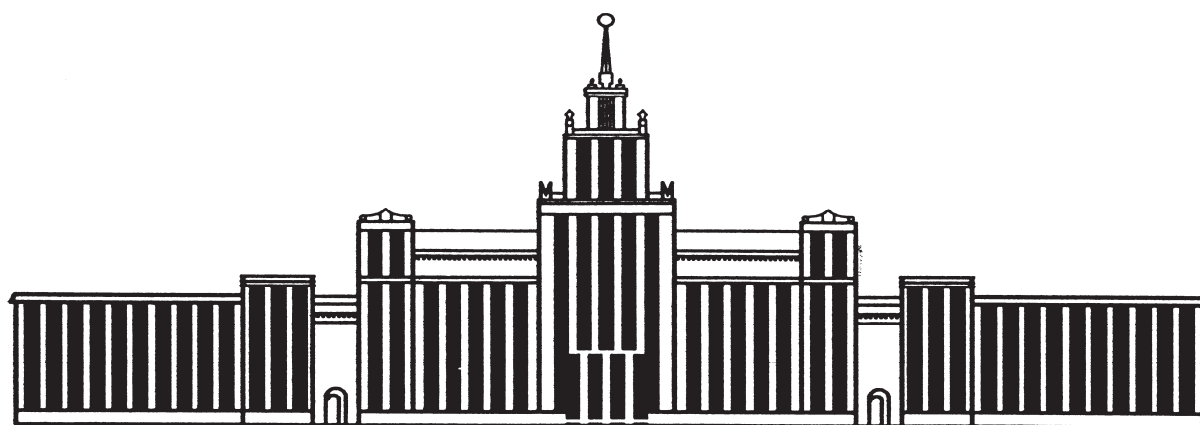


---

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

---



---

---

ЮЖНО-УРАЛЬСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

---

---

656.13(07)  
Ш481

В.Д. Шепелев, З.В. Альметова

**ОРГАНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНО-  
ЭКСПЕДИЦИОННЫХ УСЛУГ**

Учебное пособие

Часть 1

---

Челябинск  
2017

---

Министерство образования и науки Российской Федерации  
Южно-Уральский государственный университет  
Кафедра «Автомобильный транспорт»

656.13(07)  
Ш481

В.Д. Шепелев, З.В. Альметова

**ОРГАНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНО-  
ЭКСПЕДИЦИОННЫХ УСЛУГ**

Учебное пособие

Часть 1

Челябинск  
Издательский центр ЮУрГУ  
2017

УДК 656.13.022 (075.8)  
Ш481

*Одобрено  
учебно-методической комиссией  
автотракторного факультета*

*Рецензенты:  
А.П. Зырянов, А.В. Орлов*

**Шепелев, В.Д.**  
Ш481 Организация транспортно-экспедиционных услуг: учебное пособие / В.Д. Шепелев, З.В. Альметова. – Челябинск: Издательский центр ЮУрГУ, 2017. – Ч. 1. – 145 с.

Учебное пособие является руководством по изучению курса «Организация транспортно-экспедиционных услуг» и предназначено для студентов специальности 23.03.01, 24.03.01 «Технология транспортных процессов» очной и заочной форм обучения.

УДК 656.13.022 (075.8)

© Издательский центр ЮУрГУ, 2017

## **ПРИНЯТЫЕ СОКРАЩЕНИЯ**

АТС – автотранспортное средство;

ГМ – грузовое место;

ДКД – документ контроля доставки;

ОГ – опасный груз;

ПРМ – погрузочно-разгрузочные средства и механизмы;

ПРР – погрузочно-разгрузочные работы;

ПС – подвижной состав;

ТС – транспортное средство;

ТН – товарно-транспортная накладная;

ТЭО – транспортно-экспедиционное обслуживание;

ТЭУ – транспортно-экспедиционные услуги;

ЧДД – чистый дисконтированный доход.

## **ВВЕДЕНИЕ**

Транспорт – важнейшая отрасль экономики, специализирующаяся на удовлетворении потребности в перемещении пассажиров и грузов, входит в состав инфраструктуры производства, обслуживающей основные отрасли экономики: добывающую, перерабатывающую промышленность и сельское хозяйство. Инфраструктура включает в себя также связь, энергетику, систему материально-технического снабжения. Обеспечивая перемещения грузов, транспорт вносит значительный вклад в развитие внешнеэкономических, научно-технических, культурных, спортивных и других связей. В соответствии с этим намечается тенденция возрастания спроса на услуги транспорта, как по объему, так и по номенклатуре, и выделения транспортно-экспедиционного обслуживания в самостоятельную отрасль транспортного процесса. Развитие этих позитивных процессов наряду с растущей конкуренцией предъявляет к транспорту дополнительные требования по ускорению товародвижения, повышению качества транспортных услуг, снижению транспортной составляющей в конечной цене продукта. В данном учебном пособии рассматриваются нормативно-правовая база и основные положения транспортно-экспедиционного обслуживания, документальное оформление доставки грузов различными видами транспорта и организация транспортно-экспедиционных операций. Изложение материала основывается на знании таких дисциплин, как «Грузоведение», «Общий курс транспорта» и «Основы логистики». Учебным планом по дисциплине «Организация транспортно-экспедиционных услуг» предусматривается проведение лекционных и практических занятий. Часть практических занятий рекомендуется проводить в форме семинаров, используя материалы, приведенные в данном учебном пособии. Пособие может быть использовано специалистами автомобильного и других видов транспорта в их практической деятельности и при повышении квалификации.

### **1. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ**

#### **1.1. Понятия и определения транспортно-экспедиционного обслуживания**

**Транспортно-экспедиционное обслуживание (ТЭО)** – деятельность в области перевозок, охватывающая весь комплекс операций и услуг по доставке товара от производителя продукции к потребителю.

Понятие ТЭО существенно шире понятия «перевозка». Необходимость в транспортной экспедиции обусловлена тем, что процесс доставки груза от грузоотправителя до грузополучателя, как правило, состоит из нескольких этапов перевозки, в том числе с использованием различных

видов транспорта. При этом возникает потребность как в организации и координации выполнения этих этапов, так и в выполнении сопутствующих перевозочному процессу вспомогательных работ, которые могут выполняться непосредственно грузовладельцами (грузоотправителями или грузополучателями) и специализированной организацией (посредником).

**Экспедитор** – сторона договора транспортной экспедиции, организующая и предоставляющая транспортно-экспедиционные услуги (ТЭУ).

**Потребители транспортно-экспедиционных услуг** (заказчики, клиенты) – физические или юридические лица, для которых экспедитор осуществляет ТЭУ по договору транспортной экспедиции.

**Грузоотправитель** – потребитель ТЭУ, уполномоченный по договору транспортной экспедиции на сдачу груза экспедитору.

**Грузополучатель** – потребитель ТЭУ, уполномоченный по договору транспортной экспедиции на прием груза от экспедитора.

**Перевозчик** – сторона договора перевозки, которая обязуется доставить вверенный ему груз в пункт назначения и выдать его грузополучателю или передать другой транспортной организации.

**Доставка груза** – процесс перемещения груза от грузоотправителя до грузополучателя с выполнением определенных условий, связанных со сроками, режимами, сохранностью и т.п.

**Перевозка груза** – это перемещение груза определенным транспортным средством (ТС) от пункта отправления до пункта назначения.

Транспортно-экспедиционное обслуживание тесно связано с перевозочными процессами и теми технологиями, которые используются для доставки груза.

**Смешанная перевозка** – перевозка груза двумя или более видами транспорта, работающими последовательно. В смешанных перевозках появляются дополнительные грузовые операции и связанные с ними дополнительные задержки груза и затраты.

**Оператор смешанной перевозки** – лицо, которое от собственного имени или через другое действующее от его имени лицо заключает договор смешанной перевозки с грузовладельцем, выступает как сторона договора и принимает на себя ответственность за его исполнение.

**Прямая смешанная перевозка** оформляется одним перевозочным документом на весь путь следования, например железнодорожным и внутренним водным транспортом.

**Комбинированная перевозка** – смешанная перевозка, выполняемая без перегрузки груза. В этом случае груз перевозится на всем пути следования в одном и том же контейнере, съемном кузове и т.п.

**Контрейлерная перевозка** – система перевозки автотранспортных средств (автомобилей, полуприцепов) по железной дороге на платформе, имеющей пониженную высоту.

В последнее время для обозначения различных способов организации перевозок широкое распространение получили термины, основанные на общем корне modal, который подразумевает форму организации перевозок (вид транспорта). Необходимо отметить, что западные транспортные организации по-разному толкуют эти термины. Приведем варианты толкования терминов, наиболее распространенные в России.

**Интермодальная перевозка** – последовательная перевозка груза несколькими видами транспорта в одной и той же грузовой единице или ТС без перегрузки самого груза.

**Мультимодальная (трансмодальная) перевозка** – это перевозка, при которой лицо, организующее ее, несет ответственность на всем пути следования, независимо от количества принимающих участие видов транспорта при оформлении единого перевозочного документа.

**Амодальная перевозка** – это перевозка, которая выполняется по определенным маршрутам и управляется единым диспетчерским центром независимо от вида транспорта.

**Юнимодальная перевозка** – это перевозка груза одним видом транспорта (одним или несколькими перевозчиками). Если участвует один перевозчик, он выдает свой собственный транспортный документ – накладную, коносамент и др. Если перевозчиков несколько (например, перевозчик из одного порта в другой, с перегрузкой груза в промежуточном порту), один из них может выдать сквозной коносамент, охватывающий всю перевозку.

В общем случае под ТЭО следует понимать деятельность специализированных организаций, направленную на обеспечение доставки груза и выполнение любых услуг, связанных с подготовкой груза к перевозке, выполнению перевозки и его хранению. Такая деятельность выполняется по поручению грузоотправителя или грузополучателя.

Рассматривая рынок ТЭУ, необходимо выделить его основные субъекты. Классификация субъектов ТЭО представлена на рис. 1.1. Все субъекты ТЭО можно с некоторой степенью условности разделить на три основные группы:

– государственные органы, являющиеся непосредственными, прямыми или косвенными субъектами ТЭО. Государству чаще всего принадлежат дороги, порты, склады, мосты и другие сооружения, имеющие значение для транспортирования груза. Государство, действуя в лице таможенных и пограничных органов, администраций портов, аэропортов, автомобильных и железных дорог, прямо участвует в транспортном процессе, является регулирующим и контролирующим органом, формирующим правовую основу для транспортно-экспедиционной деятельности;

– потребители транспортных услуг – лица, заинтересованные в осуществлении перевозки. К ним относятся производители продукции и ее покупатели, посредники, причем к последним можно отнести любой субъект ТЭО из третьей группы;

– организации, оказывающие услуги в процессе доставки груза.

Основными организациями, оказывающими услуги, являются следующие субъекты ТЭО (рис 1.1):

**Перевозчики** – организации, осуществляющие непосредственно перемещение груза, располагающие своим ПС и всеми лицензиями, необходимыми для осуществления конкретных видов перевозок. Перевозчики могут работать как напрямую с потребителем транспортных услуг, так и посредством экспедиторов.

**Транспортно-экспедиционные компании** – организации, оказывающие широкий спектр услуг, связанных с доставкой груза от отправителя до получателя.

**Агентские (брокерские) компании** – организации, оказывающие услуги, связанные с использованием ТС, их эксплуатацией и арендой.

**Транспортные и грузовые терминалы, склады** – организации, располагающие мощностями для хранения, складирования, консолидации и распределения грузов. Задача терминальных комплексов заключается в обеспечении единства транспортного процесса, грузопереработки, временного складирования, согласованной передачи груза с одного вида транспорта на другой.

Терминальные комплексы, в зависимости от сферы деятельности, направлены на оказание следующих основных услуг:

- согласование сроков прибытия и отправки грузов при перегрузке их с одного вида транспорта на другой;
- выполнение ПРР;
- временное складирование груза;
- организация длительного хранения;
- комплектация отправок;
- выполнение тарно-упаковочных операций;
- оформление транспортных документов;
- оказание информационных услуг.

**Страховые компании** – организации, предоставляющие услуги по страхованию грузов, ТС и ответственности перевозчика или экспедитора, с целью создания для субъектов, участвующих в доставке груза, гарантии компенсации предполагаемых при перевозке убытков и упрощения получения такой компенсации.

**Стивидорные компании** – организации, предоставляющие услуги по осуществлению ПРР и располагающие комплексом необходимых для их осуществления средств.



**Тальманские компании** – организации, предоставляющие услуги по подсчету груза при погрузке на судно и выгрузке с него. Обычно к услугам тальманов прибегают при приеме и сдаче грузов, перевозимых по счету грузовых мест (ГМ). На основе документов по учету грузов происходит разбор претензий и исков, касающихся недостачи груза.



Рис. 1.1. Классификация субъектов транспортно-экспедиционного обслуживания

**Консалтинговые компании** – организации, предоставляющие следующие услуги:  
 – проведение маркетинговых исследований по конъюнктуре транспортных рынков;

- консультирование стороны (или сторон) предстоящей внешне торговой сделки с целью разработки транспортных условий договора купли-продажи, в том числе выбора базисного условия поставки;
- определение оптимального маршрута перевозки груза, способов его доставки, видов транспорта, пунктов перегрузки груза;
- выбор перевозчиков;
- определение стоимости доставки груза и транспортной составляющей в контрактной цене товара;
- определение сроков доставки груза.

**Логистические компании** – организации, предоставляющие услуги по организации оптимальных грузопотоков различными видами транспорта, комплектованию групп товаров, способам оптимизации перевозок между различными видами транспорта и т.п. Логистические компании проводят изучение потребностей клиентуры с целью более качественного ее обслуживания и представляют результаты таких исследований в виде рекомендаций или необходимых логистических услуг.

**Ассоциации сюрвейеров** – организации, предоставляющие услуги, связанные с обследованием ТС, транспортного оборудования и грузов с целью выявления их состояния (на момент осмотра), которое подтверждается сюрвейерным актом. Сюрвейерный акт служит одним из доказательств при разрешении споров в случае порчи, повреждения или утраты объекта.

**Лизинговые компании** – организации, предоставляющие в аренду ТС и транспортное оборудование компании-арендатору, которая постепенно (обычно в течение 5–7 лет) погашает задолженность по мере использования имущества. Государство, как правило, создает лизинговым компаниям льготные условия получения кредитов для покупки оборудования, которое затем сдается в аренду (лизинг). По окончании срока договора лизинга арендатор либо совершает покупку имущества по остаточной стоимости, либо пролонгирует срок лизингового договора, либо возвращает имущество лизинговой компании.

## **1.2. Структура транспортно-экспедиционного обслуживания**

Транспортно-экспедиционное обслуживание включает в себя выполнение транспортно-экспедиционных операций и услуг.

**Транспортно-экспедиционная операция** – элементарное законченное, периодически повторяющееся действие, обеспечивающее ТЭО.

**Транспортно-экспедиционная услуга** – отдельная операция или группа операций, непосредственно направленная на удовлетворение определенной потребности клиента в транспортной экспедиции и характеризующаяся наличием необходимого технологического, экономического, информационного и правового обеспечения. Таким образом, ТЭУ является результатом взаимодействия исполнителя ТЭУ

(экспедитора) и потребителя (грузовладельца-грузоотправителя или грузополучателя), а также деятельности исполнителя по удовлетворению потребностей потребителя в транспортной экспедиции в соответствии с установленными нормами и требованиями. Такая услуга связана с организацией процесса отправления и получения груза, выполнением других работ, имеющих отношение к перевозке груза в соответствии с договором транспортной экспедиции.

**Вид транспортной услуги** – совокупность однородных ТЭУ, характеризующихся общими технологическими признаками (ГОСТ Р 51006–96 «Услуги транспортные. Термины и определения»).

Для анализа структуры ТЭО рассмотрим его во взаимосвязи трех составляющих: транспортного, экспедиционного и посреднического обслуживания, как это показано на рис.1.2.

Под **транспортным обслуживанием** подразумевается деятельность, связанная с перемещением груза в пространстве и во времени, которая направлена на осуществление доставки груза и выполнение погрузочно-разгрузочных работ (ПРР) на всем протяжении перевозки от грузоотправителя до грузополучателя. Погрузочно-разгрузочные операции являются обязательными элементами процесса доставки грузов и выполняются непосредственно на территории клиентов, в распределительных центрах, на транспортных узлах и при перегрузке продукции с одного вида транспорта на другой.

**Экспедиционное обслуживание** – деятельность, направленная на обеспечение своевременной и качественной доставки груза потребителю; включает в себя подготовительно-заключительное обслуживание, складские работы и экспедиционные услуги.

*Подготовительно-заключительное обслуживание* является элементом технологического процесса доставки груза и включает в себя:

подачу подвижного состава (ПС) к месту погрузки;

подготовку груза к перевозкам (приведение груза в транспортабельное состояние, нанесение маркировки, проверка качества и количества груза, взвешивание, выделение контейнеров, поддонов и т.п.);

прием и сдачу груза.

*Складские работы* выполняют на контейнерных и грузовых площадках транспортных узлов, в складских помещениях, а также в распределительных центрах. Необходимость в складских операциях обусловлена в основном значительной неравномерностью поступления грузов на транспортные узлы, что вызывает необходимость в постепенном накоплении грузов и их группировке по маршрутам перевозок. Может иметь место обратная ситуация, когда возникнет необходимость в расформировании крупных партий в мелкие отправки для последующей доставки потребителям.

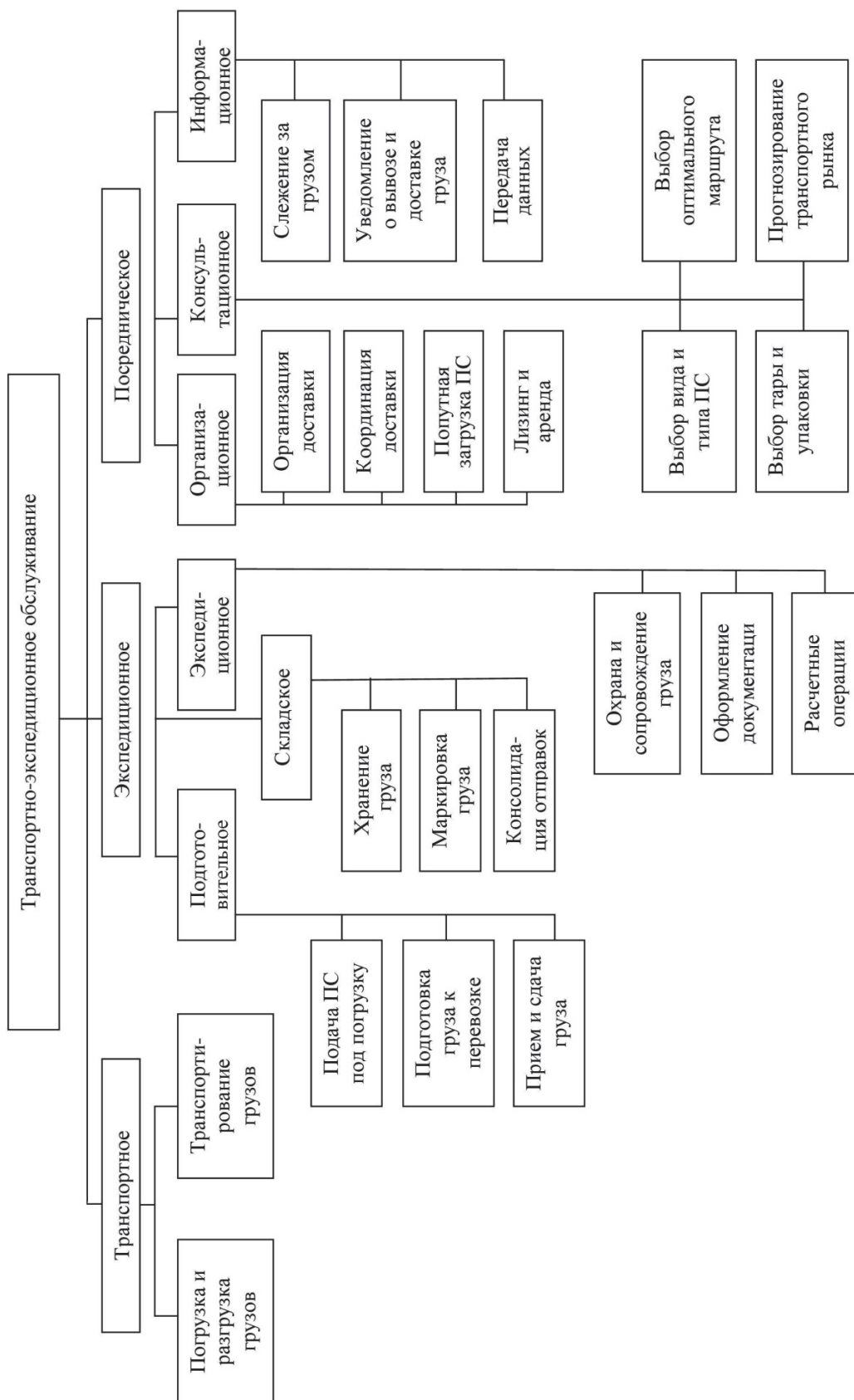


Рис. 1.2. Структура транспортно-экспедиционного обслуживания

Широко распространено хранение массовых грузов (уголь, строительные материалы, товары розничной торговли и т.п.) и доставка их потребителям по мере необходимости, что позволяет избежать организации многочисленных складов у обслуживаемых организаций.

Предоставление *экспедиционных услуг* дает возможность полностью освободить грузовладельцев от несвойственных им функций, связанных с охраной и сопровождением груза в пути, проведением платежно-расчетных операций и оформлением товарно-транспортной документации (заполнение документов на перевозку, их доставка клиентуре, расчеты со всеми участниками перевозочного процесса и т. п.).

**Посредническое обслуживание** включает в себя организационно-посредническое, консультационно-аналитическое и информационное обслуживание и направлено в первую очередь на качественную доставку груза его получателю.

*Организационно-посреднические операции* связаны с организацией доставки груза, отдельных услуг ТЭО и координацией работы подразделений транспортных узлов, грузоотправителей, грузополучателей и транспортных организаций, взаимодействующих в процессе доставки грузов. Кроме того, они включают в себя лизинг и аренду ТС, транспортного оборудования, погрузочно-разгрузочных механизмов (ПРМ), складов и т.д.

В рамках *консультационно-аналитического обслуживания* в основном предоставляются услуги по выбору типа ПС на отдельных этапах доставки и расчету оптимального маршрута перевозки с учетом возможности использования разных видов транспорта и технологий перевозки груза. Для осуществления основного этапа перевозки большое значение имеет выбор наиболее эффективного вида магистрального транспорта (железнодорожного, водного, автомобильного, воздушного или трубопроводного). Результатом предоставления консультационно-аналитических услуг является возможность определения экономически наиболее выгодного способа доставки груза и возможность прогноза ситуации на рынке транспортных, экспедиционных, посреднических и комплексных услуг.

Процесс доставки груза тесно связан с предоставлением *информационных услуг*. С точки зрения организации ТЭО информационное обслуживание лежит в основе взаимодействия отдельных операторов и управления в целом процессом доставки, обеспечивая прохождение информационных потоков. С точки зрения заказчика ТЭО информационное обслуживание удовлетворяет производственную необходимость грузовладельца точно знать местоположение груза и время его прибытия в пункт назначения.

В общем случае ТЭО заключается в следующем: груз принимается от грузовладельца, подготавливается к транспортированию и загружается в ТС, перегружается с одного вида транспорта на другой, если это требуется, хранится в надлежащем месте, выгружается из ТС и сдается получателю.

Одновременно выполняются действия, связанные с переходом права собственности и риска гибели или повреждения доставляемого товара, оплата стоимости товара; обеспечиваются требования разного рода государственного и санитарно-экологического контроля и т.д.; осуществляется страхование груза и, при необходимости, выполняются таможенные формальности; грузовые отправки обеспечиваются документами фитосанитарного (карантинного), медико-санитарного, ветеринарного контроля и др.

Такое многообразие транспортно-экспедиционных операций предопределяет значительное количество коммерческих, деловых, информационных контактов организаций, юридических и физических лиц и обширную гамму правовых отношений между ними.

Одной из форм правовых отношений в транспортной экспедиции является договор поручения (гл. 49 Гражданского кодекса Российской Федерации (ГК РФ)), сторонами которого являются юридическое или физическое доверенное лицо (поверенный) и физическое или юридическое лицо – доверитель (принципал) и по которому поверенный обязуется совершить от имени и за счет доверителя (принципала, участвующего в операции от своего имени и за свой счет) определенные юридические действия в его интересах. На рис. 1.3 представлена схема отношений участников по договору поручения.



Рис. 1.3. Схема отношений принципала, поверенного и третьего лица по договору поручения:

→ – заключение коммерческой сделки;

- - -> – заключение договора поручения

Поверенный в данном случае действует как представитель и помощник принципала в его отношениях с третьими лицами. При этом поверенный

действует только в границах тех полномочий, которыми наделяет его принципал. Принципал же, в свою очередь, может оформить сделку с третьим лицом и напрямую, поручив поверенному контроль ее исполнения.

Другой формой правовых отношений в транспортной экспедиции является представительство (гл. 10 ГК РФ), основанное на доверенности.

Доверенностью является письменное уполномочие, выдаваемое физическим или юридическим лицом, представляемым (принципалом) физическому или юридическому лицу – представителю для представительства перед третьими лицами. На рис. 1.3 представлена схема отношений участников по договору представительства.

По рис. 1.3 и 1.4 видно, что поверенный и представитель постоянно находятся в определенных правовых отношениях с принципалами и третьими лицами. Такие отношения можно условно разделить на внутренние и внешние.



Рис. 1.4. Схема отношений принципала, представителя и третьего лица по доверенности на представительство:

—> — заключение коммерческой сделки; - - -> — доверенность для представительства

**Внутренние отношения** – это отношения поверенного и представителя со своими принципалами на основании договора поручения или доверенности для представительства соответственно.

**Внешние отношения** – это отношения поверенного и представителя с многочисленными третьими лицами, носящие характер посредничества или представительства соответственно.

Третьими лицами могут являться:

официальные власти (администрации портов и аэропортов, железнодорожных и автомобильных дорог, таможенные и пограничные

органы, органы внутренних дел и полицейские власти, консульства, нотариусы, судебные органы и т.п.);

договорные партнеры (отправители и получатели груза, фрахтователи ТС, организации, обслуживающие груз и ТС, сюрвейеры (инспекторы, эксперты, занимающиеся обследованием груза, ТС, транспортного оборудования и дающие заключение об их состоянии), снабженческие организации и т.п.).

Основным видом коммерческих сделок, которые заключаются между принципалами и третьими лицами напрямую или при помощи поверенных и представителей, на транспорте является договор перевозки, по которому перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его грузополучателю, а грузоотправитель – уплатить за перевозку груза перевозчику установленную плату.

По договору перевозки как перевозчик, так и грузоотправитель груза могут быть принципалами, а грузополучатель выступает в качестве третьего лица. Иными словами, и перевозчик, и грузоотправитель груза могут прибегать к услугам посредников (поверенных или представителей), передавая им определенные права действовать от их имени и за их счет.

Тех представителей, которые действуют по доверенности грузовладельца (грузоотправителя или грузополучателя), или поверенных, которые действуют от имени грузовладельца и за его счет по договору поручения (комиссии), называют **экспедиторами**, а операции, которые они выполняют по договору транспортной экспедиции, считаются транспортно-экспедиционными.

Представителей, действующих по доверенности перевозчиков, или поверенных, действующих от имени и за счет перевозчиков по договору поручения (комиссии), называют **агентами** или **брокерами**, а выполняемые ими операции по договору транспортного агентирования называют агентскими или брокерскими соответственно.

