного транзита, если декларирование товаров производится не в месте их прибытия.

При вывозе товаров таможенные платежи могут быть уплачены не позднее дня подачи таможенной декларации. При изменении таможенной процедуры таможенные платежи должны быть уплачены не позднее дня, установленного ТК ЕАЭС для завершения действия изменяемого таможенного режима.

Уплата таможенных платежей может осуществляться путем авансовых платежей.

Авансовые платежи – это денежные средства, внесенные на счет таможенного органа в счет предстоящих таможенных платежей и не идентифицированные плательщиком в качестве конкретных видов и сумм таможенных платежей в отношении конкретных видов товаров.

Авансовые платежи могут быть внесены в кассу или на счет таможенного органа в валюте Республики Беларусь, а также в иностранной валюте. При этом денежные средства, полученные таможенным органом в качестве авансовых платежей, являются имуществом лица, внесшего их, и не могут рассматриваться в качестве таможенных платежей до тех пор, пока это лицо не сделает распоряжение об этом таможенному органу либо таможенный орган не обратит взыскание на авансовые платежи.

Таможенные платежи уплачиваются в кассу или на счет таможенного органа, открытый для этих целей. Таможенные платежи уплачиваются по выбору плательщика в валюте Республики Беларусь либо иностранной валюте, курс которой устанавливается Национальным банком. По требованию плательщика таможенные органы обязаны выдать письменное подтверждение уплаты таможенных платежей.

Обязанность по уплате таможенных платежей считается исполненной с момента:

- списания денежных средств со счета плательщика в банке;
- внесения наличных денежных средств в кассу таможенного органа;
- зачета в счет уплаты таможенных платежей излишне уплаченных или излишне взысканных сумм таможенных платежей, а если такой зачет производится по заявлению плательщика – с момента принятия заявления о зачете;
- зачета в счет уплаты таможенных платежей денежных средств, уплаченных банком, иной кредитной организацией, страховой организацией в соответствии с банковской гарантией или договором страхования либо поручителем в соответствии с договором поручительства.

При наличии оснований, установленных таможенным комитетом, срок уплаты таможенных платежей может быть изменен путем предоставления отсрочки или рассрочки.

Отсрочка или рассрочка могут быть по одному или нескольким видам таможенных платежей, а также в отношении всей суммы, подлежащей уплате, или ее части. За предоставление отсрочки или рассрочки взимаются проценты,

начисляемые на сумму задолженности по уплате таможенных платежей, исходя из ставки рефинансирования Национального банка.

Отсрочка или рассрочка по уплате таможенных платежей предоставляется при условии обеспечения их уплаты на срок от 1 до 6 месяцев и только в следующих случаях:

- если этому лицу был причинен ущерб в результате стихийного бедствия, технологической катастрофы или иных обстоятельств непреодолимой силы;
- если имела место задержка этому лицу финансирования из государственного бюджета или оплаты выполненного этим лицом государственного заказа;
- если лицо перемещает через таможенную границу товары, которые являются товарами, подвергающимися быстрой порче;
- если лицо осуществляет поставки по межотраслевым соглашениям.

Отсрочка или рассрочка уплаты таможенных платежей не предоставляется, если в отношении лица, претендующего на их предоставление, возбуждено уголовное дело по признакам преступления, связанного с нарушением таможенного законодательства, либо возбуждена процедура банкротства.

Законодательством установлены различные виды и сроки предоставления отсрочки либо рассрочки уплаты таможенных платежей (за исключение таможенных сборов за таможенное оформление). Все виды отсрочки (рассрочки) предоставляются по решению начальника либо заместителя начальника таможенного органа. Для получения отсрочки (рассрочки) необходимо заблаговременно подать в таможенную службу заявление (заявление-обязательство) установленной формы и пакет документов, подтверждающих выполнение условий предоставления такой или иной отсрочки (рассрочки).

При этом для получения 6-месячной отсрочки заявление подается в таможенную службу, в зоне деятельности которой зарегистрирован плательщик таможенных платежей, а в других случаях – в таможенную службу, производящую таможенное оформление товаров. При предоставлении отсрочки (рассрочки) лицо, желающее ее получить, должно представить в таможенную службу обеспечение уплаты таможенных платежей.

Уплата таможенных платежей может обеспечиваться:

- залогом товаров и транспортных средств;
- гарантией третьего лица (гарантия банка или иного кредитного учреждения, имеющего лицензию Национального банка Республики Беларусь на проведение валютных операций и включенных в реестр гарантов обеспечения уплаты таможенных платежей, который ведет ГТК Республики Беларусь);
- внесением на депозитный счет таможенного органа причитающихся сумм.

Возврат (зачет) излишне уплаченных или излишне взысканных сумм таможенных платежей осуществляется в порядке и случаях, установленных законодательством государства-члена ЕАЭС, в котором произведена уплата и (или) взыскание данных платежей.

Суммы таможенных платежей, пеней, процентов, взыскание которых оказалось невозможным, признаются безнадежными к взысканию и списываются в порядке и по основаниям, которые предусмотрены законодательством государства-члена ЕАЭС, таможенный орган которого осуществлял взыскание этих сумм.

### ***Порядок выполнения работы***

- 1 Изучить перечень и содержание документов, необходимых для таможенного оформления.
- 2 Ознакомиться с организацией процедуры таможенного оформления.
- 3 Заполнить декларацию на груз.
- 4 Оформить отчет и защитить работу.

### ***Содержание отчета***

- 1 Наименование и содержание документов для таможенного оформления.
- 2 Заполненная декларация на груз.

### ***Контрольные вопросы***

- 1 Порядок совершения таможенных операций.
- 2 Таможенное декларирование товаров.
- 3 Таможенные платежи.
- 4 Виды ставок таможенных пошлин.
- 5 Исчисление и применение ставок таможенных пошлин, налогов.
- 6 Сроки и порядок уплаты таможенных пошлин, налогов.

## **4 Книжка МДП**

**Цель работы:** получить знания и приобрести навыки по организации международных перевозок грузов по транзитной системе МДП – Международной конвенции МДП/1975 автомобильных перевозчиков.

### ***4.1 Организация международных автомобильных перевозок грузов по транзитной системе МДП***

Для организации международных перевозок необходим таможенный документ – книжка МДП (CARNET TIR), которая выдается Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ-IRU) Белорусской ассоциации международных автомобильных перевозчиков (БАМАП-BAIRG).

Процедура таможенного контроля за международными дорожными перевозками грузов реализуется в рамках таможенной транзитной системы МДП. Ее основные положения закреплены в Конвенции МДП, принятой в 1959 г. Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН. Конвенция вступила в силу в 1960 г. В 1975 г. она была пересмотрена, и ее новая редакция вступила в силу в 1978 г. Как эффективный международный нормативный правовой акт конвенция быстро нашла своих приверженцев не только в Европе, но и в Северной Африке, на Ближнем и Среднем Востоке, в Северной и Южной Америке. В настоящее время насчитывается более 60 ее участников.

