

ОСОБЕННОСТИ МЕЖДУНАРОДНЫХ РАСЧЕТОВ ПО ДОГОВОРАМ НА ОКАЗАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫХ УСЛУГ

А. М. Соловьева

Ростовский государственный экономический университет «РИНХ»

Поступила в редакцию 15 марта 2011 г.

Аннотация: *развитие международных транспортных перевозок в современных условиях связано с ростом производительных сил любой страны и внешними ее связями. В настоящей работе проведен анализ использования различных видов перевозок в рамках исполнения договоров купли-продажи товаров. Автором представлены особенности организации расчетов и техники проведения транспортно-экспедиционных услуг. Даны рекомендации по составлению договоров на оказание услуг перевозки, которые позволят участникам расчетов избежать некоторых сложностей с банком при оплате транспортных услуг.*

Ключевые слова: *международные транспортные перевозки, внешнеторговая сделка, международные расчеты.*

Abstract: *development of international transportation under the current conditions is associated with growth of productive forces of any country and its external relations. This work analyzes use of various modes of transportation within the framework of fulfillment of contracts for sale and purchase of goods. The author presents particularities of organization of settlements and technique of provision of transportation and forwarding services. Recommendations are given for execution of contracts for provision of transportation services which will enable parties of settlements to avoid some difficulties with a bank when paying for transport services.*

Key words: *international transportation, foreign trade transaction, international settlements.*

Экспортно-импортные операции участников внешнеторговой деятельности тесно связаны с международными транспортными перевозками. По своей сути международные перевозки начинают и завершают процесс реализации внешнеторговой сделки и тем самым обеспечивают практическую реализацию сделки купли-продажи товаров.

Е. В. Хамаза под международными перевозками понимает перевозку грузов и пассажиров с территории (акватории) одной страны на территорию (акваторию) другой страны [1]. Примерно так же трактуется понятие «международная перевозка» Г. И. Бухало – это перевозки между двумя и более странами, с пересечением национальных границ [2]. Особый интерес представляет определение «внешнеторговой транспортной операции» Н. П. Терешина, А. В. Шобанова. По их мнению, внешнеторговые транспортные операции – комплекс экономических и финансовых воздействий, технических и технологических мер и юридических действий, связанных с перемещением товара с территории страны продавца на территорию страны покупателя [3]. Таким образом, международные перевозки можно определить как перевозки грузов из одной страны в другую на со-

гласованных и принятых на международном уровне экономических и правовых условиях.

Доля различных видов транспорта в осуществлении международных грузовых перевозок различна. В России на долю железнодорожного транспорта приходится более 70 % общего объема перевозок грузов страны. В 2009 г. грузооборот железнодорожным транспортом составил 2 400 000 миллионов т/км. Для сравнения: грузооборот авиатранспортом составил 2 399 593 миллионов т/км, автомобильным – 199 000 миллионов т/км [4].

Морской транспорт играет важную роль в доставке грузов в международной торговле России. Среди грузов, перевозимых российским морским флотом, преобладают нефть и нефтепродукты (80 % этих грузов во внешней торговле России перевозится морским транспортом), уголь, руда, металлы, лес, зерно.

Кроме того, в последнее время все большее значение приобретают смешанные перевозки, выполняемые двумя и более видами транспорта.

При анализе внешнеторговых контрактов на оказание услуг по перевозке грузов между Россией и другими странами было выявлено, что большинство грузов перевозится по железной дороге в

комбинации с морским, речным или автомобильным транспортом. Общая тенденция использования различных видов перевозок представлена на рис. 1.

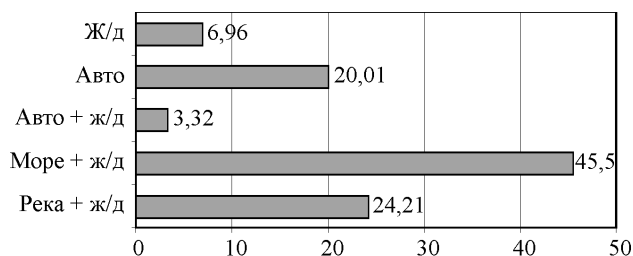


Рис. 1. Виды транспорта, участвующие в международных перевозках, %*

Доля перевозок из стран Европейского союза в 2010 г. составила 41,4 %. Снижение на 3 % по сравнению с 2009 г. связано как с процессом переориентации импорта на Китай, так и переносом европейского производства в страны Юго-Восточной Азии, о чем свидетельствует рост отгрузок в Россию из стран – участниц АТЭС. Доля стран СНГ по объему ввозимого груза составляет 13,83 % (рис. 2).