Необходимость прибегать к услугам экспедиторов и агентов для грузовладельцев и перевозчиков изначально предопределялась проблемой поиска партнеров. Так, у грузовладельцев существует объективная потребность в сбыте своей продукции, для чего им приходится обращаться к услугам перевозчиков. Напротив, перевозчики заинтересованы в гарантированном сбыте своих услуг грузовладельцам. Для этого и грузовладельцам, и перевозчикам выгодно обращаться к профессиональным посредникам (экспедиторам и агентам) на рынке транспортных услуг. Наряду с поиском партнера, который бы удовлетворял транспортные потребности клиента, экспедиторы и агенты выполняют и другие функции, возложенные на них по договору транспортной экспедиции и транспортного агентирования соответственно. Основной функцией экспедитора является забота о грузе, а основной



функцией агента является забота о ТС. Таким образом, **объект работы экспедитора** – груз, а **объект работы агента** – ТС. На рис.1.5 представлено положение экспедитора и агента на рынке транспортных услуг. Однако на практике функции экспедитора и агента чаще всего выполняет транспортно-экспедиционная организация, которая интегрирует в себе деятельность экспедиторов и агентов.

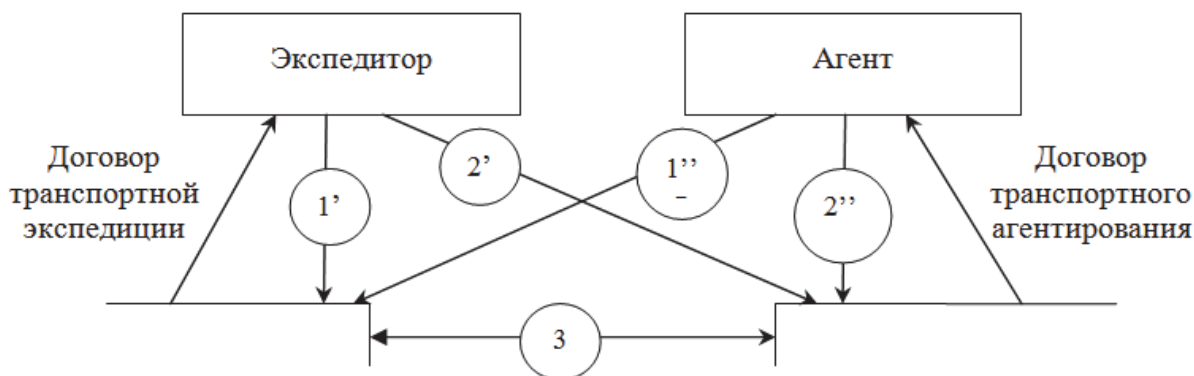


Рис. 1.5. Положение экспедитора и агента на рынке транспортных услуг:  
 функции экспедитора: 1' – работа с грузом; 2' – поиск перевозчика; функции агента: 1'' – поиск грузовладельца; 2'' – работа с транспортным средством;  
 3 – заключение договора перевозки

### 1.3. Характеристика транспортно-экспедиционной деятельности

В настоящее время развитие рыночной экономики в области транспорта характеризуется приоритетным развитием сферы услуг по сравнению со сферой доставки грузов и товаров, расширением сферы транспортно-экспедиционного обслуживания, введением новых видов обслуживания потребителей.

Например, в сфере всех видов услуг в США занято около 75 % всей рабочей силы и создается более 70 % валового национального продукта.

Зарубежный опыт свидетельствует, что организация системы экспедирования грузов с комплексом услуг для грузовладельцев снижает общие издержки, связанные с перемещением грузов на 20–25 %, освобождает грузовладельцев от многих забот, связанных с доставкой грузов.

За рубежом в развитых странах в доходах от транспортных услуг доля перевозочной работы составляет около 40 %, остальное приходится на экспедиционные операции, хранение и переработку. В России доходы от экспедиционной деятельности достигают лишь 4–6 % от транспортной деятельности.

В настоящее время затраты на организацию товародвижения (перевозки и услуги) в развитых зарубежных странах составляют в среднем около 15 % от стоимости товаров.

В странах с развитой рыночной структурой экспедитору уделяется важная роль в транспортном процессе. За рубежом действуют тысячи транспортно-экспедиционных фирм, различающихся по размерам, сферам деятельности и специализации, которые по поручению грузовладельца выполняют операции по организации перевозок, складированию, хранению, распределению грузов, а также оказывают другие дополнительные услуги.

Анализ результатов транспортно-экспедиционной деятельности в Российской Федерации показывает, что развитие системы транспортной экспедиции не в полной мере отвечает потребностям народнохозяйственного комплекса страны.

В России в секторе транспортно-экспедиционного обслуживания работает в общей сложности порядка 1700 предприятий, оказывающих транспортно-экспедиционные и посреднические услуги.

В настоящее время работа грузового автомобильного транспорта характеризуется снижением спроса на перевозки грузов, ограниченными инвестиционными возможностями предприятий и ограниченностью государственной поддержки, отсутствием системы взаимодействия с федеральными и региональными органами, появлением на транспортном рынке большого количества автомобилей разных форм собственности.

В переходный период в условиях общего спада перевозок меняется и структура спроса на них. На грузовом транспорте возрастает потребность в доставке мелких отправок, в транспортно-экспедиционных услугах, срочных и дорогостоящих доставках.

Комплекс транспортно-экспедиционных услуг, предлагаемых предприятиям – клиентам, всё ещё незначителен. Это обусловлено причинами, которые можно разделить на три основные группы: недостатки системы управления, недостатки производственной сферы и недостатки, обусловленные внешними факторами.

Обобщение новейших тенденций в структурных изменениях транспортной системы России и связанных с этим проблем показывает:

– народное хозяйство страны при общем падении производства и перевозок находится в условиях начавшейся автотранспортной реформы, которая может существенно повысить скорость экономических процессов, содействовать выходу из кризиса, а в дальнейшем может привести к качественно новым пропорциям в материальном производстве и социальной сфере;

– в современных условиях происходят структурные сдвиги в транспортно-дорожном комплексе. Прежняя приоритетная ориентация на развитие магистральных видов транспорта (железнодорожного), обеспечивавших стратегические функции и дальние транспортно-экономические связи, смещается на обслуживание автомобильным

транспортом разрастающихся новых хозяйственно-рыночных территориальных зон;

– в новых условиях, когда меняется структура перевозимых грузов, массовые перевозки грузов промышленности постепенно вытесняются перевозками для населения в большей номенклатуре, меньшей партионности и на меньшие расстояния. Следовательно, автомобильный транспорт более других видов транспорта приспособлен к изменяющейся конъюнктуре транспортных услуг.

Таким образом, анализ современного состояния транспортной экспедиции в Российской Федерации и за рубежом показывает, что без эффективной транспортно-экспедиционной системы нельзя обеспечить ритмичную рациональную доставку продукции от производителя к потребителю.

Развитие транспортно-экспедиционного комплекса в Российской Федерации должно осуществляться, по нашему мнению, на основе следующей Концепции.

Концепция создания системы транспортно-экспедиционного комплекса в Российской Федерации определяет следующие цели в его развитии:

- ускорение оборота материальных и финансовых ресурсов;
- повышение качества транспортно-экспедиционного обслуживания;
- снижение издержек народного хозяйства в системе транспортировки и распределения продукции;
- сокращение складских запасов сырья, оборудования, материалов и готовой продукции клиентуры;
- сокращение потерь продукции в процессе её хранения и складской переработки;
- вывод за пределы городской черты малоэффективных складских комплексов предприятий и организаций;
- улучшение экологических ситуации и безопасности движения в крупных городах;
- снижение аварийности на магистральных автомобильных дорогах;
- снижение грузонапряжённости железнодорожных станций.

Для осуществления поставленных целей необходимо выполнение следующих условий:

- широкое развитие сети транспортно-экспедиционных предприятий и организаций различных форм собственности;
- готовность транспортно-экспедиционных предприятий к организации перевозок и экспедиционному обслуживанию клиентов любыми видами транспорта, а также к перевозке грузов в смешанных сообщениях, к доставке грузов любого веса и на любые расстояния;
- готовность экспедиционных организаций к предоставлению клиентуре широкого набора дополнительных услуг (технологических,

информационных, коммерческих и др.), сопутствующих организации транспортного процесса.

Процесс перехода к рыночным условиям показал, что возникает необходимость государственного регулирования транспортно-экспедиционной деятельности в условиях рынка, и обеспечение определённой степени контроля за этой деятельностью с помощью в основном экономико-правовых механизмов регулирования.

В настоящее время многие транспортные и экспедиционные предприятия действуют разобщено как в технологическом, так и в информационном плане. В результате большинство из таких предприятий, действующих на рынке испытывают значительные трудности в освоении рынка транспортных услуг, плохо знают конъюнктуру рынка, новые технологии перевозок и транспортно-экспедиционного обслуживания, имеют слабые инвестиционные возможности для развития услуг.

Для того чтобы исключить эти негативные факторы, скоординировать деятельность транспортных и экспедиционных предприятий и фирм различных форм собственности с целью более полного удовлетворения потребностей клиентуры в транспортных услугах и обеспечения коммерческого успеха самим предприятиям необходима организация типа транспортно-экспедиционного холдинга, которая могла бы аккумулировать часть финансовых средств транспортных и экспедиционных предприятий и фирм, осуществлять рациональную инвестиционную политику, оказывать организационную, материальную, финансовую, правовую помощь и защиту перевозчиков и экспедиторов, а также оказывать другие услуги (консалтинговые, учёба и подбор кадров и т.п.). В то же время эта организация должна пользоваться приоритетной поддержкой государственных структур, которые могут быть в составе учредителей.

Управление (регулирование) транспортно - экспедиционной деятельностью предполагает широкое развитие системы маркетинга.

Маркетинг на автомобильном транспорте – вид деятельности, направленный на удовлетворение потребностей предприятий, организаций и частных лиц посредством организации рациональной системы товародвижения.

Управление маркетингом на автомобильном транспорте – анализ, планирование и контроль за системой товародвижения с целью достижения транспортно-экспедиционным предприятием определённых целей, таких как получение, прибыли, рост объёмов перевозок и услуг, повышение удельного веса предприятия на транспортном рынке и т.п.

Организационная структура маркетинговой службы в основном определяется необходимостью эффективного решения задач, исследования

рынка и зависит от размеров предприятия, сложившихся в нём структур управления и региональных особенностей.

Создание инфраструктуры транспорта является первоочередной задачей в области транспорта, и её решение связано с организацией и развитием рыночной системы транспортно-экспедиционного обслуживания с широкой сетью мелких, средних и крупных организаций экспедиторов на всех видах транспорта, создаваемых на основе всех форм собственности.

Мировой опыт свидетельствует, что без развитой сети небольших транспортно-экспедиционных предприятий различных форм собственности сформировать полноценный рынок транспортных услуг и обеспечить высокое качество обслуживания невозможно.

Поэтому в России необходимо идти по пути создания сети небольших транспортно-экспедиционных предприятий, важным преимуществом которых является быстрая восприимчивость к изменяющимся требованиям клиента, небольшой срок инвестиционных мероприятий и быстрая окупаемость капиталовложений в новую технику и транспортные технологии.

Важно и то, что небольшие транспортно-экспедиционные предприятия ориентированы, главным образом, на региональный рынок. Поэтому небольшие экспедиционные предприятия следует рассматривать как основу формирования местной инфраструктуры.

В рамках небольших транспортно-экспедиционных предприятий могут наиболее эффективно, проверятся различные формы экономического хозяйствования, проводится научно-технические эксперименты, опробоваться новые виды транспортно-экспедиционного обслуживания.

В то же время небольшие предприятия действуют в рамках, как правило, крупных транспортных объединений или корпораций, поскольку только в рамках таких союзов возможна правовая и экономическая защита малых предприятий, развитие инвестиционного процесса, а также рациональное взаимодействие предприятий с государственными органами.

#### **1.4. Классификация транспортно-экспедиционных услуг**

Транспортно-экспедиционное обслуживание базируется на системе услуг, которые необходимы для доставки груза. Классификация услуг ТЭО представлена на рис. 1.6.

По признаку взаимосвязи с основной деятельностью транспортной организации ТЭУ делят на *перевозочные* и *неперевозочные*, по виду потребителя – на внешние и внутренние.

К *внешним* относятся ТЭУ, предоставляющиеся нетранспортным организациям, к *внутренним* – предоставляющиеся транспортным организациям.

По характеру деятельности ТЭУ делят на технологические, информационно-справочные, коммерческие, сервисные и организационные.

В свою очередь, *технологические услуги* включают в себя следующие виды услуг:

- операции и услуги по переработке и хранению грузов:
  - выполнение ПРР;
  - упаковывание (распаковывание) грузов;
  - маркировка грузов;
  - пломбирование грузов;
  - организация работ по загрузке и (или) выгрузке грузов в контейнеры;
  - пакетирование грузов;
  - взвешивание груза и (или) ТС;
  - пересчет ГМ;
  - подгруппировка грузов;
  - сортировка грузов;
  - закрепление, укрытие и увязка грузов (предоставление необходимых для этих целей материалов и приспособлений);
  - хранение грузов, в том числе промежуточное;
  - предоставление складских помещений или открытых площадок для хранения грузов;
- услуги, связанные с транспортированием грузов:
  - сбор грузов у грузоотправителей и их доставка на терминал (склад экспедитора);
  - развоз грузов с терминалов (складов экспедитора) грузополучателям;
  - сопровождение груза в пути;
  - проверка соответствия ТС и документов требованиям и нормам международных правил и соглашений;
- операции и услуги по приему и сдаче груза:
  - прием груза со склада или терминала грузоотправителя (перевозчика) с проверкой массы, и количества мест, а также состояния груза, если это предусмотрено договором транспортной экспедиции;
  - сдача груза грузополучателю;
- услуги по оформлению документации на перевозку груза:
  - оформление транспортных и других сопроводительных документов на груз в соответствии с международными нормами и правилами;
  - оформление документов, необходимых для проведения фитосанитарного, ветеринарного и других видов контроля с целью подтверждения экологической безопасности транспортируемого груза;
  - оформление документов, необходимых для перевозки ОГ;
  - оформление договоров на перевозку с транспортной организацией;

выполнение таможенных формальностей при международных перевозках;  
оформление и предоставление таможенным органам гарантий доставки груза или транзита товаров; подготовка документов и получение лицензий и других разрешений для ввоза или вывоза товаров.



Рис. 1.6. Классификация услуг транспортно-экспедиционного обслуживания

*Информационно-справочные услуги* могут включать в себя следующее:

- оказание консалтинговых услуг по различным вопросам доставки груза;
- предоставление информации о продвижении груза; может заключаться в уведомлении о прибытии груза к исполнителю того или иного этапа доставки (на терминал, в порт и т.п.), уведомлении об отправке груза в адрес грузополучателя, сообщении о текущем местонахождении груза и ожидаемом времени прибытия, средней скорости доставки груза и т.п.;

- предоставление информации о состоянии рынка ТЭО, услугах, тарифах и режимах работы других экспедиторов;
- предоставление консультаций по юридическим, административным и другим вопросам, связанным с ТЭО;
- предоставление информации о наличии груза у грузовладельцев;
- выполнение рекламы услуг.

*Коммерческие услуги* включают в себя выполнение следующих основных работ:

- выполнение расчетов с перевозчиками от имени грузоотправителя или грузополучателя;
  - ведение учета и отчетности для клиента;
  - страхование груза;
  - продажа клиенту тары или упаковки;
  - выполнение функций коммерческого посредника между изготовителями и потребителями, например выкуп продукции оптом с последующей реализацией ее потребителям;
  - продажа груза, который невозможно было доставить;
  - продажа предупредительных знаков и других вспомогательных средств, необходимых для организации перевозок;
  - установка доставленного получателю оборудования;
  - предоставление в аренду техники (ТС, транспортного оборудования, ПРМ и т.д.).

*К сервисным услугам* относятся следующие виды услуг:

- бронирование и предоставление номеров в гостиницах;
- оказание визовой поддержки при международных перевозках;
- организация питания и отдыха водителей и экспедиторов;
- организация охраняемой стоянки ПС;
- оказание медицинской помощи;
- заправка в пути следования ТС топливом и расходными материалами;
- организация при необходимости в пути работ по техническому обслуживанию и ремонту ПС.

*Организационные услуги*, направленные на минимизацию транспортной составляющей в цене товара за счет оптимального выбора маршрута транспортирования и вида (видов) используемого транспорта, могут включать в себя выполнение следующих работ:

- выбор и расчетное обоснование наиболее рационального способа доставки груза в соответствии с условиями, заданными клиентом;
- расчет рациональной загрузки ТС, размещения и крепления груза в ПС.

Таким образом, приведенный выше перечень услуг, предоставляемых экспедитором при осуществлении ТЭО, охватывает достаточно широкий круг задач, решаемых при доставке груза. В каждой конкретной ситуации



набор услуг, оказываемых экспедитором, будет зависеть от роли субъектов ТЭО в данном транспортном процессе, и перечень работ и услуг, выполняемых экспедитором, оговаривается в договоре экспедиции.

Однако необходимо заметить, что на железнодорожном транспорте классификация ТЭУ определяется в соответствии с ГОСТ Р 51133–98 «Экспедиторские услуги на железнодорожном транспорте. Общие требования», который предусматривает деление ТЭУ на следующие группы:

- оформление документов, сдача и получение груза;
- завоз-вывоз груза;
- погрузочно-разгрузочные и складские услуги;
- информационные услуги;
- подготовка и дополнительное оборудование ТС;
- страхование груза;
- платежно-финансовые услуги;
- таможенное оформление груза и ТС;
- прочие экспедиционные услуги.

### **1.5. Технология работы различных видов транспорта**

**Технология** (греч. **techne** – искусство, мастерство, умение и **logos** – слово, учение) – это совокупность производственных процессов в определенной отрасли производства, а также научное описание способов производства.

Естественно, что процесс производства продукции, т.е. осуществление перевозки, на каждом виде транспорта должен быть свой в связи с конструктивными особенностями подвижного состава, прием приспособленных под них путей и т.д. Технология связана с определенными характеристиками каждого вида транспорта (подробнее будет рассмотрено далее).

На **железнодорожном транспорте** самая сложная технология перевозки, так как подвижной состав привязан к одной колее, естественно, обгон не возможен. При этом различаются скорости подвижного состава грузовых и пассажирских поездов.

Основой технологии является теория расписаний или график движения. Движение осуществляется только поездами (пассажирскими, грузовыми, почтовыми, смешанными). Если объем перевозки грузов значительный, идут повагонные отправки. Если для перевозки предоставлены мелкие партии груза, то их собирают до полной грузоподъемности вагона для совместной перевозки в адрес одной станции (сборный вагон). В пассажирских поездах билеты продаются на конкретные места в вагоне, но вагон может отправляться не полностью загруженный. Грузовой вагон стараются загрузить полностью для уменьшения стоимости перевозки.

Могут быть маршрутные поезда, характерные для перевозки массовых навалочных грузов от мест добычи до мест потребления или переработки, при перевозке контейнеров между определенными пунктами. Например, в Великобритании такие поезда называют фрейтлайнерами. Они идут с повышенными скоростями без переформирования на специально оборудованные терминалы с крановой перегрузочной техникой.

После составления расписаний формируется план составления поездов в последовательности по направлению движения. В процессе движения по маршруту происходит переформирование поездов с отцепкой вагонов, прибывших в данный пункт маршрута, и прицепкой вагонов, вывозимых с данной станции в том же направлении. Переформирование поездов происходит на так называемых сортировочных горках – специальных инженерных сооружениях со стрелками, с помощью которых вагоны направляются на разные пути в соответствии с планом формирования поездов.

Составляется также согласованный план формирования поездов с графиком работы подъездных путей предприятий. Предприятия могут формировать целый состав (поезд) или предоставлять один или несколько вагонов, которые прицепляются к поезду, сформированному для данного направления.

Железнодорожный путь дробится на перегоны. На занятый перегон не может выйти другой поезд, что обеспечивает безопасность движения. Для повышения пропускной и провозной способности перегоны дробят на участки длиной 120...140 км. Это дает возможность пропускать поезда с разными скоростями: пассажирские – до 160 км/ч (на отдельных участках до 200 и более), а грузовые – около 90 км/ч. Кроме того, приходится учитывать, что в России много однопутных перегонов.

Управление транспортным процессом производится через диспетчерскую централизацию, которая обеспечивает безопасность прохождения поездов в радиусе не менее 250 км.

Проблемой технологии на железной дороге является то, что железнодорожные пути имеют разную ширину, основная – 1 520 мм, узкая колея 750...1 000 мм (промышленный транспорт). Для сравнения: европейская ширина колеи – 1 435 мм; в Испании, в странах Южной Америки и некоторых других – 1 676 мм; в Японии – 1 067 мм. Разница в ширине колеи объясняется историей развития железных дорог.

Технология **автомобильного транспорта** отличается тем, что подвижной состав этого вида транспорта обладает высокой мобильностью и маневренностью, поэтому производство работ может осуществляться как отдельными автомобилями, так и автопоездами и автоотрядами, по графику и без графика. Такая технология обеспечивает большую скорость доставки. Отправки груза могут быть помашинные, под которые

выделяются автомобили определенной грузоподъемности, и мелкопартионные – собирается партия груза в один автомобиль. Перевозки с такой технологией носят название сборно-развозочные. Они характерны, прежде всего, для торговых перевозок внутри города, для почтовых отправок и др. Работа на автомобильном транспорте осуществляется на подвижном составе общего пользования; находящемся в личном пользовании и принадлежащем определенным ведомствам.

**Технология речного транспорта** отличается способами организации процесса транспортировки. Может быть организация несамоходными баржами для перемещения которых используются буксиры. Причем применение метода толкания при расположении буксира сзади барж снижает сопротивление воды и уменьшает стоимость перевозок. Метод стал использоваться относительно недавно, несмотря на долгий исторический этап развития речного транспорта. Для обеспечения безопасности перевозки капитанский мостик буксира должен располагаться на достаточной высоте для большего обзора.

Можно провозить груз секционными составами-тяжеловозами по 6–8 барж (по типу поездных отправок); групповым методом на постоянных грузовых линиях с устойчивым грузопотоком по графику движения с учетом мощности причалов и времени прибытия смежных видов транспорта при мультимодальном сообщении. График движения обязателен при наличии на реке шлюзов. Отправки могут быть в один или несколько адресов (мелкопартионные).

**Морской транспорт** имеет свою технологию работ. При закреплении судов за определенными портами используется линейная технология и перевозки выполняются по расписанию. Этим обеспечивается стабильность загрузки, возможность оптимизации маршрутов движения и работ по перегрузке грузов.

Рейсовая (трамповая) технология заключается в том, что время прихода судов согласовывается с заказчиком.

Фрахт – разовая сдача судов странам для отдельных перевозок без перехода права собственности на подвижной состав.

Своеобразна технология перегрузочных работ на морском транспорте. Это вызвано тем, что, как указывалось ранее, необходимо уменьшать время погрузочно-разгрузочных работ, а при грузоподъемности судов и ограниченной территории портов, где происходит механизированная перегрузка больших объемов груза, требуется разработка различных вариантов организации процесса погрузки-выгрузки.

Основа технологии – это выполнение перегрузочных работ непосредственно в порту, где имеются соответствующие механизмы. При нехватке мощности оборудования, а также для большегрузных судов,

требующих большей глубины в районе порта, перегрузку проводят в акватории порта:

- у береговых причалов, оборудованных стационарными устройствами для швартовки судов;
- у плавучих причалах (понтонных);
- на дебаркадерах, т. е. набережных, построенных на сваях;
- у рейдов, т.е. причалах на якорях, прочно закрепленных в акватории порта;
- у мест якорных стоянок судов. Как правило, такая система обеспечивается, например, для жидких грузов трубопроводами, штуцера которых выведены в акваторию порта, или подаются к большегрузным судам суда меньшей грузоподъемности. Здесь особо важна безопасность перегрузочных работ, осуществляемых в открытом море.

Технология **работы авиационного транспорта** – это работа строго по расписанию, что связано, в первую очередь, с локальной территорией аэродрома, на которой строятся взлетно-посадочные полосы в различных направлениях. Взлет-посадка большинства самолетов происходит с учетом направления ветра. Каждой единице подвижного состава выделяется так называемый коридор движения, т.е. расчетная высота полета и система координат в продольной и горизонтальной плоскостях. Система коридоров позволяет рассредоточить воздушные суда в воздухе для исключения возможности их столкновения. Летательные аппараты оборудуются соответствующими системами измерения и поддержания высоты полета.

Существуют научные разработки по созданию блочных самолетов по типу поездов с возможностью посадки отдельных частей (блоков) с людьми на аэродромы по ходу движения.

**Трубопроводный транспорт** работает с непрерывной перекачкой груза.

Для повышения производительности трубопровода, а иногда и просто возможности перекачки (например, особо вязких сортов нефти) возникает технологическая необходимость изменения физико-химических свойств грузов, так как температурный режим или вязкость или другие особенности при их добыче могут отрицательно влиять на производительность подвижного состава. Поэтому в отдельных случаях необходимо осуществлять подогрев или понижение температуры, обезвоживание, смешение, дегазацию (разложение отравляющих веществ, выделяемых химическими соединениями, до нетоксичных продуктов) и другого действия. Например, сорт парафинистой нефти подогревается до 50°C, различные газы требуют разной температуры для сжижения: бутан сжижается при –48°C, пропан – при –45 С, а аммиак – при –33°C. Перевод газа в разряд жидких грузов уменьшает давление на трубы в целях безопасности.

**Промышленный транспорт** работает по технологиям магистральных видов транспорта с их периодичностью или при специальных видах с непрерывным действием, например конвейер.

### Контрольные вопросы

1. Что входит в понятие «транспорт» и какова его продукция?
2. Какова роль транспорта в экономике страны?
3. Как определяется понятие «технология работы» вида транспорта?
4. Чем обусловлена потребность в транспортной экспедиции?
5. Что подразумевают под транспортно-экспедиционным обслуживанием?
6. Что называется транспортно-экспедиционной операцией?
7. Сформулируйте определение экспедитора и агента.
8. На какие основные группы можно подразделить субъектов ТЭО?
9. Что такое внешние и внутренние транспортно-экспедиционные услуги?

## 2. НОРМАТИВНО-ПРАВОВАЯ БАЗА ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

### 2.1. Система законодательных актов, регламентирующих транспортно-экспедиционную деятельность

Транспортно-экспедиционная деятельность охватывает широкий круг взаимоотношений как между организациями различного типа и разных форм собственности, так и физическими лицами. Правовая сторона этих взаимоотношений регулируется законодательными актами различного уровня (рис. 2.1).

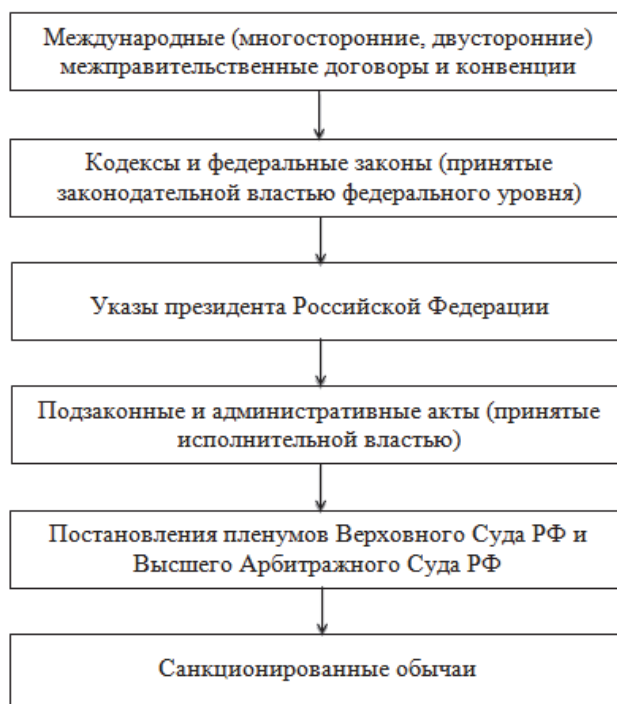


Рис. 2.1. Иерархия системы законодательных актов

Определяющее положение по отношению ко всем федеральным законам занимает Конституция Российской Федерации как основной закон Российской Федерации. Конституция является источником транспортного права и содержит нормы, имеющие непосредственное отношение к транспорту, а именно относит управление федеральным транспортом и путями сообщения к ведению Российской Федерации, что является основополагающим при правовом регулировании деятельности транспорта.

