



Транзитный потенциал транспортных систем

СКИФ



Кафедра «Эксплуатация транспортных
систем и логистика»

Лекционный курс

Автор

Апальков А.Ф.

Ростов-на-Дону,
2018

Аннотация

Лекционный курс предназначен для магистрантов. Раскрывает базовые знания для ведения научно-исследовательской работы и закладывает основы для подготовки к государственному экзамену и защите магистерской диссертации

Автор

**Апальков Александр Федосеевич –
к.т.н., профессор кафедры «Эксплуатация
транспортных систем и логистика»**

ОГЛАВЛЕНИЕ

ЛЕКЦИЯ №1.....	4
ЛЕКЦИЯ №2.....	10
ЛЕКЦИЯ №3.....	18
ЛЕКЦИЯ №4.....	20

ЛЕКЦИЯ №1

ВВЕДЕНИЕ

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

Особое место в международных грузовых перевозках в силу только ему присущих достоинств занимает автомобильный транспорт, который обеспечивает возможность доставки груза в назначенное время от склада отправителя до склада получателя без промежуточной перевалки груза. Высокая скорость транспортировки груза уменьшает потребность в оборотных средствах и ускоряет оборот капитала. В отличие от других видов транспорта автомобили могут перевозить мелкие партии груза согласно пожеланиям потребителя. [1]

Автомобильный транспорт в международном сообщении обеспечивает высокий комфорт для пассажиров, которые получают возможность совершать поездки (туристические, деловые и др.).

Жизненно важным для России является развитие экспорта транспортных услуг: расширение участия российских перевозчиков в доставке экспортируемых и импортируемых грузов, перевозке выезжающих и въезжающих российских и иностранных граждан. Важная роль в увеличении экспорта транспортных услуг отводится транзиту иностранных грузов по российской территории.

Залогом успешного бизнеса в сфере международных перевозок грузов и пассажиров является повышение профессиональной компетентности менеджеров предприятий и индивидуальных предпринимателей. Выпускники профессиональных учебных заведений, готовящие себя к работе в сфере транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности, должны обладать знаниями международного и национального законодательства, уметь выбирать наиболее эффективный маршрут, правильно организовывать труд водителей.

Транспортная система Российской Федерации по праву относится к числу ведущих мировых транспортных систем. В России развиты и успешно эксплуатируются все основные виды транспорта общего пользования: железнодорожный, воздушный, внутренний водный, морской, автомобильный и трубопроводный. Большинство современных технологических решений на транспорте явились ответом на вызовы глобализации мировой экономики. Известный представитель Гарвардской бизнес-школы Майкл Портер (Michael E. Porter) считает, что глобализация " конкуренции является одной- из наиболее мощных сил, воздействующих на компании со времен второй мировой войны. В современных условиях расходы на транспорт и коммуникации падают, поток информации и технологий через границы увеличивается, национальные инфраструктуры становятся все более похожими друг на друга, а торговые и инвестиционные барьеры — все более низкими. Результатом, этих и им подобных процессов становится явный рост объемов международной торговли и международных инвестиций [2].

Транзитный потенциал транспортных систем

Расширение рынков сбыта и международное разделение труда усилили территориальный разрыв между местами производства и потребления товаров и привели к существенному росту объемов и номенклатуры транснациональных грузопотоков. В этих условиях деятельность транспорта становится также глобальной: усиливается взаимодействие всех видов транспорта на всем протяжении цепи поставок продукции; происходит интеграция транспортных систем отдельных стран в единую мировую транспортную систему, обслуживающую потоки грузов между странами и континентами; разрабатываются единые международные требования и стандарты к техническим параметрам транспортных средств и оборудования. В аспекте глобализации мировой экономики представляет интерес для изучения концепция транзитного потенциала транспортной системы. Эта задача приобретает особую актуальность в связи с предстоящим вступлением России во Всемирную торговую организацию. Россия занимает уникальное географическое положение — располагается посреди трех мировых политических и экономических полюсов: Европой — Юго-Восточной-Азией Северной Америкой. Доля потоков грузов между этими регионами составляет около половины от общего объема международного товарооборота [2].

Необходимость концептуализации теории транзитного потенциала имеет большое практическое значение для решения задач в области развития транспортно-технологической инфраструктуры. Методологические разработки по данной проблеме могут быть использованы в качестве основы при формулировании приоритетных направлений государственной транспортной политики, обеспечивающей развитие транзитного потенциала транспортной системы России, а также при формировании системы программных мероприятий, непосредственно связанных с реализацией важнейших проектов развития инфраструктуры. Под транзитом понимается перемещение через территорию страны грузов третьих стран под контролем таможенных органов без взимания таможенных пошлин, налогов и без применения к товарам мер государственной экономической политики. Транзит рассматривается в качестве разновидности экспорта

2. Участие России в процессах международной интеграции

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

Развитие международных связей предприятий идет разными путями. Например, на первом этапе осуществляется заключение хозяйственных контрактов, на следующем — размещение филиалов предприятий одной страны на территории другой. Любые межфирменные связи нуждаются в

Транзитный потенциал транспортных систем

межгосударственной поддержке свободного движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы между странами данного региона. Происходит согласование и проведение совместной политики в экономической, валютнофинансовой, научно-технической, социальной, внешней, оборонной и других областях и, как следствие, фрагментация мировой экономики, создание региональных экономико-политических объединений с общими экономическими задачами, финансовыми фондами, межгосударственными органами управления.

Распространенной и самой простой формой экономической интеграции является установление зоны свободной торговли, где отменено действие таможенных и других торговых ограничений.

Более высокой формой экономической интеграции является таможенный союз. В этом случае создание зоны свободной торговли дополняется принятием единой внешнеторговой политики в отношении третьих стран.

Как зоны свободной торговли, так и таможенный союз обеспечивают для стран-участниц одинаковые возможности в развитии взаимной торговли.

В случае установления взаимной конвертируемости или, на более высоком уровне, введения единой расчетной денежной единицы таможенный союз дополняется платежным союзом.

Еще более сложной формой экономической интеграции является общий рынок, обеспечивающий свободу взаимной торговли, движения капитала и рабочей силы, согласование экономической политики.

Экономический и валютный межгосударственный союз совмещает все рассмотренные формы интеграции с проведением государствами общей экономической и валютно-финансовой политики.

Международная экономическая интеграция выгодна взаимодействующим странам за счет следующих факторов:

- субъектам предпринимательской деятельности интегрирующихся государств расширяется доступ к финансовым, материальным, трудовым и прочим ресурсам и, как следствие, предоставляются новые возможности для бизнеса, от чего выигрывают экономики стран в целом;
- взаимопроникновение бизнеса облегчает распространение современных технологий в странах региона;
- увеличивается емкость рынка сбыта продукции предприятиями интегрирующихся стран;
- создание региональных объединений государств защищает их от конкуренции со стороны бизнеса третьих стран.

В современных политических и экономических условиях примером международной интеграции служит Европейский союз, где интеграционные процессы получили наиболее полное развитие. Несмотря на их неравномерную и подчас противоречивую реализацию, были успешно достигнуты основные цели.

- постепенное снятие торговых ограничений между странами, участвующими в интеграции, и барьеров для свободного передвижения трудовых ресурсов, капитала, товаров и услуг;
- принятие единых таможенных правил в торговых отношениях со странами, которые не включены в процессы интеграции;
- осуществление согласованной транспортной политики;

Транзитный потенциал транспортных систем

- переход на расчеты в единой валюте;
- установление единообразия налоговых систем в странах- участницах; постепенный переход к единым принципам построения правовых систем;
- согласование экономических и политических действий во внутренней и внешней сферах.

