

ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ КОММЕРЧЕСКОЙ РАБОТЫ ПРИ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ.

Андреева К.В., Потапова Н.С.,

Научные руководители ст. преподаватель Голуб Н.В.,

ст. преподаватель Стельмах Н.Н

Сибирский Федеральный Университет

Политехнический институт

Грузоперевозки можно назвать индикатором состояния всей экономики. Говорить об их перспективности в точных цифрах на фоне нестабильной экономической ситуации достаточно сложно. Эксперты предполагают, что в 2014 году рынок грузоперевозок покажет 1,5-2-%-ый рост, равно как и вся экономика России (как известно, рост ВВП на 2014 год Минэкономразвития спрогнозировало на уровне 2,5%). Стоит отметить, что это самый оптимистичный прогноз.

Несмотря на пессимистичность прогнозов, в 2014 году будет активно развиваться строительная индустрия, интернет-торговля, дистанционные продажи по каталогам и сетевой ритейлер (продажи в розничных сетях). При этом сфера доставок грузов в сетевые магазины в России пока не сформирована и является перспективной нишей. По мнению специалистов, на это стоит обратить внимание и продвигать услугу «паллетная доставка». Акценты можно сделать также на перевозке сборных грузов и создании мультисервиса.

Еще одним перспективным направлением является рынок экспресс-перевозок. В 2014 году доля этого сегмента может вырасти вдвое и достигнуть 23%. Это объясняется тенденцией перехода почтовых трафиков в экспресс-доставку, увеличением прозрачности рынка и повышением привлекательности для международной интернет-коммерции.

Итоги опроса на тему более востребованного вида перевозок показали, что автомобильными перевозками предпочитает пользоваться 64% опрошенных, железнодорожный транспорт также остается популярным, за него проголосовало 30%, за авиа перевозки - 4%, за морские **грузоперевозки** – 2%. С целью определения ситуации в международных автоперевозках, был проведен опрос 600 компаний. 36% из них осуществляет международные грузовые автоперевозки более 10 лет, вновь пришедшие в этот сегмент компании (работающие 1-2 года) составляют 13%. 52% компаний, совершающих международные автоперевозки, расположены в Северо-Западном федеральном округе РФ, еще 26% - в Центральном. Большинство респондентов (51%) предпочитают работать исключительно своими силами и не участвуют в работе каких-либо ассоциаций, 45% являются членами АСМАП («Ассоциации международных автомобильных перевозчиков»). Основными странами, в которые нужно было **отправить груз** из России, в прошлом, 2012 году стали Украина (2%), Финляндия (3%), Беларусь (17%), Германия (20%), Польша (24%) и на первом месте была Литва (28%). Среднестатистическая российская **транспортная компания** состоит из коллектива до 50 человек, перевозит более 500 тонн грузов и имеет автопарк до 10 автомобилей. У 27% опрошенных не оказалось автомобилей класса «Евро».

В целом ситуация с международными перевозками 62% участниками рынка оценивается как негативная: транспорт длительно простаивает при пересечении границы РФ, велика величина налоговых и лизинговых платежей, недобросовестно конкурируют иностранные перевозчики. Основная часть (85%) пользуется одноразовыми разрешениями, при этом наблюдается их нехватка (в 2013 году запрошено 361, а получено всего 135), с многосторонними разрешениями также трудности – из 39 запрошенных выдано только 17.

Все чаще перевозчики фокусируют внимание на разработке специализированных решений, их уникальность способна выгодно выделять компанию среди конкурентов. В качестве примера можно привести сервис, позволяющий заказчику **отправить груз** «под ключ». Он может состоять из IT сопровождения, непрерывного мониторинга местонахождения, таможенного оформления, складских услуг и многих иных опций.

Основные соглашения в области международных автомобильных перевозок.

Международные перевозки грузов представляют собой специфическую сферу автотранспортной деятельности.