Нормами национального права, относящимися к конкретным видам транспорта, являются транспортные уставы и кодексы, детально регулирующие отношения, возникающие на транспорте. В настоящее время в России действуют следующие уставы и кодексы:

- Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации;
- Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации;
- Воздушный кодекс Российской Федерации;
- Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации;
- Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации.

Особенностью этих законодательных актов является то, что их основные положения регулируются нормами, установленными ГК РФ (гл. 40 «Перевозка»). Санкционированные обычаи регулируют области взаимоотношений, не охваченные законодательными актами. В качестве источника права обычай рассматривается при условии, если он в той или иной форме санкционирован государством (ссылка в законе или применение в судебной практике). Например, «При отсутствии указаний закона или договора обязательства должны исполняться в соответствии с обычно предъявляемыми требованиями» или «Соглашения сторон о сроках погрузки определяются согласно обычаям, сложившимся в данном порту».

## **2.2. Международные транспортные организации и конвенции**

Государства, заинтересованные в расширении деятельности своих транспортных организаций в международных сообщениях, всегда стремились к международному сотрудничеству в целях выработки единообразных (унифицированных) правил перевозок грузов и регулирования других основных проблем торгового мореплавания, сухопутных и авиационных сообщений. В результате этих усилий на международном уровне заключено значительное количество международных соглашений по отдельным видам транспорта, получивших название «транспортные конвенции»

На железнодорожном транспорте действуют следующие основные конвенции и соглашения:

- Конвенция о международных железнодорожных перевозках (в ред. 1980 г.);
- Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении 1953 г.;
- Международная конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки грузов через границы 1952 г.;
- Советско-финляндское соглашение 1947 г.;
- Советско-турецкое соглашение 1961 г.;
- Советско-австрийское соглашение 1969 г., дополненное Международным тарифом на перевозку;
- Советско-иранское соглашение 1970 г.;
- Соглашения о прямых железнодорожных перевозках с Прибалтийскими странами (Латвия, Литва, Эстония), заключенные 1992 г.;
- Соглашение о прямом железнодорожном сообщении между Германией и Россией (проект).

Важную роль в деятельности, направленной на повышение эффективности железнодорожного транспорта, играет *Международный союз железных дорог* (МСЖД) – International Union of Railways (UIC), созданный по решению Международной экономической конференции в мае 1922 г. в Генуе; штаб-квартира МСЖД находится в Париже.

Цель МСЖД – улучшение условий строительства и функционирования железных дорог, занятых перевозками в международных сообщениях, координация и стандартизация основной деятельности родственных международных организаций, связь с национальными железнодорожными администрациями.

На автомобильном транспорте действуют следующие основные конвенции и соглашения:

- Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов, подписанная в Женеве 19 мая 1956 г.; Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов от 05.07.1978;
- Конвенции о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КДПП) 1973 г.; Протокол к Конвенции о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа 1978 г.;
- Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) 1975 г.;
- Конвенция о налоговом обложении дорожных транспортных средств, используемых для международных перевозок грузов, 1950 г.;
- Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) 1957 г. (в ред. 2003 г. ДОПОГ-2003);
- Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки международной дорожной перевозки (МДП) от 14.11.1975.

Вопросы сотрудничества стран в области автомобильного транспорта в интересах безопасности дорожного движения и защиты окружающей среды на постоянной основе в рамках международных организаций разрабатываются и реализуются уже в течение нескольких десятилетий.

Существует около 40 международных организаций, занимающихся вопросами автомобильного транспорта. Среди них наиболее авторитетны Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и Международный союз автомобильного транспорта.

При активном участии и помощи международных неправительственных организаций КВТ ЕЭК ООН разработан ряд конвенций, соглашений, рекомендаций и норм не только для упрощения международных перевозок, но и для унификации и улучшения национальных норм. Только в области автомобильного транспорта КВТ ЕЭК ООН разработано около 40 международных конвенций и соглашений, а также более 50 единообразных предписаний (правил) по конструкции ТС. Кроме того, при участии КВТ ЕЭК ООН отработана система обязательного страхования гражданской ответственности владельцев ТС за причиненный ущерб – система «зеленой карты».

*Международный союз автомобильного транспорта* (МСАТ) – International Road Transport Union (IRU) основан в марте 1948 г. по инициативе европейских автодорожных и автотранспортных ассоциаций; штаб-квартира МСАТ находится в Женеве. Главная цель МСАТ – способствовать развитию международного автомобильного транспорта в интересах автомобильных перевозчиков и экономики автомобильного транспорта в целом. В МСАТ входят более 150 ассоциаций и союзов из 45 стран, включая Ассоциацию международных автомобильных перевозчиков Российской Федерации (АСМАП). Действительными членами МСАТ являются 95 ассоциаций (национальные союзы перевозчиков), принимающие непосредственное участие во всех сферах деятельности Союза, остальные входят в МСАТ на правах ассоциированных членов.

На воздушном транспорте действуют следующие основные конвенции и соглашения:

- Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшавская конвенция), подписанная в 1929 г. (регулирует пассажирские и грузовые перевозки); протоколы Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Гаагский протокол 1955 г., Гвадалахарский протокол 1961 г., Гватемальский протокол 1971 г., Монреальский протокол 1975 г.);
- Чикагская конвенция о международной гражданской авиации для нерегулярных (чартерных) сообщений 1944 г.



Воздушный транспорт, который появился в начале XX в., располагает густой сетью воздушных линий, опоясывающих регулярные перевозки пассажиров, почты и грузов не только между странами, но и между всеми крупными городами мира. За сравнительно небольшой период времени (примерно 40 лет) перевозки пассажиров на международных линиях возросли почти в 42 раза.

Такая ситуация породила международные проблемы, связанные с согласованием технических вопросов и разработкой законодательства, обменом технической и экономической информацией для обеспечения безопасности и регулярности международных полетов. Активными участниками решения этих проблем являются соответствующие межправительственные и неправительственные международные организации.

Наиболее авторитетной и представительной международной организацией в области воздушного транспорта является *Международная организация гражданской авиации* (ИКАО) – International Civil Aviation Organization (ICAO) – специализированное учреждение ООН, объединяющее более 150 государств; штаб-квартира находится в Монреале. Организация создана на основании Чикагской конвенции, которая вступила в силу в 1947 г. Российская Федерация является членом ИКАО.

К числу международных транспортных соглашений относится *Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок* (Варшавская конвенция), придавшая воздушному транспорту статус транспорта общего пользования. Россия не является участницей Варшавской конвенции 1929 г., но в 1955 г. СССР подписал Протокол изменений к ней (Гаагский протокол). Последующие изменения Варшавской конвенции вошли в Воздушный кодекс Российской Федерации.

На морском транспорте действуют следующие международные конвенции, регулирующие коммерческую деятельность при морских перевозках грузов:

- Международная конвенция для унификации некоторых правил о коносаменте (Гаагские правила), подписанная в Брюсселе в 1924 г.; Протокол изменений, вносимых в Брюссельскую конвенцию (Гаагско-Висбийские правила), вступивший в силу в 1971 г. В Брюссельской конвенции участвуют более 70 государств;
- Конвенция ООН о морской перевозке грузов (Гамбургские правила) 1978 г., принятая 43 странами, вступила в силу в 1992 г. Среди участников нет крупных морских держав;
- Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г. Российская Федерация является участницей этой Конвенции.

Большую работу по унификации транспортной документации и регламентации коммерческо-правовых вопросов перевозки грузов морем проводит *Балтийский и международный морской совет* (БИМКО) – Baltic and International Maritime Consul (BIMCO); штаб-квартира находится в Копенгагене. Решение об учреждении Совета принято в 1905 г. на Совещании представителей трамповых судовладельческих фирм Бельгии, Норвегии, России, Финляндии и Швеции. Учредители этой организации преследовали цель установления минимальных фрахтовых ставок на перевозку леса из шведских, российских и германских портов.

### **2.3 Федеральное законодательство и отраслевые нормативные акты, регулирующие ТЭО**

Основными источниками национального и внутреннего права Российской Федерации, которые регламентируют перевозочную, транспортно-экспедиционную и агентскую деятельность, являются следующие:

- в главах 40 «Перевозка», 41 «Транспортная экспедиция» и 52 «Агентирование» ГК РФ определены нормы, регулирующие основные правовые положения осуществления деятельности по перевозкам, транспортной экспедиции и агентированию соответственно;
- Федеральный закон от 30.06.2003 № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности», который регулирует порядок оказания услуг, связанных с организацией перевозок всеми видами транспорта и оформлением перевозочных, таможенных и других документов;
- Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», который устанавливает правовые, организационные и экономические условия функционирования железнодорожного транспорта общего пользования и основы государственного регулирования в области железнодорожного транспорта не общего пользования.

Понятие **договора транспортной экспедиции** трактуется в ГК РФ (п. 1 ст. 801 гл. 41). По договору транспортной экспедиции одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (грузоотправителя или грузополучателя) выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза.

**Субъектами договора транспортной экспедиции** являются клиент и экспедитор. Клиентом договора транспортной экспедиции может быть физическое или юридическое лицо, заинтересованное в получении экспедиционных услуг, но при этом так или иначе связанное с отправкой или получением груза при взаимоотношениях с транспортными организациями. Экспедитором может быть юридическое лицо, специализирующееся на оказании ТЭУ и действующее в интересах и по

поручению своего клиента для организации доставки принадлежащего ему (клиенту) груза.

Экспедитор может выполнять функции «чистого» посредника между грузовладельцем (грузоотправителем или грузополучателем) и перевозчиком (в этом случае экспедитор является поверенным грузовладельца). При выполнении функций «чистого» посредника отношения экспедитора и клиента по договору транспортной экспедиции будут носить характер поручения, т.е. при заключении сделок с третьим лицом (в данном случае с перевозчиком) экспедитор будет действовать от имени и за счет клиента (в данном случае грузовладельца).

В ГК РФ (ст. 971 гл. 49) дается понятие договора поручения. По договору поручения одна сторона (поверенный) обязуется совершить от имени и за счет другой стороны (доверителя) определенные юридические действия.

Права и обязанности по сделке, совершенной поверенным, возникают непосредственно у доверителя. Экспедитор обязуется выполнять все поручения грузовладельца добросовестно и с должной заботой о грузе, а в случае возникновения убытков экспедитор не несет ответственности перед клиентом, кроме той, что он добросовестно выполнял все его поручения.

Экспедитор может выполнять функции посредника между грузовладельцем (грузоотправителем или грузополучателем) и перевозчиком (в этом случае экспедитор является комиссионером грузовладельца). Отношения экспедитора и клиента по договору транспортной экспедиции будут носить характер комиссии, т.е. при заключении сделок с третьим лицом (в данном случае с перевозчиком) экспедитор будет действовать от своего имени и за счет комитента (в данном случае грузовладельца).

В ГК РФ (ст. 990 гл. 51) дается понятие договора комиссии. По договору комиссии одна сторона (комиссионер) обязуется по поручению другой стороны (комитента) за вознаграждение совершить одну или несколько сделок от своего имени, но за счет комитента.

По сделке, совершенной комиссионером с третьим лицом, приобретает права и становится обязанным комиссионер. Экспедитор не выполняет перевозку как таковую, но, заключая договор перевозки от своего имени, берет на себя ответственность перевозчика перед своим клиентом (грузовладельцем).

Экспедитор может совмещать функции посредника и перевозчика, владея собственными ТС. В этом случае экспедитор выполняет наряду с экспедиционными операциями перевозку как таковую, причем отношения экспедитора и клиента (грузовладельца) по договору транспортной экспедиции могут носить характер как поручения, так и комиссии.

В соответствии с ГК РФ (ст. 805 гл. 41) экспедитор вправе выполнять услуги, предусмотренные договором транспортной экспедиции, не лично (если иное не следует из договора), а привлекать к их выполнению других лиц. Однако ответственность перед клиентом за исполнение договора продолжает нести экспедитор.

**Предметом договора транспортной экспедиции** является неразрывная, единая совокупность юридических (заключение договоров перевозки, выполнение таможенных формальностей, получение разрешений на ввоз и вывоз груза и т.п.) и фактических (погрузка, разгрузка, хранение, перевозка груза и т.д.) действий по отправке и (или) получению принадлежащих клиенту грузов с доставкой их в пункт, определенный поручением клиента.

Для выполнения отдельных ТЭУ клиент должен подать экспедитору экспедиторское поручение, которое должно содержать все данные, необходимые для ее надлежащего выполнения. Экспедитор может отказаться от выполнения такого поручения, если оно противоречит действующим нормативным актам или может повлечь неблагоприятные для клиента последствия. Экспедиторское поручение может быть выдано на основе заключенного договора транспортной экспедиции или как разовая заявка.

Экспедитор обычно заключает со своим клиентом рамочный договор транспортной экспедиции, содержащий общие условия и порядок взаимодействия сторон, а вид и количество груза, направления, сроки и сквозная ставка провозной платы по каждой заявке оговариваются дополнительным соглашением или приложением к договору транспортной экспедиции.

При организации международных перевозок клиентом экспедитора могут быть:

- покупатель, если поставка товара осуществляется в соответствии с базисными условиями группы «Е» или «F»;
- продавец, если поставка товара осуществляется в соответствии с базисными условиями группы «С» или «D»;
- перевозчик или транспортно-экспедиционная компания, которая заключила договор перевозки с клиентом и затем для выполнения отдельных видов работ или услуг нанимает экспедитора в качестве своего субподрядчика.

При этом и продавец, и покупатель в зависимости от условий запродажного договора может поручить экспедитору организовать перевозку «от двери до двери» или организовать только часть перевозки, т.е. ту часть, которая согласно договору купли-продажи товара лежит на ответственности клиента.

*Ответственность сторон* за неисполнение или ненадлежащее исполнение своих обязательств по договору транспортной экспедиции, предусмотренная Федеральным законом «О транспортно-экспедиционной деятельности», ГК РФ (гл. 40 и 41) и условиями договора.

В частности, экспедитор несет ответственность за груз с момента принятия его у грузоотправителя в свое ведение и до момента выдачи груза грузополучателю.

*Расчеты между сторонами*, подразумевающие порядок и сроки выставления счетов экспедитора клиенту, сроки их оплаты клиентом, валюту платежа.

*Срок действия договора*, устанавливаемый по обоюдному согласию сторон, может быть указан двумя способами:

- срок действия договора указан явно, например «Действие данного договора распространяется на заявки клиента, полученные экспедитором до ...» (обычно 31 декабря текущего года);
- срок действия не указан, но внесено условие о расторжении договора, например «Каждая из сторон может расторгнуть настоящий договор, проинформировав другую сторону письменно за 30 дней до фактического расторжения».

*Форсмажор* (пожар, стихийные бедствия, забастовки, военные операции любого характера, распоряжения властей, блокада), являющийся обстоятельствами, препятствующими исполнению сторонами обязательств по договору. Сторона, для которой выполнение обязательств по данному договору стало невозможным в силу данных обстоятельств, должна уведомить другую сторону о начале и окончании действия этих обстоятельств.

В качестве доказательства, что форс-мажорные обстоятельства имели место в течение указанного срока, соответствующая сторона договора должна представить подтверждения торгово-промышленной палаты.

*Споры*, связанные с заключением и выполнением договора транспортной экспедиции. В случае неурегулирования по соглашению сторон споры рассматриваются в суде. При предъявлении претензий и исков стороны должны руководствоваться гл. 4 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности». Претензии к экспедитору могут быть предъявлены только за ненадлежащее выполнение договора транспортной экспедиции. К претензии обязательно прилагаются документы, обосновывающие правомерность ее предъявления, количество и стоимость утраченного (поврежденного) груза и т.п. Срок предъявления претензии составляет 6 месяцев. Начало отсчета срока предъявления претензии зависит от предмета претензии

Экспедитор должен рассмотреть претензию в течение 30 календарных дней и дать письменный ответ о ее удовлетворении либо об отказе. Срок

давности по искам, связанным с ТЭО, составляет 1 год. Срок исковой давности начинается в день, следующий за днем выдачи груза экспедитором, а в случае, если груз не был выдан, в день, следующий за последним днем, когда груз должен был быть выдан экспедитором.

*Прочие условия* – это обычно условия правового характера, относящиеся к договору в целом.

*Основные источники доходов транспортно-экспедиционных организаций.* Из взаимоотношений транспортно-экспедиционных организаций с грузовладельцами и с перевозчиками формируются их основные доходы. Грузовладельцы оплачивают предоставленные экспедиционные услуги. С грузовладельцами транспортно-экспедиционные организации, как правило, строят свои расчетные отношения на основе согласованных тарифов, которые могут быть представлены в двух формах:

- фиксированные за каждую работу или услугу (ставка за оформление перевозочных документов, за сопровождение грузов и т.д.);
- выраженные в процентах от стоимости работ или услуг, выполняемых другими организациями, с которыми грузовладелец поручил установить договорные отношения (например, 2 % величины тарифа хранения груза на городском терминале).

При взаимоотношениях с перевозчиками основной источник доходов – скидка с тарифа, которую предоставляет перевозчик за привлечение определенного объема груза (так называемая объемная скидка экспедитору).

Также практикуется получение агентской комиссии от перевозчиков.

**Договор транспортного агентирования (агентский договор).** Агент является представителем перевозчика и объектом его деятельности является ТС, а основной функцией – защита интересов своего клиента. В настоящее время практически ни один перевозчик не может обходиться без своего представителя в местах остановок ТС на маршрутах движения. Через назначенного агента перевозчик вступает в деловые отношения с многочисленными третьими лицами на основе договоров, заключенных с ними агентом.

В свою очередь, представительство агентом перевозчика (принципала, который может быть оператором, судовладельцем, автотранспортной организацией, авиакомпанией, железной дорогой или их объединением) оформляется агентским договором, в силу которого одно лицо – агент совершает юридические действия за счет и в интересах другого лица – принципала.

*Правовой статус агентского договора* определяется ГК РФ (ст. 1005 – 1011 гл.52). В соответствии с ГК РФ (ст. 1009 гл. 52) агент вправе, в целях исполнения договора, заключить *субагентский договор*, привлекая тем самым других лиц к выполнению услуг, предусмотренных агентским

договором, однако оставаясь при этом ответственным за действия субагента перед принципалом.

После заключения агентского договора стороны приобретают определенные права и обязанности.

Функции агентов, несмотря на единую правовую природу, зависят от специфики отдельных видов транспорта.

*Морское агентирование.* Объем функций, прав и обязанностей морских агентов в разных странах различен. Однако агентирование морских судов сводится в основном к выполнению трех групп операций:

- оформление судна в порту – кларирование;
- услуги по техническому обслуживанию и снабжению судна;
- коммерческие услуги.

Основные функции морских агентов заключаются в следующем:

- прием и отправление судов с выполнением соответствующих формальностей;
- обслуживание судов в санитарном и карантинном отношениях;
- оплата налогов, пошлин, сборов (в том числе портовых);
- обеспечение судов причалами, буксирами, лоцманами и т.д.;
- обеспечение судов топливом, водой, продовольствием и необходимыми техническими средствами;
- организация, в случае необходимости, ремонта судов;
- подготовка и прием груза к перевозке;
- прием груза с судна и выдача его грузовладельцу или его представителю;
- ведение переговоров с организациями, осуществляющими перегрузочные операции;
- обеспечение ПРР (до борта, от борта и на борту);
- оформление необходимой документации (по судну и грузу);
- составление таймшитов (расчетов стояночного времени судов в порту);
- осуществление расчетных операций в интересах судовладельца;
- информационный мониторинг по операциям с судном и грузами;
- предъявление исков от имени судовладельцев в судебные органы;
- выполнение иных поручений судовладельца.

Услуги морского агента оплачиваются по твердым ставкам агентского вознаграждения, устанавливаемым законом страны порта или решением местного совета морских агентов.

*Автомобильное агентирование.* Особенностью агентирования при выполнении международных автомобильных грузовых перевозок является то, что перевозчик заключает договоры с одним или несколькими транспортными посредниками, каждый из которых обязуется представлять

интересы и обслуживать АТС перевозчика на территории какой-либо страны.

В российской практике деятельность перевозчика на территории иностранного государства осуществляет водитель АТС, но в силу объективных причин (ограниченное владение иностранными языками, недостаточное знание местных законов и обычаев, отсутствие материальных средств и технической базы) водитель не может единолично полноценно реализовать функции представительства транспортной организации за рубежом. Объем функций, прав и обязанностей автомобильных агентов в различных странах примерно одинаков. Основные функции агента сводятся к выполнению пяти групп операций:

- привлечение грузов на территории страны для загрузки АТС в обратном или попутном направлении. Большинство автомобильных перевозчиков не имеют постоянных представителей за рубежом, поэтому чаще всего поручают эту функцию агентам. Агент котирует заинтересованным клиентам ставки провозной платы (в соответствии с согласованными с перевозчиками тарифами). Причем агент заинтересован продать перевозку выше (в разумных пределах), чем минимально допустимая ставка, объявленная ему перевозчиком, поскольку размер агентского вознаграждения зависит (в виде фиксированного процента) от общей суммы взысканных с клиента платежей. Взимать с клиентов провозную плату и перечислять ее принципалу также входит в функции агента;
- коммерческое обеспечение перевозочного процесса.

Агент должен:

- 1) встречать и провожать АТС на границе своей страны; оказывать содействие в проведении таможенного оформления АТС и грузов;
- 2) распределять АТС между заказчиками; обрабатывать АТС перевозчика (прием, оказание содействия в выполнении ПРР у клиентов и т.д.); обеспечивать оформление необходимой документации на грузы;
- 3) содействовать максимальному использованию грузоподъемности и грузоместимости АТС и т.д.;

– техническое обеспечение перевозочного процесса. Агент обязан содействовать в технической помощи и ремонте АТС и обеспечивать их запасными частями и материалами. Перевозчик обычно оговаривает максимальную сумму, которую агент может потратить на эти операции без согласования с перевозчиком;

– защита интересов и прав перевозчика. Агент обязан принимать все необходимые меры по защите интересов перевозчика:

- 1) при любом рода авариях и наступлении гражданской ответственности перед третьими лицами;



2) определении степени повреждения автомобиля, полной или частичной порче груза путем вызова сюрвейера (аварийного комиссара) и внесения отметок в накладную;

3) выполнении агентом роли ответчика перед грузоотправителем или грузополучателем и принятии всех мер по урегулированию возникших в связи с этим убытков;

– иные услуги. Агент может выдавать водителям АТС авансы, оказывать содействие для проживания в гостиницах и т.д.

Размер агентского вознаграждения за исключением оплаты услуг, перечисленных в первой группе, определяется фиксированными ставками, согласованными в договоре. Кроме того, перевозчик возмещает агенту все целесообразно понесенные им расходы для обеспечения интересов перевозчика.

Обычно в качестве автомобильных агентов выступают транспортно-экспедиционные организации.

*Агентирование воздушных перевозок.* К агентированию международных воздушных перевозок грузов относится фрахтовое агентирование и агентирование воздушных судов.

Фрахтовое агентирование преследует в качестве цели продажу услуг перевозчика на территории иностранного государства.

Существует общепризнанный международный обычай, в соответствии с которым иностранная авиакомпания договаривается с другой авиакомпанией о продаже последней на территории своей страны грузовых перевозок, которые она будет осуществлять. Такой вид транспортного посредничества оформляется соглашением о генеральном агенте, т.е. стороны назначают друг друга своим генеральным агентом на территории другой страны. Например, если немецкая авиакомпания будет продавать в Германии грузовые перевозки, выполняемые российской авиакомпанией, то немецкая авиакомпания будет являться агентом, а российская – принципалом. В России стороны поменяются местами.

Функции генерального агента заключаются в следующем:

- продажа грузовых перевозок;
- бронирование грузовых перевозок;
- оформление перевозочной документации;
- содействие в продвижении иностранного перевозчика на рынок своей страны, в том числе рекламные компании и т.п.

За продажу грузовых перевозок на территории своей страны генеральный агент получает комиссионное вознаграждение.

Агентирование воздушных судов связано с обслуживанием самолетов в аэропорту.

Основные функции агента в аэропорту следующие:

- прием и отправление самолетов;

- оплата аэропортовых услуг;
- содействие в пограничном и таможенном оформлении воздушного судна;
  - ремонт и техническое обслуживание самолета, заправка его топливом;
  - содействие в приеме, погрузке и выгрузке груза и т.д.

Размер вознаграждения за эти услуги определяется в виде фиксированной суммы за каждую выполненную операцию.

*Агентирование железнодорожных перевозок.*

К агентированию международных железнодорожных перевозок относится:

- агентирование ТС (вагонов, локомотивов, передвижных перегрузочных устройств). Коммерческое и техническое агентирование ТС (оформление документов, ремонт) производится либо организациями железных дорог, либо назначенными или экспедиторскими организациями. Условия такого вида агентирования обычно определяются пограничными соглашениями соответствующих граничащих между собой стран;
- фрахтовое агентирование, целью которого является выгодная продажа грузовых перевозок. Продажа международных перевозок национальных железных дорог может выполняться как за рубежом, так и внутри страны (в случае их большого объема).

Национальная железная дорога может назначить в каждой из стран, к которой проявляет интерес, разных фрахтовых агентов. Но это увеличит объемы договорных отношений и создаст взаимоотношения агентов и принципала, поэтому национальные железнодорожные администрации предпочитают иметь дело с ограниченным числом фрахтовых агентов (в идеале с одним). Например, Российские железные дороги назначили своим фрахтовым агентом за рубежом группу фрахтовых компаний «Трансрейл».

*Агентское вознаграждение.* В зависимости от функций, выполняемых агентом, исчисляется агентское вознаграждение. Принципы взимания агентского вознаграждения устанавливаются в договоре агентирования.

В общем случае доходы агентской компании формируются на базе следующих видов деятельности:

- агентирование. За агентирование (обслуживание) ТС и оказание всевозможной помощи капитану, водителю, пилоту, проводнику и др. агенту выплачивается *агентское вознаграждение*;
- брокерские операции (привлечение грузов к перевозке, заключение фрахтовых сделок и т.д.). Брокерские операции оплачиваются *брокерской комиссией* (booking commission). Брокерская комиссия может начисляться агенту, например, в виде определенного процента от суммы фрахта;
- предпринимательская деятельность (экспедирование, стивидорное обслуживание, тальманское обслуживание, ремонт контейнеров и т.д.).

Например, за осуществление оперативной экспедиторской работы с грузами принципала агент получает дополнительное *экспедиторское вознаграждение* (forwarding commission);

– контроль оборудования принципала в регионе своей деятельности, к которому относятся инструкции по возврату порожнего транспортного оборудования после завершения импорта, инструкции по выдаче оборудования для экспорта, заключение договоров с терминалами для хранения порожнего транспортного оборудования и т.д. За контроль над оборудованием агент получает дополнительное вознаграждение – *комиссию поручения* (handling commission).

#### **2.4. Отраслевые уставы и кодексы, определяющие основные условия перевозок грузов**

Во главе отдельных системных образований транспортного законодательства стоят транспортные уставы и кодексы, содержащие гражданско-правовые нормы и нормы других отраслей права. Остальные акты, входящие в эту систему, регулируют более частные вопросы и находятся в иерархической зависимости от актов, стоящих во главе, хотя принимаются и утверждаются одним и тем же органом. Иерархия системы транспортного законодательства национального и внутреннего права Российской Федерации представлена на рис. 2.2.

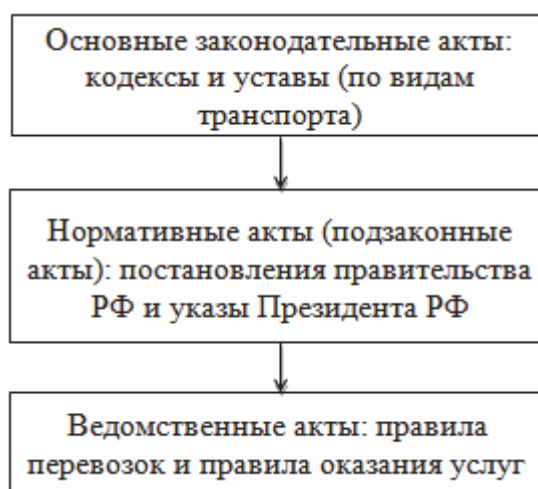


Рис. 2.2. Иерархия транспортного законодательства России

Правила перевозки и другие нормативные акты, а также изменения и дополнения, вносимые в них в установленном порядке, публикуются в Сборниках правил перевозок и тарифов, которые издаются транспортными ведомствами.