Историю создания Европейского союза (рис. 1.1) связывают с Подписанием 18 апреля 1951 г. в Париже шестью европейскими странами (Франция, ФРГ, Италия, Бельгия, Люксембург и Нидерланды) договора по созданию Европейского объединения угля и стали¹ (ЕОУС). Добыча угля и металлургия в то время считались ключевыми отраслями индустриальной экономики. С инициативой объединить угольную и сталелитейную промышленность Франции и ФРГ выступил Роберт Шуман, министр иностранных дел Франции 09 мая 1950 г., спустя ровно 5 лет после окончания Второй мировой войны в Европе, где Франция и Германия были непримиримыми противниками.

В 1957 г. согласно Римскому договору были созданы Европейское экономическое сообщество (ЕЭС) и Европейское сообщество по атомной энергии (Евроатом) для образования таможенного Союза и ликвидации торговых барьеров внутри экономического сообщества, а также развития ядерной энергии в мирных целях. В 1967 г. произошло слияние исполнительных органов интеграционных образований ЕОУС, ЕЭС, Евроатом; 14 июня 1985 г. было подписано Шенгенское соглашение о безвизовом режиме; 27 февраля 1992 г. был подписан Маастрихтский договор (вступил в силу 01 ноября 1993 г.), в результате чего был создан Европейский Союз. В 1999 г. была введена единая европейская валюта «евро», которая стала использоваться в наличном обращении с 01 января 2002 г.

Шенгенская виза дает право свободного перемещения по всем странам Шенгенского соглашения без внутреннего пограничного контроля (рис. 1.2) и выдается в консульстве любой страны, входящей в Шенгенское соглашение. При этом действует «правило Первого въезда», согласно которому въезд в Шенгенскую зону осуществляется через страну, в консульстве которой получена виза.

На современном уровне развития Европейского союза страны- члены делегируют суверенитет институтам, представляющим интересы Союза как единого целого. Создано руководство Европейского союза в следующем составе:

- Европейский парламент;
- Европейский совет;
- Европейская комиссия;
- Европейский суд;
- Палата аудиторов.

Успешная экономическая интеграция в Западной Европе стала одним из факторов, способствующих тому, что в Латинской Америке, Африке и Азии возникли зоны свободной торговли, таможенные или экономические союзы — всего более тридцати. Из них выделяется Североамериканская зона свободной торговли, обладающая мощным экономическим потенциалом, включающая в себя США, Канаду и Мексику. Интеграцию осуществляют арабские государства Персидского залива. С 1981 г. создан и функционирует Совет по сотрудничеству,

Транзитный потенциал транспортных систем

включающий в себя Саудовскую Аравию, Кувейт, Катар, Бахрейн, Объединенные Арабские Эмираты и Оман («нефтяная шестерка»). В 1992 г. было объявлено о создании Организации экономического сотрудничества Центрально-Азиатских государств (ОЭС — ЭКО), инициаторами стали Иран, Пакистан и Турция. По замыслу учредителей ОЭС — ЭКО должна стать прообразом будущего Центрально-Азиатского общего рынка, который должен включать в себя также республики Средней Азии, Казахстан и Азербайджан.

Экономически привлекательной и исторически обусловленной является интеграция Европейского союза и России. Россия для Европы представляет собой необычайно емкий потребительский рынок с высокой покупательной способностью. Для Европейского союза Россия является по объемам торговли третьим партнером после США и Китая. Европа является для России приоритетным рынком, источником инвестиций и новых технологий. На долю Европейского союза приходится 52 % российского экспорта.

В настоящее время правовой основой интеграции Европейского союза и России является Соглашение о партнерстве и сотрудничестве, вступившее в силу с 01 декабря 1997 г. после ратификации в Европейском парламенте и во всех национальных парламентах государств — членов Союза. Аналогичные соглашения о партнерстве и сотрудничестве были заключены Европейским Союзом со всеми странами Содружества Независимых Государств (СНГ), кроме Таджикистана. Соглашение о партнерстве и сотрудничестве заключено сроком на 10 лет с последующей ежегодной автоматической пролонгацией, если ни одна из сторон не будет заявлять о его денонсации.

Как указано в целях Соглашения (ст. 1), приоритет в сотрудничестве между Российской Федерацией и Европейским союзом на долгосрочную перспективу отдается построению тесных экономических отношений вплоть до создания зоны свободной торговли.

В ст. 10 Соглашения стороны установили, что они предоставляют друг другу общий «режим наиболее благоприятствуемой нации». Каждая Сторона предоставляет другой освобождение от импортных сборов и пошлин на временно ввозимые товары, в случаях: и в соответствии с процедурами, определенными любой другой связывающей ее международной конвенцией по данному вопросу, в соответствии с ее законодательством. Такое законодательство применяется на основе принципа наиболее благоприятствуемой нации. Товары, происходящие из России, ввозятся в Сообщество свободно от количественных ограничений. Товары, происходящие из Сообщества, ввозятся свободно от количественных ограничений в Россию. Как указано в ст. 23 Соглашения, Сообщество и его государства-члены обеспечивают, чтобы режим, предоставляемый российским гражданам, принятым на работу на ИИ кон пых основаниях на территории какого-либо государства- члена, не содержал никакой дискриминации по признаку гражданства в том, что касается условий труда, вознаграждения или увольнения, по сравнению с его собственными гражданами.

Для транспортной деятельности важным является регулирование транзита. Стороны согласны с тем, что принцип свободы Транзита является существенным условием достижения целей настоящего Соглашения (ст. 12). В этой связи каждая Сторона обеспечивает свободный транзит через свою территорию товаров,

Транзитный потенциал транспортных систем

Происходящих из таможенной территории или предназначенных для таможенной территории другой Стороны.

На саммите «Россия — ЕС» 31 мая 2003 г. была выдвинута концепция создания «четырёх общих пространств» между Россией и Европейским союзом:

- общее экономическое пространство;
- общее пространство свободы, безопасности и правосудия;
- пространство сотрудничества в области внешней безопасности;
- пространство научных исследований и образования, включая культурные аспекты.

Российская Федерация является членом Совета Европы, куда входят все страны Европейского союза, а также большинство европейских стран, не являющихся членами Европейского союза, и кавказские государства.

Заметным явлением в экономической и политической жизни планеты стала Большая восьмерка (Group of eight, G8), под которой понимается группа наиболее экономически развитых стран. В это неформальное объединение входят США, Япония, Великобритания, Германия, Франция, Италия, Канада и Россия. Страны Большой восьмерки производят более 50 % мирового валового национального продукта.

Данное интеграционное объединение уместнее всего сравнить с межгосударственным клубом, у которого нет ни устава или каких-то других учредительных документов, ни штаб-квартиры, секретариата или службы по связям с общественностью. Ежегодные встречи лидеров были дополнены автономными встречами министров, курирующих в странах-участницах внешнеполитический и торгово-экономический блоки.

Деятельность этого своеобразного межгосударственного механизма экономической и политической координации началась в 1975 г., когда президент Франции Валери Жискар д'Эстен и канцлер ФРГ Гельмут Шмидт предложили лидерам ведущих государств Запада собраться в узком неофициальном кругу для непосредственного общения между собой. Поводом явилась необходимость согласовать действия по преодолению последствий нефтяного кризиса 1973 г. и начавшейся после этого в 1974 г. экономической рецессии. Первая встреча состоялась в 1975 г. в Рамбуйе. В ней участвовали США, ФРГ, Великобритания, Франция, Италия и Япония. В 1976 г. к ним присоединилась Канада, а с 1977 г. — Европейский союз как представитель стран-участниц, несмотря на то, что формально он не является субъектом международного публичного права. После 1991 г. поэтапно, по схеме «7+1», стала участвовать Россия. В 1998 г. в Бирмингеме России было предоставлено формальное право участия в совместной работе. Впоследствии Китай тоже был приглашен к постепенной интеграции, однако пока воздерживается от участия во встречах.

