Таможенно-тарифное регулирование внешнеторговой деятельности - совокупность методов государственного регулирования внешнеторговой деятельности, основанных на применении таможенных пошлин, таможенных процедур, правил.

Введение

Выбор данной темы в качестве исследования можно обосновать её актуальностью

для России, а именно попытки согласовать транспортную систему с усиливающимися

в последнее время (5-10 лет) процессами формирования и развития международных

транспортных коридоров: согласованное развитие транспортной инфраструктуры с целью интеграции евроазиатских транспортных систем для беспрепятственного передвижения через национальные границы пассажиров и грузов - рационализация взаимодействия между различными видами транспорта в интермодальной транспортной цепи;

оптимизация транспортного процесса с целью повышения качества перевозок и

-снижения транспортных издержек в конечной стоимости товаров

- создание условий для снижения тарифов на перевозки пассажиров и грузов во внутреннем сообщении посредством повышения загрузки отечественной транспортной сети и лучшего использования имеющихся резервов;

-содействие освоению новых территорий и развитию приграничного сотрудничества,

-освоению новых внутренних и международных рынков

- повышение мобильности населения и улучшение транспортной доступности регионов;

-переключение транзитных и российских внешнеторговых грузопотоков с портов других стран на отечественные морские порты;

-повышение привлекательности инвестиционных проектов развития международных транспортных коридоров

- развитие международного туризма и культурных связей.

Обзор источников по данной теме показал крайне большой объем данных, но

практически все эти данные – перечень международных норм и правил перевозок,

анализ конвенций либо их нарушений и обзор местных законодательств, в

зависимости от автора источника. Поэтому был взят статистический анализ по России, перечень конвенций, относящихся к конкретным видам перевозок и выдержки из терминологии и практики составления контрактов перевозок. На основе этого материала методом анализа были получены результаты, применённые затем к российской практике

(метод сравнения), и окончательным выводом послужила выработка рекомендаций по выходу транспортной системы РФ на общемировой уровень.

I. Транспорт в

международных экономических связях

При

осуществлении международных экономических связей транспорт обеспечивает

перемещение товаров (грузов) и людей (пассажиров) между двумя или более

странами, то есть в международных сообщениях.

В мире

не существует особого, обособленного от национальных транспортных систем

международного транспорта, предназначенного исключительно для международных

перевозок грузов и пассажиров. Международные перевозки обслуживаются

национальными перевозчиками различных стран, использующими для этого свой

подвижной

состав (морские и речные суда, самолеты, вагоны, автомобили), а также

транспортные сети (железнодорожные, автомобильные, речные, воздушные) и

транспортные

узлы (морские и речные порты, аэропорты, железнодорожные станции, автостанции,

грузовые и пассажирские терминалы), относящиеся к транспортным системам

отдельных стран.

Обычно

процесс доставки товара либо пассажиров в международной торговле включает

прежде всего его перевозку от внутреннего пункта производства либо отправления

А до пограничного пункта (порта) Б страны-продавца (принимающей); далее

международную транзитную или морскую перевозку от пункта Б до пограничного

пункта (порта) страны-покупателя (В) (если страны-партнеры не имеют общей

сухопутной

границы); и , наконец, транспортировку от пункта В до внутреннего пункта

потребления

(Г).

Под

транспортными операциями в их непосредственном значении понимается обеспечение

перевозки груза на участках А—Б, Б—В, В—Г. Эти операции осуществляются по

договору грузовладельцев с перевозчиками соответствующих видов транспорта

общего пользования, к которому относятся перевозочные средства и постоянные

устройства, принадлежащие транспортным организациям, предоставляемые по

договорам

грузовладельцам.

Транспортные

операции считаются международными, если они связаны с перемещением

внешнеторговых грузов на относительно страны-продавца и страны-покупателя

участках маршрута перевозки Б—В. Правоотношения, возникающие в таких

транспортных операциях между отправителями и получателями грузов, а также между

ними и перевозчиками, имеют международный характер.

Осуществляя

международные транспортные операции, перевозчики оказывают грузовладельцам

транспортные услуги, которые являются специфическим товаром международной

торговли. Международные

транспортные услуги продаются и покупаются на международных транспортных

рынках. Цены транспортных услуг и другие условия их предоставления в одних

случаях являются предметом

переговоров между заинтересованными сторонами,

в других – устанавливаются самими перевозчиками.