Основным законодательным актом на железнодорожном транспорте является *Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации* (в ред. Федерального закона от 03.07.2016 № 227 - ФЗ), регулирующий

отношения, связанные с перевозкой пассажиров и грузов, и определяющий ответственность транспортной организации и клиентуры за нарушение транспортного законодательства. Уставом регламентируется порядок осуществления и выполнения железнодорожных перевозок, основные условия перевозок пассажиров, грузов, багажа и почты, взаимоотношения железных дорог с другими видами транспорта, вопросы эксплуатационного характера. Устав предусматривает:

- удовлетворение потребности экономики страны в перевозках;
- соблюдение государственных интересов;
- обеспечение безопасности движения поездов;
- рациональное использование ТС и снижение транспортных расходов;
- своевременную доставку грузов в пункты назначения и полную их сохранность;
- материальную ответственность железных дорог, грузоотправителей, грузополучателей и пассажиров за невыполнение или ненадлежащее выполнение обязанностей по перевозкам.

Следует отметить, что Устав содержит лишь основные положения и правовые нормы и не может предусмотреть всего многообразия динамически изменяющихся конкретных условий и особенностей перевозок отдельных грузов, поэтому его дополняют нормативные акты, к которым относятся постановления Правительства и указы Президента Российской Федерации.

Конкретные отношения железнодорожного перевозчика и клиентуры по перевозке грузов и отношения по перевозке пассажиров в железнодорожном законодательстве определяют ведомственные акты, к основным из которых относятся *Правила перевозки грузов на железнодорожном транспорте*, регулирующие вопросы перевозки всех видов грузов (от скоропортящихся до легкогорючих), порядок их выдачи клиентуре и составления актов в случае неисправной перевозки грузов, и *Правила оказания услуг по перевозке пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа* для личных (бытовых) нужд, регулирующие порядок перевозок пассажиров и багажа, ручной клади, порядок контроля при перевозках, доплат и т.д.

*Морской транспорт.* Основным законодательным актом на морском транспорте является *Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации* (в ред. Федерального закона от 03.07.2016 № 253-ФЗ), который регулирует отношения морского транспорта с клиентурой при перевозке пассажиров, грузов и багажа.

Конкретизация положений, регулирующих перевозки грузов и багажа морским транспортом, осуществляется *Общими правилами морской перевозки грузов, пассажиров и багажа*, которые более детально, чем Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации и действующие в

его развитие акты, регулируют вопросы организации перевозок грузов, пассажиров и багажа между портами Российской Федерации и иностранными портами, перевозок в прямом смешанном сообщении с участием других видов транспорта и вопросы ответственности морского перевозчика и клиентуры.

*Воздушный транспорт.* Основным законодательным актом, регулирующим перевозки пассажиров и грузов на воздушном транспорте внутри страны, а также при воздушных международных перевозках пассажиров, грузов, багажа и почты, является *Воздушный кодекс Российской Федерации* (в ред. Федерального закона от 06.07.2016 № 374 - ФЗ). Воздушный кодекс Российской Федерации устанавливает правовые основы использования воздушного пространства России и деятельности в области авиации, а также обеспечивает защиту предпринимательской деятельности в сфере воздушных перевозок и авиационных работ. Соответственно, большое внимание в Воздушном кодексе Российской Федерации уделено деятельности авиакомпаний и их ответственности, что обеспечивается, в частности, положением о том, что воздушные суда, аэродромы, аэропорты, а также прочие технические средства, предназначенные для обеспечения безопасности полетов, могут находиться в собственности юридических лиц. В собственности граждан России могут находиться гражданские воздушные суда. Положения Воздушного кодекса Российской Федерации регулируют деятельность гражданской авиации и не распространяются на хозяйственную деятельность авиакомпаний. Единственным условием осуществления коммерческой деятельности в данной области является наличие соответствующей лицензии. Российские авиакомпании и российские индивидуальные предприниматели вправе осуществлять коммерческую деятельность на воздушном транспорте при наличии сертификата эксплуатанта и соответствующей лицензии. Иностранные авиакомпании, международные эксплуатационные агентства и иностранные авиационные предприниматели вправе осуществлять коммерческую деятельность на территории Российской Федерации в соответствии с российским законодательством, соответствующими международными договорами и лицензиями, полученными от компетентных российских властей. Внутренние перевозки на территории Российской Федерации могут ими осуществляться только на основании специального разрешения. Правила формирования и применения тарифов, сборов и продажи перевозок устанавливаются специально уполномоченным государственным органом. Конкретные тарифы определяются непосредственно перевозчиками. Для чартерных перевозок могут устанавливаться договорные цены. Предусмотрен контроль деятельности авиакомпаний и индивидуальных предпринимателей и меры воздействия при нарушении ими национального

законодательства, международных договоров и условий выданных им лицензий. В случае выявления нарушений предусмотрены меры воздействия, заключающиеся, в предупреждении, лишении соответствующего разрешения, сертификата, лицензии, приостановлении или ограничении действия этих документов или наложении штрафа.

В области перевозок Воздушный кодекс Российской Федерации лишь определяет общие принципы их регулирования, предоставляя перевозчикам возможность самим решать все остальные вопросы. *Федеральные авиационные правила* устанавливают общие правила воздушных перевозок и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей. Перевозчик вправе устанавливать свои правила перевозок, которые не должны противоречить общим правилам перевозок и ухудшать уровень обслуживания пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей.

Конкретизация отношений, связанных с перевозкой грузов, пассажиров и багажа воздушным транспортом, осуществляется на основании *Правил перевозки пассажиров, грузов и багажа на воздушных линиях*.

*Внутренний водный транспорт*. Основным законодательным актом, определяющим отношения на речном транспорте, является *Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации* (в ред. Федерального закона от 03.07.2016 № 367 - ФЗ), регулирующий весь комплекс отношений с клиентурой, связанных как с перевозкой грузов, так и с перевозкой пассажиров. Особое место в системе законодательства, регулирующего отношения на внутреннем водном транспорте, занимают *Правила перевозки грузов на речном транспорте* и *Правила перевозок пассажиров и багажа на речном транспорте*.

*Автомобильный транспорт*. Основным законодательным актом, регулирующим перевозки пассажиров и грузов на автомобильном транспорте, является Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (принят Государственной Думой 18 октября 2007 года в ред. от 03.07.2016 №258-ФЗ).

Согласно Федеральному закону от 24.07.1998 № 127-ФЗ (в ред. от 14.12.2015) «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» международные перевозки грузов осуществляются в порядке, установленном действующим законодательством. Правовыми источниками, регулирующими международные перевозки, являются международные правовые акты и нормативные акты федерального законодательства.

Соотношение между этими нормативными актами основывается на следующем принципе: если государство участвует в соответствующем международном соглашении, применяются нормы данного соглашения, а

не внутреннего национального законодательства. Причем, если международным соглашением установлены иные правила, чем правила внутреннего законодательства, применяются правила международных соглашений. Таким образом, внутреннее национальное законодательство по автомобильным перевозкам применяется к международным перевозкам грузов, если не противоречит международным соглашениям. Следует иметь в виду, что международные соглашения и конвенции предусматривают лишь наиболее общие условия перевозок грузов. В случаях, когда рассматриваемая норма не поименована в международном акте, основанием для регулирования конкретных условий международных перевозок автомобильным транспортом являются нормы внутреннего законодательства соответствующей страны.

Дальнейшая конкретизация порядка перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом и порядок выполнения ТЭО этим видом транспорта осуществляется в соответствии со следующими основными ведомственными актами:

- Федеральный закон от 30.06.2003 № 87-ФЗ (ред. от 06.07.2016) «О транспортно-экспедиционной деятельности»;
- Постановление Правительства РФ от 08.09.2006 № 554 «Об утверждении Правил транспортно-экспедиционной деятельности»;
- Постановление Правительства РФ от 15.04.2011 № 272 (ред. от 03.12.2015, с изм. от 17.05.2016) «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом»
- Постановление Правительства РФ от 14 февраля 2009 года № 112 (с изм. на 28 апреля 2015 года) «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в Российской Федерации».

Подводя итог вышесказанному, необходимо отметить, что структура системы нормативных актов на различных видах транспорта достаточно однотипна. Возглавляют эту систему кодексы и уставы, затем следуют, находясь с ними в отношениях внутренней субординации, акты, принятые высшим органом государственного управления, и, наконец, ведомственные акты, принятые соответствующими департаментами транспорта.

### **Контрольные вопросы**

1. Что относится к правовым источникам, регламентирующим транспортно-экспедиционную деятельность?
2. Какие нормы национального права регулируют отношения на различных видах транспорта?
3. Что подразумевается под договором транспортной экспедиции?

4. Каковы основные виды деятельности экспедитора.
5. Что подразумевается под договором транспортного агентирования?
6. Каковы основные федеральные нормативные акты, регулирующие транспортную деятельность?
7. Какими основными ведомственными нормативными актами регулируется автотранспортная деятельность?
8. Какими нормативными документами следует руководствоваться при определении качества транспортно-экспедиционного обслуживания?
9. Какие методы используют для контроля качества услуг, предоставляемых транспортно-экспедиционными организациями?

### **3. ДОКУМЕНТАЛЬНОЕ ОФОРМЛЕНИЕ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ РАЗЛИЧНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА**

#### **3.1. Договор транспортной экспедиции**

При осуществлении транспортно-экспедиционной деятельности основным документом является договор транспортной экспедиции.

**Договор транспортной экспедиции** – это договор, по которому одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента – грузоотправителя или грузополучателя) выполнить или организовать выполнение услуг, связанных с перевозкой груза (ст. 801 ГК РФ).

Согласно ст. 801 ГК РФ, а также п. 6 «Правил перевозки грузов автомобильным транспортом» предметом договора транспортной экспедиции является оказание экспедитором следующих услуг:

- 1) организация перевозки груза транспортом и по маршруту, избранными экспедитором или клиентом;
- 2) заключение от имени клиента или от своего имени договора (договоров) перевозки груза;
- 3) предварительная подготовка груза к перевозке (подсортировка, подгруппировка, затаривание, пакетирование, взвешивание, заполнение бирки, нанесение маркировки и т.д.);
- 4) предоставление в пользование средств укрытия груза;
- 5) внутрискладская переработка грузов;
- 6) обеспечение отправки груза;
- 7) обеспечение получения груза;
- 8) получение требующихся для экспорта или импорта документов;
- 9) выполнение таможенных и иных формальностей;
- 10) проверка количества и состояния груза;
- 11) погрузка и выгрузка груза;
- 12) уплата пошлин, сборов и других расходов, возлагаемых на клиента
- 13) хранение груза;
- 14) получение груза в пункте назначения;



- 15) сопровождение груза при перевозке;
- 16) охрана груза при перевозке;
- 17) ведение учетных карточек для грузоотправителей по выполнению плана перевозок (по годовым договорам);
- 18) иные операции и услуги.

Договор транспортной экспедиции заключается в письменной форме. Если экспедитору для выполнения его обязательств необходима доверенность, то клиент обязан ее выдать либо по унифицированным формам М-2, М-2а, либо в произвольной форме.

Клиент также обязан предоставить экспедитору документы и другую информацию о свойствах груза и условиях его перевозки, а также иную информацию, необходимую для исполнения экспедитором обязанности, предусмотренной договором транспортной экспедиции. В свою очередь экспедитор обязан сообщить клиенту об обнаруженных недостатках полученной информации, а в случае неполноты информации запросить у клиента необходимые дополнительные данные.

Если же клиент не предоставит необходимую информацию, экспедитор вправе не приступать к исполнению соответствующих обязанностей до предоставления такой информации. Если обязанность по предоставлению экспедитору информации не исполнена или исполнена ненадлежащим образом и это повлекло причинение убытков экспедитору, то клиент обязан будет возместить эти убытки.

Ответственность экспедитора по договору транспортной экспедиции определена ст. 803 ГК РФ следующим образом:

1. За неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей по договору экспедиции экспедитор несет ответственность по основаниям и в размере, которые определяются в соответствии с правилами гл. 25 ГК РФ. Это означает, что экспедитор обязан будет возместить клиенту:

- а) убытки, причиненные неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательства (ущерба и упущенной выгоды);
- б) неустойку (штрафы и пени – в размерах, предусмотренных договором или законом);
- в) проценты за пользование чужими денежными средствами (в случае неправомерного удержания денежных средств, уклонения от их возврата, иной просрочки в их уплате либо необоснованного получения и пр.);
- г) иное.

2. Если экспедитор докажет, что нарушение обязательства вызвано ненадлежащим исполнением договоров перевозки, ответственность экспедитора перед клиентом определяется по тем же правилам, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик.

При разработке договора транспортной экспедиции следует обратить внимание на то, что если в договоре не будет указано, что экспедитор

должен исполнить свои обязанности лично, то он вправе привлечь к исполнению своих обязанностей других лиц. Хотя возложение исполнения обязательства на третье лицо не освобождает экспедитора от ответственности перед клиентом за исполнение договора.

Согласно ст. 806 ГК РФ любая из сторон вправе отказаться от исполнения договора транспортной экспедиции, предупредив об этом другую сторону в разумный срок. При этом сторона, заявившая об отказе, возмещает другой стороне убытки, вызванные расторжением договора.

Указанные выше положения должны быть отражены в договоре транспортной экспедиции.

### 3.2. Договор перевозки груза

В договоре перевозки груза участвуют транспортная организация, осуществляющая перевозку, и грузовладелец, сдающий груз для перевозки и оплачивающий провозную плату (ст. 785 гл. 40 ГК РФ). Как правило, грузовладелец, сдавая груз для перевозки транспортной организации, называет третьего участника транспортного процесса – получателя груза, с которым он связан обязательствами и которому груз должен быть выдан в пункте назначения.

Таким образом, **договор перевозки** – это документ, по которому одна сторона (отправитель) передает груз другой стороне (перевозчику), принимающей на себя обязательство доставить вверенный ей отправителем груз в пункт назначения за определенную плату и выдать его правомочному на получение груза лицу (получателю). В свою очередь, отправитель груза обязуется уплатить за перевозку установленную плату.

**Предметом договора перевозки** является перемещение груза в пространстве. Срок перевозки не является существенным (с правовой точки зрения) условием. Сторонами договора перевозки обычно считаются:

- перевозчик (как правило, специализированная транспортная организация);
- отправитель груза (титульный владелец груза, экспедитор или иное уполномоченное владельцем лицо).

Статус получателя в договоре перевозки может быть разным:

- получатель и отправитель груза – одна сторона в договоре;
- получатель груза – третье лицо, в пользу которого заключен договор перевозки;
- получатель груза – третье лицо, на которого направлено действие договора перевозки;
- получатель груза – одна из трех сторон договора перевозки.

Грузополучатель вступает в отношения с перевозчиком лишь с момента внесения его в накладную (коносамент).

*Обязанности отправителя* по договору перевозки следующие:

- оплатить услуги перевозчика;
- предоставить груз к перевозке в соответствующие сроки.

Основное *право отправителя* – это его право переадресовать груз другому получателю в любой момент перевозки при условии, что он понесет связанные с этим расходы.

*Обязанности перевозчика* по договору перевозки следующие:

- доставить вверенный ему груз в место назначения в целостности, сохранности и в обусловленный срок;
- передать груз получателю.

Основное *право перевозчика* – это залоговое право на груз для гарантии выплаты провозных платежей.

*Обязанности получателя* по договору перевозки следующие:

- принять груз, причем эта обязанность является безусловной, кроме случаев, когда качество груза вследствие порчи или повреждения изменилось настолько, что исключает возможность его полного или частичного использования (на морском транспорте подобное исключение не предусмотрено);
- обеспечить выгрузку (в отдельных случаях);
- осуществить оплату перевозчику (в отдельных случаях).

Заключение договора перевозки грузов требует наличия определенных предпосылок, поскольку выполнение действий, связанных с организацией перевозок грузов, невозможно без предварительного согласования с перевозчиками и грузоотправителями (экспедиторами).

Это достигается в процессе выполнения обязательств по перевозке и выражается в определенных правовых формах, в результате чего конкретизируются объемы перевозок грузов и уточняются сроки их доставки.

Одной из таких правовых форм является *заявка*, в которой конкретизируется задание и определяются показатели, обеспечивающие разовую перевозку.

Грузоотправитель (или его экспедитор) обязан подавать заявки в управление железных дорог места отправления не менее чем за 10 суток до начала перевозок грузов, а на перевозку грузов, направляемых на экспорт и в прямом смешанном сообщении - не менее чем за 15 суток до начала перевозок груза.

Аналогичный порядок установлен на внутреннем водном транспорте, отличие состоит только в сроках подачи декадной заявки - заявка подается за 5 суток до наступления декады.

На автомобильном транспорте заявка подается в обусловленные годовым договором на перевозку грузов автомобильным транспортом сроки, но не позднее 14 ч накануне дня начала перевозок грузов в

городском и пригородном сообщении и не позднее 48 ч до начала перевозок в междугородном сообщении. Конкретный перевозчик может установить свои нормы и правила относительно подачи заявки.

На морском транспорте грузоотправитель уведомляется о подаче намеченного тоннажа не позднее чем за 5 суток до планируемой даты захода судна в порт погрузки.

Реализация принятых к исполнению заявок на перевозку грузов осуществляется путем заключения и исполнения договоров между транспортными организациями и грузоотправителями (экспедиторами).

В соответствии с международной практикой договоры перевозки заключаются по одной из трех систем:

- *накладных*, которая применяется практически на всех видах транспорта и содержит все сведения о грузе;
- *актов замера*, которая практически не используется в международной практике и обычно применяется на автомобильном транспорте для оформления нетоварных грузов;
- *коносаментов*, которая используется для оформления договора морской перевозки грузов, за исключением случаев, когда договор морской перевозки оформляется накладной.

Система международной транспортной документации по договору перевозки груза представлена на рис 3.1.

### **3.3. Договор транспортного агентирования**

Договор транспортного агентирования, или, как его принято называть, агентское соглашение, является юридическим документом для выполнения операций или функций хозяйственной деятельности перевозчика, основанных на такой норме гражданского права, как агентский договор. По договору представительства агентом принципала может быть оператор, транспортно-экспедиционная компания, судовладелец, автопредприятие, авиакомпания, железные дороги или их объединения и т.д.

Через назначенного агента перевозчик вступает в деловые отношения с многочисленными третьими лицами на основе договоров агента с ними на привлечение к перевозке грузов и пассажиров, аренду оборудования, обеспечение погрузки и выгрузки (стивидорное обслуживание),

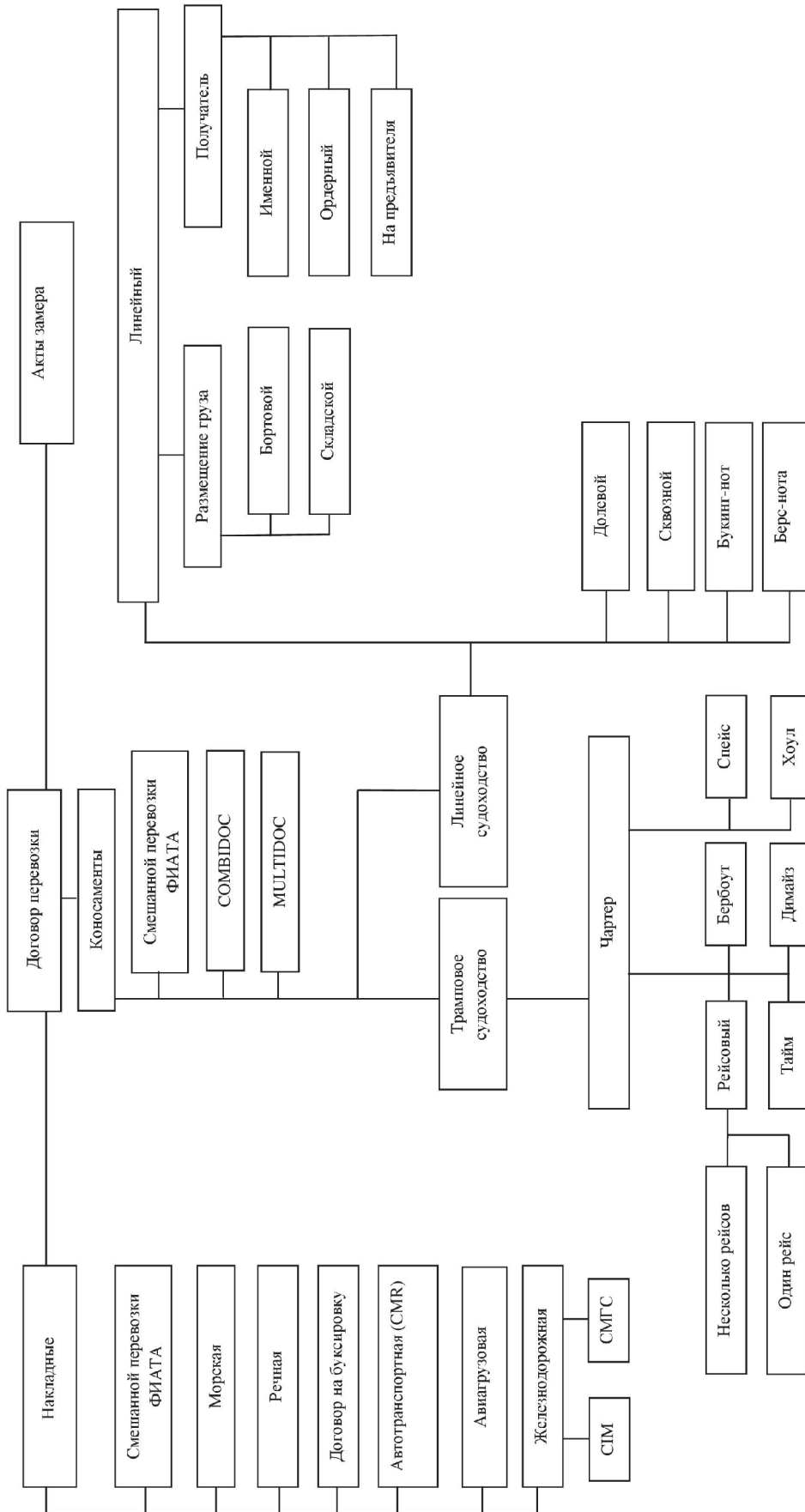


Рис. 3.1. Система транспортной документации по договору перевозки груза

страхование, снабжение и т.п. Агентское соглашение поэтому является важным коммерческо-правовым документом, от которого зависит успех работы транспортной компании.

Как правило, заключению соглашения (договора) предшествуют деловые переговоры представителей обеих сторон, т.е. принципала и агента. Существуют многочисленные проформы договоров агентирования (например, стандартная проформа агентского соглашения, разработанная ВВО "Совфрахт"). С учетом наличия таких проформ нередко заключение договора агентирования производится заочно, путем обмена телексами, письмами или факсами.

Важным элементом агентского соглашения является определение территориальных пределов действия агента. Это может быть страна, автономная республика, область, край, город, порт или порты, железнодорожная станция, регион (Урал, Сибирь, а, скажем, при слежении за движением контейнеров – несколько континентов) и др. Иногда имеет место разделение на портового агента (port agent) и на агента внутри страны (inland agent).

Договор агентирования может быть заключен на неопределенный период с правом его расторжения на определенных условиях, в конкретных случаях через конкретный срок (например, год, квартал) или после выполнения определенной работы, с завершением которой действие договора прекращается (агентирование выставочных грузов, погрузка в навигационный период и т.д.).

Основанием для расторжения договора может быть нарушение одной из сторон условий договора (превышение агентом своих полномочий, конфликтные ситуации, разглашение конфиденциальной информации и т.п.) или когда интересы агента входят в противоречие с интересами предприятия).

принципала (обслуживание конкурента, приобретение в собственность другого обслуживающего принципала).

Обычно во всех агентских договорах оговорено право любой из сторон по нотису (соответствующему уведомлению) канцелировать его (to cancel), т.е. прекратить действие соглашения без объявления причин. Срок нотиса оговаривается в соглашении. Сторона, заинтересованная в возможности быстрого расторжения соглашения (чаще принципал), настаивает на минимальном сроке нотиса. Как правило, устанавливается двух – трехмесячный срок. Подготавливая проект агентского соглашения, принципалу желательно точно определить круг его обязанностей, широту полномочий, а агенту – проверить, имеет ли он право выполнять те или иные операции с точки зрения местного законодательства, правил, обычаев.

К традиционным обязанностям агента относятся прежде всего транспортно-экспедиционные операции:

- по привлечению к перевозке грузов, организации их приема, сдачи, погрузки, выгрузки;
- инкассация и перевод фрахтовых и других платежей;
- урегулирование претензий, а также выполнение самых различных функций по обслуживанию транспортных средств и их экипажей, включая иммиграционное и таможенное оформление, оплату расходов, ведение учета стояночного времени и подписание представителями отправителей или получателей грузов соответствующих этому случаю документов (путевых листов);
- организация снабжения топливом, техническими материалами, провизией, а при необходимости проживания, лечения членов экипажей, ремонта, сверхурочных работ и т.д.

Агент должен быть готов к урегулированию всякого рода претензий, ущербов, к организации экспертиз и сюрвейерских заключений, оформлений протестов и свидетельских показаний у нотариусов, использования по указанию перевозчика залогового права для обеспечения причитающихся ему платежей.

Агент зачастую обязывается действовать не только строго в соответствии с полномочиями, полученными от принципала, проявляя при этом заботу и умение с целью получения наибольшей пользы для принципала, но также согласно договору действовать и "по своему усмотрению". Причем по английскому праву морской агент, которому даны полномочия действовать по своему усмотрению, если он добросовестно выполняет свои обязанности, не будет нести ответственности за свои действия, даже если результаты их окажутся неблагоприятными для принципала.

Агент обязан не иметь коммерческих интересов, входящих в противоречие с интересами принципала, сообщать ему о всех побочных доходах, вытекающих из сделок, совершенных им от имени принципала с третьими лицами, и своевременно переводить принципалу полученные доходы.

Агент имеет определенные права: право на агентское вознаграждение, денежный аванс, право на получение от принципала (доверителя) своевременной и необходимой информации. Этим правам соответствуют и определенные обязанности владельца транспортного средства по договору агентирования. И это не только обязанность оплатить агенту вознаграждение и возместить его расходы. Доверитель обязан держать его в курсе в части всех его контрактов с третьими лицами в регионе, обязан информировать его о всех рейсах транспортных средств, расписаниях и их

изменениях, об открытии новых линий и видов сервиса, новых поступлениях транспортных средств.

Доходы агентской фирмы формируются на базе трех основных видов ее деятельности: агентирование, брокерские операции и предпринимательство.

За обслуживание (агентирование) транспортного средства и оказание помощи капитану судна, водителю, пилоту, проводнику, экипажу агенту выплачивается агентское вознаграждение. Во многих странах, в большинстве портов мира имеются тарифы агентского вознаграждения. Часто они носят рекомендательный характер, но иногда являются обязательными; агент не имеет права ради расширения своей клиентуры соглашаться на вознаграждение ниже оговоренного в тарифе.

Специально оговаривается, что агенту помимо агентского вознаграждения оплачиваются отдельно такие услуги, как почтово-телеграфные расходы, сверхурочные, командировочные, банковский сбор при переводе фрахта и др.

Агентское вознаграждение взыскивается за каждый заход, приезд, проезд и определяется по шкале, которая построена на базе грузоподъемности, регистрационного тоннажа и других характеристик транспортных средств.

Агента транспортного средства может нанять для обслуживания грузовладелец. Если владелец транспортного средства считает, что в этой ситуации требуется контроль с его стороны, особая защита его интересов, он назначает протектинг агента (protecting agent). Комиссия такого агента составляет 50 % ставки основного агента.