Действие Конвенции МДП распространяется на перевозки товаров, осуществляемые без их промежуточной перегрузки, в дорожных транспортных средствах, составах транспортных средств или контейнерах с пересечением одной или нескольких границ от таможни отправления одной страны до таможни назначения другой страны при условии, что определенная часть операции МДП между ее началом и концом производится автомобильным транспортом.

Конвенция существенно упростила таможенный контроль груза при пересечении границы, сократила требования к контролю. Товары, перевозимые с соблюдением процедуры МДП, освобождаются от уплаты ввозных или вывозных пошлин и налогов в промежуточных таможнях. Если товары, перевозимые с соблюдением процедуры МДП, транспортируются в запломбированных дорожных транспортных средствах, запломбированных составах транспортных средств или запломбированных контейнерах, они, как правило, освобождаются от таможенного досмотра в промежуточных таможнях. Он может производиться только в исключительных случаях, если имеются основания полагать, что в запломбированных отделениях транспортных средств или контейнерах находятся предметы, не указанные в грузовом манифесте книжки МДП.

Данная Конвенция применяется при наличии ряда условий. Во-первых, перевозки должны осуществляться транспортными средствами, отвечающими предъявляемым требованиям. Эти требования указаны в Приложении № 2 к Конвенции МДП и касаются конструкции и оборудования транспортных средств. В соответствии со ст. 1 Приложения № 2 к международным перевозкам грузов под таможенными печатями и пломбами могут допускаться только транспортные средства, грузовые отделения которых сконструированы и оборудованы таким образом, чтобы:

- грузы не могли извлекаться из опечатанной части транспорта или загружаться туда без оставления видимых следов взлома или повреждения таможенных печатей и пломб;
- печати и пломбы могли налагаться простым и надежным способом;
- в них не было никаких потайных мест для сокрытия грузов;
- все места, в которых могут помещаться грузы, были легко доступны для таможенного досмотра.

В отдельных статьях Приложения № 2 детализируются требования к конструкции грузовых отделений, брезенту транспортных средств, его креплению.

Второе условие применения Конвенции МДП – наличие гарантий перевозки со стороны объединений, определенных участниками Конвенции МДП в качестве гарантов. Такие объединения, именуемые в Конвенции гарантийными объединениями, гарантируют уплату пошлин и сборов, в отношении которых существует риск неуплаты самими перевозчиками в процессе выполнения транзитных операций. При этом они несут солидарную ответственность с перевозчиками по уплате указанных сумм.

Национальные гарантийные объединения образуют международную систему гарантий, которая управляется и обеспечивается Международным союзом автомобилистов (МСАТ).

Третьим условием применения Конвенции МДП является наличие книжки МДП – документа, следующего вместе с грузом в качестве контрольного документа в странах отправления, транзита и назначения. Обычно одна книжка МДП выдается на транспортное средство или контейнер. Одна книжка МДП может выдаваться также на состав транспортных средств (сцепленные транспортные средства) и на несколько контейнеров, погруженных либо на одно транспортное средство, либо на состав транспортных средств.

Все книжки МДП выпускает МСАТ и передает их национальным гарантийным объединениям. Последние выдают книжки МДП национальным перевозчикам своей страны на условиях, закрепленных в договорных обязательствах.

Книжка МДП действительна до завершения процедуры МДП в таможенном месте назначения. После использования книжка возвращается перевозчиком в национальное гарантийное объединение, которое отправляет ее в МСАТ.

#### *4.1.1 Декларация-обязательство перевозчика.*

Декларация-обязательство подписывается каждым перевозчиком, использующим книжки МДП, и обязывает его:

1) по требованию гарантийного объединения (БАМАП) гарантировать или вносить залог или депозит в размере, определенном БАМАП;

2) соблюдать все положения Конвенции МДП, касающиеся правил использования книжки МДП;

3) вести учет, сохранять и своевременно возвращать использованные книжки в БАМАП;

4) не допускать использования выданных ему книжек другими перевозчиками;

5) нести ответственность за действия и ошибки при использовании книжек МДП;

6) соблюдать все таможенные формальности, предусмотренные при таможенном оформлении;

7) правильно оформлять CARNET TIR при таможенных операциях и при загрузке ТС;

8) требовать от таможенных органов объяснений по поводу оговорок, вносимых в книжку МДП;

9) уплачивать все суммы, требуемые таможенными органами, БАМАП, МСАТ или страховщиками.

#### 4.1.2 Заполнение *CARNET TIR*.

Применяемая в настоящее время книжка МДП содержит 4, 6, 14 и 20 отрывных листов и корешков и печатается на французском языке, а лицевая сторона обложки – на французском и английском. Книжка имеет свой номер.

#### **Заполнение лицевой стороны (страница 1 обложки).**

Здесь приводится перевод на русский язык с французского и английского языков по пунктам.

1 Действительна для принятия грузов таможеней места отправления до (включительно) *16.07.2019 г.*

2 Выдача – *Белорусская ассоциация международных автомобильных перевозчиков – ВАIRC* (наименование выдающего документ объединения).

3 Держатель – *ПО «Могилевоблавтотранс», РБ, 212030, г. Могилев, Гомельское шоссе, 1; тел.(0222) 31-23-90* (фамилия, адрес, страна).

4 Подпись представителя объединения, выдающего документ, и печать этого объединения.

5 Подпись секретаря международной организации (заполняется до использования держателем книжки).

6 Страна отправления – *Belarus*.

7 Страна назначения – *Schweiz*.

8 Регистрационный номер дорожного транспортного средства – *AA5221-6/A5313A-6*.

9 Свидетельство о допущении дорожного транспортного средства (номер и дата) – *№ 104 до 06.02.2021 г.*

10 Опознавательный номер контейнера.

11 Прочие замечания.

12 Подпись держателя книжки.

#### **Заполнение внутренних отрывных листков.**

Содержат следующую информацию по пунктам.

1 Книжка МДП № *RX21129813*.

2 Таможня места отправления – *Mogilev Belarus*.

3 Выдана – *Международный союз автомобильного транспорта IRU*.

4 Держатель книжки (наименование, адрес, страна) – *ПО «Могилевоблавтотранс», РБ, 212030 г. Могилев, Гомельское шоссе,1; тел. (0222) 31-31-90, тел./факс (0222) 31-31-96* (штампель).

5 Страна отправления – *Belarus*.

6 Страна назначения – *Schweiz*.

7 Регистрационный номер дорожного транспортного средства – *AA5221-6/A5313A-6*.

8 Прилагаемые к манифесту документы – *CMR 085667, INVOICE 1909*, спецификации, сертификат и др. (заполняются из п. 5 накладной CMR).