К

международным транспортным операциям относят также и перевозки пассажиров в

сообщениях между различными государствами. Услуги по доставке пассажиров в

международных сообщениях продаются и покупаются на соответствующих транспортных

рынках. Важную роль при этом играют

туристические агентства и другие подобные организации, имеющие тесные связи с

предприятиями воздушного, морского, речного, автомобильного и железнодорожного

транспорта.

Таким

образом, услуги по перевозкам грузов и пассажиров являются предметом

купли-продажи на различных международных транспортных рынках. Страны,

участвующие

в международных экономических связях, продавая и покупая через свои

грузовладельческие,

транспортные, туристические и другие организации транспортные услуги,

осуществляют их экспорт и импорт.

I.1 Виды транспортных операций в зависимости от видов

транспорта

Таможенные режимы и процедуры

ПЕРЕМЕЩЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Перемещение транспортных средств - специальная таможенная процедура, предусматривающая порядок таможенного оформления, контроля, а также условия полного освобождения от уплаты таможенных пошлин, налогов в отношении временно ввозимых/вывозимых транспортных средств, оборудования и запасных частей к ним.

Специальная таможенная процедура перемещения транспортных средств предусматривает:

- временный ввоз транспортных средств;

- временный вывоз транспортных средств;

- временный ввоз/вывоз оборудования и запасных частей.

Транспортные средства перемещаются через таможенную границу в соответствии с таможенными режимами временного ввоза и временного вывоза с учетом особенностей, предусмотренных главой 22 ТК РФ.

На временно ввозимые/вывозимые транспортные средства, оборудование и запасные части предоставляются следующие документы:

- стандартные документы перевозчика, предусмотренные международными договорами РФ в области транспорта, содержащие сведения о транспортном средстве, его маршруте, грузе, припасах, об экипаже и о пассажирах, сведения о цели ввоза (вывоза) транспортного средства и (или) наименовании запасных частей, оборудования, которые перемещаются для ремонта или эксплуатации транспортного средства;

- въездная или выездная декларация (если в представленных стандартных документах перевозчика не содержатся все необходимые сведения).

В качестве въездной или выездной декларации на транспортное средство принимаются следующие документы:

- при временном вывозе или обратном ввозе грузового автомобильного транспортного средства, зарегистрированного в РФ и следующего порожним, - свидетельство о регистрации транспортного средства;

- при временном ввозе или обратном вывозе грузового автомобильного транспортного средства, зарегистрированного в иностранном государстве и следующего порожним, - свидетельство о регистрации транспортного средства;

- при временном вывозе или обратном ввозе пассажирского автомобильного транспортного средства, зарегистрированного в РФ,

- свидетельство о регистрации транспортного средства;

- при временном ввозе или обратном вывозе пассажирского автомобильного транспортного средства, зарегистрированного в иностранном государстве и используемого при осуществлении регулярных международных перевозок пассажиров, - свидетельство о регистрации транспортного средства;

- при временном ввозе или обратном вывозе, или временном вывозе или обратном ввозе грузового железнодорожного транспортного средства, следующего порожним, - поездную передаточную ведомость;

- при временном ввозе или обратном вывозе грузового железнодорожного транспортного средства, в случае его использования при перевозке товаров в соответствии с таможенным режимом международного таможенного транзита, - железнодорожную накладную и дополнительный экземпляр дорожной ведомости.

Декларация о транспортном средстве заполняется в двух экземплярах (для таможенного органа и перевозчика) отдельно на самоходные и несамоходные транспортные средства.

Таможенное оформление транспортных средств, запасных частей и оборудования производится в упрощенном порядке в месте их прибытия на таможенную территорию Российской Федерации или месте убытия с этой территории.

Временный ввоз транспортных средств.

Временно ввозимые в РФ транспортные средства полностью освобождаются от уплаты ввозных таможенных пошлин, налогов при одновременном соблюдении следующих условий:

- временно ввозимое транспортное средство зарегистрировано за иностранным лицом и/или на территории иностранного государства;

- временно ввозимое транспортное средство используется на таможенной территории РФ иностранным лицом либо российским лицом, которое надлежащим образом

ерруполномочено на это иностранным лицом;

- временно ввезенное транспортное средство не используется на таможенной территории РФ во внутренних перевозках;

- временно ввезенное транспортное средство не передается в аренду (субаренду) на таможенной территории РФ.