Привлечение грузов к перевозке, заключение фрахтовых сделок оплачивается брокерской комиссией в виде начисления агенту определенного процента от суммы фрахта (freight commission, brokerage).

Агенты так же, как и экспедиторы, занимаются предпринимательской деятельностью (экспедирование, реклама, стивидорные операции, ремонт контейнеров и т.д.), за что получают дополнительные доходы. Получают они вознаграждение от судоремонтных предприятий, верфей, автомобилестроительных заводов, мастерских в виде комиссионных за привлеченную работу и по заказам, полученным со стороны.

### **3.4. Договор купли-продажи**

Договор купли-продажи является самым распространенным вариантом коммерческой сделки на поставку товара и сопутствующих услуг, которые приравнены к товару. В российском праве договору купли-продажи посвящена гл. 30 ГК РФ, в которой последовательно излагаются правила, регулирующие такие основные условия договора купли-продажи, как предмет договора, обязанность продавца по передаче товара, переход риска случайной гибели и повреждения товара, количество и качество



товара, его комплектность, тара и упаковка товара, обязанность покупателя по принятию товара и его оплате, страхование товара. В ст. 454 гл. 30 ГК РФ дается определение договора купли-продажи, согласно которому продавец обязуется передать товар в собственность покупателю, а тот, в свою очередь, обязуется принять товар и уплатить за него установленную цену. Во всех случаях стороны самостоятельно определяют предмет и условия договора купли-продажи: какие функции будет выполнять каждая из сторон, какие цены будут назначены, как будут произведены взаиморасчеты, какой риск возьмет на себя каждая из сторон. Условие договора купли-продажи товара считается согласованным в случае, если из договора можно установить наименование и количество товара (ст. 455 гл. 30 ГК РФ). В торговой практике различают следующие виды договора купли-продажи.

**Договор разовой поставки** – единовременное соглашение, которое предусматривает поставку продукции к определенной дате или в течение определенного срока (периода времени).

Разовые договоры могут заключаться на короткие или длительные сроки исполнения. В договорах с короткими сроками поставки сроки можно устанавливать конкретно или неопределенно (например, после снятия урожая, немедленно, после открытия навигации и т.д.).

Договоры с длительными сроками поставки, как правило, заключаются для поставки комплексного и сложного оборудования, транспортных средств и т.п. Такой договор может заключаться на 3–5 лет.

**Договор с периодической поставкой** – соглашение, предусматривающее регулярную периодическую поставку определенного количества или партии товара на протяжении установленного в условиях договора срока. Как правило, это поставка промышленного сырья и полуфабрикатов – угля, нефти, природного газа, руды, целлюлозно-бумажной продукции и т.д. Различают краткосрочный (со сроком обычно 1 год) и долгосрочный (со сроком 5–10 лет) договор.

**Договор на поставку комплектного оборудования** – соглашение на поставку товара в комплекте, отличающееся многообразием, весьма сложным содержанием, обилием различных условий, тонкостей в формулировках обязанностей продавца и покупателя. Такой договор предполагает осуществление тесных связей с покупателем до и после поставки оборудования.

В международной торговле договор купли-продажи товара содержит следующие основные статьи.

1. Предмет и объект договора.
2. Срок и дата поставки.
3. Базисные условия поставки.
4. Цена и общая стоимость поставки.

5. Скидки и льготы.
6. Условия, сроки и порядок платежа (взаиморасчеты).
7. Валютные риски.
8. Порядок сдачи-приемки товара.
9. Способы определения качества и количества товара.
10. Транспортные условия.
11. Условия страхования.
12. Условия перехода собственности.
13. Контроль и инспекция.
14. Условия о гарантиях и сервисном обслуживании.
15. Порядок разрешения споров.
16. Обстоятельства непреодолимой силы (форсмажор).
17. Юридические адреса сторон и банковские реквизиты.
18. Подписи продавца и покупателя.

Стороны договора купли-продажи – продавец и покупатель (экспортер и импортер) – берут на себя конкретные обязательства, обусловленные этим договором.

*Основными обязательствами продавца являются:*

- поставка товара;
- передача относящихся к нему документов и прав собственности на товар.

*Основными обязательствами покупателя являются:*

- оплата стоимости товара;
- принятие поставленного товара.

*Положения, общие для обязательств продавца и покупателя:*

- понятие, порядок исчисления убытков и их возмещения при возможном нарушении обязательств одной из сторон;
- порядок уплаты различных сборов, налогов, пошлин;
- санкции при просрочке платежа, а также нарушениях иных обязательств;
- транспортные и валютные риски;
- особые условия страхования продукции;
- принципы освобождения от ответственности;
- порядок досрочного расторжения договора.

Споры, возникающие между сторонами по поводу содержания договора, разрешаются арбитражным или иным судом, который определяет права и обязанности сторон по договору, а также объем их ответственности.

### **Предмет и объект договора**

Предмет договора – это действие или совокупность действий, определяющих тип и характер условий заключаемой сделки (например, купля, продажа, аренда, комиссия, поручительство и т.д.).

Объект договора – товар, выполнение конкретных работ или услуг. Наименование товара необходимо сверить с принятым в международных товарных номенклатурах, Единой тарифно-статистической номенклатуре грузов Российской Федерации и номенклатурах тарифов транспортных отраслей.

При продаже разнородных товаров (оборудование, запасные части к нему) делается ссылка на спецификацию, которая приводится в приложении к договору. В спецификации по каждому наименованию товара приводится количество мест, размеры и масса одного места, вид упаковки, общий объем поставок.

Исходя из свойств товара и условий его перевозки определяются и требования к упаковке товара.

### **Количество товара**

Для определения количества (массы) товара применяют различные единицы измерения:

- меры веса со ссылкой на систему веса (метрическая, англо-американская и др.);
- меры длины и объема (метрическая, англо-американская, английская для лесоматериалов, баррели для нефтепродуктов);
- количество кип определенного веса (для хлопка, шерсти и т.д.);
- количество единиц (автомобили, контейнеры и т.д.)
- количество товара в определенной упаковке (грузовые места).

Для наиболее полного использования грузоподъемности и грузовместимости перевозочных средств экспедитору необходимо требовать включения в договор на поставку массовых сырьевых и продовольственных товаров оговорки типа «около» («допустимо отклонение 1...3 %» или «допустимо отклонение  $\pm 5...7\%$ »). Такие оговорки целесообразны при доставке грузов морем целыми судовыми партиями.

Если количество товара установлено в тоннах, в тексте договора следует уточнить, включаются ли тара и упаковка в количество поставляемого товара. В этом отношении применяются следующие оговорки:

- «масса брутто» – масса товара вместе с упаковкой и тарой;
- «масса нетто» – масса товара без тары и упаковки.

### **Качество товара**

Один и тот же товар в зависимости от его качества может оказаться безопасным и опасным грузом, совместимым или нет для транспортирования с другим товаром. Экспедитор обязан интересоваться качеством товара и должен требовать предоставления сертификата качества, заверенного экспертизой. Могут применяться различные способы согласования качества товара: по стандарту, техническим

условиям, спецификации, предварительному осмотру. При продаже товаров часто применяют оговорку «по качеству, каким он есть». Продажа товара по качеству, «каким он есть» избавляет экспедитора продавца от участия в ответственности за ухудшение товара в пути. Экспедитор обязан предупредить своего клиента о возможном риске получения товара ненадлежащего качества.

#### **Цена и общая стоимость поставки**

При указании цены товара в договоре указывается единица измерения (т, м<sup>3</sup>, шт.). Цена товара устанавливается в валюте страны экспортера, импортера либо в одной из свободно конвертируемых валют. В качестве базы, которая включает в себя расходы по транспортированию, перегрузке и страхованию грузов, для переговоров по товарам массового производства используют справочные цены, которые публикуются в специальных изданиях, либо биржевые котировки, цены аукционов, фактических сделок или предложений крупных организаций-продавцов. В процессе переговоров с конкретными клиентами экспортер применяет к базовой ставке систему скидок, которые и определяют окончательную цену товара: стандартная скидка со справочной цены, бонусная скидка при достижении определенного размера закупок, дилерская скидка за продвижение товаров на рынок, сезонные скидки.

При поставке нестандартных видов оборудования и других товаров индивидуального производства используют расчетные цены.

#### **Условия, сроки и порядок платежа (взаиморасчеты)**

В договоре стороны обязаны согласовать валюту платежа, способ платежа и форму взаиморасчетов. Валюта платежа не всегда совпадает с валютой цены. В этом случае в договоре стороны указывают, курс какого валютного рынка будет использован. Срок платежа в договоре купли-продажи определяют конкретной датой или через указанное количество дней после уведомления продавцом покупателя о поставке товара или его отгрузке.

В мировой торговой практике применяют различные формы наличных и безналичных расчетов, но взаиморасчеты между экспортером и импортером в соответствии с действующим в Российской Федерации законодательством допускаются только в безналичной форме и производятся по открытому счету, банковским переводом, чеком (именным, ордерным и на предъявителя), аккредитивом.

#### **Срок и дата поставки**

Выполнение этих двух условий одинаково обязательно для продавца по договору купли-продажи и для экспедитора по договору экспедирования или разовому поручению продавца.

Под сроком поставки товара понимается момент, когда продавец обязан передать товар в собственность покупателю или его экспедитору. Срок

поставки чаще всего устанавливается определением календарного периода, в течение которого должна быть произведена поставка. При обозначении срока поставки календарным месяцем, кварталом или годом добавляются слова «в течение» или «не позднее» указанного календарного периода, при периодических поставках – «ежемесячно», «ежеквартально». Принятые в торговле термины «немедленная поставка», «без задержки», «быстрая поставка», «товар в наличии на месте», «со склада» обычно используют в случаях, когда между заключением договора и его выполнением проходит небольшой срок. Наиболее часто встречается термин «немедленная доставка». Под немедленной понимается поставка в течение «одного дня» в одном месте, а в другом, по обычаям торговли, «14 дней». Большое значение в договоре имеет определение даты передачи товара в распоряжение покупателя – даты поставки. Датой поставки может считаться:

- дата транспортного документа о приемке товара к перевозке (например, дата коносамента или штурманской расписки, дата штампа пограничной станции на железнодорожной накладной, дата авиагрузовой накладной и т.д.);
- дата расписки транспортно-экспедиционной организации в приеме груза для дальнейшей отправки по назначению;
- дата складского свидетельства о передаче товара на хранение за счет и на риск покупателя;
- дата подписания приемосдаточного акта комиссией заказчика и представителя поставщика.

#### **Порядок сдачи-приемки товара**

Товар считается сданным продавцом и принятым покупателем по качеству в соответствии с сертификатом о качестве и по количеству мест – согласно транспортным (отгрузочным) документам. Окончательная приемка товара осуществляется в стране покупателя по прибытии товара в пункт назначения. Товар принимается:

- по количеству мест (в момент получения товара от перевозчика);
- по количеству в таре (в момент вскрытия тары, но не позже 2 месяцев после получения);
- по качеству (не позже 1 месяца с момента вскрытия тары).

По качеству товара претензии предъявляются в случае несоответствия его требованиям, указанным в приложении к договору (ГОСТ, ТУ, образец, спецификация).

По количеству товара претензии предъявляются в случае расхождения с транспортными документами (коносамент, автомобильная или железнодорожная накладная). При выполнении международных перевозок к претензии прилагается акт, составленный независимым сюрвейером страны получателя груза. Покупатель может заявить претензию по

качеству и количеству груза в течение 30 суток с даты отгрузки товара. После истечения этого срока претензии не принимаются.

### **Базисные условия поставки**

Базисными называются специальные условия договора купли-продажи, которые определяют обязанности продавца и покупателя и устанавливают момент перехода права собственности, риска случайной гибели или повреждения товара от продавца к покупателю. Таким образом, базисные условия определяют, кто, продавец или покупатель, организует перевозочные и экспедиционные работы, связанные с доставкой груза, и кто из них несет связанные с этим процессом расходы. Расходы эти весьма разнообразны и могут включать в себя следующие затраты:

- расходы по подготовке товара к отгрузке (проверка качества и количества, отбор проб, упаковывание, маркировка и т.д.);
- оплата погрузки товара на ТС внутреннего перевозчика;
- оплата перевозки товара от пункта отправления до магистрального вида транспорта;
- оплата расходов по погрузке товара на магистральные ТС в пункте экспорта;
- оплата страхования груза в пути;
- расходы по хранению товара в пути и при перегрузке;
- расходы по выгрузке товара в пункте назначения;
- оплата таможенных пошлин, налогов и сборов при переходе таможенной границы.

Расходы по доставке товара, которые несет продавец, включаются в цену товара.

Базисные условия исторически вырабатывались международной торговой практикой. Они упростили и до некоторой степени стандартизировали экспортно-импортные операции. В 1936 г. Международная торговая палата впервые опубликовала международные правила толкования базисных условий под названием «Инкотермс», которые в дальнейшем дополнялись и совершенствовались.

«Инкотермс» – свод международных правил толкования наиболее часто используемых условий поставки во внешней торговле, которые группируются по внешнему признаку и условно обозначаются определенными терминами. Использование «Инкотермс» позволяет устранить различия в применении этих терминов в практике контрактной работы в различных странах.

Основной причиной совершенствования «Инкотермс» является необходимость адаптировать их к современной коммерческой практике. Например, при пересмотре в 1980 г. был введен термин «франко-перевозчик» (FCA). В переводе на русский язык этот термин используется, когда покупатель решил осуществить перевозку товара самостоятельно.

Поэтому покупатель сам выбирает тот или иной вид транспорта или организует перевозку в смешанном сообщении, заключает договор перевозки, оформляет поручение агенту перевозчика. Продавец, в свою очередь, должен организовать передачу товара непосредственно перевозчику и взаимодействовать с агентом перевозчика по всем вопросам приема-сдачи товара. Термины, определяющие условия поставки товара, были сгруппированы в четыре базисные категории:

- группа «E»: термин EXW – условие, согласно которому покупатель получает готовый к отправке товар на складе продавца;
- группа «F»: термины FCA, FAS и FOB – условия, согласно которым продавец обязан доставить товар до транспортного средства, определенного покупателем;
- группа «C»: термины CFR, CIF, CPT и CIP – условия, согласно которым продавец должен заключить договор перевозки, однако не несет риска потери или повреждения товара и дополнительных расходов, возникших после отгрузки или отправки товара;
- группа «D»: термины DAF, DES, DEQ, DDU и DDP – условия, согласно которым продавец несет все риски и расходы, связанные с доставкой товара в пункт назначения.

#### **Транспортные условия договора**

После согласования базисного условия поставки продавец и покупатель формулируют транспортные условия контракта. Транспортные условия договора определяют обязанности сторон по организации перевозки груза. Например, при поставке товара по условиям CIF и CFR продавец должен за свой счет зафрахтовать трамповое судно или оплатить перевозку товара на линейном судне. После заключения договора с перевозчиком он сообщает покупателю название судна и ожидаемый срок его постановки под погрузку.

После окончания погрузки продавец обязан известить покупателя о количестве отправленного груза и дать другую информацию (дополнительные сведения о грузе, ожидаемая дата прибытия судна в порт назначения и т.п.). Продавец также дает указания перевозчику направить в установленные сроки по адресам, согласованным с покупателем, нотисы (извещения) о подходе судна в порт назначения. На стадии согласования договора купли-продажи важно правильно указать транспортный вид груза, так как от него зависят производительность погрузки-выгрузки и стоимость грузовых работ: в контейнерах, мешках, пакетами, отдельными местами или навалом.

При закупке оборудования необходимо предусмотреть возможность его размонтирования таким образом, чтобы размеры и масса отдельных грузовых мест позволяли организовать перегрузку, железнодорожную и автомобильную перевозку без привлечения специального оборудования.

При купле-продаже массовых грузов размер отдельных партий должен выбираться исходя из номенклатуры транспортных средств по грузоподъемности. При распределении перевозок в течение года следует учитывать сезонные колебания конъюнктуры фрахтового рынка и повышения ставок из-за замерзающих портов в период навигации.

### **3.5. Транспортная документация на различных видах транспорта**

На всех видах транспорта находит свое место оформление письменных «генеральных договоров» (general contracts) на перевозку определенного количества груза в течение определенного периода времени на одном или нескольких по числу и по виду транспортных средств. Как правило, в таких контрактах предусматривается применение конкретных транспортных документов, описание и формы которых представлены в учебном пособии по транспортно экспедиционному обслуживанию.

**На морском транспорте** основным документом является коносамент, но основанием для его составления являются погрузочный ордер и штурманская расписка.

Погрузочный ордер является письменным предложением перевозчику заключить договор перевозки и взамен получить от него письменное доказательство его заключения в форме коносамента. Согласно Кодексу торгового мореплавания РФ погрузочный ордер должен содержать следующие данные:

- наименование отправителя;
- наименование порта выгрузки;
- наименование получателя;
- наименование и сведения о грузе и его состоянии;
- информация о стоимости фрахта, подлежащей оплате грузополучателем.

Штурманская расписка является ордером, подписанным капитаном в подтверждение фактического приема груза на борт конкретного судна. Штурманская расписка не является товарораспорядительным документом, и если на ней нет замечаний администрации судна по количеству и состоянию погруженного груза, она обменивается грузоотправителем на коносамент.

Коносамент (Bill of lading, B/l, Bs/L, blading, bladings) оформляется на английском языке и выполняет три основные функции: удостоверяет принятие судовладельцем груза к перевозке; является товарораспорядительным документом; свидетельствует о заключении договора морской перевозки.

Выполняя *первую функцию*, коносамент представляет собой расписку судовладельца или его уполномоченного, удостоверяющую, что определенные товары в указанном количестве и состоянии погружены на



судно для перевозки к условному месту назначения или что товары приняты под охрану судовла дельца в целях перевозки. На коносаменте обязательно должно содержаться указание судоходной компании «груз на борту», «груз погружен» – «в хорошем состоянии по внешнему виду».

Коносамент может быть выписан на бланке «груз, принятый для погрузки» (Received for shipment B/L) с указанием даты приемки груза. В день фактической погрузки груза на борт судна на таком коносаменте ставится штампель с записью «Фактически погружено на борт ...(дата)».

*Вторая функция коносамента* – дать право владельцу оригинала распоряжаться грузом – делает его товарораспорядительным документом. Это означает, что лишь лицо, указанное в коносаменте или обладающее коносаментом на предъявителя, вправе потребовать от судовладельца выдачи товара, обозначенного в коносаменте, и имеет право распоряжаться этим товаром. Чтобы продать товар, находящийся в пути и представленный коносаментом, товарораспорядителю достаточно продать или переуступить свои права по коносаменту доверенному лицу.

*Третья функция коносамента* – это его способность выступать единственным доказательством наличия договора морской перевозки между грузоотправителем и судовладельцем. Эту функцию коносамент выполняет при перевозках товаров на судах регулярных линий или при поставке грузов отдельными партиями, недостаточными по своим размерам для использования всего судна или его части. Если же договор морской перевозки оформляется чартером, то в этом случае коносамент выполняет лишь первые две функции - служит распиской в получении груза к перевозке и товарораспорядительным документом.

При этом нужно учитывать, что стороны, подписавшие чартер, связаны договорными отношениями с момента его подписания, независимо от момента фактической сдачи груза отправителем перевозчику. Чартер заключается на отдельный рейс, на ряд последовательных рейсов. Коносамент же только выражает наличие договора перевозки, факт оформления которого, с одной стороны, фиксируется передачей грузоотправителем перевозчику вместе с грузом такого транспортного документа, как погрузочный ордер (shipping order), а от перевозчика грузовладельцу – доковой расписки (dock receipt) о приеме груза на причал, содержащей все необходимые данные о грузе.

Коносамент подписывается капитаном судна или пароходным агентом. Различают следующие виды коносаментов: именной, ордерный и на предъявителя.

**Именной коносамент** (Recta – Bill of Lading) предполагает, что товар должен быть доставлен определенному получателю с указанием его наименования и адреса.

**Ордерный коносамент** (Order Bill of Lading) предполагает, что грузоотправитель может передать свои права третьему лицу, заверив коносамент, т.е. поставив на обороте свою подпись и печать. Такой коносамент применяется в тех случаях, когда платеж производится без участия банка.

**Коносамент на предъявителя** (Bill of Lading to bearer) предполагает, что товар передается любому лицу – держателю коносамента. В связи с использованием коносамента в качестве документа для расчетов за цену товара банки требуют выписывать ордерные коносаменты с оговоркой "приказу грузоотправителя" (Bill of Lading to order of Shipper) или "приказу грузополучателя" (Bill of Lading to consignee's order). И экспедиторам, и агентам при работе с ордерными коносаментами и с коносаментами на предъявителя во взаимоотношениях с клиентурой целесообразно помнить, что держатель оригинала такого коносамента имеет право собственности на товары и право на их выдачу по условиям документа. Такие коносаменты считаются оборотными (negotiable bill of lading). Таким образом, выдача товара по коносаменту может быть произведена:

- по именному коносаменту – лицу, на чье имя выписан коносамент;
- по ордерному коносаменту – лицу, на чье имя индоссирован коносамент;
- по коносаменту на предъявителя – лицу, которое предъявит коносамент.

В тех случаях, когда грузополучатель продает не всю партию товара по коносаменту, а только часть, или когда партия товара продается одновременно нескольким покупателям, он может как бы раздробить коносамент на несколько частей и каждому покупателю выписать долевой коносамент, или деливериордер (delivery order), по которому каждый покупатель может получить соответствующую часть груза. Деливериордер, выданный перевозчиком, а также деливериордер, выданный грузополучателем и подтвержденный капитаном судна, носит характер товарораспорядительного документа.

Особым видом коносамента является **прямой** (Direct Bill of Lading).

Такой коносамент выдается в тех случаях, когда нужно доставить груз в порт назначения с перегрузкой его на другое судно в промежуточном пункте. Осуществление и оплата перевалочных работ в пути входят в обязанности судовладельца, как правило, второго (третьего) перевозчика. При этом перевозка производится (тоже, как правило) с выпиской сопровождающих коносаментов на груз (Local, Service Bs/L) агентом первого перевозчика в адрес второго (третьего) перевозчика.

Коносаменты обычно составляются в трех и более экземплярах с тем же содержанием и той же датой: один экземпляр для грузоотправителя или его экспедитора, один для грузополучателя и один для судовладельца. Все

экземпляры коносамента, составляющие так называемый полный комплект, являются оригиналами, и на них ставится штамп "оригинал" (original). В некоторых случаях обозначается порядковый номер оригинала – первый, второй, третий. В коносаменте обязательно должно быть указано число составленных оригиналов, однако только один из оригиналов коносамента может быть товарораспорядительным документом; после выдачи груза по одному из оригиналов остальные теряют силу.

Обозначение на коносаменте «2/2» говорит о том, что выпущено два оригинала, а если в письме агенту или экспедитору говорится, что «настоящим мы посылаем вам 2/3 оригинала коносаментов», то это означает, что выписано три оригинала, два из которых приложены к письму. Кроме оригиналов может быть выписано необходимое количество копий коносамента, которые юридической силы не имеют и обычно необходимы капитану судна для проверки погруженного и выгруженного товара, агентам судна, портовой администрации, таможенными органами, транспортно-экспедиционной фирме.

**На железнодорожном транспорте** накладная и ее копия-дубликат являются транспортными документами при внутренних и международных железнодорожных грузовых перевозках. Накладная является документальным оформлением договора перевозки между грузоотправителем и администрацией железной дороги.

Во внутренних сообщениях копию-дубликат называют «квитанцией в приеме груза». Транспортными документами являются также дорожная ведомость и корешок дорожной ведомости. Накладная вместе с дорожной ведомостью следуют с грузом до станции назначения, где накладную выдают грузополучателю. Дорожная ведомость – это внутренний документ железнодорожного транспорта. Он служит для контроля за правильностью начисления провозных платежей, для расчетов железных дорог между собой за перевозку груза, статистических целей и др. Квитанция в приеме груза к перевозке остается на станции отправления у грузоотправителя, корешок дорожной ведомости – на станции отправления.

В настоящее время бланки накладной, дорожной ведомости, корешка дорожной ведомости и квитанции в приеме груза к перевозке печатаются комплектом, именуемым «перевозочный документ», с идентичной разметкой граф.

Он заполняется грузоотправителем (а чаще его экспедитором) под копировальную бумагу на пишущей машинке или с автоматическим вводом постоянных и расчетных данных на ПЭВМ. Накладную подписывает грузоотправитель. Груз считается принятым к перевозке, когда он принят станцией отправления вместе с накладной и отправитель внес причитающиеся за перевозку платежи или оформил свое платежное обязательство через систему централизованных расчетов. Время приема

груза (дата, час, минута) удостоверяется наложением на накладной календарного штампа станции.

Распространенной формой этого вида транспортно-экспедиционного обслуживания на железнодорожном транспорте является его исполнение товарными конторами при грузовых дворах крупных железнодорожных станций и терминалов. Необходимо отметить, что это обслуживание имеет различные схемы в зависимости от следующих факторов:

- от скорости перевозки – грузовой, большой и пассажирской, которая выбирается грузоотправителем или определяется «Правилами перевозок грузов» (например, «большая» – при перевозке скоропортящихся грузов в изотермических вагонах);

- от вида сообщений: местного – в пределах одной дороги, прямого – в пределах двух и более дорог; прямого железнодорожно-водного; прямого международного – перевозки с участием железных дорог двух и более государств по единому перевозочному документу («Соглашение о международном грузовом сообщении – СМГС», в которое входят КНР, КНДР, МНР, Польша, Болгария, страны СНГ, Молдавия; прямые международные сообщения с Финляндией, Ираном, Турцией, Австрией, Югославией);

- от количества груза, предъявляемого к перевозке: мелкой отправкой не более 10 т и не более одного вагона; малотоннажной отправкой от 10 до 20 т груза, занимающего не более половины четырехосного вагона и сопровождаемого одной накладной; повагонной отправкой, для которой требуется отдельный вагон; групповой отправкой из нескольких вагонов и маршрутной отправкой, для которой требуется предоставление вагонов в количестве, соответствующем весовой норме маршрутного поезда;

- от особых условий перевозок грузов: насыпных, наливных, опасных, скоропортящихся, на открытом подвижном составе, тяжеловесных, громоздких и негабаритных, пассажирской скоростью, с объявленной ценностью, подлежащих ветеринарному и фитосанитарному надзору.

В практике зарубежной торговли широко применяется форма накладной, разработанная международной Бернской конвенцией ЦИМ («Котиф») по грузовым перевозкам. Основными сведениями, содержащимися в накладной, являются: название станции назначения и пограничных станций, наименование груза, оплата за перевозку, объявленная ценность груза. Текст железнодорожной накладной печатается на стандартных бланках обычно на двух языках.

Железнодорожная накладная выписывается грузоотправителем или же его экспедитором на имя грузополучателя. Перевозчик скрепляет договор перевозки, ставя штамп на накладной и дубликате, который остается у грузоотправителя. Накладная же следует с грузом. К каждой накладной

прилагается товаросопроводительная документация: отгрузочная спецификация, сертификат о качестве, упаковочный лист и др.

Поскольку Россия не ратифицировала Бернскую конвенцию, требуется переоформление накладной СМГС в накладную ЦИМ («Котиф») на пограничных станциях. Это делают по специальному поручению или местные экспедиторские фирмы (филиалы крупных фирм), или администрация пограничной станции (в соответствии с правилами СМГС).

**На воздушном транспорте** грузовая авианакладная или квитанция воздушного сообщения (Air way bill) является документом, который удостоверяет наличие договора перевозки между грузоотправителем и перевозчиком на доставку грузов по воздушным линиям.

Авианакладная заполняется грузоотправителем в трех экземплярах и вручается перевозчику вместе с грузом. Первый экземпляр носит пометку «для перевозчика» и подписывается грузоотправителем; второй экземпляр носит пометку «для получателя» и подписывается грузоотправителем и перевозчиком и следует с грузом; третий экземпляр подписывается перевозчиком и возвращается грузоотправителю после того, как груз к перевозке принят. В накладной указываются: наименование груза, наименования аэропортов отправления и прибытия, прилагаемые к накладной документы, объявленная ценность груза, сумма платежа за перевозку, дата составления накладной и др. Авианакладная не является ни товарораспорядительным, ни передаточным документом. Она выполняет лишь функцию доказательства заключения договора перевозки, принятия товаров к перевозке и условий перевозки. По таможенному законодательству ряда стран авианакладная используется в качестве таможенной декларации, при этом в ней содержится подробное описание груза.