Ряд экспертов считает, что до вхождения России во Всемирную торговую организацию и Организацию экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), рано утверждать, что состоялось полноценное включение нашей страны в «Большую восьмерку». Это проявляется и в том, что российские представители только частично участвуют в заседаниях министров финансов и глав центральных банков. Несмотря на очевидную геополитическую значимость России, ее экономический потенциал заметно уступает уровню остальных стран-участниц.

Транзитный потенциал транспортных систем

Президент Всемирного банка Роберт Зеллик в октябре 2008 г. заявил, что для успешного решения финансовых проблем целесообразно расширить Большую восьмерку, включив в нее не только Россию, но и такие страны, как Бразилия, Индия, Китай, Мексика, Саудовская Аравия и Южно-Африканская Республика.

В ОЭСР Россия в настоящее время имеет статус наблюдателя в 13 комитетах и 13 рабочих группах. Рассматриваются заявки на участие и в ряде других комитетов Организации. В мае 2007 г. начались переговоры о членстве России в ОЭСР.

ЛЕКЦИЯ №2

За период с 2007 по 2010 г.г. общее количество транспортных средств, прошедших через Российско-Казахстанскую границу в пределах Челябинской области увеличилось на 47% (с 58 779 до 86 388 ед.). При этом общее количество перевозимых данными транспортными средствами грузов увеличилось на 39,5 % (с 323,484 до 451 348 т).

Основными странами-отправителями транзитных грузопотоков, проходящих через Челябинскую область, являются страны ..азиатского направления - Казахстан, Киргизия и Китай. В табл. 1 приведены сведения о распределении транзитных грузопотоков по основным странам- . отправителям.

Основными странами-отправителями транзитных грузопотоков, проходящих через Челябинскую область в европейском направлении, являются Казахстан, Киргизия и Китай.

Основными странами-получателями транзитных грузопотоков проходящих через челябинскую область, является страны европейского направления - Германия, Литва и др.

Транзитный потенциал--транспортной системы рассматривается как важнейшая интегрированная характеристика ее состояния и уровня развития. Транспортная система будет «привлекательной» для транзита, если она в комплексе обеспечивает высокую эффективность сообщений, которая характеризуется, в первую очередь, большими пропускными и провозными способностями, низкими издержками, высокой скоростью, безопасностью, дополнительным сервисом. Значительная часть научных исследований по проблемам формирования и развития транспортных систем затрагивает вопросы использования преимуществ отдельных видов транспорта и их взаимодействия, конфигурации и технических

характеристик транспортных сетей, состава и мощности транспортно-технологической инфраструктуры, но не в аспекте системной интеграции возможностей транспортной системы региона для увеличения пропускного транзитного трафика.

Основные факторы, определяющие загрузку транспортной системы международными транзитными потоками, разделяются на две группы [2].

1. Экзогенные факторы, действующие на макроуровне (внешний аспект):

Транзитный потенциал транспортных систем

- общие тенденции развития и взаимодействия международных экономических систем;
- расположение территории страны относительно глобальных экономических центров;
- положение и роль страны в международном экономическом сообществе;
- территориальная и видовая структура международных перевозок;
- степень интеграции национальной транспортной системы в единую международную транспортную систему;
- политический риск (партнерские отношения с сопредельными государствами, расположенными в «русле» прохождения транзитных грузопотоков, стабильность политического режима в этих странах);
- внутривнутриполитическая стабильность и безопасность транспортных коридоров;
- доступность зарубежных экономик для инвестиций, интеграционных процессов, рыночной конкуренции (в свете предстоящего вступления России в ВТО данный фактор приобретает большое значение);
- инфраструктурные факторы (территориальное расположение транспортных коммуникаций страны относительно глобальных экономических центров; организация стыковых соединений между транспортными системами различных государств; техническая согласованность транспортных систем сопредельных государств, согласование технических параметров транспортных средств и путей сообщения, соответствие подвижного состава техническим, экологическим и другим требованиям национальных стандартов).

2. Эндеогенные факторы, действующие на микроуровне (внутренний аспект):

- уровень развития транспортной инфраструктуры (развитая конфигурация и высокая пропускная способность национальной транспортной сети, расположение и перерабатывающая мощность пунктов взаимодействия различных видов транспорта и др.);
- экономическая эффективность (транзит должен обеспечивать экономическую выгоду пользователям транспортной системы в размере, превышающем выгоду по альтернативным маршрутам);
- использование современных технологий и сервиса (бесперегрузочные технологии транспортировки, логистический сервис и др.);

грузовладельцу и перевозчику при следовании груза и транспортного средства по территории России. Набор этих услуг зависит от уровня развития отечественной товаропроводящей сети и её качества. Прежде всего, это услуги перевозчиков, экспедиторов, связистов и т. п. Кроме того, транзит способствует развитию различных сопутствующих услуг: заправка транспортных средств топливом; торговля и питание; ремонт и сервисное обслуживание транспортных средств; гостиничный сервис и др. Под транзитным потенциалом транспортной системы понимается ее способность обеспечивать высокий уровень пропускной способности транзитных потоков грузов в международном сообщении. В работе [3] отмечается, что объем транзитных перевозок может быть увеличен в семь—восемь раз.

Привлечение в Россию международного транзитного грузопотока является важной задачей политического, экономического и социального характера [4].

Транзитный потенциал транспортных систем

Государственная важность этой задачи для Российской Федерации обуславливается тем, что максимальное использование конкурентных преимуществ, в первую очередь выгодного для экспорта транспортных услуг географического положения страны, может внести значительный вклад в улучшение сложившейся в России экономической ситуации. Решение этой задачи позволит сделать экспорт транспортных услуг такой же важной составляющей валового национального продукта, как и экспорт товаров. Транзит обеспечивает дополнительные поступления в бюджеты всех уровней, стимулирует развитие транспортной и сервисной инфраструктуры, способствует созданию дополнительных рабочих мест. Многие страны Евросоюза, в том числе, Прибалтийские, Украина и Белоруссия, очень выгодно используют свое географическое положение и транспортную инфраструктуру. Для них транзит является существенной статьей доходов и рычагом политических влияний. Развитие российского транзита также позволит оживить экономики регионов Сибири и Дальнего Востока, по которым проходят транспортные коридоры России. Активизация транспортных сообщений даст толчок к развитию дорожной инфраструктуры территорий, богатых полезными ископаемыми, что будет способствовать и помогать росту производства и занятости населения.

Выгодное географическое положение России позволяет организовать обслуживание транзитных грузопотоков, в частности, между странами Европейского Союза (ЕС) и Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) в наземном сообщении силами и средствами транспортной системы страны. Европейский Союз является важным по значимости партнером для стран АТР. Доля экспорта товаров из стран ЕС в этот регион составляет около 10 % или 250 млрд, долларов, доля импорта — примерно 15 % или 350 млрд, долларов [2]. В 2005 г. поток контейнеров из стран АТР в ЕС составил около 6 млн. контейнеров в 20-ти футовом эквиваленте. Из этого количества через территорию России транзитом проходит около 2 %, а основной поток перевозится зарубежными компаниями морским путем. Правительство России намерено увеличить долю экспорта транспортных услуг к 2010 году в 2 раза, что стоимостной оценке состав- этом доля экспорта транспортных услуг должна составить экспорта услуг России.