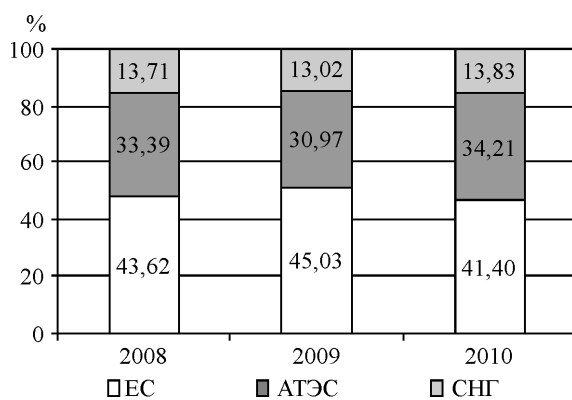


Рис. 2. Импортируемые грузы, %**

Лидером по числу осуществляемых Россией отгрузок являются страны ЕС. Тесные связи российских предприятий с ведущими промышленными предприятиями Китая, Южной Кореи и стран Юго-Восточной Азии обусловили рост грузовых транспортных потоков в страны АТЭС. Доля стран СНГ по числу осуществляемых отгрузок составляет 13,74 % (рис. 3).

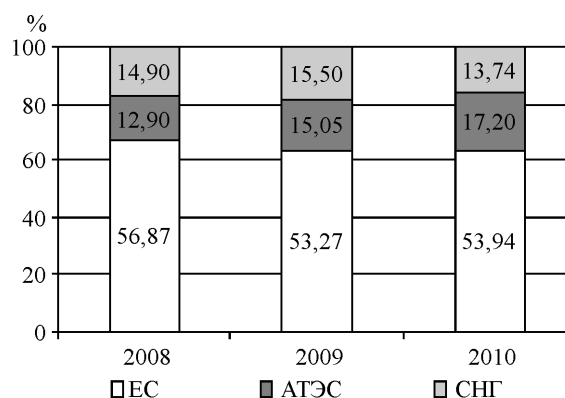


Рис. 3. Экспортируемые грузы, %***

Соотношение импортных и экспортных отгрузок по-прежнему складывается не в пользу последних. Одна из важнейших причин – общая тенденция развития экономики России по импортозамещающему принципу, тогда как отрасли, ориентированные на экспорт, остаются сырьевыми. Исключение составляют отгрузки внутри СНГ, но они пока не являются ключевыми.

В процессе внешнеэкономической деятельности необходимо осуществить сложный и специфический комплекс транспортных операций, связанный с перемещением огромных масс разнообразных товаров на значительные расстояния из сферы производства в сферу потребления. При этом производители продукции, продавцы, покупатели товара, перевозчики груза вступают в определенные взаимоотношения, требующие их регламентации на основе соответствующих договоров, соглашений, других нормативных материалов, основанных на национальных и международных правовых нормах. Поэтому транспортные операции в международном товародвижении следует рассматривать в их взаимной связи и логичной последовательности в системе «производство – внешняя торговля – транспорт – потребление». При этом произведенный продукт на определенных стадиях превращается в товар, затем в груз, затем снова в товар, который реализуется заказчиком [1]. Таким образом, транспортные операции являются неотъемлемой частью внешнеторговых отношений, в связи с чем в договорах международной купли-продажи, помимо общих условий поставки товаров, предусматриваются и транспортные условия, которые определяют обязанности сторон, риски и расходы по доставке товаров от продавца (грузо-

* Составлено автором по данным ЗАО «Райффайзенбанка».

** Составлено автором по данным Федеральной Таможенной службы. URL: <http://www.customs.ru/ru/stats/arhiv-stats-new/popup.php?id286=714>

*** Составлено автором по данным Федеральной Таможенной службы. URL: <http://www.customs.ru/ru/stats/arhiv-stats-new/popup.php?id286=714>

отправителя) до покупателя (грузополучателя). Эти транспортные условия возлагают обязанности на продавца или покупателя в зависимости от принятых в договоре купли-продажи базисных условий поставки товара.