Текст авианакладной международного воздушного сообщения был разработан Международной ассоциацией по воздушным перевозкам на основе Варшавской конвенции 1929 г. Он содержит общие условия перевозки, которые применяются как к международным, так и к внутренним перевозкам. Форма грузовой авианакладной для перевозки грузов в международном сообщении устанавливается ИАТА, во внутрироссийском сообщении – Государственной службой гражданской авиации.

В соответствии с нормами ИАТА в авиагрузовой накладной указывают следующие данные:

- наименование груза;
- наименование аэропортов отправления и прибытия;
- объявленную ценность груза;
- сумму платежа за перевозку;
- прилагаемые к накладной документы;

- дату составления накладной и т.д.
- Кроме того, для каждой авиагрузовой накладной оформляется грузовой манифест, который используется для указания сведений о перевозимом грузе на данном рейсе. В обязательном порядке в грузовой манифест вносятся следующие сведения:
  - наименование перевозчика и его национальная принадлежность;
  - номер и дата рейса;
  - пункт отправления и пункт назначения;
  - номер авиагрузовой накладной; количество мест, масса и наименование груза.

Аэропорт отправления должен подготовить такое количество документов, которое соответствует количеству пунктов разгрузки груза. Использование информации грузовых манифестов позволяет более оперативно разгружать партии грузов в промежуточных аэропортах.

**На автомобильном транспорте** при выполнении перевозок такими документами являются путевой лист и транспортная накладная (ТН). Путевой лист является основным первичным документом внутреннего характера, определяющим совместно с ТН показатели для учета работы автотранспортного средства (АТС) и водителя, начисления заработной платы водителю и расчета за перевозки. Заполнение путевого листа производится должностными лицами автотранспортной организации:

- до выезда АТС на линию (сведения о водителе, сопровождающих лицах, АТС, времени начала и окончания работы, заказчике перевозок, планируемом пробеге АТС и движении горючего);
- на линии (сведения о работе АТС и результаты проверки контролирующими лицами);
- после возвращения в автотранспортную организацию (сведения о фактически выполненной работе водителем и АТС, движении горючего).

Транспортная накладная передается грузоотправителем перевозчику и является основным документом для списания груза грузоотправителем и приема его грузополучателем. Грузоотправитель оформляет отдельную ТН для каждого грузополучателя не менее чем в четырех экземплярах: первый остается у грузоотправителя, второй сдается грузополучателю, третий и четвертый поступают в автотранспортную организацию. После выполнения расчетов по выполненным перевозкам третий экземпляр возвращается грузоотправителю вместе со счетом за перевозку. Товарно-транспортная накладная состоит из двух разделов: товарного (заполняется грузоотправителем и содержит сведения о грузе и лице, отпускающем груз) и транспортного (приводятся сведения о погрузочно-разгрузочных операциях и показатели работы АТС).

В случае несоответствия доставленных товаров по качеству или количеству должен составляться акт, который является юридическим

документом для предъявления претензий поставщику. Сведения о составленном акте (номер, дата и краткая причина составления акта) записываются в соответствующей графе ТН. В случае перегрузки груза в пути следования на другой подвижной состав сведения об организации, водителе и АТС зачеркиваются и записываются новые данные. Исправление заверяется подписью работника, руководящего перегрузкой, и о факте передачи составляется акт с выполнением соответствующей отметки в ТН.

Международные перевозки грузов автомобильным транспортом оформляются товарно-транспортной накладной CMR, которая служит доказательством условий договора и принятия груза перевозчиком. Форма накладной разработана Международным союзом автомобильного транспорта, определившим ее обязательные и дополнительные реквизиты. Накладная CMR представляет собой бланк, состоящий из двенадцати страниц, отпечатанных на самокопирующейся бумаге. Первые четыре экземпляра (страницы) накладной пронумерованы и определены участникам договора перевозки: первый – грузоотправителю, второй – грузополучателю, третий – перевозчику, четвертый – для расчетов. Только первые три экземпляра комплекта накладных CMR имеют юридическую силу. Количество последующих экземпляров, не имеющих юридической силы, определяется количеством пересекаемых грузом таможенных постов и национальными таможенными процедурами.

Накладная подписывается отправителем и перевозчиком. Однако отсутствие, неправильное заполнение или потеря накладной не отражается ни на существовании, ни на действительности договора на перевозку; это обусловлено тем, что накладная CMR не является товарораспорядительным документом, а только определяет передачу товара продавцом покупателю и переход связанных с перевозками рисков через посредничество перевозчика в пункте отправления, на границе или в пункте назначения груза в зависимости от базисного условия договора купли-продажи.

В момент принятия груза к перевозке перевозчик обязан проверить точность записей, сделанных в накладной относительно количества грузовых мест, их маркировки и нумерации, а также внешнее состояние груза и его упаковку.

**На речном транспорте** транспортным документом перевозки груза, свидетельствующим о наличии договора перевозки, является либо речная накладная, которая сопровождает груз на всем пути его следования и выдается грузополучателю в пункте назначения вместе с грузом, либо морской коносамент – в случае перевозки грузов на судах смешанного (река-море) плавания. Накладная и коносамент выписываются грузоотправителем по единому образцу.

В соответствии с данными накладной порт или пристань отправления составляют дорожную ведомость, которая также следует вместе с грузом и после выдачи груза в пункте назначения остается у пароходства. В удостоверение приемки груза к перевозке грузоотправителю выдается квитанция.

В речной накладной, составляемой на каждую партию груза, указываются перевозчик, наименование судна или его номер, порты отправления и назначения, полное наименование отправителя и получателя груза с указанием адреса, а также перечень сведений о грузе: наименование, марки, знаки, число мест, род упаковки, вес, состояние груза. На накладной и дорожной ведомости пунктом приема груза ставится штампель с указанием даты приема грузов к перевозке и отметка о предстоящей сдаче грузов. В каждом случае погрузки или выгрузки составляется акт погрузки – выгрузки.

Этот акт подписывается грузоотправителем или грузополучателем и представителем судовладельца. Такие акты служат также основанием для расчета между портом и грузоотправителем или грузополучателем по результатам стоянки судна под грузовыми операциями (за задержку судна грузоотправитель платит штраф по утвержденному тарифу, за досрочную погрузку получает премию).

Погрузочный ордер вручается перевозчику не позднее чем за 24 ч до начала погрузки груза на судно. Кроме того, грузоотправитель должен иметь все необходимые документы в соответствии с портовыми, таможенными, санитарными и другими правилами. Ответственность за предоставленную неверную информацию несет грузоотправитель.

### **3.6. Товаросопроводительная документация**

Помимо перевозочных документов в систему документации, используемую при международных транспортных операциях, входят товаросопроводительные документы. Эти документы призваны упростить процедуры международной перевозки грузов. Унификацией таких документов занимается Международная торговая палата и Комитет по упрощению процедур международной торговли (SITRO). При перевозках грузов используется следующая основная товаросопроводительная документация.

**Счет-фактура (invoice)** – коммерческий счет за поставляемые товары, который составляется во всех случаях при отправке груза. Основное назначение этого документа – указать сумму платежа, причитающегося за товар. Кроме того, счет-фактура может быть использована в качестве накладной на товар. По требованию таможенных органов счет-фактура выписывается на бланках установленной формы и служит одновременно



сертификатом о происхождении товара. В счете-фактуре содержатся следующие сведения:

- имена и адреса сторон, участвующих в сделке;
- информация о договоре (номер и дата заключения), на основании которого происходит переход права собственности на товар;
- описание груза с указанием кодов товаров;
- количество ГМ;
- масса груза брутто и нетто;
- цена единицы груза и общая цена;
- условия поставки в соответствии с «Инкотермс».

В счет-фактуру обычно включаются также некоторые указания о способе доставки груза. Счет-фактура оформляется на бланке отправителя и не может быть заменена никаким другим документом. Вся информация, которая содержится в счете-фактуре, должна совпадать с данными, указанными в перевозочном документе. Счет-фактура составляется на каждую отправку товара независимо от рода, количества, наименования и характера товара. Если груз перевозится в контейнерах, счет-фактура оформляется на содержимое каждого контейнера отдельно. На основе счета-фактуры составляются все остальные документы, необходимые для международной торговли. Оформление счета-фактуры недостаточно стандартизировано, что обусловлено различиями в требованиях таможенных органов к ее оформлению. Так, российская таможня требует выполнения достаточно большого количества формальностей при составлении данного документа, что в значительной степени затрудняет процесс пересечения грузами границ России и, соответственно, замедляет доставку грузов получателю.

**Консульские счета-фактуры** (consular invoice) – копии счета-фактуры на языке страны транзита или назначения, которые обычно требуются для экспортных грузов. Потребность в таких документах возникает вследствие языковых трудностей. Каждая страна может потребовать адекватные копии счета-фактуры на своем языке. Страна-импортер требует, чтобы счета-фактуры были санкционированы в ее консульских отделах страны-экспортера.

**Упаковочный лист** (packing list) – один из основных товаросопроводительных документов, который содержит перечень всех видов и сортов товаров, находящихся в каждом грузовом месте. Упаковочный лист обычно помещается в специально приспособленный карман на упаковке. Упаковочный лист содержит следующие данные:

- количество каждого сорта товара (шт. в упаковке);
- номер упаковки (места).

Упаковочный лист необходим в случаях, когда в одной упаковке содержатся разные по ассортименту товары, и используется в качестве

дополнения к счету-фактуре, когда отправляется большое количество наименований товаров или когда количество, масса или содержимое каждого индивидуального места различны.

Упаковочный лист и счет-фактура имеют практически одинаковое содержание, но в упаковочном листе не указывают цены.

**Отгрузочная спецификация** (shipping specification) – коммерческий документ, который содержит перечень всех видов и сортов товаров, входящих в данную партию, с указанием для каждого ГМ количества и рода товара. Спецификация обычно дополняет счет на поставку товаров разных сортов и наименований и является одним из основных товаросопроводительных документов, поскольку по этому документу проверяется комплектность и качество поставленного товара.

**Грузовой манифест** (manifest of cargo) – документ, в котором перечисляются все товары, перевозимые на каком-либо ТС или транспортной единице.

Грузовой манифест содержит следующие данные о товаре:

- номера транспортных документов;
- наименование грузоотправителя и грузополучателя;
- маркировка, количество, масса и вид ГМ;
- описание и количество товаров.

**Бордеро** (bordero) – документ, аналогичный грузовому манифесту, используется при автомобильных перевозках и содержит перечень грузов, перевозимых автопоездом, со ссылкой на прилагаемые копии накладной CMR.

**Сертификат происхождения товара** (certificate of origin) – документ, требуемый в случае, когда между странами заключено соглашение о льготных пошлинах. Страной происхождения товара считается страна, где товары были полностью произведены или подвергнуты глубокой переработке. Как правило, этот документ выдается торговой палатой страны или уполномоченными ею органами (в России это Торгово-промышленная палата РФ).

**Сертификат о качестве товара** (certificate of quality) выдается на каждую партию товара, отгружаемого по одному перевозочному документу. Как правило, этот документ требуется только для продовольственных товаров, косметической продукции и т.п.

В сертификате о качестве товара обычно указывают:

- организацию, выдавшую сертификат;
- номер сертификата;
- дату выдачи сертификата;
- наименование товара;
- поставщика товара;
- получателя товара;

- характеристику товара и его сорт;
- количество единиц товара и ГМ;
- дату изготовления товара;
- соответствие товара определенному стандарту.

**Фитосанитарный сертификат** (phytosanitary certificate) выдается государственными органами по карантину или защите растений страны-экспортера для товаров, которые подлежат сертификации по карантину при ввозе в страну (семена и живые растения, шерсть, орехи, мука, зерно, крупа, табак, лекарственные растения и т.п.). Сертификат должен прилагаться к транспортным документам, сопровождающим груз.

**Фумигационный сертификат** (fumigation certificate) применяется для подтверждения, что перевозимые грузы до отправки их получателю прошли обработку на уничтожение насекомых, которые могут находиться в продуктах питания (рис, чай, табак, орехи, мука и т.п.), одежде, бывшей в употреблении, и подобных товарах.

В фумигационном сертификате, как правило, содержится следующая информация:

- наименование грузоотправителя и грузополучателя;
- порт назначения;
- описание груза и его упаковки;
- масса груза брутто и нетто;
- наименование фумиганта, температура, при которой осуществлялась обработка груза, и другие характеристики обработки.

**Гигиенический сертификат** (*сертификаты анализов*) (certificate of analysis) требуется на товары, которые могут нанести вред здоровью человека. Конкретный перечень таких товаров в различных странах может быть разным, однако существуют определенные виды товаров, на которые такой сертификат требуется в обязательном порядке. В соответствии с российским законодательством перечень товаров, для осуществления доставки которых необходим гигиенический сертификат и сертификаты различных анализов (химических, микробиологических, физико-химических и т.п.), включает в себя следующие товары:

- пищевое сырье, продукты питания, пищевые добавки, консерванты, материалы и изделия из них, контактирующие с пищевыми продуктами;
- товары для детей: игры и игрушки, одежда, в том числе постельное белье, книги и учебные пособия, мебель, коляски, ранцы; искусственные, полимерные и синтетические материалы, вещества для изготовления товаров детского ассортимента;
- материалы, оборудование, вещества, применяемые в практике хозяйственно-питьевого водоснабжения;
- парфюмерно-косметические средства;

- химическая и нефтехимическая продукция производственного назначения, товары бытовой химии, средства химизации сельского хозяйства, в том числе минеральные удобрения;
- полимерные и синтетические материалы, предназначенные для применения в строительстве, на транспорте, изготовления мебели и других предметов домашнего обихода; химические волокна, нити; текстильные, швейные и трикотажные материалы, содержащие химические волокна и текстильные вспомогательные вещества; искусственные и синтетические кожи и текстильные материалы для обуви;
- продукция машиностроения и приборостроения производственного и бытового назначения;
- изделия, контактирующие с кожей человека.

**Ветеринарный сертификат** (veterinary certificate) оформляется при импорте животных, продуктов и сырья животного происхождения. Ввоз таких товаров производится только через установленные контрольные ветеринарные пункты и при наличии ветеринарных сертификатов. В свою очередь ветеринарный пункт взамен предъявленного сертификата выдает *ветеринарное свидетельство* на право дальнейшего следования груза по территории страны. Ветеринарный сертификат должен содержать следующие данные:

- наименование грузоотправителя и грузополучателя;
- вес груза и количество ГМ;
- наименование организации, выдавшей сертификат;
- описание груза;
- условия хранения и перевозки груза.

При перевозке опасных, негабаритных или тяжеловесных грузов требуются документы, определенные соответствующими соглашениями и правилами. Например, одним из основных требований к грузовому документу при перевозке ОГ является представление в нем основной информации относительно опасности этих грузов, включая каждое опасное вещество, материал или изделие, предъявляемое к перевозке.

Документация на ОГ, составляемая грузоотправителем, должна дополнительно содержать свидетельство или декларацию о том, что предъявляемый груз может быть принят к перевозке, надлежащим образом упакован, маркирован, снабжен знаками опасности и находится в должном состоянии для целей перевозки в соответствии с применимыми правилами. Текст данной декларации должен подходить для всех видов транспорта, что делает декларацию, выданную для первоначального вида транспорта, действительной для последующих международных мультимодальных и комбинированных перевозок.

**Сертификат на опасные грузы** (certificate of dangerous goods) – это свидетельство транспортной организации о том, что ОГ объявлен правильно. Сертификат подтверждает:

- содержимое данной отправки полностью и правильно описано точным техническим наименованием;
- груз упакован с учетом его свойств таким образом, что является безопасным в обычных условиях переработки и перевозки;
- груз отмаркирован и упакован в соответствии с требованиями в отношении ОГ.

### **Контрольные вопросы**

1. Что такое договор транспортной экспедиции?
2. Что называется договором транспортного агентирования?
3. Что такое договор купли-продажи.
4. Каковы основные обязательства продавца, обусловленные договором купли-продажи?
5. Что подразумевается под транспортными условиями договора купли-продажи?
6. Какие транспортные документы применяются при перевозках грузов на морском и внутреннем водном транспорте?
7. Какие основные функции выполняет коносамент?
8. Какие транспортные документы применяются при перевозках грузов на воздушном и железнодорожном транспорте?
9. Какие транспортные документы применяются при перевозках грузов на автомобильном транспорте?
10. Какие документы относятся к товаросопроводительной документации?

## **4. СИСТЕМЫ СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗОК**

### **4.1. Перевозка грузов с использованием нескольких видов транспорта**

В перевозке почти каждого вида груза участвует не один вид транспорта. Перевозку морем, по реке, железной дорогой, самолетом, как правило, дополняет доставка груза автомобилем.

*Смешанным сообщением* называется такой вид перевозки, когда для обеспечения процесса транспортировки требуется по крайней мере два вида транспорта, когда перевозка выполняется на этом маршруте под ответственностью только одного перевозчика, по единому транспортному документу, подтверждающему заключение договора перевозки, и оплачивается по единой сквозной тарифной ставке.

В ст. 788 ГК РФ такая перевозка определяется термином – «прямое смешанное сообщение».

Существование такого вида перевозок связано с тем, что объективно сложно перевезти груз при использовании только одного вида транспорта. Это возможно лишь в некоторых случаях, когда, например, возможно перевезти груз только автомобильным транспортом (небольшое количество груза перевозится на небольшое расстояние или предприятие для междугородных перевозок может позволить себе использовать автомобильную фуру) или только железнодорожным транспортом (когда у предприятия-грузоотправителя и предприятия-грузополучателя есть подъездные пути). Однако приведенные виды перевозок в большинстве случаев не могут удовлетворить предпринимателей. Поэтому чаще всего используются схемы транспортировки с участием нескольких видов транспорта.

В настоящее время основной объем перевозок осуществляется при помощи двух и более видов транспорта. Около 90 % грузов, перевозимых на первых этапах морским транспортом, в дальнейшем перевозится по железным дорогам; 50 % грузов речного транспорта также передается к перевозке железнодорожным транспортом. Автомобильный транспорт взаимодействует со всеми видами транспорта, в том числе и с железнодорожным, обеспечивая перевозку «от двери до двери», если на предприятии нет подъездных путей от магистрального железнодорожного транспорта.

Сложность организации смешанного сообщения заключается в том, что такая схема перевозки требует слаженности и синхронности действий видов транспорта, имеющих разную технологию транспортировки и погрузки-выгрузки, неодинаковые документы и пр.

Договор перевозки груза в смешанном сообщении оперирует с «предметом» договора - грузом в общем значении этого понятия. Имеются исключения из общей номенклатуры перевозимых грузов. Например, в настоящее время не принимаются к перевозке в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении в России грузы, транспортируемые в цистернах наливом, а также лес в плотках.

#### **4.2. Прямые смешанные сообщения**

Транспортировка грузов в прямых смешанных сообщениях производится с организацией погрузочно-разгрузочных работ при перевалке с одного вида транспорта на другой по двум схемам.

Под *прямым смешанным сообщением* понимается перевозка грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта по одному перевозочному документу. При осуществлении такого вида транспортировки грузоотправитель или грузополучатель освобождается от обязанности передавать груз с одного вида транспорта на другой и оформлять связанные с этим документы. В процессе прямой смешанной перевозки грузов и багажа осуществляется перегрузка (перевалка) с одного

вида транспорта на другой. Это, в свою очередь, влечет за собой возникновение дополнительных транспортно-правовых вопросов, связанных с особенностями организации таких перевозок и регулирования взаимоотношений различных видов транспорта, участвующих в определенной перевозке. Поэтому между различными транспортными организациями федерального уровня заключаются соглашения, в которых оговариваются права и обязанности строго по организации и проведению работ, связанных с перевозкой грузов.

Официально в прямое смешанное сообщение входят следующие виды транспортных предприятий и организаций, установленные соответствующими федеральными органами исполнительной власти:

- железнодорожные станции, открытые для проведения операций по перевозкам грузов;
- морские и речные порты;
- автомобильные станции;
- аэропорты.

В большей степени распространены следующие схемы смешанных перевозок.

**Железнодорожно-водные перевозки.** В настоящее время перевозки таким видом сообщения осуществляет подавляющее большинство судоходных компаний. Ежегодный объем грузов, перевозимых по такой схеме, составляет примерно 50–60 млн т/год, что равно приблизительно 70 % общего объема грузов, перевозимых водным транспортом. При этом на долю речного транспорта приходится примерно 15–20 млн т/год, а на долю морского соответственно 35–40 млн т/год. Такое распределение связано с объективной необходимостью доставки грузов, прибывших морским межконтинентальным транспортом во внутренние районы страны. В железнодорожно-водном варианте перевозки перегрузка грузов из железнодорожных вагонов на морские или речные суда или из вагонов на суда производится погрузочно-разгрузочными средствами портов. Как правило, перевозка грузов по такой схеме эффективна, рациональна и не требует дополнительных затрат. Однако возникают ситуации, когда доставленные в порт по железной дороге грузы не могут быть перевезены дальше водным видом транспорта, так как прекращение навигации не всегда удается точно спрогнозировать. В этом случае порты принимают прибывший груз на временное хранение, а впоследствии запрашивают грузоотправителя о возможности переадресовки груза или о сдаче его на месте в порту перевалки,

**Речно-морские перевозки.** Смешанные перевозки река – море также обеспечивают решение задачи перевозки грузов из приморских районов вглубь материка. В данном случае перевозка грузов осуществляется на специальных судах, предназначенных для плавания и в морском, и в

речном сообщении. Это самый дешевый вид смешанной перевозки, ограниченный, правда, климатическими условиями, при этом исключается необходимость перегрузки грузов с речного судна на морское и наоборот.

**Железнодорожно-автомобильные перевозки.** Одним из широко используемых способов перевозки является сообщение с использованием магистрального и промышленного железнодорожного транспорта и автомобильного транспорта. В данном случае железные дороги перевозят грузы на дальние расстояния, а автомобили осуществляют перевозку от склада до станции отправления, а далее от станции назначения до склада назначения. Одним из пунктов договора перевозки в смешанном сообщении является срок доставки груза. Срок доставки грузов определяется путем суммирования сроков перевозки различными видами транспорта. При этом срок непосредственной транспортировки грузов увеличивается на время перегрузки грузов в транспортных узлах. Регламентированы следующие сроки перевалки грузов с одного вида транспорта на другой:

- при перевалке грузов мелкими партиями - на двое суток;
- при перевалке остальных грузов - срок определяется технологией перевозок.

#### **4.3. Интермодальные и мультимодальные технологии перевозок**

Глобализация мировой экономики, развитие международных отношений и внешнеэкономических связей привели к необходимости организации грузоперевозок между странами и континентами. При этом часто невозможно доставить груз без перевалки с одного вида транспорта на другой. Поэтому в перевозках грузов за последние десятилетия получили широкое распространение смешанные перевозки, в которых участвуют несколько видов транспорта.

*Интермодальная перевозка* – это система доставки груза несколькими видами транспорта по единому перевозочному документу с его перегрузкой в пунктах перевалки с одного вида транспорта на другой без участия грузовладельца. При интермодальной перевозке грузовладелец заключает договор на перевозку груза по всему маршруту следования с одним посредником (оператором). Чаще всего оператором выступает экспедиторская компания, которая выступает от имени грузовладельца и осуществляет все транспортные операции на пути следования груза.

Интермодальные перевозки являются неотъемлемой частью межконтинентального товарообмена. Их применяют также в пределах одного континента, если использование того или иного вида транспорта на определенном участке дороги более выгодно из финансовых или временных соображений.

Сложность этого способа транспортировки заключается в координировании действий всех участников транспортного процесса. Не



имея определенного опыта и должной подготовки, невозможно отследить тот или иной груз, добиться его своевременной перевалки, обойтись без сбоев и простоев.

Интермодальные технологии обеспечивают транспортировку грузов по всей транспортной цепи, в результате увеличивается число перевалочных пунктов, а также усложняется организация коммерческо-правового обеспечения перевозок. Эти перевозки осуществляются «от двери до двери», то есть от пункта происхождения материального потока до пункта его конечного назначения. Такая возможность обеспечивается посредством формирования единой грузовой единицы (контейнер), которая не изменяется на всем пути движения груза вне зависимости от применяемого вида транспорта. Ключевым моментом при организации транспортировки по этой технологии является постоянный контроль над грузом.

Тенденция к созданию систем интермодальных перевозок грузов объясняется тем, что интермодальные перевозки вовлекают в участие в едином перевозочном процессе не только различные виды транспорта, но и промышленные, торговые, экспедиторские и другие предприятия.

Это требует использования новых форм взаимодействия между участниками логистического процесса, их координации, усиления контроля за грузами, концентрации капитала и производства, в частности, в следующих элементах, обеспечивающих единство и непрерывность перевозочного процесса:

- комплексном развитии материально-технической базы различных видов транспорта (подвижного состава, погрузочно-разгрузочного оборудования, контейнерных и контрейлерных парков);
- согласовании параметров подвижного состава по габаритным размерам, грузоподъемности и вместимости;
- обеспечении возможности перевозки грузов на разных видах транспорта в одной и той же таре;
- применении типовых погрузочно-разгрузочных работ;
- ритмичной, согласованной и ускоренной подаче подвижного состава к пунктам перевалки грузов между видами транспорта;
- организации систем связи и информационного обмена;
- единообразии коммерческо-правового режима на разных направлениях перевозок (единые правила перевозок, унификация грузовых документов и облегчение таможенных процедур, установление унифицированных тарифных правил).

Все вышеперечисленное обеспечивает ритмичную работу глобальной логистической системы, охватывающей страны, которые участвуют в международной торговле.

Сквозной контроль над перемещением груза в цепи поставок имеет значительное преимущество над контролем груза на отдельных видах

транспорта. Сторона договора, контролирующая груз на всем пути следования, может принимать следующие ключевые решения, относящиеся к транспортировке: выбор маршрута следования; выбор перевозчиков; определение портов или пунктов перевалки; комбинирование видов транспорта.

Такой выбор позволяет освободить грузоотправителей и грузополучателей от решения сложных вопросов, связанных с выбором вариантов движения материального потока.

Одной из причин широкого распространения интермодальных перевозок на современном этапе развития является существенное снижение себестоимости транспортировки при комбинировании нескольких видов транспорта. Преимущества интермодальной перевозки могут состоять в установлении точного времени доставки, расчете степени риска, простоте контрольных процедур при пересечении государственных границ.

За счет использования услуг интермодального оператора, как посредника между грузоотправителем и транспортными компаниями, появляется ряд преимуществ, способствующих снижению затрат денег и времени на организацию перевозки грузов.

Преимущество 1. Оператор, как правило, оставляет себе только часть разницы между базовой ставкой тарифа и той ставкой, которую он получает от других транспортных предприятий или логистических посредников как крупный клиент. Разделение экономии транспортных затрат выгодно обеим сторонам по договору смешанных перевозок. Кроме того, клиент освобождается от необходимости вести финансовые расчеты с большим количеством логистических посредников.

Преимущество 2. Большинство банков мира принимают коносамент в качестве товарно-распорядительного документа. Продавец, погрузив товар со склада на транспортные средства, предоставленные интермодальным оператором, получает от него коносамент и может предъявить его банку для открытия аккредитива, то есть получить причитающуюся ему по торговому контракту цену товара. Таким образом, экспортеру обеспечивается ускоренное получение дохода от продажи товара. Покупатель, в свою очередь, получив коносамент на руки, может распоряжаться товаром задолго до его погрузки на морское судно. В результате и у продавца, и у покупателя из логистических затрат исключаются затраты на запасы в пути.

Преимущество 3. В результате использования интермодальных технологий сокращаются простои грузов в пунктах перевалки и есть возможность организовать доставку строго по графику в соответствии с технологией доставки «точно в срок», то есть доставка грузов регулярно и в строго фиксированные сроки. В результате сокращаются запасы по всей

товаропроводящей цепи от источника сырья, заканчивая конечным потреблением товаров.