При несоблюдении любого из перечисленных условий применяется частичное освобождение от уплаты таможенных пошлин (уплата по 3% от общей суммы ввозных таможенных платежей за каждый полный и неполный месяц временного нахождения транспортного средства на таможенной титории РФ).

Обеспечение уплаты таможенных пошлин, налогов в отношении временно ввозимых транспортных средств не требуется.

Сроки временного ввоза транспортного средства в ТК РФ не предусмотрены. Обратный вывоз временно ввезенного транспортного средства должен осуществляться незамедлительно после завершения транспортной операции, для совершения которой оно было временно ввезено(п. 1 ст. 272 ТК РФ).

В исключительных случаях таможенный орган вправе устанавливать конкретные сроки временного ввоза транспортного средства. Срок определяется на основании заявления перевозчика и с учетом всех обстоятельств предполагаемой транспортной операции.

В отношении временно ввезенных транспортных средств допускается совершать обычные операции по их техническому обслуживанию или ремонту.

Временный ввоз транспортных средств завершается:

- обратным вывозом транспортных средств за пределы таможенной территории РФ;

- выпуском транспортного средства для свободного обращения, применительно к товарам режим временного ввоза которых завершается выпуском для свободного обращения (с разрешения таможенного органа).

Временный вывоз транспортных средств.

Временный вывоз транспортных средств осуществляется без ограничений сроков временного вывоза в отношении:

- транспортных средств, находящихся на таможенной территории РФ в свободном обращении и зарегистрированных за российскими лицами;

- транспортных средств, временно ввезенных на таможенную территорию РФ с частичным освобождением от уплаты ввозных таможенных пошлин, налогов и используемых российскими лицами, не являющимися их собственниками (вне зависимо от регистрации такого транспортного средства за российским лицом).

В случае временного вывоза российским лицом временно ввезенного транспортного средства (с частичным освобождением от уплаты таможенных платежей), таможенный режим временного ввоза не приостанавливается и действует до его завершения, включая обязанность уплаты таможенных платежей (по 3%).

Временный вывоз транспортных средств завершается:

1) обратным ввозом на таможенную территорию транспортных средств.

Ввозные таможенные пошлины, налоги не уплачиваются, в т.ч. в случаях, когда транспортное средство подвергалось за пределами РФ:

- операциям по ремонту, техническому обслуживанию и другим подобным операциям, необходимым для обеспечения сохранности транспортного средства и его эксплуатации, а также поддержания в состоянии, в котором оно находилось на день помещения под таможенный режим временного вывоза;

- операциям по ремонту, осуществляемым бесплатно в силу закона или договора;

- операциям по ремонту, включая капитальный ремонт, осуществляемый для восстановления транспортного средства после его повреждения вследствие аварии или действия непреодолимой силы, которые имели место за пределами таможенной территории России.

В остальных случаях совершения за рубежом в отношении возвращаемых транспортных средств операций по переработке (ремонту), имеет место частичное освобождение от уплаты ввозных таможенных пошлин, налогов, применительно к таможенному режиму переработки вне таможенной территории.

2) изменением таможенного режима временного вывоза на таможенный режим экспорта или иной таможенный режим (без фактического представления транспортного средства таможенному органу).

Временный ввоз/вывоз оборудования и запасных частей.

Полные условное освобождение от уплаты соответственно ввозных таможенных пошлин, налогов и вывозных таможенных пошлин.

Оборудование и запасные части (ст. 278 ТК РФ):

- временно ввозимое с транспортным средством специальное оборудование, предназначенное для погрузки, разгрузки, обработки и защиты грузов, независимо от того, может оно использоваться отдельно от транспортного средства или нет, а также временно ввозимые запасные части и оборудование, которые предназначены для ремонта, технического обслуживания или эксплуатации транспортного средства;

- временно вывозимые запасные части, предназначенные для использования при ремонте или техническом обслуживании временно вывезенного транспортного средства в целях замены частей и оборудования, которые встроены во временно вывезенное транспортное средство.