При прочих равных условиях транзит через Россию должен быть привлекательным для международных производителей отправляющих свою продукцию на экспорт, так как он короче и быстрее, чем морской путь, который сегодня является основным на данном направлении грузоперевозок. Контейнерный поезд, следующий по маршруту порт Восточный — Брест, выполняет рейс за 8 суток. Средний срок доставки контейнеров по Транссибу составляет 8-12 дней, морским транспортом — 1...2 месяца. Вместе с тем, уровень транзита по территории России является низким. Это обусловлено различными причинами, важнейшей из которых является отсутствие современной транспортно-технологической инфраструктуры. На сегодняшний день на большинстве магистральных направлений наземные транспортные сети перегружены, а их состояние не отвечает мировым стандартам. Основная масса грузов в межконтинентальных сообщениях, в том числе между странами ЕС и АТР, перевозится в контейнерах. Эффективность контейнерных технологий перевозок зависит от наличия специализированного подвижного состава и пунктов

Транзитный потенциал транспортных систем

переработки груза, использования информационных технологий и взаимодействия экспедиторов разных стран.

Выделим основные факторы, влияющие на степень загрузки транспортной системы России транзитными грузопотоками:

- общие тенденции развития и взаимодействия международных экономических систем;

Организация экономического сотрудничества и развития начала свою деятельность 30 сентября 1961 г. после ратификации соответствующей Конвенции 20 государствами-учредителями и в настоящее время объединяет 30 стран. Предшественницей ОЭСР была Организация европейского экономического сотрудничества, целью создания которой в 1948 г. явилось послевоенное восстановление западноевропейских стран по плану Маршалла.

Транспортное взаимодействие России и ее ближайших соседей осуществляется в рамках СНГ. В 2007 г. Экономический совет СНГ одобрил проект Основных направлений развития рынка международных автотранспортных услуг.

Целью разработки Основных направлений развития рынка международных автотранспортных услуг является создание равных и благоприятных условий для осуществления международных автомобильных перевозок и торговли автотранспортными услугами в географических границах СНГ и динамичной интеграции автомобильного транспорта СНГ в мировой рынок транспортных услуг. В основу документа положены следующие принципы:

- осуществление целенаправленных действий участников рынка международных автотранспортных услуг СНГ для создания условий увеличения объема производства международных автотранспортных услуг и привлечения в эту сферу инвестиций, формирования активных действий по защите указанного рынка от недобросовестной конкуренции производителей услуг, обеспечения согласованности интересов участников рынка для достижения высокой эффективности его функционирования;

- обеспечение координации (согласования) коллективных действий всех участников рынка международных автотранспортных услуг СНГ для достижения целей намечаемой экономической стратегии и транспортной политики, позволяющей сбалансировать их деятельность и способствующей гармоничному и устойчивому развитию этого рынка;

- подготовка рекомендаций по распределению функций, прав и ответственности участников рынка международных автотранспортных услуг СНГ при осуществлении мероприятий по его развитию и урегулированию возникающих при этом вопросов и взаимоотношений между участниками рынка.

Ближайшими задачами являются формирование базового правового пространства в области автотранспортной деятельности, разработка и введение гармонизированных законов, правил, норм и критериев для осуществления международных перевозок пассажиров и грузов, установление единых норм допуска предпринимателей к осуществлению международных перевозок, создание межгосударственных органов и механизмов контроля за

Транзитный потенциал транспортных систем

1.2. Состояние и перспективы автомобильных перевозок

РАЗВИТИЕ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ АКТИВНОСТИ В РЕГИОНЕ

Развитие транзитного потенциала транспортных систем обеспечивает реализацию инновационно- активного сценария социально-экономического развития Российской Федерации, направленного на повышение темное экономического роста за счет перехода отечественной экономики от экспорта сырья к экспорту готовой продукции и услуг; Увеличение объемов транзитных грузопотоков через транспортные системы регионов стимулирует предпринимательскую активность, обеспечивает создание дополнительных рабочих мест, рост инвестиций в строительство и модернизацию" объектов транспортной инфраструктуры, а также налоговых поступлений в региональный и местные бюджеты. [2]

Транспортная система рассматривается как важнейшая составная часть производственной инфраструктуры. Создание динамично развивающейся, устойчиво функционирующей и сбалансированной транспортной системы является необходимым условием стабилизации и подъема экономики, повышения уровня жизни. Несоответствие транспортной системы условиям, сложившимся на рынке товаров и услуг, является одной из проблем реализации конкурентных преимуществ Российской Федерации и ее регионов. Процессы развития "Транспорта отдельных государств и их регионов на ближайшие годы будут во многом определяться Процессами глобализации мировой экономики условиях глобализации мировой экономики и международного разделения труда возрастают потоки грузов сырья и готовой продукции в международном сообщении, в том числе транзитом по территории сопредельных государств. По самым скромным оценкам в ближайшие годы товарообмен между отдельными странами и регионами будет только возрастать.

Транспортные системы регионов России выполняют большой объем работы по перевозке грузов и пассажиров. Они участвуют в процессе местного воспроизводства, обеспечивая доставку сырья и готовой продукции внутри региона и за его пределы, с участием элементов региональной автотранспортной системы обслуживаются международные и межрегиональные транзитные потоки.

Принимая во внимание размеры территории страны, расположение ресурсных и перерабатывающих баз, характер хозяйственных -связей и расселения населения, становится очевидным, что дальнейшее социально-экономическое развитие России в значительной мере будет зависеть от скорости и экономичности межрегиональных сообщений, выполняемых по транспортным системам транзитных регионов. Повышение эффективности межрегиональных сообщений способно качественно изменить характер размещения и взаимодействия производительных сил, позволит создать новые экономические центры, расширить площадь территорий Российской Федерации, вовлеченных в активный экономический оборот, увеличить объем внутреннего рынка и расширить рынки сбыта отечественной продукции за пределами страны [1].

В связи с активным участием России в интеграционных процессах с зарубежными странами заметно возрастают объемы международных перевозок грузов внешней торговли транзитом по транспортным системам приграничных

Транзитный потенциал транспортных систем

регионов. Задача реализации внешнеэкономического потенциала страны: обуславливает необходимость повышения эффективности внешнеэкономического транзита.

Развитие транзитного потенциала транспортных систем регионов имеет огромное социально-экономическое и геополитическое значение. Однако современное состояние транспортных систем многих транзитных регионов страны не позволяет в полной мере обеспечить высокую эффективность транзитных перевозок.

Роль Челябинской области в обслуживании транзитных грузовых и пассажирских потоков обусловлена, прежде всего, ее географическим положением. По территории Челябинской проходит граница двух географических континентов - Европы и Азии, и пересекаются автодорожные магистрали «Урал» и «Байкал», связывающие Западную и Восточную части России. Здесь же происходит пересечение широтных магистралей в направлении Восток - Запад с меридиональными в направлении Север - Юг. Через Челябинскую область следуют потоки грузов с Западной части России в северные районы Тюменской области; в южном направлении следуют грузы в страны Центральной и Восточной Азии. В перспективе рассматривается добавление нового магистрального направления, которое будет брать начало в Челябинской области. Сегодня интенсивно разрабатывается трансуральский меридиональный транспортный коридор «Урал Промышленный - Полярный Урал». Комплексная реализация" проекта позволит обеспечить кратчайшее транспортное сообщение промышленно развитых районов среднего и южного Урала с ресурсной базой Полярного Урала и Западно-Сибирского региона; существенно снизить расходы грузоотправителей; вовлечь в хозяйственный оборот твердых полезных ископаемых, в которых сегодня испытывают острую нехватку промышленные предприятия региона, на общую сумму примерно в 200 миллиардов долларов США. Кроме этого, реализация проекта даст мощный толчок развитию машиностроительного комплекса, развитию газо- и нефтепереработки, лесозаготовки и лесопереработки в районах прохождения магистрали

Началом зарождения АТ в России как отрасли экономики является 11 сентября 1896 г., когда Министерство путей сообщения М1ДНЛО постановление «О порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства путей сообщения в самодвижущихся экипажах». Первая грузовая автотранспортная организация (АТО) была организована в 1901 г. и состояла из пяти грузовых автомобилей. Грузовые автомобильные перевозки (ГАП) существенно расширились для обслуживания промышленных предприятий железнодорожных узлов в годы Первой мировой войны (1914 -1918).