С точки зрения технологии и организации транспортного процесса они близки к междугородным перевозкам. Вместе с тем, с точки зрения коммерческой работы международные перевозки имеют важные особенности, связанные, прежде всего, с правовым режимом международного транспорта.

Можно указать следующие главные особенности международных перевозок:

- осуществление перевозки и сопутствующих ей коммерческих операций в сфере действия правовых систем различных государств;
- наличие целого ряда специальных международных и национальных нормативных правовых актов, регулирующих те или иные аспекты международных автомобильных перевозок;
- необходимость соблюдения таможенного законодательства стран, по территории которых проходит перевозка;
- необходимость выполнения национальных требований, связанных с пересечением границ.

Указанные особенности создают немало проблем для перевозчиков всех стран. Поэтому правительства и международные организации постоянно прилагают усилия к тому, чтобы создать единый правовой режим международных перевозок грузов, обеспечивающий благоприятные условия для транспортной и торговой деятельности.

С момента своего создания в 1947 году Комитет по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) вел большую работу по созданию таких условий. Основные результаты деятельности правительств стран, действующих сообща в рамках Комитета по внутреннему транспорту, нашли отражение более, чем в 50 международных соглашениях и конвенциях, направленных на создание международной правовой базы для развития международных перевозок в регионе ЕЭК в автомобильном, железнодорожном, внутреннем водном и комбинированном сообщении.

Эти международные правовые инструменты, которые в ряде случаев применяются и странами, расположенными вне региона ЕЭК, представляют собой соглашения правительств по широкому спектру важнейших вопросов, которые входят в сферу их компетенции и оказывают соответствующее воздействие на развитие международных перевозок этими видами транспорта. К этим вопросам относятся, в частности, единообразный и упрощенный порядок пересечения границ, единообразные правила и положения, направленные на обеспечение эффективности, безопасности и защиты окружающей среды на транспорте, создание единых международных сетей инфраструктуры и другие.

Эти правовые документы приобретают исключительно важное значение для правительств новых независимых государств, которым необходимо разрабатывать свои транспортные правила в соответствии с теми, которые уже существуют во всех других европейских странах. Некоторые из них: Конвенция КДПГ - конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов, разработанная в 1956 году. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (действует с 1970 года). Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция

МДП 1975 года). Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов ДОПОГ (международное название - ADR).

На работу Комитета влияют участие многие правительственные и неправительственные международные организации, в частности, Международный Союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международный Союз общественного транспорта (МСОТ), Международная дорожная федерация (МДФ), Всемирная организация туризма и автомобильного спорта (ОТА), Международное бюро по контейнерам (МБК), Международная организация труда (МОТ), Международный союз железных дорог (МСЖД), и многие другие.

В экспедиторской деятельности при МАП можно условно выделить три основных направления:

- организационная деятельность;
- аналитико-управленческая деятельность;
- коммерческая деятельность.

Транспортно-экспедиционная компания (ТЭК) – структурно и функционально достаточно сложная система. ТЭК – это равноправный участник рынка, который оказывает транспортные, терминальные услуги на различных этапах перевозки, используя свой или арендованный парк транспортных средств, терминальное хозяйство и другие возможности на основании договоров, заключенных с перевозчиками и терминальными хозяйствами, а также на основании разовых и долговременных договоров на агентское и экспедиционное обслуживание. По своим функциональным особенностям ТЭК может осуществлять функции транспортного агента, транспортного оператора, таможенного брокера, перевозчика, терминального предприятия, дистрибьютора товаров. К основным видам услуг, предоставляемым международным экспедитором, относятся следующие:

• Минимизация транспортной составляющей в цене товара за счет оптимального выбора:

- маршрута транспортировки;
- вида (видов) используемого транспорта;
- страховых и транспортных компаний;
- разработка оптимальной схемы перевозки грузов по условиям клиентов;
- расчет рациональной загрузки транспортных средств, схем размещения

и крепления грузов;

- страхование груза;