Преимущество 4. Использование интермодальной технологии позволяет осуществлять в одном контейнере сборные поставки, включающие в себя мелкие партии от нескольких поставщиков. Соответственно сокращается стоимость перевозки и перевалки груза, повышается его сохранность.

Преимущество 5. Облегчение таможенных процедур, сокращение до минимума времени оформления документов и выполнения других формальностей в результате того, что законодательные требования в отношении таможенных процедур и документов обычно упрощаются.

Таким образом, использование интермодальных технологий способствует экономии времени, финансовых средств для грузоотправителей и грузополучателей, а также повышению надежности доставки грузов в международном сообщении.

Таким образом, использование смешанных перевозок и интермодальных технологий обусловлено структурой логистических каналов в международной торговле. Наличие интермодального оператора в материалопроводящей цепи обусловлено необходимостью организации взаимодействия между несколькими видами транспорта и координации их действий на пути движения груза при пересечении государственных границ. Наличие такого посредника приводит к уменьшению затрат на транспортировку и повышению эффективности выполнения логистических внешнеторговых операций.

*Мультимодальная перевозка* осуществляется оператором за пределы страны. Договор перевозки груза заключается между грузовладельцем и первым перевозчиком (оператором). Договор считается заключенным в момент передачи груза к перевозке. Факт сдачи-приемки груза удостоверяется в документах подписями отправителя и представителя транспортной организации, а также календарным штемпелем последней. Срок перевозки грузов рассчитывается как сумма сроков его доставки каждым перевозчиком в соответствии с правилами, действующими на каждом виде транспорта. Каждый перевозчик несет ответственность перед первым перевозчиком за груз с момента принятия его у грузоотправителя или у предыдущего перевозчика до момента передачи его следующему перевозчику или выдачи получателю.

Мультимодальные перевозки особенны тем, что не под силу другим видам транспортировки, когда доставка товара одним транспортом не представляется возможной. В них заинтересованы предприниматели, когда:

– нет прямого сообщения между отправителем и получателем, груз доставить одним видом транспорта не получается; необходимо доставить

товар быстро и по доступным ценам, что для многих получателей наиболее выгодно;

– нужно произвести доставку разными видами транспорта, от разных перевозчиков.

Признаками интермодальной и мультимодальной перевозок являются:

- присутствие оператора, осуществляющего перевозку от начального до конечного пункта пути следования;
- единый сквозной тариф за перевозку;
- единый транспортный документ;
- единая ответственность за груз и исполнение договора перевозки.

Интермодальная перевозка предполагает следующие принципиальные положения.

1. Единообразный коммерческо-правовой режим, который предусматривает упрощение и совершенствование законодательной базы и документального оформления транспортировки грузов. В частности, этот принцип интермодальных перевозок подразумевает:

- совершенствование правил перевозок грузов (в частности, в контейнерах) на всех видах транспорта с целью повышения уровня их согласованности и синхронности работы в соответствии с выбранными критериями эффективности функционирования транспортной системы в целом;
- упрощение таможенных процедур;
- разработку и внедрение унифицированных перевозочных документов для внутригосударственного транспорта;
- использование стандартных коммерческих и перевозочных документов международного образца для работы на внешнем транспортном рынке.

2. Системный подход к решению финансово-экономических аспектов организации перевозки, который предусматривает следующие направления:

- установление унифицированных тарифных правил перевозок грузов несколькими видами транспорта, в том числе перевозок грузов в международном сообщении и транзитных перевозок;
- разработку метода обоснованного распределения сквозных транспортных тарифов в СКВ между всеми элементами транспортной системы;
- подготовку механизма финансовой ответственности за нарушение качества услуг для каждого субъекта, осуществляющего перевозку.

3. Использование различных информационных систем, при помощи которых осуществляется более оперативное и качественное выполнение заказа, т. е. планирование.

#### **4.4. Нормативные условия использования контейнеров и типы используемых контейнеров**

Требования современной экономики в повышении скорости доставки грузов с гарантированным уровнем качества достижимы только при использовании современных бесперегрузочных технологий, основой которых является контейнерная система перевозок. Контейнерная система представляет собой комплекс технических, технологических и организационных решений, обладающих определенной независимостью от вида используемого в доставке транспорта. Основой контейнерной системы является унифицированный типоразмерный ряд большегрузных контейнеров, в которых товар без перегрузки может следовать от изготовителя до потребителя. Доставка товара от продавца к покупателю с участием нескольких видов транспорта в международном сообщении по варианту «от двери до двери» в настоящее время немыслима без использования контейнеров. Преимущество контейнерных технологий заключается в ускорении доставки грузов, обеспечении их сохранности, экономии за счет использования облегченной тары или только потребительской упаковки.

В целях обеспечения управляемости всего процесса доставки грузов по схеме «от двери до двери» грузовые операции по завозу-вывозу контейнеров должны выполняться с полным ТЭО, которое включает в себя:

- оформление плановой, коммерческой и перевозочной документации;
- прием груза в контейнерах с выдачей установленного документа на складах грузоотправителя и передача прибывшего груза и документов грузополучателю;
- завоз-вывоз груженых и порожних контейнеров;
- сопровождение груза;
- производство расчетов за все операции.

Деятельность экспедиционных организаций объективно способствует вовлечению в контейнеризацию мелкопартионных грузов, а также грузов, ранее считавшихся неконтейнеропригодными.

Согласно Международной конвенции по безопасным контейнерам, которая была открыта для подписания 31 декабря 1973 г., а вступила в силу 6 сентября 1977 г., грузовой контейнер рассматривается как единица транспортного оборудования многократного применения.

В соответствии с определением Конвенции, *контейнер* – это транспортное оборудование:

- имеющее постоянный характер и достаточно прочное для многократного использования;
- специально сконструированное для облегчения перевозки грузов одним или несколькими видами транспорта без промежуточной перегрузки

находящегося в нем груза и с учетом необходимости удобного его крепления на транспортном средстве и обработки, для чего снабжено угловыми фитингами (элементы конструкции, расположенные в углах контейнера, обеспечивающие установку, штабелирование, перегрузку и закрепление контейнера);

– площадь которого, заключенная между четырьмя внешними нижними углами, составляет не более 14 м<sup>2</sup> или не менее 7 м<sup>2</sup> при наличии верхних угловых фитингов.

Есть жесткие технические нормы и требования, которым должен отвечать испытываемый контейнер. Согласно условиям Конвенции, контейнеры могут изготавливаться из любого материала и считаются безопасными, если они выдержали без проявления достаточной деформации или неисправностей, которые могут повлечь за собой невозможность использования, все испытания:

- по подъему контейнера;
- на штабелирование;
- сосредоточенную нагрузку;
- поперечную жесткость конструкции;
- продольную нагрузку.

Среди правовых актов, регулирующих коммерческо-организационные вопросы осуществления международных контейнерных перевозок, необходимо выделить Таможенную конвенцию, касающуюся контейнеров (1972 г.), цель которой – унификация и упрощение требований, процедур и правил пересечения контейнерами границ различных государств. В Таможенной конвенции изложены:

- условия и процедура ввоза груженых и порожних контейнеров на территорию стран;
- порядок временного использования контейнеров;
- порядок допущения контейнеров к перевозкам под таможенными пломбами;
- требования к маркировке контейнеров.

Согласно Таможенной конвенции, *контейнер* – транспортное оборудование, полностью или частично закрытое, вместимостью не менее 1 м<sup>3</sup>, отвечающее определенным требованиям к его конструкции и предназначенное для перевозки грузов. Принадлежностью контейнера может быть холодильная установка (рефрижератор). При выполнении погрузочно-разгрузочных работ в соответствии с Правилами перевозок грузов (Постановление Правительства РФ от 15.04.2011 № 272 (ред. от 03.12.2015, с изм. от 17.05.2016)) операции включают следующие действия.

## **I. Погрузка**

1. Подготовка груза, контейнера к перевозке: а) упаковка и затаривание груза в соответствии со стандартами, техническими условиями на груз, тару, упаковку и контейнер; б) маркировка и группировка грузовых мест по грузополучателям; в) размещение груза, контейнера на месте загрузки.

2. Подготовка транспортного средства к загрузке: а) размещение транспортного средства на месте загрузки; б) открытие дверей, люков, бортов, снятие тентов, подготовка и установка на транспортном средстве приспособлений, необходимых для загрузки, разгрузки и перевозки груза, и приведение их в рабочее состояние.

3. Загрузка груза в транспортное средство: а) подача груза, контейнера в транспортное средство; б) размещение, укладка груза в транспортном средстве.

4. Крепление груза в транспортном средстве: а) приведение в рабочее состояние крепежных, стопорных и защитных приспособлений, закрытие дверей, люков, бортов транспортного средства, установка тентов; б) подготовка загруженного транспортного средства к движению.

## **II. Выгрузка**

1. Размещение транспортного средства на месте разгрузки.

2. Подготовка груза, контейнера и транспортного средства к разгрузке:

а) открытие дверей, люков, бортов, снятие тентов; б) подготовка к работе установленных на транспортном средстве механизированных загрузочно-разгрузочных устройств и механизмов, а также снятие и приведение в нерабочее состояние крепежных, стопорных и защитных приспособлений, устройств и механизмов.

3. Разгрузка груза из транспортного средства: а) съём груза, контейнера из транспортного средства; б) демонтаж крепежных, стопорных и защитных приспособлений, устройств и механизмов.

4. Подготовка разгруженного транспортного средства к движению:

а) очистка, промывка и дезинфекция транспортного средства; б) закрытие дверей, люков, бортов транспортного средства, подготовка загрузочно-разгрузочных, крепежных, стопорных и защитных приспособлений, устройств и механизмов к движению транспортного средства.

Все контейнеры по своему назначению подразделяют на *универсальные*, предназначенные для перевозки штучных грузов широкой номенклатуры и крупных грузовых единиц, и *специализированные*, предназначенные для перевозки конкретных групп однородных грузов (скоропортящихся, сыпучих, требующих особых температурных режимов, жидких).

Независимо от назначения и конструктивных особенностей, все контейнеры стандартизированы по массе брутто и габаритным размерам.

В основе всей мировой системы контейнерных перевозок лежат контейнеры международного стандарта, разработанного Международной организацией по стандартизации на модульной основе. Модуль представляет собой квадратное сечение размером 2438×2438 мм; эта постоянная величина ((8×8) фут) называется *контейнерным модулем ISO*. Длина контейнеров является кратной основному модулю 1528 мм (с учетом установленных зазоров по длине 76,2 мм между рядом стоящими контейнерами).

В практике работы транспортно-экспедиционных организаций наиболее часто используют следующие типы контейнеров:

– Двадцатифутовый контейнер 1С (в транспортной документации встречаются обозначения 20'D С – dry container; 20'DV – dry van; 20'GP – general purpose). Используется для перевозки штучных товаров широкой номенклатуры в основном при автомобильных и железнодорожных перевозках. При ширине и высоте контейнера 2438 мм его длина составляет 6058 мм. Контейнеры повышенной высоты (2591 мм) имеют обозначение 1СС. В свою очередь, двадцатифутовые контейнеры подразделяют на стандартные и тяжелые (НТ – heavy tested). Грузоподъемность стандартных – максимум 22 т, тяжелых – 28 т.

– Стандартный сорокафутовый контейнер 1А (40'DC, 40'DV, 40'GP). Используется для перевозки штучных товаров широкой номенклатуры в основном при морских перевозках. Кроме стандартных сорокафутовых контейнеров (ширина и высота 2 438 мм, длина 12 192 мм), используются высокие сорокафутовые контейнеры (40'HC – high cube) высотой 2 591 мм – 1АА или 2 896 мм – 1ААА.

Кроме универсальных, в перевозках широко используют *специализированные контейнеры*, которые учитывают специфику отдельных видов груза и позволяют существенно расширить спектр услуг, предлагаемых перевозчиком.

– Рефрижераторные контейнеры: двадцатифутовый (20'RC – reefer container) и сорокафутовый (40'RC). Используются для перевозок грузов, требующих специальных температурных режимов хранения, и имеют стандартные массово-габаритные характеристики. Кроме стандартных, используют также высокие сорокафутовые рефрижераторные контейнеры (40"HC high reefer container).

– Контейнеры с открытым верхом: двадцатифутовый (20'OT – open top) и сорокафутовый (40'OT). Используют для перевозки навалочных грузов, нестандартных и негабаритных грузов, поскольку они позволяют производить вертикальную загрузку или разгрузку, а в некоторых случаях перевозить грузы, превышающие по высоте контейнер, за счет тента.

– Флэт-рэк: двадцатифутовый (20'FR – flat rack) и сорокафутовый (40FR). Обладают высокой грузоподъемностью и специфической складывающейся



конструкцией, позволяют перевозить негабаритные и тяжеловесные грузы. В сложенном состоянии контейнер занимает мало места, что немаловажно при хранении и выполнении терминальных операций.

– Двадцатифутовый контейнер-цистерна (20'ТC – tank container). Используют для перевозки наливных, в том числе опасных, грузов.

#### **4.5. Особенности агентского и экспедиционного обслуживания при перевозке грузов в контейнерах**

Контейнерные перевозки являются самым универсальным и распространенным способом доставки тарно-штучных грузов, обеспечивающим их быструю доставку и сохранность. Особое место в общей системе контейнерных перевозок занимает система контейнерных перевозок через терминалы, которая включает в себя следующие операции:

- подвоз (развоз) контейнеров на терминалы;
- переработка контейнеров на терминалах;
- магистральные перевозки между терминалами.

В связи с этим основная цель агентского обслуживания – обеспечение быстрой и качественной обработки массового потока контейнеров на терминалах и передвижение их от склада грузоотправителя к складу грузополучателя.

Основные обязанности агента в контейнерной системе:

- обеспечить:
  - грузоотправителей порожними контейнерами в соответствии с объемом грузов, предъявляемых к перевозке каждым отдельным грузоотправителем;
  - своевременную сдачу контейнеров, находящихся в аренде, после их освобождения;
  - прием-сдачу каждой единицы оборудования от ТС (судно, железнодорожный терминал и т. п.) к многочисленным третьим лицам;
  - мелкий текущий ремонт транспортного оборудования силами собственных специалистов;
- поддерживать:
  - постоянный запас контейнеров на складе (терминале), где формируются грузовые партии;
  - удовлетворительное техническое состояние парка оборудования (оборудование должно быть всегда пригодным для безопасного использования различных грузов);
- в случае необходимости устанавливать виновников поломок оборудования.

Перевозка грузов в контейнерах требует дополнительных операций, связанных с тем, что контейнеры, находящиеся в собственности

владельцев других стран, ввозятся в страну назначения в грузе или в порожнем состоянии в соответствии с процедурой временного ввоза. Временный ввоз предполагает последующий вывоз с освобождением от уплаты таможенных пошлин и сборов за сам контейнер и неприменение импортных запретов и ограничений.

Таможенная конвенция предусматривает, что перевозка груза в контейнере на территории другой страны должна осуществляться по разумно прямому маршруту и доставляться, насколько это возможно, ближе к месту, где он должен загружаться экспортным грузом или вывозиться порожним. Перед вывозом контейнер можно использовать во внутренних перевозках только один раз, это накладывает на собственника контейнера (экспедитора) обязанности по возврату порожнего (грузового) контейнера. Таможенной конвенцией предусмотрены следующие положения:

- владелец или организация по эксплуатации контейнеров должны быть представлены в стране, в которую контейнеры ввозятся в соответствии с процедурой временного ввоза;
- таможенным органам указанной страны ввоза по требованию предоставляется подробная информация о движении каждого контейнера, ввезенного в соответствии с процедурой временного ввоза;
- в случае невыполнения условий временного ввоза уплачиваются ввозные пошлины и сборы.

Основными обязанностями экспедитора при организации доставки груза в контейнерах являются следующие:

1. Экспедитор должен контролировать процесс укладки груза в контейнер, для того чтобы обеспечить сохранность груза и контейнера. При загрузке контейнера экспедитор должен учитывать следующие основные правила загрузки контейнера грузом:

- распределять вес груза равномерно по всему полу контейнера: размещать тяжелые предметы на дно контейнера, а легкие сверху (рекомендуется, чтобы масса каждого грузового места (ГМ) не превышала 300 кг);
- обеспечивать расположение центра тяжести груза как можно ближе к центру контейнера; если этого достичь невозможно, информировать об этом перевозчика.

2. Экспедитор должен обеспечить грузовладельцу возможность контроля движения контейнера и получение информации о его текущем местонахождении.

3. При приеме контейнера экспедитор обязан произвести визуальный осмотр контейнера в отношении его пригодности к перевозке и проверить наличие табличек о допуске контейнера: а) к эксплуатации по условиям безопасности; б) для перевозок грузов под таможенными печатями и

пломбами. Отсутствие таких табличек может послужить основанием для недопущения контейнера в страну импорта или наложения штрафа на перевозчика.

4. При передаче контейнера перевозчику для дальнейшей отправки в пункт назначения экспедитор должен передать ему вместе с контейнером упаковочный лист и свидетельство (сертификат) об укладке и креплении груза в контейнере.

Транспортно-экспедиционное обслуживание грузов в контейнерах при завозе импортных грузов рассмотрим на примере их ввоза в Россию через морские порты. В общем случае ТЭО контейнерных грузов включает в себя следующие виды услуг:

- выделение порожнего контейнера в порту отправления;
- подача порожнего контейнера в пункт грузоотправления;
- доставка контейнера, загруженного грузоотправителем, до порта отправления;
- выполнение экспортных формальностей в стране отправления и транзитных странах;
- морская перевозка груза до российского порта назначения;
- организация грузовых операций в российском порту (операции по внутрипортовому экспедированию);
- выполнение импортных таможенных формальностей;
- доставка грузов из порта до склада грузополучателя;
- возврат порожнего контейнера.

Как правило, экспедитор может взять на себя выполнение всех этих услуг или только их части в зависимости от договора с клиентом. Чаще всего экспортные таможенные формальности выполняет сам грузоотправитель (или его экспедитор в порту отправления). При организации доставки импортного груза в контейнерах транспортно-экспедиционные операции выполняются в следующей последовательности.

1. Коммерческая работа экспедиционной компании с клиентом по доставке импортного груза начинается с получения письменного или устного запроса на котировку ставки на перевозку и обработку груза. Запрос включает в себя:

- наименование груза;
- особые свойства груза (опасный, рефрижераторный, скоропортящийся и др.);
- тип необходимого контейнера под загрузку груза;
- наименование пункта отправления и пункта назначения;
- возможность перегрузки груза в процессе доставки;
- предполагаемый объем каждой партии груза;

– желательное транзитное время и т. д.

2. На основании информации, полученной из заявки клиента, экспедитор запрашивает ставки морского фрахта у морских перевозчиков (ответ на запрос, как правило, поступает в течение нескольких дней). Кроме ставки морского фрахта, при выборе морского перевозчика необходимо уделять внимание следующим факторам:

- наличию порожнего оборудования (контейнеров) в порту отправления;
- сроку действия ставки (ставка фрахта имеет ограниченный срок);
- условиям кредитования фрахта (экспедитор может согласовать с судоходной линией отсрочку оплаты фрахта в случае, если клиент требует отсрочки платежа);
- частоте отходов судна в порту отправления;
- предоставлению дополнительных услуг.

3. В соответствии с условиями доставки экспедитор выбирает одну из транспортно-технологических схем перевозки груза из порта назначения до склада грузополучателя.

Отправка контейнеров *автомобильным транспортом* позволяет осуществить доставку груза из порта назначения до склада грузополучателя в максимально короткое время (скорость доставки грузов около 500–700 км/сут.). Перевозка автомобильным транспортом по сравнению с железнодорожным транспортом целесообразна на расстояние до 1500 км.

Для перевозки импортных грузов под таможенным контролем автотранспортные организации получают лицензии таможенного перевозчика, что является обеспечением доставки груза, причем таможенный перевозчик берет на себя ответственность за доставку груза перед таможенными органами. При этом ставки на перевозку обычным и таможенным перевозчиком до одного и того же пункта могут отличаться в 2–2,5 раза.

Для максимального использования полезного объема используемых контейнеров, получив информацию о габаритных размерах ГМ, подлежащих перевозке и их массы, необходимо подготовить схему размещения груза в контейнерах. На основании информации о том, какие грузы и где будут загружаться в контейнеры, необходимо дать заявку агенту судоходной линии на выделение порожних контейнеров. Во всех случаях вывоза порожних контейнеров с территории порта агент вправе потребовать предоставления гарантийного письма на возврат контейнеров к оговоренному сроку или даже внесения залога за контейнеры.

При планировании загрузки грузов в контейнеры перевозчика на территории порта соответствующие заявки на выделение порожних контейнеров заблаговременно передаются в экспортный отдел судоходной линии, а в заявках на завоз экспортного груза в порт делается запись о

необходимости загрузки груза в контейнеры судоходной линии. Дату и время загрузки груза экспедитор получает от начальника склада (терминала), на который прибывает груз. Именно склад является организатором и исполнителем работ, связанных с загрузкой груза.

В необходимых случаях процесс загрузки контролируется независимыми сюрвейерами (англ. *surveyor* – инспектор или агент страховщика, осуществляющий осмотр имущества, принимаемого на страхование). Сюрвейер заблаговременно подает заявку на участие в этой операции с подтверждением экспедитора оплаты работы сюрвейера по составлению соответствующих актов.

При загрузке грузов в контейнеры на складах грузоотправителей, куда порожние контейнеры доставляются автомобильным транспортом, в договорах с перевозчиками должна быть предусмотрена их ответственность за повреждение контейнеров, а также их утрату или возврат с нарушением сроков нахождения контейнеров у клиента.

При оформлении автомобильных накладных на порожние контейнеры в них, кроме подробного адреса места загрузки контейнера, должен быть указан телефон и фамилия контактного лица, отвечающего за загрузку контейнера экспортным грузом и оформление транспортных и товаросопроводительных документов. Об отгрузке порожних контейнеров из порта необходимо информировать грузоотправителя по той же схеме, что и при отправке груза в порт.

При загрузке в контейнеры грузов, для крепления которых используется специальное оборудование, необходимо предварительно обеспечить получение этого оборудования. Возможна также ситуация, при которой погрузочно-разгрузочные работы (ПРР) с крупнотоннажными контейнерами можно осуществлять только на определенных железнодорожных станциях, удаленных от складов клиента. В этом случае порожние контейнеры должны будут доставляться клиенту автомобильным транспортом, а груженные (также автомобильным транспортом) возвращаться на железнодорожную станцию.

Операции по погрузке-разгрузке крупнотоннажных контейнеров на железнодорожных станциях, доставке порожних контейнеров на склад клиента автомобильным транспортом и груженных контейнеров со склада клиента на железнодорожную станцию, как правило, требуют привлечения в пункте отгрузки груза квалифицированного экспедитора, умеющего организовать работу с железнодорожным транспортом. Выполнение этих операций грузоотправителем может повлечь за собой как повреждение или утрату порожних контейнеров, так и хищение груза вплоть до полной невозможности реализации всего процесса доставки груза.

Во избежание серьезных финансовых потерь экспедитора, связанных с принятием им на себя ответственности за организацию перевозки

железнодорожным (или автомобильным) транспортом порожних и грузеных контейнеров, контейнеры и груз должны быть застрахованы в страховых компаниях.

### **Контрольные вопросы**

1. Что такое смешанное сообщение?
2. Как понимать транспортировку грузов в прямых смешанных сообщениях?
3. Что такое интермодальная и мультимодальная перевозки?
4. Каковы принципиальные положения интермодальной перевозки?
5. В чем преимущество контейнерных технологий перевозок?
6. Каковы нормативные условия использования контейнеров?
7. Назовите типы используемых контейнеров.
8. Каковы особенности агентского обслуживания контейнерных перевозок?
9. Какие положения предусмотрены таможенной конвенцией при контейнерных перевозках?
10. Какова последовательность выполнения транспортно-экспедиционных операций при организации доставки импортных грузов?
11. Назовите виды ТЭО контейнерных грузов при доставке экспортных грузов.

## **5. ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫЕ ОПЕРАЦИИ**

### **5.1 Транспортно-экспедиционные операции при отправке и по прибытию груза**

Транспортно-экспедиционные операции на этапе отправки груза играют ключевую роль в обеспечении высокой эффективности и соответствующего качества доставки груза, поскольку непосредственно связаны с планированием всего процесса доставки и подготовкой груза к перевозке.

Транспортно-экспедиционное обслуживание при отправке груза включает в себя операции:

- предшествующие погрузке груза на ТС (выбор транспортно-технологической схемы доставки груза, подготовка груза к отгрузке и т.д.);
- необходимые для обеспечения погрузки и размещения груза в ТС;
- обусловленные требованиями, определяемыми базисными и транспортными условиями договора купли-продажи в части оформления транспортных документов и фиксации факта и моментов перехода права собственности и рисков гибели и повреждения товара с продавца на покупателя.

Рассмотрим последовательность выполнения основных транспортно-экспедиционных операций на этапе отправки груза.

### *Прием заявки на доставку груза*

**Запрос клиента.** В общем случае процесс ТЭО отправки грузов начинается с приема запросов потенциальных клиентов о возможностях транспортно-экспедиционной компании по организации доставки груза, его экспедированию и стоимости этих услуг. Обычно запросы выполняют посредством телефонной и факсимильной связи, однако в последнее время для этого все шире используют электронную почту и Интернет. Если клиент отказывается сообщить наименование организации, от имени которой он делает запрос, ему дается самая общая информация о требуемых услугах и предлагается в самой благожелательной форме направить заявку по факсу на расчет ставок. Получив запрос клиента на котировку ставок, экспедитор приступает к подготовке коммерческого предложения.

**Подготовка коммерческого предложения.** При подготовке коммерческого предложения на устный или письменный запрос клиента его стиль и характер должны соответствовать стилю и характеру запроса клиента, это означает, что, если запрос клиента сделан устно и нуждается в срочном ответе, ответ, как правило, дается по телефону. Напротив, на письменные запросы даются только письменные ответы. При подготовке ответа на запрос клиента необходимо всегда учитывать тот факт, что в подавляющем большинстве случаев все обращающиеся в первый раз в конкретную транспортно-экспедиционную компанию клиенты не планируют отправку своих грузов в ближайшее время.

Экспедитор, рассчитывая ставку для коммерческого предложения, должен учитывать наличие временного разрыва между запросом клиента и готовностью груза к отгрузке. В этом случае ставка может носить достаточно приблизительный характер. С учетом этого факта тарифы, установленные перевозчиком 2–3 месяца назад, можно успешно использовать для котировок ставок коммерческих предложений с оговорками об их возможных изменениях, получении значительных скидок и т. п. Если речь идет о расчете ставок для конкретных договоров с клиентами, экспедитор должен запросить у перевозчиков информацию о текущих тарифных ставках и на их основании составить документ – конъюнктурный лист.

Принимая во внимание относительную стабильность валютных тарифов отечественных и иностранных перевозчиков, запрашивать их о текущих ставках целесообразно только в двух случаях:

- когда транспортная составляющая просчитывается для данного варианта доставки впервые;
- когда требуется абсолютно точная информация о действующей ставке для внесения ее в договор.

**Отправка коммерческих предложений клиентам.** В случаях, когда на запросы клиентов даются письменные ответы, они оформляются на бланках компании, визируются в отделе маркетинга и отсылаются клиентам.

**Выяснение реакции клиента на сделанное ему коммерческое предложение.** По прошествии 1 суток после отправки коммерческого предложения клиенту экспедитор должен позвонить по телефону лицу, обратившемуся с запросом, и поинтересоваться его отношением к сделанному коммерческому предложению. В процессе этого разговора, независимо от реакции клиента на сделанное предложение, экспедитор должен стремиться организовать личную встречу с клиентом и пригласить его посетить данную транспортно-экспедиционную компанию. Посещение экспедитором организации клиента также является целесообразным для установления более тесных деловых отношений.