Началом пассажирского сообщения можно считать 1 августа 1899 г., когда на Марсовом поле Санкт-Петербурга прошли испытания автомобилей для перевозки пассажиров. В 1904 г. в Петербурге насчитывалось 600 пассажирских автомобилей, принадлежащих разным ведомствам. Первый регулярный маршрут в России открылся в 1906 г. между Новороссийском и Сухуми. В этом же году Акционерное общество моторных карет открыло в Петербурге 15 маршрутов, соединяющих все вокзалы города. На этих маршрутах работали также двухэтажные автобусы вместимостью 26 пассажиров.

Транзитный потенциал транспортных систем

В Москве регулярное движение автобусов открылось 13 августа

На маршруте работали два автобуса вместимостью 10 пассажиров. С этого момента пассажирские перевозки стали развиваться быстрыми темпами, но в основном в междугороднем сообщении поскольку в крупных городах основным видом городского транспорта являлся трамвай.

По окончании Гражданской войны (1918 — 1920) в России напывалось около 17 тыс. грузовых автомобилей. На один автомобиль приходилось пять человек обслуживающего персонала, коэффициент технической готовности не превышал 0,31. Хотя первая в России книга по организации автомобильных перевозок П. Гурьева «Об учреждении торцовых дорог и сухопутных пароходов посредством компаний» была опубликована еще в 1836 г.¹, только в начале 1920-х гг. появились работы, в которых на современной основе рассматривались пути повышения эффективности ГАП, анализировались зависимости производительности и себестоимости и закономерности транспортного процесса¹. Активно исследовались вопросы оптимизации маршрутных расписаний и совершенствования диспетчерского управления.

К началу Второй мировой войны (1939—1945) в СССР эксплуатировалось уже более 200 тыс. грузовиков и 15 тыс. автобусов. Большое значение имели ГАП в обеспечении фронтовых операций в Великой Отечественной войне (1941 — 1945). Заслуживает внимания пример использования льда Ладожского озера для организации автомобильных перевозок в блокадный Ленинград («Дорога жизни»). За две зимы по этой дороге на автомобилях с санными прицепами было перевезено более 600 тыс. т грузов и эвакуировано более 780 тыс. человек.

Если до 1950-х гг. к самым тяжелым автотранспортным средствам (АТС) относились пятитонные грузовики, то в последующие годы широкое строительство асфальтобетонных дорог и повышение в несколько раз грузоподъемности грузовых АТС вывело автомобильные перевозки на новый качественный уровень. В европейских странах автомобильные перевозки заняли лидирующее положение, существенно потеснив другие виды транспорта. И только в последние годы объем автомобильных перевозок в Европе стал медленно снижаться в связи с расширением комбинированных перевозок.

В России, в связи со значительной географической удаленностью мест производства и потребления продукции, ГАП главным образом развивались как средство обеспечения работы железнодорожного и внутреннего водного транспорта и для местных перевозок. К концу 1970-х гг. была создана централизованная система транспорта общего пользования, в основу которой были положены специализированные по видам перевозок крупные автотранспортные объединения. Такие объединения имели в своем составе несколько сотен единиц подвижного состава (ПС).

На рис. 1.1 приведено изменение объемов грузов, перевозимых АТ в последние годы.

К основным изменениям, которые произошли на АТ с начала экономической реформы, можно отнести:

падение объемов перевозки грузов. За этот период грузооборот АТ общего пользования сократился в 2,5 раза;

Транзитный потенциал транспортных систем

сокращение размеров АТО. В настоящее время в одном АТО в среднем эксплуатируется пять единиц ПС, в то время как в 1993 г. это число составляло 12,5 единиц;

изменение структуры парка АТС. За последнее время существенно, но пока еще недостаточно увеличилась доля АТС небольшой грузоподъемности (от 1 до 3 т);

¹ Константинов А. Экономика автомобильного транспорта // Вестник Мосавтоклуба. — 1923. — № 1. — С. 6—9.

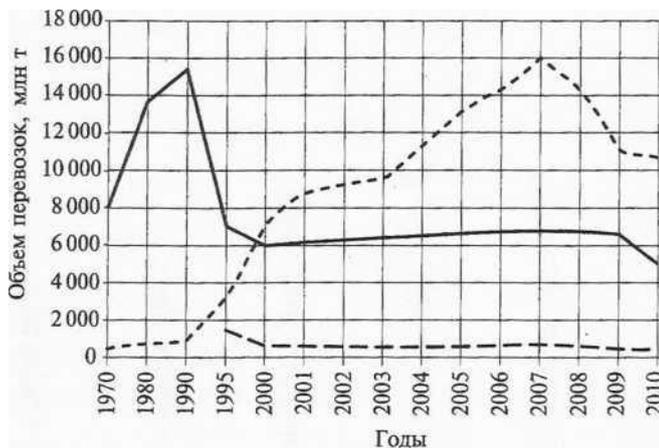


Рис. 1.1. Динамика изменения объемов перевозок на автомобильном транспорте:

— общий объем перевозок; — перевозки транспортом общего пользования; международные перевозки

рост количества субъектов, осуществляющих перевозочную деятельность. В настоящее время число таких субъектов приближается к 400 тыс.;

изменение формы собственности АТО. До 1991 г. практически все АТО принадлежали государству, к 1995 г. доля таких АТО составляла уже приблизительно 22%, в настоящее время частным лицам принадлежит примерно 75 % всех организаций АТ.

За последние годы средний темп роста парка грузового ПС (2... 3 %/год) соответствуют темпам экономического роста. При этом грузовой АТ обеспечивает свыше 90 % суммарного увеличения объемов внутренних грузовых перевозок в экономике Российской Федерации, являясь основным видом транспорта для растущих секторов экономики. Автомобильному транспорту нет адекватной замены при перевозках дорогостоящих грузов на малые и средние расстояния, в розничной торговле, в промышленности, системах производственной логистики, в транспортном обеспечении малого бизнеса и обслуживании агропромышленного комплекса.

В процессе международной интеграции значительно выросла роль АТ во внешней торговле. За последние 10 лет объем перевозок внешнеторговых грузов АТ увеличился почти в 12 раз.