Необходимые документы:

- въездная/выездная декларация на транспортное средство - запасные части и оборудование, предназначенные для использования при ремонте или техническом обслуживании транспортного средства, перемещаются через таможенную границу РФ одновременно с транспортным средством;

- грузовая таможенная декларация - запасные части и оборудование, предназначенные для использования при ремонте или техническом обслуживании транспортного средства, перемещаются через таможенную границу РФ не одновременно с транспортным средством (декларируются как товар).

Регулирующие документы:

Таможенный кодекс РФ (Глава 22);

Распоряжение ГТК России от 25 декабря 2003 г. № 699-р "О порядке таможенного оформления транспортных средств, ввозимых на таможенную территорию Российской Федерации или вывозимых с таможенной территории Российской Федерации";

Приказ ГТК России от 21 августа 2003 г. № 916 "Об утверждении формы выездной/въездной декларации о транспортном средстве".

ВВЕДЕНИЕ

Тема дипломной работы называется "Перемещение товаров и транспортных средств через границу Республики Казахстан".

Актуальность данной темы заключается в том, что в настоящее время усиленно применяются экономические меры единого рынка и выделяется борьба с незаконным ввозом и вывозом товаров и транспортных средств через таможенную границу Республики Казахстан.

На основании Таможенного кодекса РК все лица на равных основаниях имеют право на ввоз в Республику Казахстан, вывоз из Республики Казахстан и транзит через территорию Республики Казахстан товаров и транспортных средств, за исключением случаев, предусмотренных законом и международными договорами, ратифицированными Республикой Казахстан.

С другой стороны, государство, запрещая ввоз и вывоз отдельных товаров и транспортных средств, исходит из интересов государственной безопасности, морально нравственных интересов, защиты жизни и здоровья человека, охраны окружающей природной среды, животных и растений, художественного, исторического и археологического достояния народов Казахстана и зарубежных стран, защиты права собственности (в том числе интеллектуальной), защиты интересов потребителей и из других жизненно важных интересов государства.

Принцип ограничения на ввоз и вывоз товаров и тpaнcпортных средств базируется на законодательных актах Президента, Правительства и международных договорах. Из смысла Таможенного кодекса РК вытекает что выпуск подпадающих под действие установленных ограничений к товарам и транспортным средствам производится таможенными органами только при условии соблюдения установленных законодательством республики требований может предполагать неисполнение последними устанавливаемых ограничений.

Транспортные средства (включая порожние) перемещаемые через таможенную границу Республики Казахстан, подлежат таможенному оформлению в упрощенном порядке, в соответствии с режимами временного ввоза и временного вывоза с полным освобождением от таможенных платежей, налогов и без применения мер нетарифного регулирования.

Цель данной дипломной работы: показать насколько эффективно является использование инструментов таможенного контроля и регулирования перемещения товаров и транспортных средств через таможенную территорию Республики Казахстан.

Исходя, из цели можно поставить следующие задачи:

Выявить особенности правового регулирования перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу;

Определить таможенные режимы;

Рассмотреть специальные таможенные процедуры перемещения товаров и транспортных средств через границу Республики Казахстан

Республика Казахстан стремится к активному участию в международном сотрудничестве в области таможенного дела. Таможенное дело в Республике Казахстан развивается в направлении гармонизации и унификации с общепринятыми международными нормами и практикой.

Настоящая работа состоит из трех глав.

В первой главе рассматриваются принципы и общие понятие перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу Республики Казахстан, а также таможенные режимы, определяющие статус товаров и транспортных средств в сфере таможенного дела при их перемещении через таможенную границу Республики Казахстан в зависимости от целей перемещения, использования на таможенной территории Республики Казахстан либо за ее пределами.

Во второй главе непосредственно рассматривается специальные таможенные процедуры перемещения товаров и транспортных средств через границу Республики Казахстан, а именно перемещение транспортных средств, перемещение товаров и транспортных средств физическими лицами,

перемещение товаров в международных почтовых отправлениях, перемещение товаров отдельными категориями иностранных лиц.

Третья глава это перспективы развития таможенного права.