### **Грузовой манифест.**

- 1 Оознавательные знаки и номера грузовых мест.
- 2 Число и род грузовых мест или предметов; описание грузов:  
*19 BIG BAGS POLYESTER CHIPS, 390760900* (заполняется из пп. 7–11).

### ***Порядок выполнения работы***

- 1 Изучить организацию перевозки грузов по системе МДП.
- 2 Изучить порядок заполнения CARNET TIR.
- 3 Заполнить CARNET TIR.
- 4 Оформить отчет и защитить работу.

*Примечание* – Студентам выдаются необходимые документы по организации перевозок, в том числе копия CARNET TIR.

### ***Содержание отчета***

- 1 Декларация-обязательство перевозчика.
- 2 Заполненная копия CARNET TIR.

### ***Контрольные вопросы***

- 1 Содержание декларации-обязательства перевозчика.
- 2 Порядок получения книжки МДП.
- 3 Содержание первой страницы обложки МДП.
- 4 Содержание внутренних отрывных листов книжки МДП.
- 5 Оформление и содержание желтых листов книжки МДП.
- 6 Возможен ли досмотр грузового помещения при перевозке груза по книжке МДП?

## **5 Определение затрат и рисков продавца и покупателя**

**Цель работы:** получить знания и навыки по возможным условиям поставки товаров в международном сообщении.

### ***5.1 Международные условия поставки товаров***

Транспорт обеспечивает одно из важнейших условий любого коммерческого договора – поставку товара. Поэтому в договоре купли-продажи необходимо выделять:

- базисные условия поставки;
- сроки поставки;
- транспортное страхование и др.

Базисные условия поставки – это система обязательств между продавцом и покупателем при различных факторах, влияющих на коммерческую деятельность (куплю-продажу). В общем виде указанные обязанности относятся к следующим стадиям:

- изготовление товара;
- упаковка товара в соответствии с условиями контракта;
- транспортировка товара от продавца к покупателю.

Цена товара определяется в зависимости от разделения обязанностей между продавцом и покупателем. Это разделение имеет значение после его изготовления, поэтому может оказать воздействие на цену товара, но не является главным фактором, т. к. стоимость товара формируется в производстве и окончательно устанавливается на рынке в результате действия закона «спроса и предложения».

Базисные условия поставок присутствуют в любом договоре международной купли-продажи товара, поэтому они должны тщательно обговариваться и фиксироваться в тексте контракта. При ненадлежащем исполнении одной из сторон своих обязанностей могут возникнуть серьезные проблемы во время соответствующего разбирательства в арбитражном суде.

Нечеткое изложение в контракте разделения обязанностей между продавцом и покупателем может привести к тому, что будет сложно установить момент, когда товар считается поставленным и момент перехода риска с продавца на покупателя.

Четкое определение условий поставок имеет также особую важность при проведении таможенной очистки для определения таможенной стоимости. Иногда контракты носят слишком общий, типовой характер.

Обязанности продавца и покупателя при поставке товара включают в себя следующие основные аспекты.

Аспект (от лат. *aspectus* – вид, облик, взгляд, точка зрения) – одна из сторон рассматриваемого объекта, то, как он видится с определённой точки зрения. Кроме того, в ряде специальных дисциплин это слово употребляется как термин:

- 1) погрузка-разгрузка товара;
- 2) перевозка товара;
- 3) экспортная и импортная документация;
- 4) экспортные и импортные пошлины и сборы (и соответственно таможенная очистка);
- 5) страхование товара;
- 6) момент перехода риска повреждения товара или его утраты с продавца на покупателя.

В прошлом в практике международной торговли достаточно часто встречались случаи различного толкования разделения обязанностей продавца и покупателя (каждая из сторон, естественно, стремилась толковать положения контракта в свою пользу). Поэтому возникла объективная потребность единообразного понимания тех или иных терминов, используемых для



фиксирования в контрактах разделения обязанностей между продавцом и покупателем. Это послужило причиной разработки системы правил ИНКОТЕРМС. Официальной целью составления ИНКОТЕРМС является обеспечение комплекта международных правил по толкованию наиболее широко используемых торговых терминов в области внешней торговли, поскольку это позволяет избежать неопределенность различной интерпретации таких терминов в различных странах.

В торгово-транспортной практике с течением времени выработался ряд традиций, которые уже не было смысла расшифровывать, а достаточно было просто обозначить их в контракте.

Каждый термин ИНКОТЕРМС представляет собой аббревиатуру из трех букв, все термины можно разделить на четыре группы.

1 Группа E – Место отправки (Departure – Отъезд).

EXW (от англ. Ex Works – с места работы) – торговый термин, означающий самовывоз. Ответственность продавца заканчивается при передаче товара покупателю или нанятому им перевозчику в помещении продавца (например, складе или магазине). Продавец не отвечает за погрузку товара на транспорт, все расходы по вывозу товара со склада, перевозке, таможенному оформлению несёт покупатель. Всегда употребляется с указанием местоположения продавца, например, EXW London.

Базис (основа) поставки EXW возлагает минимальные обязанности на продавца и покупатель должен нести все расходы и риски в связи с перевозкой товара от предприятия продавца к месту назначения. Однако, если стороны желают, чтобы продавец взял на себя обязанности по погрузке товара на месте отправки и нес все риски и расходы за такую отгрузку, то это должно быть четко оговорено в соответствующем дополнении к договору купли-продажи. Термин EXW не может применяться, когда покупатель не в состоянии выполнить прямо или косвенно экспортные формальности. В этом случае должен использоваться термин FCA, при условии, что продавец согласится нести расходы и риски за отгрузку товара.

Покупателю товара термин EXW следует использовать с осторожностью, т. к. у продавца отсутствует перед покупателем обязанность по погрузке товара. Если продавец фактически осуществляет погрузку товара, делается это за счет и на риск покупателя. Если продавец осуществляет погрузку на свой риск и за свой счет, целесообразно использовать термин FCA.

Также необходимо учитывать, что продавец обязан лишь оказать покупателю товара для экспорта на условиях EXW только содействие в таможенной очистке товара для вывоза, продавец не обязан организовывать выполнение таможенных процедур для вывоза товара. Поэтому покупателю не рекомендуется использовать базис EXW, если он не может обеспечить выполнение экспортных таможенных формальностей для вывоза товара.

2 Группа F – Основная перевозка не оплачена (Main Carriage Un-paid).

FCA (от англ. Free Carrier – франко-перевозчик). Этот термин всегда употребляется с указанием места поставки. Он означает, что продавец выполняет своё обязательство по поставке, когда поставляет товар, очищенный от пошлин на экспорт, перевозчику, назначенному покупателем в указанном

месте. Если поставка происходит в помещениях продавца, то продавец несёт ответственность за погрузку. В любом другом месте продавец такой ответственности не несёт.