Следует отметить значительную долю автотранспортной составляющей в стоимости продукции отдельных секторов экономики: в промышленности доля автотранспортных издержек составляет не менее 15 %, в строительстве — до 30 %, в сельском хозяйстве и торговле — до 40 % и более. Высокий уровень

Транзитный потенциал транспортных систем

автотранспортных издержек обусловлен не только значительным объемом выполняемых перевозок, но и недостаточным уровнем государственного регулирования отрасли. Кроме того, значительное влияние на увеличение этих издержек оказывают следующие факторы:

- низкая производительность грузового АТ в Российской Федерации. В настоящее время производительность грузового АТ в 2,6 раза ниже по сравнению с дореформенным периодом и в 4 раза ниже по сравнению с развитыми зарубежными странами. Низкая производительность АТ обусловила снижение скорости движения высокоценной товарной продукции более чем в 2 раза, что требует у товаропроизводителей дополнительного увеличения оборотных средств;

- низкий технический уровень отечественных АТС, высокая степень их изношенности в эксплуатации, несоответствие структуры парка АТС номенклатуре грузов и требованиям обеспечения их сохранности;

- недостаточная развитость логистических систем при перемещении товарных масс другими видами транспорта, участником которых является АТ, отсутствие эффективных технологий в грузоперерабатывающих узлах и слабое развитие высокомеханизированной терминальной сети, особенно для междугородних перевозок;

- высокая ресурсоемкость. Автомобильный транспорт является наиболее ресурсоемкой транспортной отраслью. На его долю приходится приблизительно 2/3 объема всех нефтяных топлив, потребляемых транспортом, причем структура потребления топлива на АТ и соответствующие удельные показатели весьма далеки от достигнутых в развитых странах.

Эти факторы свидетельствуют о чрезвычайной важности повышения эффективности работы АТ.

ЛЕКЦИЯ №3

РАЗВИТИЕ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ АКТИВНОСТИ В РЕГИОНЕ

Развитие транзитного потенциала транспортных систем обеспечивает реализацию инновационно-активного сценария социально-экономического развития Российской Федерации, направленного на повышение темпов экономического роста за счет перехода отечественной экономики от экспорта сырья к экспорту готовой продукции и услуг; Увеличение объемов транзитных грузопотоков через транспортные системы регионов стимулирует предпринимательскую активность, обеспечивает создание дополнительных рабочих мест, рост инвестиций в строительство и модернизацию объектов транспортной инфраструктуры, а также налоговых поступлений в региональный и местные бюджеты. [2]

Транспортная система рассматривается как важнейшая составная часть производственной инфраструктуры. Создание динамично развивающейся, устойчиво функционирующей и сбалансированной транспортной системы

Транзитный потенциал транспортных систем

является необходимым условием стабилизации и подъема экономики, повышения уровня жизни. Несоответствие транспортной системы условиям, сложившимся на рынке товаров и услуг, является одной из проблем реализации конкурентных преимуществ Российской Федерации и ее регионов. Процессы развития "Транспорта отдельных государств и их регионов на ближайшие годы будут во многом определяться Процессами глобализации мировой экономики условиях глобализации мировой экономики и международного разделения труда возрастают потоки грузов сырья и готовой продукции в международном сообщении, в том числе транзитом по территории сопредельных государств. По самым скромным оценкам в ближайшие годы товарообмен между отдельными странами и регионами будет только возрастать.

Транспортные системы регионов России выполняют большой объем работы по перевозке грузов и пассажиров. Они участвуют в процессе местного воспроизводства, обеспечивая доставку сырья и готовой продукции внутри региона и за его пределы, с участием элементов региональной автотранспортной системы обслуживаются международные и межрегиональные транзитные потоки.

Принимая во внимание размеры территории страны, расположение ресурсных и перерабатывающих баз, характер хозяйственных -связей и расселения населения, становится очевидным, что дальнейшее социально-экономическое развитие России в значительной мере будет зависеть от скорости и экономичности межрегиональных сообщений, выполняемых по транспортным системам транзитных регионов. Повышение эффективности межрегиональных сообщений способно качественно изменить характер размещения и взаимодействия производительных сил, позволит создать новые экономические центры, расширить площадь территорий Российской Федерации, вовлеченных в активный экономический оборот, увеличить объем внутреннего рынка и расширить рынки сбыта отечественной продукции за пределами страны [1].

В связи с активным участием России в интеграционных процессах с зарубежными странами заметно возрастают объемы международных перевозок грузов внешней торговли транзитом по транспортным системам приграничных регионов. Задача реализации внешнеэкономического потенциала страны: обуславливает необходимость повышения эффективности внешнеэкономического транзита.

Развитие транзитного потенциала транспортных систем регионов имеет огромное социально- экономическое и геополитическое значение. Однако современное состояние транспортных систем многих транзитных регионов страны не позволяет в полной мере обеспечить высокую эффективность транзитных перевозок.

Роль Челябинской области в обслуживании транзитных грузовых и пассажирских потоков обусловлена, прежде всего, ее географическим положением. По территории Челябинской проходит граница двух географических континентов - Европы и Азии, и пересекаются автодорожные магистрали «Урал» и «Байкал», связывающие Западную и Восточную части России. Здесь же происходит пересечение широтных магистралей в направлении Восток - Запад с меридиональными в направлении Север - Юг.

ЛЕКЦИЯ №4

При этом плательщики не определяют авансовые перечисления в качестве внесения конкретных видов и сумм таможенных платежей в отношении конкретных товаров.

В ряде случаев допускается отсрочка или рассрочка уплаты таможенных пошлин и налогов, которая предоставляется при наличии хотя бы одного из следующих оснований:

- причинение плательщику ущерба в результате стихийного бедствия, технологической катастрофы или иных обстоятельств непреодолимой силы;
- задержка плательщику финансирования из федерального бюджета или оплаты выполненного этим лицом государственного заказа;
- товары, перемещаемые через таможенную границу, являются товарами, подвергающимися быстрой порче;
- осуществление плательщиком поставок по межправительственным соглашениям.

За предоставление отсрочки или рассрочки уплаты таможенных пошлин и налогов взимаются проценты, начисляемые на сумму задолженности, исходя из ставки рефинансирования Центрального банка Российской Федерации, действующей в период отсрочки или рассрочки уплаты таможенных пошлин, налогов.

В таможенном регулировании внешнеэкономической деятельности используется система обеспечения уплаты таможенных платежей, которая необходима для осуществления деятельности в качестве таможенного брокера, владельца склада временного хранения, владельца таможенного склада и таможенного перевозчика.

Размеры обеспечения уплаты таможенных платежей при осуществлении этих видов деятельности не могут быть менее:

- для таможенного брокера — 50 млн рублей;
- для владельцев складов временного хранения и таможенных складов открытого типа — 2,5 млн рублей и дополнительно 1 000 рублей за 1 м² полезной площади, если в качестве склада используется открытая площадка, или 300 рублей за 1 м³ полезного объема помещения, если в качестве склада используется помещение;
- для владельцев складов временного хранения и таможенных складов закрытого типа — 2,5 млн рублей;
- для таможенного перевозчика — 20 млн рублей.

Для обеспечения уплаты таможенных платежей используются разные способы: залог товаров и иного имущества; банковская гарантия; денежный залог (внесение денежных средств в кассу или на счет таможенного органа в федеральном казначействе); поручительство.

Одним из элементов таможенных платежей кроме пошлин и налогов являются таможенные сборы.

- за таможенное оформление при декларировании товаров;

Транзитный потенциал транспортных систем

развитая система пограничных переходов и эффективность таможенных технологий (расположение таможенных пунктов пропуска через государственную границу в местах наибольшей концентрации транзитных грузопотоков, в транспортных узлах и терминалах, высокая производительность таможенного контроля, снижение простоев на границах);

- безопасность транспортных сообщений (безусловная сохранность груза, защищенность экипажа, отсутствие расходов на «административные барьеры»).