Базисные условия поставки товара представляют собой термины Incoterms, разработанные Международной торговой палатой, являющиеся ключевыми элементами международных торговых контрактов. Термины Incoterms регулируют обязанности сторон по вопросам транспортировки товаров, выполнению погрузочно-разгрузочных работ, страхованию товара, выполнению обязанностей по таможенной очистке товара и представляют собой стандартные условия договора международной купли-продажи, которые определены в документе, признанном на международном уровне. Эти условия регламентируют момент передачи права собственности на товар и, следовательно, ответственность за испортившийся в пути товар, а также неправильное оформление документов на груз и т.п. Международная торговая палата разработала новые Правила Incoterms 2010, вступающие в действие с 1 января 2011 г.

Различают контракты отгрузки и контракты доставки. В первом случае продавец передает товар покупателю в обусловленном пункте страны отправления. Во втором – продавец передает товар покупателю в согласованном порту или пункте страны назначения. До этого он несет риски порчи или утраты товара. Контракты отгрузки, как правило, отвечают интересам обоих участников сделки. Продавцу они позволяют получить контрактную цену товара, задолго до того, как он будет доставлен в пункт назначения. Покупатель получает право выполнять финансовые операции (продать, заложить) с момента получения товарораспорядительного документа, это особенно важно, если получателем является не потребитель, а торговая фирма [5].

Содержание транспортных условий зависит от вида транспорта общего пользования, участвующего в доставке груза, характера товара и внешне-торговой сделки (экспорт, импорт), действия международных договоров, соглашений, конвенций, обычаев страны, регионов, портов.

Собственно перевозка проданных или купленных товаров осуществляется на основе отдельного договора – договора перевозки и подтверждается в зависимости от использования видов транспорта накладной, чартером или коносаментом. Таким образом, заключая договор перевозки, продавец и покупатель товара переносят в него все транспорт-

ные условия договора купли-продажи, согласованные с партнером.

Международная перевозка оформляется договором на оказание транспортно-экспедиционных услуг, заключенным между грузовладельцем и перевозчиком, согласно которому перевозчик обязуется доставить груз в указанное место и вовремя за указанное вознаграждение, а грузовладелец – предоставить груз и произвести соответствующие расчеты за перевозку товара и другие услуги. Договор перевозки должен быть заключен непосредственно ради самого процесса перевозки [6].

Расчеты за международные перевозки носят документарный характер, т.е. осуществляются на основе коммерческих документов, перечень и характеристика которых определяются, прежде всего, условиями договора перевозки.

Выбор конкретных условий расчетов между экспортером и импортером достигается в процессе согласования и с учетом обеспечения гарантий для каждой из сторон и фиксируется в контракте. Особенно важным для обоих участников внешнеэкономической деятельности (экспортера и импортера) является правильно выбрать и оговорить в контракте валютно-финансовые и платежные условия расчетов. От выбранных форм и условий расчетов зависят скорость и гарантия получения платежа, сумма расходов, связанных с проведением операций через банки.

При составлении валютно-финансовых и платежных условий контрактов обычно проявляется противоположность интересов экспортера, который стремится получить максимальную сумму валюты в кратчайший срок, и импортера, заинтересованного в выплате наименьшей суммы валюты, ускорении получения товара и отсрочки платежа до момента его конечной реализации.

Принципиальным отличием международных расчетов от внутренних является то, что они связаны с обменом национальных валют через валютные операции. Поскольку национальная валюта, являясь платежным средством внутри страны, утрачивает эти функции за ее пределами, при заключении внешнеторговых сделок между контрагентами возникает необходимость согласовать вопрос о выборе валюты, в которой будет производиться платеж.

Как показывает практика, российские фирмы предпочитают рассчитываться за международные перевозки в иностранной валюте, преимущественно в евро или долларах. По данным «ЗАО Райффайзенбанка», международные расчеты с европейски-

ми странами выражены преимущественно в евро. В расчетах с Китаем доминирующую роль занимает доллар США. Российский рубль тоже используется в расчетах, но значительно реже, с контрагентами из стран Финляндии и Кипра. Во внешнеторговом обороте между экономически развитыми странами и развивающимися государствами преобладают валюты развитых или третьих стран. Даже если контрагентом по договору не являются ни США, ни европейские страны, все равно валютой третьей страны становится доллар или евро. Они выступают валютными посредниками, поскольку прямых котировок между национальными валютами стран с формирующимся рынком не существует. Доля российского рубля в международных расчетах с перевозчиками из стран СНГ занимает значительную долю (64,6 %) Чаще всего российский рубль используется в расчетах с такими странами, как Узбекистан, Армения, Казахстан.