• Решение вопросов, связанных с документальным оформлением доставки товара грузополучателю, в том числе таможенных. При выполнении названной функции экспедитор может оказывать следующие виды услуг:

○ оформление транспортных и коммерческих сопроводительных и документов на груз в соответствии с международными нормами и правилами;

○ оформление документов, необходимых для проведения фитосанитарного, ветеринарного и других видов контроля с целью подтверждения их экологической безопасности;

- оформление документов, необходимых для перевозки опасных грузов;

- оформления договора на перевозку с транспортной организацией;

- подготовка и оформление таможенных документов;

- подготовка документов и получение лицензий и других разрешений для ввоза и вывоза товаров и т.п.

• Организация сохранной транспортировки грузов клиента со склада отправителя на склад получателя с перевалкой (при необходимости) с одного вида транспорта на другой в сроки, предусмотренные условиями внешнеторговой сделки.

- прием грузов со склада (терминала) грузоотправителя, от перевозчика;
- выполнение погрузо-разгрузочных работ;

- передача груза перевозчику для дальнейшей перевозки;
- упаковка (распаковка), маркировка, пакетирование грузов;
- проверка соответствия транспортного средства и документов требованиям и нормам международных правил и соглашений;
- согласование с перевозчиками времени и места перевалки грузов клиента с одного вида транспорта на другой;
- сопровождение груза в пути и т.п.
- Организация сохранного промежуточного хранения грузов клиента по его заявкам:
 - выбор склада (терминала) для промежуточного хранения;
 - прием грузов со склада грузоотправителя (от перевозчика), доставка и сдача груза на склад (терминал), оформление документов;
 - взвешивание грузов или транспортных средств и т. п.

Конкретный перечень работ и услуг, выполняемых экспедитором по организации международной перевозки грузов, оговаривается в договоре международной экспедиции. В России в настоящее время в крупных городах и основных федеральных центрах существуют несколько крупных транспортно-экспедиционных фирм, имеющих свои филиалы по всей или почти по всей стране. Эти компании и держат в своих руках почти весь рынок транспортно-экспедиторских и агентских услуг, в то время как небольшие ТЭК работают на очень ограниченном сегменте рынка с узким кругом клиентов.

При осуществлении экспортных или импортных операций особое значение приобретает транспортировка товаров, а особенно сумма издержек, связанная с этим. Значительную долю в транспортных расходах и во временном и денежном выражении занимают таможенные расходы. Для того чтобы минимизировать эти затраты участнику внешнеэкономической деятельности необходимо хорошо ориентироваться в законодательной базе, касающейся таможенного оформления грузов, а также документальном оформлении товаров при пересечении границы.

Вывод:

Учитывая предсказания на будущее в сфере МАП, транспортным компаниям для успешного развития рекомендуется в первую очередь сделать упор на качество предоставляемых услуг (удобство маршрутов, сохранность грузов, сроки доставок, контроль документооборота), а также сконцентрироваться на открытии или развитии (если они уже открыты) своих филиалов.

Практически все компании, как выпускающие продукты повседневного спроса, так и осуществляющие их доставку, уделяют большое внимание организации грузоперевозок. Это ключевой бизнес-процесс между поставщиками и потребителями продукции.

Все большее распространение получают программные системы, помогающие решать логистические задачи с элементами геоинформатики, что позволяет «визуализировать» доставку, а также в комплексе решать проблему безопасности грузоперевозок. Использование геоинформационных технологий позволяет автоматизировать планирование, анализ и управление грузоперевозками, обеспечивая: распределение заявок по рейсам, планирование маршрутов и оперативное управление транспортными средствами.

Новизна выполняемых работ обусловлена тем, что при переходе к рыночному хозяйству повышаются требования потребителей к качеству используемой ими продукции. Это относится и к транспортным услугам, так как повышение их качества позволяет, в конечном счете, увеличить эффективность производства и соответственно доходы коллективов предприятий, пользующихся услугами транспорта.