FAS (от англ. Free Alongside Ship – «франко вдоль борта судна») означает, что продавец несёт расходы по доставке в порт отправления.

Обязательства продавца по доставке товара считаются выполненными после того, как товар размещен вдоль борта судна на причале или на лихтерах (в согласованном порту отгрузки). Покупатель оплачивает расходы по погрузке, фрахту судна, страхованию, разгрузке и доставке до пункта назначения. Риски переходят в момент доставки на причал порта погрузки.

FOB (от англ. Free On Board – франко-борт, буквально – бесплатно на борт судна) – термин, использующийся для обозначения условий поставки груза, определения стороны, на которую ложатся расходы по транспортировке, и точки передачи ответственности за груз от продавца к покупателю. Условия FOB предусматривают, что продавец обязан доставить товар в порт и погрузить на указанное покупателем судно, расходы по доставке товара на борт ложатся на продавца.

3 Группа С – Основная перевозка оплачена (Main Carriage Paid).

CFR (от англ. Cost and Freight – стоимость и фрахт) означает, что продавец оплачивает доставку товара в порт, погрузку и фрахт судна, а также обеспечивает прохождение таможенных процедур при экспорте товара (в том числе оплачивает пошлины). Риск потери или повреждения, а также дополнительные расходы после перехода товара через поручни судна переходят на покупателя.

CIF (от англ. Cost, Insurance and Freight – стоимость, страхование и фрахт) означает, что обязательства продавца считаются выполненными, когда товар перешёл через поручни судна в порту отгрузки, а продажная цена включает в себя стоимость товара, фрахт или транспортные расходы, а также стоимость страховки для морских перевозок.

CPT (от англ. Carriage Paid To – фрахт и перевозка оплачены до...) – международный торговый термин, который применяется по отношению ко всем видам транспорта, включая смешанные перевозки. Продавец несёт расходы по фрахту и перевозке к пункту назначения. Покупатель оплачивает страхование груза. Риски переходят в момент доставки груза первому перевозчику.

CIP (от англ. Carriage and Insurance Paid to – фрахт, перевозка и страхование оплачены до...) – международный торговый термин, который означает, что продавец доставит товар названному им перевозчику. Кроме этого, продавец обязан оплатить расходы, связанные с перевозкой товара до названного пункта назначения. Ответственность продавца заканчивается после доставки товара перевозчику. Если перевозчиков несколько, то ответственность заканчивается после доставки товара первому перевозчику, – покупатель несёт все риски и любые дополнительные расходы, произошедшие после того, как товар был доставлен.

#### 4 Группа D – Доставка (Delivery).

DAT (от англ. Delivered AtTerminal – поставка на терминале) – международный торговый термин, который может применяться при поставках любым видом транспорта, а также при использовании более чем одного вида транспорта. Он означает, что продавец осуществляет поставку товара в согласованный с покупателем терминал в поименованном порту или ином месте назначения. Продавец обязан оплатить расходы, связанные с перевозкой товара до названного пункта назначения. Терминалом может быть любое место, например, причал, склад, контейнерный двор, авиа-, авто- или железнодорожный терминал. Продавец несет все риски, связанные с доставкой и разгрузкой товара.

Сторонам рекомендуется наиболее точно определить терминал и, по возможности, определенный пункт на терминале, с доставкой товара на который обязательства продавца считаются выполненными.

DAP (от англ. Delivered AtPoint – поставка в пункте) – международный торговый термин, который может применяться при поставках любым видом транспорта, а также при использовании более чем одного вида транспорта. Термин означает, что готовый к разгрузке товар передается покупателю на прибывшем транспортном средстве в согласованном месте назначения. Продавец несет все риски, связанные с доставкой товара в поименованное место.

Сторонам следует наиболее точно определить пункт в согласованном месте назначения, поскольку риски до этого пункта несет продавец. Продавец обязан оплатить расходы, связанные с перевозкой товара до названного пункта назначения. DAP требует от продавца выполнения таможенных формальностей для вывоза товара, если таковые применяются. Однако продавец не обязан выполнять таможенные формальности для ввоза, в том числе уплачивать импортные пошлины. При намерении сторон возложить на продавца выполнение таможенных формальностей для ввоза, уплату любых импортных пошлин и выполнение иных таможенных формальностей для ввоза, целесообразно использование термина DDP.

DDP (от англ. Delivered Duty Paid – доставлено, пошлина оплачена) – термин употребляется с указанием места прибытия. Он означает, что ответственность продавца заканчивается после того, как товар доставлен в указанное место в стране покупателя. Все риски, все расходы по доставке груза (налоги, пошлины и прочее), ответственность за порчу и потерю товара до этого момента несёт продавец. Он также несёт ответственность за таможенную очистку. В договор могут быть добавлены положения, освобождающие продавца от оплаты отдельных дополнительных формальностей.

#### ***Порядок выполнения работы***

1 Изучить международные условия поставки товара.

2 Заполнить таблицу распределения обязанностей между продавцом и покупателем согласно ИНКОТЕРМС.

### 3 Оформить отчет и защитить работу.

*Примечание* – Студентам выдаются необходимые документы по организации перевозок, в том числе копия «Свидетельства...».

#### ***Содержание отчета***

Заполненная таблица распределения обязанностей между продавцом и покупателем согласно ИНКОТЕРМС.

#### ***Контрольные вопросы***

- 1 Для чего применяются термины ИНКОТЕРМС?
- 2 Какие аспекты регулируют термины ИНКОТЕРМС?
- 3 В каких документах должна быть ссылка на термин ИНКОТЕРМС?
- 4 На какие группы подразделяются термины ИНКОТЕРМС?
- 5 При использовании какого термина ИНКОТЕРМС ответственность продавца минимальна?
- 6 При использовании какого термина ИНКОТЕРМС ответственность продавца максимальна?

## **6 Проектирование международных перевозок. Разработка маршрутов движения автотранспортного средства в международном сообщении**

**Цель работы:** ознакомиться с сетью автомобильных дорог и погранпереходов Европы и получить навыки составления маршрутов движения.

### ***6.1 Организация движения в международном сообщении***

Комитет внутреннего транспорта Европейской экономической комиссии ООН (КВТ ЕЭК ООН) разработал Декларацию по постройке международных автомагистралей (16.09.1950 г.) и в 1975 г. был издан новый документ – Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА).

Согласно Конвенции СМА международная сеть «Е» представляет собой сетку основных дорог направлением север-юг и запад-восток, а также промежуточных дорог, расположенных между основными.

Основные дороги северо-южной ориентации имеют двузначные нечетные номера, оканчивающиеся цифрой 5 и возрастающие с запада на восток, т. е. 5, 15, 25, 35, 45, 55 и т. д.