При написании использовались такие нормативные акты и источники как: Конституция Республики Казахстан, Таможенный Кодекс Республики Казахстан, С.Т. Алибеков "Казахстанское таможенное право", Борисов К.Г. "международное таможенное право" и так далее, подробный перечень использованной литературы приведен в конце работы.

С образованием суверенного Казахстана, внутренняя и внешняя политика получили новое содержание, и их составной частью стала таможенная политика, для реализации которой нужны распорядительная деятельность государства, наличие специально уполномоченных органов, законодательная база.

Таможенная сфера становится для Казахстана одним из средств обеспечения государственного суверенитета и независимости, его экономической безопасности, наряду с такими вновь возникшими областями деятельности суверенного государства, как внешняя политика, экономика, оборона и т. д.

Литература СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Конституция Республики Казахстан.

2. Таможенный Кодекс Республики Казахстан.

3. Постановление Правительства РК от 19.02.1993 г. О декларировании и порядке перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу Республики Казахстан.

4. Постановление Правительства РК от 26.04.1994 г. О квотировании и лицензировании экспорта и импорта товаров (работ и услуг) на территории Республики Казахстан.

5. Постановление Правительства РК от 10.05.1995 г. Об определении страны происхождении товаров, ввозимых на территории Республики Казахстан.

6. Постановление Правительства РК от 20.07.1995 г. О порядке экспорта и импорта товаров.

7. Правила проведения предварительных операций и процедур, связанных с перемещением товаров и транспортных средств.

8. Письмо Комитета таможенного контроля МФ РК от 26 июля 2005 года КТК-5-1-20/7267.

9. Закон РК "О лицензировании"

10. Структуру электронной копии документа контроля доставки.

11. Перечень пунктов приема-передачи таможенного сопровождения.

12. Письмо КТК МФ РК от 3 сентября 2005 года КТК-2-5-7/8698 "О требованиях по доставке товаров и транспортных средств под таможенным контролем",

13. Письмо АТК РК от 29 декабря 2003 года 3-4-8/11279.

К вопросу регулирования тарифов на работы и услуги ППЖТ

Экономическая природа промышленного железнодорожного транспорта определяет два основных требования к его техническим средствам и организации работы. С одной стороны в полной мере должны быть удовлетворены требования и учтены условия технологических процессов обслуживаемых предприятий, с другой – обеспечено соответствие уровню развития и техническому прогрессу железнодорожного транспорта общего пользования, с которым предприятия промышленного железнодорожного транспорта (ППЖТ) находятся в постоянном взаимодействии. Эти особенности ППЖТ должны учитываться при формировании тарифов на предоставляемые ими работы и услуги.

При расчете и утверждении тарифов важно обеспечить рациональный уровень рентабельности. Цены на услуги должны обеспечивать доход для покрытия всех издержек и обеспечения достаточной прибыли, позволяющей восполнить затраты, инфляцию, обеспечить содержание, ремонт и обновление транспортных и технических средств, решить социальные вопросы и т.д.

В настоящее время регулирование тарифов на транспортные услуги, оказываемые на подъездных железнодорожных путях организациями промышленного железнодорожного транспорта (ППЖТ), осуществляется органами исполнительной власти Субъектов Российской Федерации в соответствии постановлением Правительства РФ от 07.03.95 ? 239, которое нуждается в доработке с учетом действующего законодательства в сфере железнодорожного транспорта.

Предоставленное Правительством «право» на местах реализуется по-разному, далеко не всегда и везде тарифное регулирование осуществляется на должном уровне.

Применяемые при расчетах «Методические рекомендации по формированию тарифов и сборов на работы и услуги, выполняемые промышленным железнодорожным транспортом», разработанные и утвержденные Минтрансом России 20.12.2001 ? АН-104-р, по согласованию с Минэкономразвития России», в целом, позволяют определить экономически обоснованные тарифы и содержат необходимую основу для расчетов тарифов, учитывая главные составляющие: издержки предприятия и необходимую прибыль.

Однако, местные ценовые органы Субъектов РФ утверждают свои методические указания, обязательные для исполнения, и зачастую регулирование тарифов превращается в волевое решение регулирующего органа в зависимости от поставленных локальных целей или необъективного подхода к определению необходимых затрат. Субъектами РФ для регулирования и формирования тарифов ППЖТ применяются разные предельные уровни рентабельности к себестоимости услуг. При рекомендованном Методикой уровне рентабельности 35% в отдельных регионах он составляет от 2 до 10% .