Рассмотрим на конкретном примере процесс взаимодействия участника внешнеэкономической деятельности с коммерческим банком по осуществлению платежей за выполнение транспортно-экспедиторских услуг. Схема организации транспортно-экспедиторских услуг, представленная на рис. 4, разработана на базе реальной сделки между компанией ЗАО «Нефтетранссервис» (экспедитор), являющейся оператором железнодорожных перевозок грузов, и фирмой «КазОйлГрупп-2009» (клиент), зарегистрированной в Республике Казахстан. По договору экспедитор обязуется по заявке

клиента выполнить и/или организовать выполнение транспортно-экспедиционных услуг, связанных с перевозкой грузов клиента железнодорожным транспортом.

Схема включает в себя следующие операции:

- 1) ЗАО «Нефтетранссервис» и фирма «КазОйлГрупп-2009» провели переговоры и заключили контракт на организацию транспортно-экспедиторских услуг железнодорожным транспортом. Перевозка груза осуществляется в вагонах общего парка ОАО «РЖД» или в собственных, арендованных, привлеченных, а также принадлежащих экспедитору на законном основании вагонах;
- 2) ЗАО «Нефтетранссервис» оформляет паспорт экспортной сделки и регистрирует его в ЗАО «Райффайзенбанке»;
- 3) фирма «КазОйлГрупп-2009» направляет заявку на выполнение/организацию услуг в пользу ЗАО «Нефтетранссервис», в которой указывается номенклатура перевозимых грузов, станции отправления и назначения груза;
- 4) ЗАО «Нефтетранссервис» выставляет счет на оплату, с указанием стоимости услуг, которая определяется путем умножения ставки экспедитора на объем груза, планируемый к перевозке;
- 5) оплата услуг экспедитора осуществляется фирмой «КазОйлГрупп-2009» по 100 % предоплате;
- 6) после получения предоплаты ЗАО «Нефтетранссервис» обеспечивает погрузку вагонов на станции отправления в течение 48 часов;

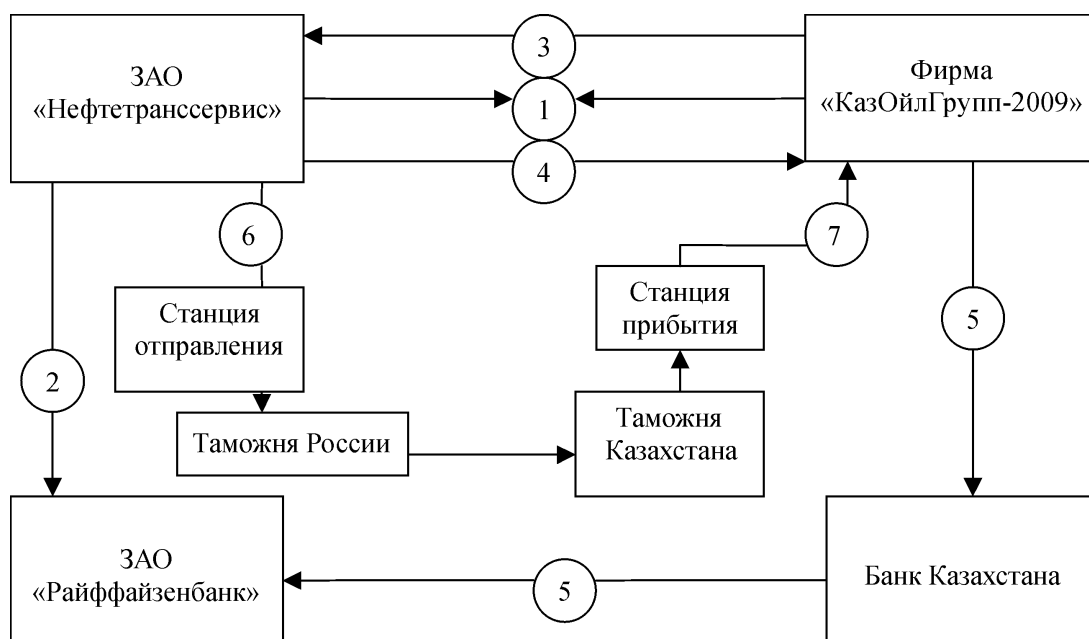


Рис. 4. Схема организации транспортно-экспедиторских услуг

7) по прибытии товара в пункт назначения Фирма «КазОйлГрупп-2009» разгружает вагоны на станции назначения в течение 48 часов, которые отсчитываются, начиная с 00 часов 00 минут дня, следующего за днем прибытия цистерн на станцию назначения по ж/д накладной.