По РБ проходят следующие дороги: Е-85 – Черновцы – Серет – Бухарест – Русе – Бяла – Старо Загора – Подкова – Комотини; Е-95 – Санкт-Петербург – Псков – Витебск – Могилев – Гомель – Чернигов – Киев – Одесса.

Основные дороги восточно-западной ориентации имеют двузначные четные номера, оканчивающиеся цифрой 0 и возрастающие с севера на юг, т. е. 20, 30, 40 и т. д. По СНГ проходят следующие дороги: Е-30 – Корн (Ирландия) – Лондон – Паром – Гаага – Ганновер – Магдебург – Берлин – Познань – Варшава – Брест – Минск – Смоленск – Москва.

Международные дороги делятся на следующие категории: дороги I категории; дороги II категории; автомагистрали; скоростные дороги (автобаны).

При пересечении границы Республики Беларусь, независимо от способа её пересечения, нужно обязательно пройти пограничный и таможенный контроль, а при необходимости автомобильный, ветеринарный, санитарно-карантинный и фитосанитарный виды контроля.

Гражданин Республики Беларусь может пересечь Государственную границу страны по следующим документам.

- 1 Паспорт гражданина Республики Беларусь.
- 2 Дипломатический паспорт гражданина Республики Беларусь.
- 3 Служебный паспорт гражданина Республики Беларусь.
- 4 Национальное удостоверение личности моряка Республики Беларусь (при наличии судовой роли или выписки из нее).
- 5 Свидетельство на возвращение в Республику Беларусь (только для въезда в Республику Беларусь – при утрате вышеизложенных документов).

При пересечении погранперехода на автомобиле необходимо иметь с собой полный пакет документов на транспортное средство: водительское удостоверение, свидетельство о регистрации, сертификат о прохождении технического осмотра, а также медицинскую справку о состоянии здоровья, страховое свидетельство.

При выезде за пределы Республики Беларусь обязательно наличие для владельцев транспортных средств страхового свидетельства «Зеленая карта», выданного белорусской страховой организацией и действительного в государствах следования.

Сеть международных автомобильных дорог СНГ представляет собой систему основных и промежуточных автодорожных маршрутов, ориентированных по направлениям запад-восток и север-юг с ответвлениями и соединительными дорогами.

### **Направление запад-восток. Основные маршруты.**

Граница Эстонии – Санкт-Петербург – Вологда – Киров – Пермь – Екатеринбург – Тюмень – Омск – Павлодар – Семипалатинск – Майкапчагай – граница Китая.

Граница Польши – Брест – Минск – Смоленск – Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск – Курган – Петропавловск – Омск – Новосибирск – Кемерово – Красноярск – Иркутск – Улан-Удэ – Чита – Хабаровск – Владивосток.

Киев – Глухов – Курск – Воронеж – Саратов – Уральск – Актюбинск – Кзыл-Орда – Шымкент – Жамбыл – Бишкек – Нарын – Торугарт – граница Китая.

Граница Польши – Львов – Ровно – Житомир – Киев – Полтава – Харьков – Луганск – Волгоград – Астрахань – Атырау – Бейнеу – Нукус – Бухара – Карши – Термез – граница Афганистана.

Граница Словакии – Ужгород – Львов – Тернополь – Хмельницкий – Винница – Умань – Кировоград – Днепропетровск – Донецк – Ростов-на-Дону – Минеральные Воды – Махачкала – Баку – Туркмен-Баши – Ашгабад – Мары – Чарджоу – Бухара – Самарканд – Джизак – Ташкент – Шымкент – Жамбыл – Бишкек – Алматы – Хоргос – граница Китая.

Граница Румынии – Рени – Одесса – Николаев – Херсон – Армянск – Джанкой – Керчь – Новороссийск – Сухуми – Сенаки.

Поти – Сенаки – Самтредиа – Тбилиси – Казах – Евлах – Кази – Магомет – Алят – Баку.

Граница Турции – Батуми – Самтредиа – Тбилиси – Казах – Евлах – Кази – Магомет – Алят – Баку.

### **Направление север-юг. Основные маршруты.**

Граница Литвы – Лида – Слоним – Бытень – Кобрин – Ковель – Луцк – Тернополь – Черновцы – граница Румынии.

Граница Литвы – Лида – Слоним – Бытень – Кобрин – Ковель – Луцк – Тернополь – Черновцы – Кишинев – Одесса.

Граница Финляндии – Выборг – Санкт-Петербург – Псков – Витебск – Могилев – Гомель – Чернигов – Киев – Одесса.

Граница Норвегии – Мурманск – Петрозаводск – Санкт-Петербург – Новгород – Тверь – Москва – Тула – Орел – Курск – Белгород – Харьков – Днепропетровск – Запорожье – Симферополь – Алушта – Ялта.

Архангельск – Вологда – Ярославль – Москва – Воронеж – Ростов-на-Дону – Краснодар – Новороссийск.

Минеральные Воды – Нальчик – Владикавказ – Тбилиси – Марнеули – Болниси – Степанаван – Ванадзор – Ереван.

Москва – Тамбов – Волгоград – Астрахань – Махачкала – Губа – Баку – Астара – граница Ирана.

Екатеринбург – Челябинск – Кустанай – Акмола – Караганда – Алматы – Бишкек – Ош – Андижан – Коканд – Ташкент – Душанбе – Нижний Пяндж – граница Афганистана.

Новосибирск – Барнаул – Ташанта – граница Монголии.

Красноярск – Абакан – Кызыл – Эрзин – граница Монголии.

Улан-Удэ – Кяхта – граница Монголии.

Якутск – Невер – граница Китая.

Свободный – Благовещенск – граница Китая.

Пример разработки маршрутов приведен далее.

Начальный пункт маршрута – Беларусь (BY), г. Могилев, конечный – Польша (PL), г. Белосток.

Рассмотрим три схемы маршрутов.

**Маршрут № 1.**

Могилев → 201 км, Минск → 170 км, Лида → 105 км, Гродно → 19 км, п.п. Брузги → 57 км, Белосток.

Пересечение границы РБ – Польша. Длина маршрута  $L_1 = 552$  км.

**Маршрут № 2.**

Могилев → 201 км, Минск → 195 км, Барановичи → 59 км, Слоним → 56 км, Волковыск → 37 км, п.п. Берестовица → 50 км, Белосток.

Пересечение границы РБ – Польша. Длина маршрута  $L_2 = 598$  км.

**Маршрут № 3.**

Могилев → 116 км, Бобруйск → 115 км, Слуцк → 181 км, Слоним → 56 км, Волковыск → 37 км, п.п. Берестовица → 50 км, Белосток.

Пересечение границы РБ – Польша. Длина маршрута  $L_3 = 555$  км.