Услуги по доставке грузов, оказываемые ППЖТ на железнодорожных путях необщего пользования, обозначаются по-разному: перевозка грузов на подъездных путях, транспортировка, подача-уборка. В связи с этим у потребителей услуг ППЖТ и контролирующих их органов (УФАС) часто возникают вопросы, какие виды услуг (работ) следует относить к транспортным и как их следует тарифицировать.

Существующая система тарифного регулирования и столь низкий уровень рентабельности ППЖТ не способствует обновлению их основных средств (в среднем износ железнодорожных путей составляет 90 %, локомотивов – 70%), не позволяет сформировать инвестиционные ресурсы для своего развития.

Результатом такого регулирования является необоснованное занижение стоимости транспортных услуг ППЖТ и, как следствие, возрастающий дисбаланс в техническом развитии железнодорожного транспорта общего и необщего пользования.

Предложения Ассоциации «Промжелдортранс» о необходимости совершенствования порядка определения и государственного регулирования тарифов на транспортное обслуживание на железнодорожных путях необщего пользования и разработки ФСТ России единой Методики расчета с участием Минтранса России, ФАС России и Минэкономразивтия России неоднократно рассматривались на совещаниях и встречах разного уровня.

В частности, на заседании Рабочей группы Минтранса России с участием представителя ФСТ России были рассмотрены следующие предложения Ассоциации по внесению изменений в статью 8 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10.01.2003 ? 17-ФЗ:

«Тарифы, сборы и платы, на работы (услуги), выполняемые железнодорожным транспортом необщего пользования, включая перевозки по железнодорожным путям необщего пользования без выхода на железнодорожные пути общего пользования, в соответствии с законодательством устанавливаются Субъектами Российской Федерации на основании Методики расчета, разработанной Федеральной службой по тарифам с учетом требований законодательства Российской Федерации о защите конкуренции и по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в сфере железнодорожного транспорта.

По аналогии с железнодорожным транспортом общего пользования должен быть определен полный состав транспортных услуг, оказываемых на железнодорожных путях необщего пользования, в том числе классифицировать перечень транспортных услуг, тарифы на выполнение которых подлежат регулированию.

Указанная Методика должна быть обязательна для применения Субъектами РФ и содержать согласованные методы обоснования и регулирования тарифов на услуги, предоставляемые организациями железнодорожного транспорта общего и необщего пользования в интересах сбалансированного развития обеих подотраслей железнодорожного транспорта. Тарифы, сборы и платы должны устанавливаться на основе себестоимости работ (услуг) и уровня рентабельности, обеспечивающего безубыточность деятельности субъектов, выполняющих работы (услуги), на железнодорожных путях необщего пользования, и обеспечивать экономически обоснованный уровень доходности инвестированного капитала.

Рассмотрение и разрешение споров в обоснованности решений региональных органов ценового регулирования в сфере тарифного регулирования на железнодорожном транспорте необщего пользования осуществляется Федеральной службой по тарифам».

Данная позиция была изложена представителем Ассоциации и на совещании в ФСТ России 24.12.2007.

Отмечена необходимость:

разработки Методики, согласованной всеми заинтересованными федеральными органами, утвержденной ФСТ России и зарегистрированной в Минюсте РФ;

уточнения понятия «транспортная услуга», в т.ч. на железнодорожных путях необщего пользования;

перечня услуг, подлежащих регулированию;

внесения соответствующих изменений в Общероссийский классификатор, формы статистической отчетности и др.

При этом особое внимание было обращено на то, что резкий рост на тарифы на работы и услуги ППЖТ (в отдельных регионах до 80 %), связан с созданием неравных условий землепользования и налогообложения для организаций железнодорожного транспорт общего и необщего пользования, и это негативно сказывается на привлекательности железнодорожных перевозок в целом.

Ассоциация «Промжелдортранс» поддерживает позицию ФСТ России, изложенную в протоколе от 24.12.2007, в части необходимости внесения изменения в постановление Правительства РФ от 07.03.1995. ? 239 и приведения его в соответствие с действующим законодательством.