Международный транзит рассматривается в качестве разновидности экспорта транспортных услуг, предоставляемых национальными компаниями грузовладельцу и перевозчику при следовании груза и транспортного средства по территории России. Набор этих услуг на мировом-рынке постоянно расширяется, совершенствуется и зависит от уровня развития транспортной инфраструктуры? Прежде всего, это услуги перевозчиков, экспедиторов, связистов и т. п. Кроме того, транзит способствует развитию различных сопутствующих услуг: торговля и питание; ремонт и сервисное обслуживание транспортных средств; гостиничный сервис и др.

Уровень реализации транзитного потенциала транспортной системы зависит не только от технических характеристик транспортных средств, сетей и инфраструктуры. В значительной мере возможности пропуска транспортных потоков зависят от решений по согласованию параметров потоков, их координации и интеграции. Для решения подобных задач используются положения теории транспортной логистики - в соответствии с которой с позиции системного подхода интегрируются многочисленные операции процесса доставки грузов от отправителя до получателя с целью обеспечения заданных параметров конкретных критериев эффективности.

Решение задачи развития транзитного потенциала транспортной системы региона требует от предпринимателей использования инновационной стратегии ведения бизнеса.

Согласно [3] предпринимательство - это принципиально новый тип хозяйствования, базирующийся на инновационном поведении собственников предприятия, на умении находить и использовать идеи, воплощать их в конкретные предпринимательские проекты. Цель инновационной стратегии - это достижение уровня транзитных услуг (по качеству и стоимости), соответствующего запросам потребителей, и увеличение привлекательности транспортной системы для пропуска транзитного потока. Следовательно, стратегия предусматривает наличие цели и средств ее достижения.

Стратегия развития может быть охарактеризована через:

- масштаб бизнеса. Данная характеристика охватывает такие стратегические составляющие, как уровень сервиса, потребители, партнеры по бизнесу, организационные активы, ТОП- характеристики и ключевые компетенции;

- конкурентный облик. Стремление любого участника рынка транспортных услуг отличить себя от конкурентов приводит к формированию облика. Дифференциация по ценности для потребителей может быть осуществлена через широту сервисных услуг, провозные возможности магистралей продукта, обслуживание потребителей в терминальных узлах, имидж и другое;

Транзитный потенциал транспортных систем

- рыночные цели. Формирование рыночных целей предполагает определение стратегических

Таможенный контроль и внутренний и таможенный транзит

При ввозе товаров и транспортных средств на территорию Российской Федерации они считаются находящимися под таможенным контролем с момента пересечения границы и до момента:

- выпуска для свободного обращения;
- уничтожения;
- отказа в пользу государства;
- обращения товаров в федеральную собственность либо распоряжения ими иным способом в соответствии с Таможенным кодексом Российской Федерации;
- фактического вывоза товаров и транспортных средств с таможенной территории Российской Федерации.

При вывозе российских товаров и транспортных средств с территории Российской Федерации началом таможенного контроля считается момент принятия таможенной декларации или момент совершения действий, непосредственно направленных на вывоз товаров. Моментом окончания таможенного контроля вывозимых товаров считается пересечение таможенной границы.

Для осуществления таможенного контроля согласно Таможенному кодексу Российской Федерации создаются зоны.

- вдоль таможенной границы;
- в местах производства таможенного оформления;
- в местах совершения таможенных операций;
- в местах перегрузки товаров, их осмотра и досмотра;
- в местах временного хранения товаров;
- в местах стоянки транспортных средств, перевозящих находящиеся под таможенным контролем товары.

Зоны таможенного контроля могут создаваться также в других местах.

Зоны таможенного контроля могут быть постоянными в случаях регулярного нахождения в них товаров, подлежащих таможенному контролю, или временными. Временные зоны таможенного контроля могут создаваться при необходимости осмотра или досмотра товаров и транспортных средств, обнаруженных таможенными органами вне постоянных зон таможенного контроля. Временные зоны таможенного контроля создаются также на время таможенного оформления товаров и транспортных средств вне мест выполнения таможенных операций. В этом случае зона таможенного контроля определяется для обеспечения беспрепятственного осуществления функций таможенных органов.

При выборе форм таможенного контроля используется система управления рисками, под которыми понимается вероятность нарушений таможенного законодательства Российской Федерации при перемещении товаров через границу. Поскольку ресурсы (возможности) таможенных органов ограничены, только эффективное управление этими ресурсами способно предотвратить нарушения таможенного законодательства. Таможенный контроль, как правило, проводится выборочно и ограничен теми формами, которые достаточны для обеспечения соблюдения таможенного законодательства Российской Федерации.

Транзитный потенциал транспортных систем

Эффективное использование ресурсов таможенных органов на основе функционирования системы управления рисками направлено главным образом на предотвращение следующих нарушений таможенного законодательства Российской Федерации:

- имеющих устойчивый характер;
- связанных с уклонением от уплаты таможенных пошлин, налогов в значительных размерах;
- подрывающих конкурентоспособность отечественных товаропроизводителей;
- затрагивающих другие важные интересы государства, обеспечение соблюдения которых возложено на таможенные органы.

Лица, перемещающие товары и транспортные средства через таможенную границу, таможенные брокеры (представители), владельцы складов временного хранения, владельцы таможенных складов и таможенные перевозчики обязаны представлять для таможенного контроля в таможенные органы документы и сведения, предусмотренные Таможенным кодексом Российской Федерации.

Формами таможенного контроля согласно Таможенному кодексу Российской Федерации являются:

- проверка документов и сведений;
- устный опрос;
- получение пояснений;
- таможенное наблюдение;
- таможенный осмотр товаров и транспортных средств;
- таможенный досмотр товаров и транспортных средств;
- личный досмотр;
- проверка маркировки товаров специальными марками, наличия на них идентификационных знаков;
- осмотр помещений и территорий для целей таможенного контроля;
- таможенная ревизия.

Осмотры и досмотры, проводимые уполномоченными должностными лицами таможенного органа, отличаются по своему содержанию.

Таможенный осмотр товаров и транспортных средств — это внешний визуальный осмотр товаров, багажа физических лиц, транспортных средств, грузовых емкостей, таможенных пломб, печатей и иных средств идентификации товаров для целей таможенного контроля. Такой осмотр не связан со вскрытием транспортного средства либо его грузовых помещений и нарушением упаковки товаров.

В зоне таможенного контроля таможенный осмотр товаров и транспортных средств может проводиться в отсутствие декларанта, а также иных лиц, обладающих полномочиями в отношении товаров и транспортных средств, и их представителей, за исключением случаев, когда они изъявляют желание присутствовать при таможенном осмотре.

По результатам таможенного осмотра товаров и транспортных средств должностными лицами таможенных органов может быть составлен акт по специальной форме. Акт составляется только в тех случаях, когда результаты

Транзитный потенциал транспортных систем

таможенного осмотра могут понадобиться в дальнейшем или по требованию лица, которое обладает полномочиями в отношении товаров, а также транспорт

По требованию данного лица вместо составления ; акта может быть проставлена отметка о проведении таможенного осмотра на транспортном (или товаросопроводительном) документе.

Таможенный досмотр товаров и транспортных средств является процедурой, позволяющей более тщательно, по сравнению с осмотром, изучить товары и транспортные средства для выявления возможных нарушений таможенного законодательства.

Досмотр представляет собой осмотр товаров и транспортных средств, связанный со снятием пломб, печатей и иных средств идентификации товаров, вскрытием упаковки товаров, грузового помещения транспортного средства, емкостей, контейнеров и иных мест, где находятся или могут находиться товары.

Согласно Таможенному кодексу Российской Федерации уполномоченное должностное лицо таможенного органа, приняв решение о проведении таможенного досмотра, уведомляет об этом декларанта или иное лицо, обладающее полномочиями в отношении товаров и (или) транспортных средств, если оно известно.