**Вывод.** Самым рациональным является маршрут № 1, поскольку дорожные условия наиболее благоприятные и он короче остальных (552 км). Количество погранпереходов на всех маршрутах одинаково.

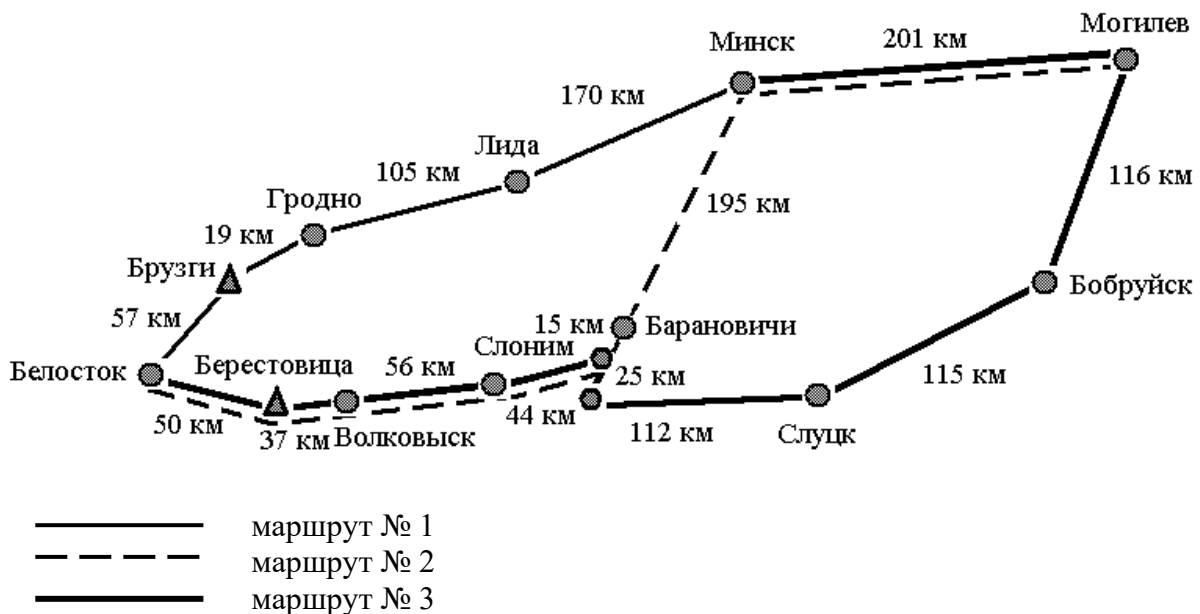


Рисунок 6.1 – Схемы маршрутов

**Порядок выполнения работы**

- 1 Изучить по карте сеть международных автомобильных дорог.
- 2 Получить индивидуальные задания: начальный пункт маршрута – Могилев, ВУ – конечный ... .
- 3 Составить возможные маршруты (три) движения транспортного средства.
- 4 Выбрать наиболее рациональный маршрут исходя из расстояния, дорожных условий, скорости доставки (простои на погранпереходах) и т. д.
- 5 Оформить отчет и защитить работу.

### ***Содержание отчета***

- 1 Схемы маршрутов с их описанием, указанием расстояний, погран-переходов.
- 2 Обоснованное заключение о наиболее рациональном маршруте.

### ***Контрольные вопросы***

- 1 Обозначение дорог международной сети.
- 2 Порядок пересечения погранпереходов.
- 3 Основные дороги международной сети стран СНГ.

## **7 Проектирование международных перевозок. Разработка графика работы автотранспортного средства на международном маршруте**

**Цель работы:** разработать график работы автотранспортного средства на международном маршруте с применением нормативов соглашения на международные перевозки согласно Конвенции ЕСТР.

### ***7.1 Организация работы на международном маршруте***

Основная деятельность Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН (КВТ ЕЭК ООН) направлена на обеспечение безопасности водителей, пассажиров и сохранности грузов при выполнении автомобильных перевозок.

В результате КВТ ЕЭК ООН разработал Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, выполняющих международные автоперевозки (ЕСТР).

#### **Правила режима труда и отдыха водителей.**

1 Ежедневная продолжительность управления автотранспортным средством не должна превышать 9 ч. Она может быть увеличена максимум до 10 ч не более двух раз в течение недели.

2 Еженедельная продолжительность управления автотранспортным средством не должна превышать 56 ч.

3 Общая продолжительность управления автотранспортным средством в течение любых двух последовательных недель не должна превышать 90 ч.

4 После периода управления в течение четырех с половиной часов водитель делает перерыв не менее чем на 45 мин, если не наступает период отдыха.

5 Этот перерыв может быть заменен перерывом продолжительностью не менее 15 мин, за которым следует перерыв продолжительностью не менее 30 мин. В течение этих перерывов водитель не выполняет никакой другой работы.



6 Перерывы, соблюдаемые на основании пп. 4 и 5 настоящих Правил, не могут рассматриваться в качестве ежедневных периодов отдыха.

7 Ежедневная продолжительность общей работы, в том числе управления транспортным средством, не должна превышать 13 ч. Продолжительность общей работы может быть продлена до 15 ч в сутки. Водитель может иметь не более трех рабочих дней, продлённых до 15 ч общей работы между любыми двумя еженедельными периодами отдыха.

8 Максимальная продолжительность непрерывной другой работы (молотки) и управления транспортным средством не должна превышать шести часов, после чего водитель делает перерыв не менее чем на 45 мин, если не наступает период отдыха.

9 Водитель использует ежедневные и еженедельные периоды отдыха.

10 В течение каждых 24 ч водитель должен иметь непрерывный ежедневный отдых продолжительностью не менее 11 ч. Если часть ежедневного периода отдыха, которая попадает на этот 24-часовой период, составляет как минимум 9 ч, но менее 11 ч, то данный ежедневный период отдыха рассматривается в качестве сокращенного ежедневного периода отдыха. Ежедневный период отдыха может использоваться на автотранспортном средстве, если на нем имеется спальное место и автотранспортное средство находится на стоянке.

11 В отступление от п. 8 настоящих Правил в течение 30 ч после окончания ежедневного или еженедельного периода отдыха водитель, входящий в состав экипажа из нескольких человек, имеет новый ежедневный период отдыха продолжительностью не менее 9 ч.

12 Ежедневный период отдыха может быть увеличен до нормального еженедельного периода отдыха или сокращенного еженедельного периода отдыха.

13 Водитель может иметь не более трех сокращенных ежедневных периодов отдыха между любыми двумя еженедельными периодами отдыха.

14 В течение каждой рабочей недели водитель должен иметь еженедельный отдых, который должен составлять 45 последовательных часов. Этот период отдыха может быть сокращен до 36 ч, если он используется в месте приписки автотранспортного средства или в месте приписки водителя, или до 24 ч, если он используется в любом другом месте. Любое сокращение продолжительности отдыха должно быть компенсировано предоставлением соответствующего времени отдыха целиком до конца третьей недели. Еженедельный период отдыха начинается не позднее, чем по окончании шести 24-часовых периодов, начинающихся после завершения предыдущего еженедельного периода отдыха.