Среди особенностей организации и техники проведения транспортно-экспедиторских услуг можно выделить:

1) договор на оказание транспортно-экспедиторских услуг не имеет никакого отношения к договору поставки товара, а лишь раскрывает суть транспортных условий договора купли-продажи товара;

2) для оформления сделок на оказание транспортно-экспедиторских услуг в большинстве случаев заключаются договоры на длительный срок (от двух до пяти лет), что связано с желанием компании-заказчика транспортных услуг иметь надежного партнера – компанию-перевозчика в течение всего срока работы с иностранным партнером в рамках договора купли-продажи товара;

3) контракты на оказание транспортно-экспедиторских услуг составляются без указания определенной суммы договора, так как заказчик заранее не имеет возможности точно определить, сколько товара ему понадобится перевезти в рамках договоров купли-продажи из конкретной страны-поставщика;

4) оплата по договорам на оказание услуг транспортировки в большинстве случаев осуществляется авансовым платежом против выставления счета, в котором либо точно определена стоимость перевозки, либо указывается ориентировочная стоимость, подлежащая корректировке уже по факту осуществления перевозки путем подписания акта сверки между контрагентами.

Для оплаты авансом за услуги перевозки выставление счета не является обязательным, так как международной практикой выставление счетов не принято, а основанием для платежа является либо сам договор, а иногда и устная договоренность между контрагентами, основанная на долгосрочных трудовых отношениях. В связи с этим требования по предоставлению счета при переводе денежных средств за услуги не являются правомерными со стороны банка.

Оплата по договорам на оказание транспортных услуг осуществляется в форме банковского перево-

да. Практика показала, что часто участники международных расчетов, занимающиеся международной транспортировкой грузов, забывают прописывать в договорах перевозки, кто именно будет нести банковские расходы за перевод денежных средств. Поэтому, если в контракте не прописано, кто несет расходы, связанные с переводом денежных средств, а выручка поступит на счет перевозчика – российской компании – не в полном объеме, предусмотренном договором или стоимостью отдельной перевозки (за минусом банковской комиссии), это будет являться недопоступлением экспортной выручки в Россию. Банк как агент валютного контроля в соответствии с валютным законодательством России будет обязан сообщить в Центральный банк РФ о нарушении валютного законодательства в части нарушения ст. 19 Закона от 10 декабря 2003 г. № 173-ФЗ «О валютном регулировании и валютном контроле». В связи с этим рекомендуем не забывать участникам сделки подробно прописывать не только условия, касающиеся непосредственно перевозки, но и финансовые условия, составляющие взаимоотношения российской фирмы с банком.

Выполнение указанных выше условий поможет участникам расчетов за международные перевозки избежать противоречий между торговыми партнерами, а также избежать возникающих коллизий в валютно-финансовой сфере с банком.

ЛИТЕРАТУРА

1. Хамаза Е. В. Транспорт во внешнеэкономической деятельности : учеб. пособие / Е. В. Хамаза. – Владивосток : Дальрыбвтуз, 2006.
2. Бухало Г. И. Международные перевозки и организация работы таможни : учеб. пособие / Г. И. Бухало. – М. : МИИТ, 2009.
3. Терешина Н. П. Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности : учеб. пособие / Н. П. Терешина, А. В. Шобанов. – М. : МИИТ, 2002.
4. World Development Indicators & Global Development Finance. – Режим доступа: http://databank.worldbank.org/ddp/home.do?Step=2&id=4&hActiveDimensionId=WDI_Series
5. Лимонов Э. Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки : учебник / Э. Л. Лимонов. – СПб. : Модуль, 2009.
6. Международная унифицированная транспортная документация. – Режим доступа: <http://www.aviaplace.ru/aviauslugi/mezhdunarodnaya-unifitsirovannaya-transportnaya-dokumentatsiya.html>

Rostov State Economical University «RINH»
Solovyeva A. M., Post-graduate Student
Tel.: 8-926-619-36-28

Ростовский государственный экономический университет «РИНХ»
Соловьева А. М., аспирантка
Тел.: 8-926-619-36-28