При таможенном досмотре товаров и транспортных средств могут присутствовать, а по требованию уполномоченного должностного лица таможенного органа обязаны присутствовать лица, имеющие полномочия в отношении товаров (транспортных средств), либо их представители. Таким представителем перевозчика, в частности, является водитель, управляющий транспортным средством.

В ряде случаев согласно Таможенному кодексу Российской Федерации таможенный досмотр товаров и транспортных средств может проводиться в отсутствие декларанта или иных лиц, обладающих полномочиями в отношении товаров и (или) транспортных средств, а также их представителей; таможенный досмотр . товаров и транспортных средств в указанных случаях проводится в присутствии понятых.

По результатам таможенного досмотра составляется акт в двух экземплярах.

Как определено Таможенным кодексом Российской Федерации, таможенное оформление при Ввозе товаров начинается в момент, представления таможенному органу предварительной таможенной декларации либо предъявления перевозчиком документов на товар и транспортное средство. В ряде случаев началом таможенного, оформления считается устное заявление либо иные действия, которые свидетельствуют о намерении осуществить таможенное оформление.

Таможенное оформление при вывозе товаров начинается в; момент представления таможенной декларации, а в некоторых случаях — в момент устного заявления либо иных действий, подтверждающих намерение лица осуществить таможенное оформление.

Завершается таможенное оформление совершением операций, необходимых для применения к товарам таможенных процедур (в том числе расчета и взимания таможенных платежей), а также для помещения товаров под

Транзитный потенциал транспортных систем

таможенный режим или для завершения действия этого режима, если такой таможенный режим действует в течение определенного срока.

При международной перевозке автомобильным транспортом перевозчик предъявляет таможенному органу документы на транспортное средство и перевозимые товары (накладную и другие коммерческие документы), содержащие следующие сведения:

- о государственной регистрации транспортного средства;
- наименование и адрес перевозчика товаров;
- наименование страны отправления и страны назначения товаров;
- наименование и адрес продавца и получателя товаров в соответствии с имеющимися у перевозчика коммерческими документами;
- количество грузовых мест, их маркировку и виды упаковок товаров;
- наименование, а также коды товаров в соответствии с Гармонизированной системой описания и кодирования товаров, действующей в странах Европейского союза, или Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Российской Федерации указывают не менее чем четыре первых знака);
- вес брутто товаров (в килограммах) либо объем товаров (в кубических метрах), за исключением крупногабаритных грузов;
- сведения о наличии товаров, ввоз которых на таможенную территорию Российской Федерации запрещен или ограничен;
- место и дата составления международной товарно-транспортной накладной.

Товары с момента их предъявления в месте прибытия приобретают статус находящихся на временном хранении. С товарами после их прибытия и представления таможенному органу соответствующих документов и сведений могут выполняться следующие действия под таможенным контролем:

- разгрузка или перегрузка;
 - помещение на склад временного хранения;
- заявление к определенному таможенному режиму;
- заявление к внутреннему таможенному транзиту.

развитая система пограничных переходов и эффективность таможенных технологий (расположение таможенных пунктов пропуска через государственную границу в местах наибольшей концентрации транзитных грузопотоков, в транспортных узлах и терминалах, высокая производительность таможенного контроля, снижение простоев на границах);

- безопасность транспортных сообщений (безусловная сохранность груза, защищенность экипажа, отсутствие расходов на «административные барьеры»).

Международный транзит- рассматривается в качестве разновидности экспорта транспортных услуг, предоставляемых национальными компаниями грузовладельцу и перевозчику при следовании груза и транспортного средства по территории России. Набор этих услуг на мировом-рынке постоянно расширяется, совершенствуется и зависит от уровня развития транспортной инфраструктуры? Прежде всего, это услуги перевозчиков, экспедиторов, связистов и т. п. Кроме того, транзит способствует развитию различных сопутствующих услуг: торговля и

Транзитный потенциал транспортных систем

питание; ремонт и сервисное обслуживание транспортных средств; гостиничный сервис и др.

Уровень реализации транзитного потенциала транспортной системы зависит не только от технических характеристик транспортных средств, сетей и инфраструктуры. В значительной мере возможности пропуска транспортных потоков зависят от решений по согласованию параметров потоков, их координации и интеграции. Для решения подобных задач используются положения теории транспортной логистики - в соответствии с которой с позиции системного подхода интегрируются многочисленные операции процесса доставки. Серия «Экономика и менеджмент», отгрузки грузов от отправителя до получателя с целью обеспечения заданных параметров конкретных критериев эффективности.

Решение задачи развития транзитного потенциала транспортной системы региона требует от предпринимателей использования инновационной стратегии ведения бизнеса.

Согласно [3] предпринимательство - это принципиально новый тип хозяйствования, базирующийся на инновационном поведении собственников предприятия, на умении находить и использовать идеи, воплощать их в конкретные предпринимательские проекты. Цель инновационной стратегии - это достижение уровня транзитных услуг (по качеству и стоимости), соответствующего запросам потребителей, и увеличение привлекательности транспортной системы для пропуска транзитного потока. Следовательно, стратегия предусматривает наличие цели и средств ее достижения.

Стратегия развития может быть охарактеризована через:

- масштаб бизнеса. Данная характеристика охватывает такие стратегические составляющие, как уровень сервиса, потребители, партнеры по бизнесу, организационные активы, ТОП- характеристики и ключевые компетенции;

- конкурентный облик. Стремление любого участника рынка транспортных услуг отличить себя от конкурентов приводит к формированию облика. Дифференциация по ценности для потребителей может быть осуществлена через широту сервисных услуг, провозные возможности магистралей продукта, обслуживание потребителей в терминальных узлах, имидж и другое;

- рыночные цели. Формирование рыночных целей предполагает определение стратегических

положение и роль России в международном экономическом пространстве, в единой сети транспортных коммуникаций;

- территориальная и видовая структура перевозок;

- соответствие пропускной способности транспортно-технологической инфраструктуры мощности транзитного грузопотока.

По многим отмеченным позициям транспортная система России имеет значительные конкурентные преимущества в сравнении с другими способами доставки грузов между странами ЕС и АТР: особое географическое положение; международное взаимодействие; малые сроки доставки транзитных грузов; развитая инфраструктура; высокая безопасность перевозок. Вместе с тем, транзитный потенциал транспортной системы зависит не только от технических характеристик транспортных средств, сетей и инфраструктуры, но и в

Транзитный потенциал транспортных систем

значительной мере от решений по согласованию параметров транспортных потоков, которые обслуживает транспортная система, их координации и интеграции. Для управления транзитными грузопотоками в транспортных системах могут быть использованы положения теории транспортной логистики, в соответствии с которой с позиции системного подхода интегрируются многочисленные операции процесса доставки грузов; от отправителя до получателя с целью обеспечения оптимальных параметров конкретных критериев эффективности. По мнению зарубежных специалистов, российские перевозчики не активно использует передовые логистические технологии. Многочисленные исследования показывают, что следствием этого являются высокие эксплуатационные расходы, в том числе при обслуживании транзитных грузов. Данное обстоятельство сдерживает международные компании отправлять груз транзитом через Россию.

Заключение

Развитие транзитного потенциала транспортной системы зависит от следующих факторов: геоэкономические — расположение территории относительно глобальных экономических центров; геополитические — стабильность международных отношений и безопасность транспортных коридоров; инфраструктурные — высокая пропускная способность транспортной сети и пунктов взаимодействия видов транспорта; технологические — использование безперегрузочных технологий и логистического сервиса.