15 Отдых, который используется в качестве компенсации за сокращение еженедельного периода отдыха, присоединяется к другому периоду отдыха продолжительностью не менее девяти часов.

16 По усмотрению водителя ежедневные периоды отдыха и сокращенные еженедельные периоды отдыха за пределами места приписки могут использоваться на транспортном средстве, если на нем имеются специально установленные приспособления для сна каждого водителя, предусмотренные конструкцией транспортного средства, и если это транспортное средство находится на стоянке.

17 Водители экипажа, состоящего из нескольких человек, имеют нормальный еженедельный период отдыха не менее 45 ч каждую неделю. Этот период может быть сокращен не менее чем до 24 ч (сокращенный еженедельный период отдыха). Однако каждое сокращение компенсируется эквивалентным периодом отдыха, если он используется целиком до конца третьей недели, следующей за рассматриваемой неделей.

18 Еженедельный период отдыха, попадающий на две недели, может быть отнесен к любой из этих недель, но не к обеим сразу.

19 В случаях, когда водитель на участке маршрута сопровождает автотранспортное средство, перевозимое на пароме или по железной дороге, он должен располагать спальным местом, и его нормальный ежедневный отдых может прерываться не более двух раз. Этот перерыв не должен превышать одного часа до погрузки или после выгрузки. Причем операции по таможенному оформлению включаются в операции по погрузке или выгрузке.

20 Для того чтобы не ставить под угрозу безопасность дорожного движения и достичь удобного места стоянки, водитель может отходить от положений настоящих Правил в той мере, в которой это необходимо для обеспечения безопасности находящихся на автотранспортном средстве лиц, автотранспортного средства или находящегося на нем груза. Водитель указывает характер и причину отхода от этих положений в регистрационном листе, диаграммном диске или на распечатке контрольного устройства не позднее чем в момент прибытия в подходящее место стоянки.

21 Перевозчик организывает автомобильные перевозки и инструктирует членов экипажа таким образом, чтобы они могли соблюдать положения настоящих Правил.

22 Перевозчик постоянно контролирует время управления, часы другой работы и время отдыха, используя личные контрольные книжки. В случае обнаружения нарушений настоящих Правил он устраняет их и принимает меры к недопущению в будущем.

23 Перевозчик обеспечивает, чтобы при составлении согласованных договорных графиков перевозки соблюдались положения настоящих Правил.

24 Водители автотранспортных средств обеспечивают правильную эксплуатацию тахографа, своевременное включение и переключение тахографа на соответствующие режимы работы.

25 В том случае, когда водитель находился в отпуске по болезни или в ежегодном отпуске или если он управлял транспортным средством, не подпадающим под действие положений настоящих Правил, он предоставляет бланк подтверждения деятельности.

Пример разработки графика работы приведен далее.

*Исходные данные.* Время перевозок – июнь, транспортное средство общей массой 38 т, количество водителей – один, скорость движения  $V_{сред} = 60$  км/ч (рекомендуется принимать на автомагистралях – 70 км/ч, на скоростных дорогах – 60 км/ч).

График движения (рисунок 7.1) представлен по мировой шкале времени, а в скобках дано местное время. Принятые условные обозначения:  $\odot$  – движение автомобиля;  $\square$  – погрузка, разгрузка, погранпереход;  $\Gamma$  – отдых;  $\times$  – техническое обслуживание автотранспортного средства. На погрузку, разгрузку и погранпереход приемлемо время по 2 ч, техобслуживание – 1 ч.

Так как по территории Республики Беларусь и Польши нет никаких ограничений движения во времени суток, то график движения подлежит только корректировке с учетом часового пояса. Время проставляем в масштабе.

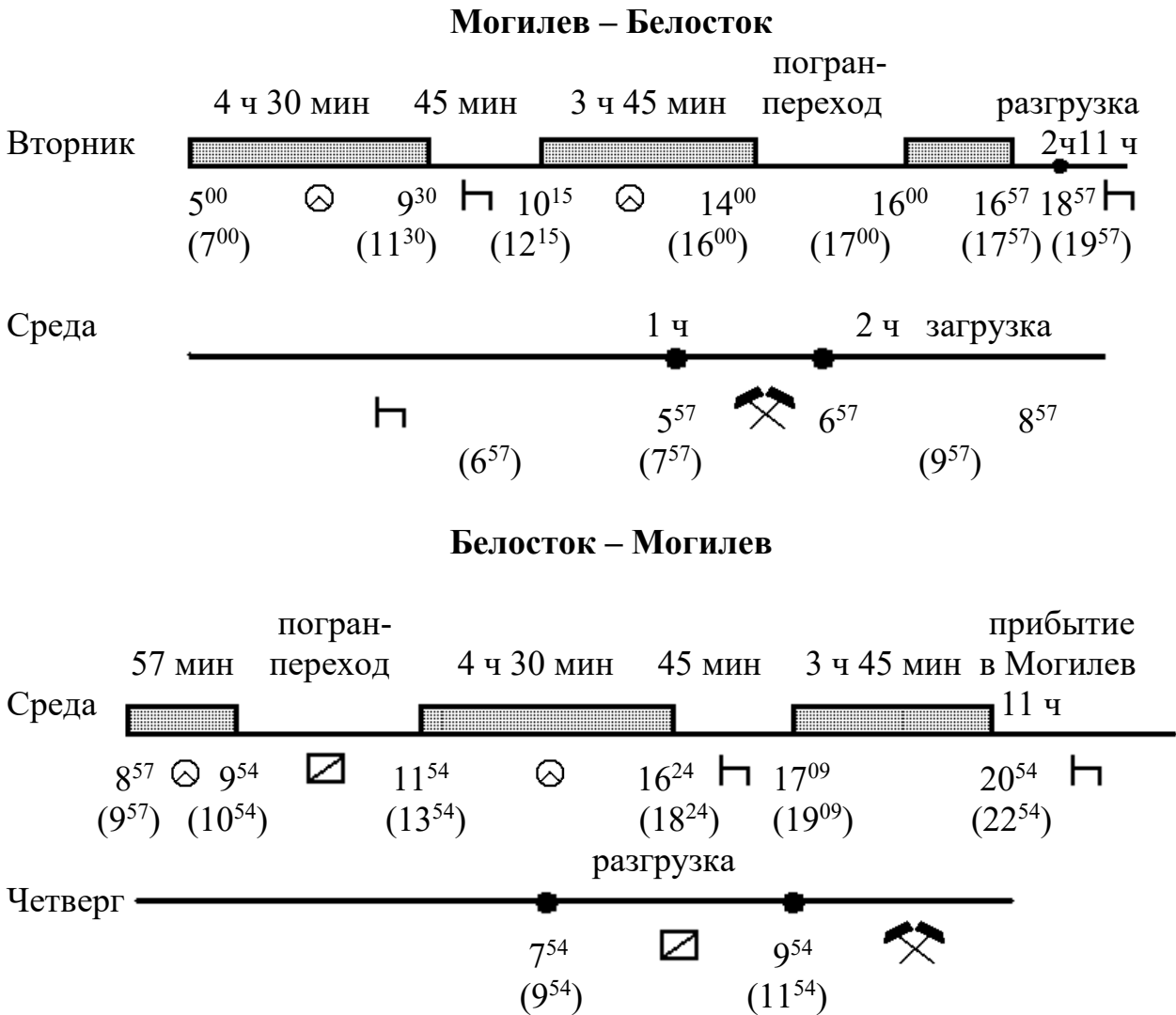


Рисунок 7.1 – График движения автомобиля на маршруте

**Вывод.** В данной практической работе был разработан график работы автомобиля с одним водителем на маршруте Могилев – Белосток (туда и обратно). Днем отправления был вторник, а днем прибытия – четверг. Водитель во время рейса управлял автомобилем по 9 ч 12 мин в сутки. Два раза отдых составлял 11 ч в сутки. Режим работы и отдыха водителя соответствовал Конвенции ЕСТР.

### ***Порядок выполнения работы***

- 1 Выбрать рациональный маршрут движения из практической работы № 6.
- 2 Составить график движения автомобиля.
- 3 Скорректировать график движения с учетом ограничений во времени движения и местного времени.
- 4 Оформить отчет и защитить работу.

### ***Содержание отчета***

- 1 Изобразить график работы автомобиля на маршруте.
- 2 Описать график работы автотранспортного средства.
- 3 Сделать выводы по графику работы автомобиля на маршруте с учетом рекомендаций ЕСТР.
- 4 В каких случаях водитель может отступать от положений ЕСТР?

### ***Контрольные вопросы***

- 1 Из каких составляющих времени состоит график движения?
- 2 Нормы времени работы водителя на маршруте согласно ЕСТР.
- 3 Нормы времени отдыха водителя на маршруте по ЕСТР.

## **8 Определение дохода экспедитора**

**Цель работы:** изучить порядок формирования доходов транспортно-экспедиционной организации.

### ***8.1 Краткие теоретические сведения***

Транспортно-экспедиционная деятельность связана с определенными расходами, которые увеличивают издержки обращения грузовладельцев, поскольку учитываются в стоимости доставляемых товаров. При этом если расходы участников ТЭО товародвижения, непосредственно осуществляющих операции с грузами (передвижение, хранение, сортировка и т. п.), учитываются при формировании тарифа на услуги каждой организации, то все фактические затраты экспедитора, осуществляющего организацию, координацию и другие функции управления процессом ТЭО, и необходимый процент прибыли оплачиваются клиентами организации в виде комиссионного вознаграждения (компенсации). Это вызвано тем, что состав, сложность и масштабы оказываемых экспедиционных услуг зависят от конкретных условий каждого поручения или договора экспедиции и при этом расходы, связанные с осуществлением экспедиционных услуг, значительно колеблются и не могут быть выражены в приемлемой по номенклатуре и стабильности системе тарифов.

Существуют два основных вида комиссионного вознаграждения экспедитора: плата за единицу измерения груза и согласованный процент с общей стоимости оказываемых услуг.

Как правило, все перечисленные расходы суммируются и с учетом возможного понижения за комплексность и скорость оформления, с учетом определенного уровня комиссии выставляются грузовладельцу в виде аккордной ставки.

Очевидно, что объемы по всем видам доходов транспортно-экспедиционной организации зависят от объемов реализации услуг, от их конкурентоспособности и конкурентоспособности организации в целом на рынке, от цен (комиссии) на эти услуги и факторов, формирующих эти цены.

Таблица 8.1 – Источники доходов экспедитора

Источник	Издержки обращения	Способ исчисления
Комиссия за осуществление операций по поручению грузовладельца (упаковывание, перевозка, таможенные операции и т. п.)	Чистые	От стоимости груза; массы груза; брутто-фрахта; стоимости перевозки
Прямые платы грузовладельцев и перевозчиков за предоставленные услуги	Дополнительные	Компенсация фактических затрат и определенный процент прибыли
Разница между заявленными ставками и фактической стоимостью услуг по упаковыванию, хранению, транспортированию		
Разница между ставками на перевозку на отдельных видах транспорта и предлагаемой экспедитором сквозной ставки		
Средства от организации сборных отправок мелких партий груза (комплектации сборных отправок, повагонных отправок и т. п.)		Разница между суммой стоимостей мелких отправок и стоимостью сборной отправки
Комиссионные сборы за деятельность в качестве агентов грузовладельцев и экспедиционных фирм других стран, брокеров транспортных компаний	Дополнительные	Компенсация фактических затрат и определенный процент прибыли
Скидки с тарифов и фрахтов, стоимости работ по хранению и переработке грузов и т. п.		
Оплата за оформление документов		Как правило, твердая ставка
Комиссионные платы за консалтинг		Компенсация фактических затрат и определенный процент прибыли

### ***Порядок выполнения работы***

В приведенном примере определить доходы и расходы транспортно-экспедиционной организации.

### ***Содержание отчета***

1 Привести расчет доходов и расходов транспортно-экспедиционной организации.

2 Ответить на поставленные контрольные вопросы.

### ***Контрольные вопросы***

1 Какие факторы определяют роль тарифа в обеспечении конкурентоспособности организации?

2 Как решение о цене зависит от маркетинговых целей организации и жизненного цикла услуги?

3 Какие методы формирования тарифов на услуги вы знаете?

4 Каковы источники дохода транспортно-экспедиционной организации?

## **Список литературы**

1 Логистика : учебник / Под ред. Б. А. Аникина. – 4-е изд., перераб. и доп. – Москва : ИНФРА-М, 2022. – 320 с.

2 **Дыбская, В. В.** Логистика складирования : учебник / В. В. Дыбская. – Москва : ИНФРА-М, 2023. – 559 с.

3 **Дыбская, В. В.** Проектирование системы распределения в логистике : монография / В. В. Дыбская. – Москва : ИНФРА-М, 2023. – 235 с.

4 **Карбанович, И. И.** Международные автомобильные перевозки : учебное пособие / И. И. Карбанович. – 20-е изд., юбилейное. – Минск : БАМЭ-Экспедитор ; Артия-груп, 2017. – 395 с.: ил.

5 Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), заключенное в Женеве 1 июля 1970 г. – Минск: БАМАП, 1993. – 23 с.