**Отправка клиенту формы заявки на ТЭО и перевозку груза.** При получении от клиента информации, что он готов рассмотреть вопрос заключения договора на перевозку и экспедирование груза, для уточнения деталей перевозки ему высылается типовая форма заявки организации на перевозку и экспедирование. Заявка должна содержать исчерпывающую информацию для подготовки проекта договора с клиентом и включать следующие данные:

- полное наименование организации – заказчика услуг, должность, фамилию, имя и отчество лица, которое будет подписывать договор с транспортно-экспедиционной компанией;
- наименование груза;
- вид упаковки груза;
- транспортные характеристики и количество груза по данному договору;
- маршрут перевозки;
- наименование услуг, в которых нуждается заказчик;
- сроки выполнения перевозки;
- необходимость страхования груза;
- условия поставки по запродажному договору;
- особые требования или условия перевозки (ограничения по выбору ТС, условия погрузки и таможенного оформления грузов на складах организации-отправителя, наиболее поздняя дата отгрузки или доставки груза).

Типовая форма заявки на ТЭО отправляется клиенту в письменном виде. Отправке заявки должен предшествовать телефонный разговор с контактным лицом клиента. Фактически работа транспортно-экспедиционной компании по организации доставки груза начинается с получения заявки клиента.



### *Разработка транспортно-технологической схемы доставки груза*

**Основные положения.** Получив заполненную клиентом форму заявки на ТЭО и перевозку груза, экспедитор осуществляет следующие действия:

- определяет вид ТС, которыми груз может быть вывезен со складов грузоотправителя и доставлен грузополучателю;
- выбирает перевозчиков;
- разрабатывает оптимальную транспортно-технологическую схему доставки груза;
- уточняет себестоимость выполняемых работ, для чего экспедитор направляет официальные запросы перевозчикам и компаниям, выполняющим вспомогательные операции (погрузка-разгрузка, охрана и т.п.).

На основании официальных письменных ставок на перевозку и выполнение вспомогательных операций экспедитор готовит конъюнктурный лист и принимает решение об окончательном выборе перевозчиков и компаний, выполняющих вспомогательные операции.

Определившись с себестоимостью заказываемых клиентом работ, транспортно-экспедиционной компанией принимается решение о максимально возможном размере комиссионного вознаграждения, которое сможет иметь компания, не потеряв клиента, и о тех уступках, на которые может пойти компания навстречу пожеланиям клиента. При этом возможны следующие ситуации, которые могут потребовать корректировки суммы договора или внесения в него дополнительных условий:

- представитель клиента будет заинтересован в возможности получения денежного вознаграждения за предоставление транспортно-экспедиционной компании работы;
- представитель клиента является хозяином или совладельцем экспедиционной компании и заинтересован только в максимальном снижении транспортной составляющей;
- характер груза делает его очень чувствительным к увеличению транспортной составляющей в цене товара;
- организация экспедирования и перевозки груза связана с дополнительными трудностями и рисками, которые могут существенно снизить прибыль транспортно-экспедиционной компании от этой операции;
- возможные перспективы увеличения грузооборота по данному клиенту;
- наличие у клиента реальных альтернативных возможностей организовать эту перевозку через другие компании.

**Выбор вида транспорта.** При выборе вида ТС, как правило, ориентируются на следующие показатели:

- время доставки;

- частота отправок груза;
- надежность соблюдения графика доставки;
- способность перевозить различные грузы;
- способность доставить груз в любую местность;
- стоимость перевозки и т.п.

Экспертная оценка значимости различных факторов показывает, что при выборе вида транспорта основными показателями являются надежность соблюдения графика доставки, время доставки и стоимость перевозки. Однако в каждом конкретном случае ранжирование факторов производится в соответствии с требованиями клиента. Анализируя характеристики различных видов транспорта (табл. 5.1), экспедитор может выбрать вид транспорта для доставки товара при экспортно-импортных операциях в соответствии с требованиями клиента. Больше всего достоинств имеет автомобильный транспорт, но на практике, по экономическим соображениям, организации обычно используют комбинацию различных видов транспорта.

Таблица 5.1

Относительные характеристики видов транспорта

Критерий выбора	Вид транспорта				
	Железнодорожный	Водный	Автомобильный	Трубопроводный	Воздушный
Скорость	Средняя	Самая низкая	Высокая	Низкая	Самая высокая
Уровень затрат	Средний	Самый низкий	Большой	Низкий	Самый высокий
Возможный ассортимент товара	Самый большой	Достаточно большой	Средний	Очень ограничен	Частично ограничен
Преимущества использования	Самый удобный для большого количества продукции	Удобнее всего для большого количества продукции	Товары с высокой ценой и доставкой в короткие сроки	Жидкие и газообразные продукты	Дорогая и скоропортящаяся продукция
Географическая доступность	Большая	Ограниченная	Практически неограниченная	Очень ограниченная	Неограниченная
Надежность доставки	Средняя	Низкая	Хорошая	Высокая	Средняя

К примеру, отправитель просит подать автомобильным транспортом два большегрузных контейнера 1С, однако не имеет технической возможности снять их с АТС для загрузки. В этом случае экспедитор должен организовать подачу порожних контейнеров таким образом, чтобы

обеспечить техническую возможность их загрузки без снятия с АТС, например непосредственно с эстакады – путем установки контейнера на заднюю часть полуприцепа. Если отправитель имеет возможность принимать железнодорожные платформы, но не имеет большегрузных кранов для постановки на них после загрузки контейнеров 1А, масса которых достигает 30,5 т, экспедитор должен организовать загрузку контейнеров без их снятия с платформы, например с помощью автопогрузчиков (если имеются погрузчики необходимой грузоподъемности и они могут въезжать внутрь контейнера). Если отправитель планирует загружать контейнер, предварительно сняв его с ТС, экспедитор должен убедиться, что у отправителя в наличии имеются кран соответствующей грузоподъемности и захват для контейнеров 1А, поскольку попытка перегружать данный тип контейнера при помощи стропов может привести к тяжелым последствиям.

**Выбор перевозчика.** После определения вида транспорта экспедитором должен быть проведен анализ рынка транспортных услуг с целью выбора перевозчика. Основные критерии выбора перевозчика по степени приоритета перечислены в табл. 5.2. В случае, когда экспедитор самостоятельно производит выбор перевозчика, он должен основываться на определенной схеме выбора по специально разработанным системам ранжированных показателей.

Таблица 5.2

Основные критерии выбора перевозчика

Содержание критерия	Ранг
Надежность времени доставки	1
Затраты (тарифы) на перевозку	2
Общее время доставки	3
Готовность (гибкость) перевозчика к изменению тарифов	4
Финансовая стабильность перевозчика	5
Наличие дополнительного оборудования для грузопереработки	6
Наличие дополнительных услуг по комплектации и доставке	7
Сохранность груза	8
Экспедирование	9
Квалификация персонала	10
Мониторинг доставки	11
Готовность (гибкость) перевозчика к изменению сервиса	12
Гибкость маршрутов	13
Пакетный сервис	14
Процедура заказа	15
Качество организации продаж транспортных услуг	16
Наличие специального оборудования	17

Схема выбора перевозчика с помощью системы ранжированных показателей заключается в прямом сравнении суммарного рейтинга перевозчиков по алгоритму, приведенному на рис. 5.1.

Предположим, что экспедитором в качестве критериев отбора перевозчика приняты следующие показатели (цифрами указан ранг показателей):

- надежность времени доставки  $\Pi_n - 1$ ;
- затраты (тарифы) на перевозку  $\Pi_r - 2$ ;
- финансовая стабильность перевозчика  $\Pi_\phi - 5$ ;
- сохранность груза  $\Pi_c - 8$ ;
- отслеживание отправок  $\Pi_o - 11$ .

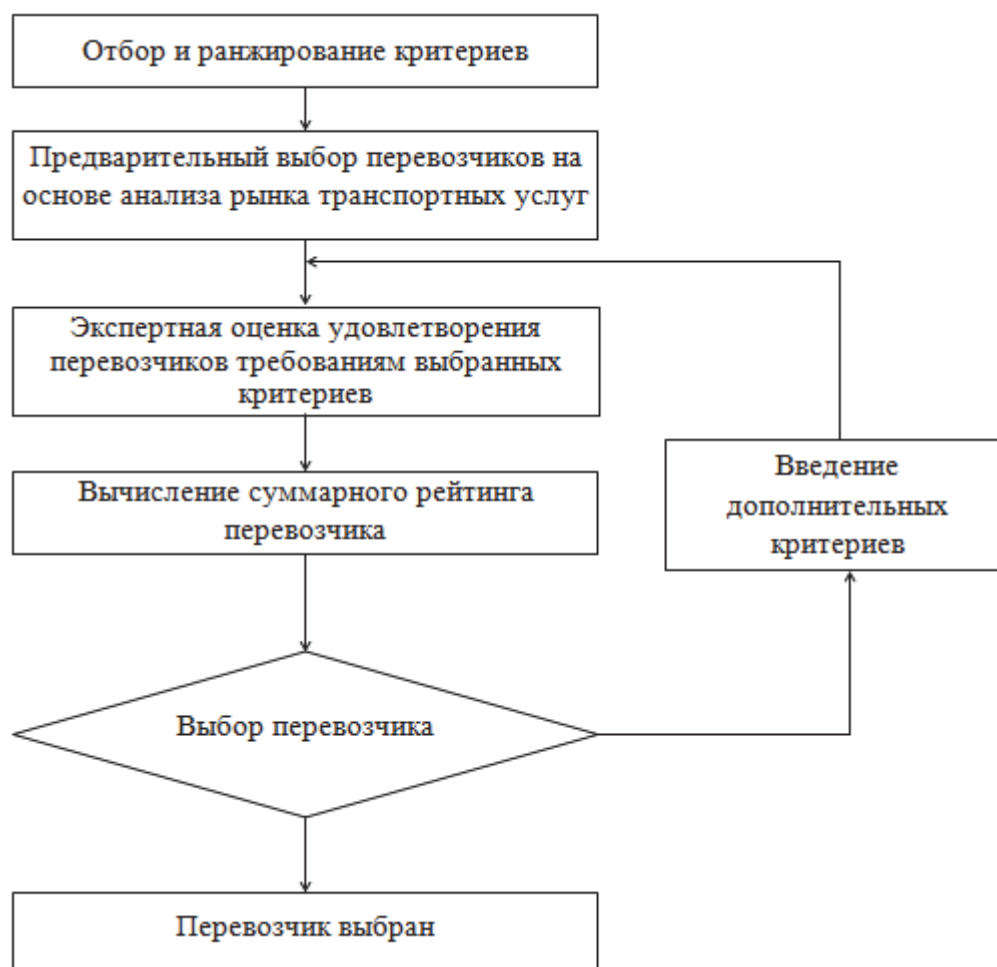


Рис. 5.1. Алгоритм выбора перевозчика

Допустим, что анализ рынка транспортных услуг выявил трех перевозчиков, удовлетворяющих требованиям к транспортированию определенного вида груза. Степень соответствия этих перевозчиков выбранным критериям будет оцениваться независимыми экспертами по трехбальной шкале: 3 – хорошо; 2 – удовлетворительно; 1 – плохо. Рейтинг  $I$ -го перевозчика определяется по следующей формуле:

$$P_{ni} = \Pi_{ni} + \frac{\Pi_{ti}}{2} + \frac{\Pi_{fi}}{5} + \frac{\Pi_{ci}}{8} + \frac{\Pi_{oi}}{11}, \quad (5.1)$$

Предпочтение целесообразно отдать перевозчику с более высокой итоговой оценкой.

**Выбор транспортно-технологической схемы доставки груза.** После выбора перевозчика экспедитор приступает к выбору транспортно-технологической схемы доставки груза. В полном объеме логистические исследования для выбора оптимальной транспортно-технологической схемы производятся эпизодически, например, при поручении экспедитору организовать перевозку нового для него груза или известного груза, но на новом направлении. Существующий опыт организации перевозок позволяет указать некоторые типовые схемы и сферу их использования.

*Особо ценные контейнеропригодные грузы* (одежда, обувь, бытовая техника и т.д.) перевозят между странами Европы и городами европейской части России в *прямом автомобильном сообщении* (автопоездами или в контейнерах). Основными достоинствами этой схемы являются:

- возможность осуществлять регулярную доставку;
- возможность доставки мелкими партиями с большой частотой отправок;
- осуществление доставки с минимальным транзитным временем;
- осуществление доставки при строгом выполнении сроков, указанных в договоре.

Перевозки на большие расстояния и менее дорогостоящих массовых грузов выполняются по *железнодороге* – в прямом сообщении или между железнодорожными терминалами с доставкой груза АТС от (до) складов организации. При выборе транспортно-технологической схемы необходимо учитывать, что любая выбранная транспортно-технологическая схема эффективна только в случае, если для ее реализации привлечены субподрядчики, обеспечивающие экономичные ставки, высокое качество услуг и надежность выполнения своих обязательств по договору.

#### *Заключение договора на транспортно-экспедиционное обслуживание*

Приступая к подготовке договора на ТЭО с клиентом, экспедитор должен четко представлять себе условия перегрузки и транспортирования груза с учетом выбранной транспортно-технологической схемы доставки груза; это особенно важно в случае, если ранее с этим видом груза транспортно-экспедиционная компания не работала.

При заказе клиента на отправку химических продуктов и других грузов, которые могут быть отнесены к категории опасных, необходимо ознакомиться по справочникам (БИМКО, МОПОГ, ДОПОГ и др.) с

нормативными требованиями, которые предъявляются к транспортированию этих грузов на различных видах транспорта.

Определенные категории грузов обрабатываются в порту только по прямому варианту, что неизменно налагает на экспедитора, организующего доставку груза, особую ответственность за соблюдение сроков подачи груза в порт.

Очень важно собрать полную информацию о том, какие документы должны быть оформлены грузоотправителем на груз, для того, чтобы его завоз в порт и последующая отгрузка из порта не вызвали претензий со стороны транспортных и контролирующих организаций.

Правом подписи договоров наделяются обычно только первые лица компаний. Поэтому, чтобы избежать споров в суде о правомочности подписания договора, целесообразно выяснить полномочия представителя клиента, который прибыл на подписание Договора (многие договоры с иностранными компаниями подписываются по доверенности).

#### *Заключение договоров с субподрядчиками.*

Выбор субподрядчиков является ключевым моментом для эффективной и гарантированной реализации выбранной транспортно-технологической схемы доставки груза. В первую очередь необходимо отобрать организации, которые положительно зарекомендовали себя на рынке, и изучить показатели, характеризующие возможности этих организаций по выполнению данного конкретного вида транспортных услуг.

К моменту подписания договора с клиентом предварительная работа по выбору перевозчиков, стивидорной компании и других субподрядчиков должна быть завершена. Полученные от них действующие ставки и тарифы должны быть зафиксированы в письменной форме.

В зависимости от конкретных условий договора с клиентом и степени доверия к нему договоры с субподрядчиками могут быть заключены незамедлительно после подписания договора с клиентом или по поступлению авансового платежа. Важным условием для четкой совместной работы является детальное определение в договоре обязанностей сторон и санкций за их невыполнение.

Особую осторожность следует проявлять при подписании договоров, связанных с арендой площадей для накопления судовых партий массовых грузов (лес, удобрения и т.п.).

При планировании отгрузок экспортных грузов линейным тоннажем необходимо помнить о своевременности подачи заявки в порт на включение грузов в месячный план развоза или в дополнительный план. При подписании договоров с автомобильными перевозчиками особое внимание следует уделять ответственности перевозчиков за сохранность

грузов и наличие в договорах штрафных санкций за простой АТС в ожидании погрузки и разгрузки.

Как правило, экспедитор заблаговременно устанавливает рабочие контакты с автотранспортными организациями и согласовывает общие принципы сотрудничества, к которым относятся:

- возможности автотранспортной организации по перевозке тех или иных грузов, в том числе, при необходимости, наличие лицензии таможенного перевозчика;
- сроки подачи заявки на перевозку груза и ее форма;
- ответственность перевозчика за сохранность и сроки доставки груза;
- возможности применения и размеры штрафных санкций за простой АТС в ожидании ПРР;
- формы и сроки расчетов за выполненные перевозки;
- документы, которые перевозчик прикладывает к своим счетам.

Во всех случаях заключения договоров с субподрядчиками экспедитор должен возлагать обязательства, которые он принял на себя перед клиентом по своевременной и сохранной доставке груза, на перевозчиков и стивидорные компании. В свою очередь, ответственность экспедитора по типовым договорам перевозки и перегрузки груза перед перевозчиками и стивидорными компаниями должна быть учтена в договоре на ТЭО с клиентом в разделе «Обязанности грузоотправителя». Таким образом, при окончательном согласовании условий субподрядных договоров следует обязательно учитывать в них уже взятые экспедитором обязательства перед клиентом.

*Экспедиторский контроль подготовки товара к отгрузке.*

Как правило, по поручению продавца экспедитор либо контролирует, либо непосредственно осуществляет подготовку товара к отгрузке. Такая подготовка предполагает выполнение определенных требований, зависящих от видов транспорта и категорий товаров.

В общем случае экспедитору следует проконтролировать выполнение следующих условий договора.

**Требования, содержащиеся в статье об упаковке товара.**

*Упаковка товара* – это тара, материал, в который помещается товар с целью его сохранения, придания ему свойств, удовлетворяющих условиям грузопереработки.

**Требования, предъявляемые к маркировке груза.**

*Маркировкой* называют надписи, рисунки, знаки и условные обозначения, которые наносят на ГМ (единицу тары с содержимым или несколько таких единиц, составляющих единое целое при транспортировании) для опознания груза и характеристики способов обращения с ним при перевозке, хранении и выполнении ПРР (ГОСТ 14192 – 96 «Маркировка грузов» с изм. от 18.06.2016).

Маркировка должна содержать указание страны происхождения товара и соответствовать требованиям нормативной документации (стандартов) в отношении размера надписей и их нанесения. Следует учитывать, что при международных перевозках маркировка является одним из существенных объектов таможенного контроля.

Транспортно-экспедиционное обслуживание прибытия грузов считается наиболее сложным по причине организационного и правового многообразия условий этого этапа доставки. Особенность экспедиции прибытия груза заключается в тесном переплетении функций агента и экспедитора при выгрузке товаров в пункте назначения. При осуществлении ТЭО прибытия грузов клиентами экспедиторских компаний обычно являются:

- покупатели груза в стране назначения;
- иностранные производители или продавцы;
- международные торговые посредники;
- международные концерны, осуществляющие производство в России;
- судоходные линии;
- международные экспедиторы.

Особенностью работы с российскими покупателями является то, что они в соответствии с российским валютным законодательством могут оплачивать перевозку только в рублях, тогда как экспедитор оплачивает услуги иностранных субподрядчиков, например судоходных линий, в валюте.

По договоренности с клиентом экспедитор просит судоходную линию выставить фрахтовый счет непосредственно получателю груза, который может осуществить платеж после предъявления коносамента в валюте через банк.

Хотя многие судоходные линии имеют свой собственный автомобильный транспорт или по крайней мере договоры с автотранспортными организациями, офисы в портах с квалифицированным персоналом для организации грузовых работ в порту, они используют услуги экспедиторов для выполнения ТЭО, требующих определенной специализации: таможенная очистка, перегрузка груза из контейнеров в специально подготовленные железнодорожные вагоны и т.д.

Международные посреднические компании обычно покупают товары у производителей на условиях FCA пункт отправления или FOB порт отправления и продают российским покупателям на условиях CPT, CIP пункт (железнодорожная станция назначения), DDU пункт (железнодорожная станция назначения). Транспортно-экспедиционное обслуживание таких перевозок часто осуществляют международные экспедиторы, которые, в свою очередь, пользуются услугами экспедиторов, знающих местные условия в стране отправления и стране



назначения, для выполнения таможенных формальностей и доставки груза до получателя.

Международные концерны, осуществляющие завоз сырья на фабрики в России, договариваются о ставке фрахта «порт-порт» напрямую с судоходными линиями, а к услугам экспедитора обращаются, как правило, для выполнения транспортно-экспедиционных операций в пункте назначения, к которым относятся внутрипортовое экспедирование, складирование, выполнение таможенных формальностей, доставка груза до получателя.

В общем случае ТЭО прибытия грузов будет складываться из последовательного выполнения определенных транспортно-экспедиционных операций. Например, последовательность основных операций прибытия импортного груза в порт с последующей отправкой железнодорожным или автомобильным транспортом конечным грузополучателям может быть следующей.

1. Подписание транспортно-экспедиционной компанией договора с клиентом на оказание ему услуг по ТЭО грузов и их транспортированию.

2. Получение нотиса о подходе судна с грузами.

3. На основании информации о грузе запрос экспедитора у принципала инструкции по ТЭО его грузов.

4. Запрос экспедитора разрядки у клиента.

5. Контроль экспедитора выгрузки груза с судна и расположение его на терминале порта, отбор образцов для таможенного досмотра и получение необходимых сертификатов.

6. В случае доставки груза из порта конечным получателям конвенциональным способом организация экспедитором разгрузки контейнеров.

7. В случае контейнерной доставки предоставление экспедитором контейнеров для таможенного досмотра.

8. Оформление экспедитором железнодорожной разрядки-поручения или заявок на автомобильный транспорт.

9. Контроль экспедитором процесса отгрузки груза конечному получателю.

Таким образом, все операции по ТЭО прибытия грузов можно условно подразделить на две группы:

планирование, организация и контроль исполнения доставки груза потребителю;

оперативная работа в местах, где непосредственно осуществляются транспортно-экспедиционные операции (таможня, терминал, порт и т.д.).

К первой группе относятся операции, которые выполняются в офисе транспортно-экспедиционной компании:

– подписание договора на ТЭО грузов клиента;

- получение нотиса о прибытии груза;
- получение разрядки грузовладельца;
- получение комплекта документов, необходимых для карантинной, ветеринарной и таможенной очистки груза;
- выписка разрядки порту;
- оформление заявки при необходимости проведения экспертизы торгово-промышленной палаты;
- оформление заявки на подачу под погрузку привлеченного автомобильного транспорта;
- оформление накладных на груз и возврат порожних контейнеров;
- оформление заявки на перегрузку груза;
- проверка и акцепт счетов торгово-промышленной палаты;
- проверка и акцепт счетов автоперевозчиков;
- проверка и акцепт счетов карантинной, ветеринарной или государственной хлебной инспекции;
- проверка и акцепт счетов порта;
- проверка и учет расходов, связанных с таможенным оформлением груза;
- оформление счетов клиенту за ТЭО и перевозку груза;
- учет возврата порожних контейнеров;
- проверка счетов за задержку возврата порожних контейнеров.

Ко второй группе относятся операции, выполнение которых носит внешний (разъездной) характер:

- получение разрешения карантинной, ветеринарной и государственной хлебной инспекции;
- оформление таможенных документов, оплата таможенных платежей и прохождение таможенного оформления;
- передача оформленных документов на склад;
- организация отбора проб для таможенного досмотра;
- организация разгрузки контейнеров в присутствии эксперта торгово-промышленной палаты;
- пломбирование контейнеров железной дороги и крытых вагонов;
- контроль отгрузки груза по железной дороге через предпортовую станцию (оформление и визирование железнодорожных накладных, включение в план отгрузки порта, выяснение номеров вагонов или платформ и железнодорожных накладных);
- контроль отгрузки груза из порта автомобильным транспортом (прием заказанных АТС, окончательное оформление накладных, работа с диспетчерской терминала и складом, оформление выпуска АТС с грузом из порта).

## 5.2. Транспортно-экспедиционные операции в пути следования груза

Транспортно-экспедиционное обслуживание в пути следования включает в себя следующие группы операций:

- экспедиционные;
- агентские;
- перегрузка и проверка грузов в пути, досылка грузов.

*Экспедиционные и агентские операции* в первую очередь сводятся к слежению за перевозкой и уведомлению о ходе перевозки:

- грузополучателя об отправлении в его адрес груза;
- грузоотправителя (грузополучателя) о пересечении грузом государственной границы;
- грузополучателя о подходе груза к месту назначения;
- грузоотправителя (грузополучателя) о прибытии груза в порт;
- грузоотправителя (грузополучателя) о погрузке груза на борт судна и прибытии к месту назначения;
- грузоотправителя (грузополучателя) о подходе порожнего или груженого ТС соответственно;
- грузоотправителя (грузополучателя) об обнаружении коммерческих неисправностей в пути следования;
- грузоотправителя (грузополучателя) о выполнении графика доставки груза.

Кроме вышеперечисленного к *экспедиционным* относят следующие операции:

- ордерование – операция, связанная с распоряжением фрахтователя (по поручению грузоотправителя или грузополучателя) о следовании судна в тот или иной порт погрузки и выгрузки в случаях, когда в чартере они не указаны;
- остановка груза в пути следования и возврат груза. В договоре морской перевозки может содержаться право грузоотправителя остановить груз в пути (дать указание капитану вернуться обратно) в случае, если покупатель оказался не в состоянии оплатить товар или какие-либо расходы по грузу;
- изменение порта назначения. Данная операция может иметь место в случае, например, если коносамент индоссирован (передача права собственности на груз путем нанесения передаточной надписи на оборотной стороне коносамент) на нового владельца, которому покажется целесообразным изменить порт назначения или выгрузить груз в другом попутном порту. В этом случае судовой агент должен проконсультироваться с капитаном судна об изменении порта назначения. Капитан должен навести справки о возможности захода судна в новый порт и выгрузки в нем груза. После согласия капитана судна на изменение порта назначения агент в порту изначального назначения посылает

извещение агенту в новом порту назначения о предполагаемой дате подхода судна. В свою очередь, грузополучатель (экспедитор) должен послать в новый порт назначения полный комплект оригиналов коносаментов. Изменение порта назначения безусловно повлечет дополнительные расходы, которые оплачивает сторона, потребовавшая это изменение;

– переадресовка груза в пути следования. На железной дороге грузоотправители или грузополучатели пользуются правом переадресовки груза принятого к перевозке (ст. 31 Устава железнодорожного транспорта РФ). В этом случае перевозчик (по заявлению грузоотправителя или грузополучателя в письменной форме) в порядке, установленном правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом, может переадресовывать перевозимые грузы с изменением грузополучателя и (или) железнодорожной станции назначения. При переадресовке груза на дальнейшую перевозку оформляют новую накладную. Расходы перевозчика, возникающие в связи с переадресовкой груза, возмещаются грузоотправителем или грузополучателем, по инициативе которых осуществляется переадресовка грузов, в соответствии с договором.

В пути следования могут выполняться следующие *агентские* операции:

– перегрузка груза с фидерного судна на океанское. В этом случае агент судовладельца, который осуществляет доставку груза, производит в порту перегрузки:

– прием груза с фидерного судна и выгрузку его на причал; доставку груза с причала на склад или причал, где стоит океанское судно; сдачу груза на океанское судно;

– операции, связанные с передачей вагонов (грузов) с дороги на дорогу на пограничных станциях. На железнодорожном транспорте операции в пунктах перехода вагонов с грузом с одной железной дороги на другую, а также в пунктах перегрузки груза с железнодорожного на другой вид транспорта детально регламентированы в Правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте.

Передача грузов и вагонов с одной железной дороги на другую на пограничных станциях производится на станции, принимающей груз. Сдающая сторона, в свою очередь, составляет на грузы передаточную ведомость, которая удостоверяет сдачу-приемку грузов с одной железной дороги на другую и служит документом учета движения внешнеторговых грузов за границу. Передаточная ведомость составляется в шести экземплярах (по три каждой стороне): один экземпляр – в таможенное учреждение своей стороны, второй остается в конторе передачи пограничной станции, а третий – в управлении своей железной дороги. Наряду с передаточной ведомостью выписывается вагонная ведомость,

которая служит для учета вагонов, находящихся за границей, и для расчета за пользование вагонами.

*Операции, связанные с перегрузкой и проверкой грузов в пути следования*, могут иметь место в случае, например, нарушения правил погрузки или производства маневров. Следствием этого может явиться повреждение ТС, транспортного оборудования или груза, что потребует перегрузки груза в другое ТС или транспортное оборудование. Перегружают груз, только если дальнейшее следование ТС угрожает безопасности движения и может привести к утрате или порче груза, а исправить положение без разгрузки невозможно. При этом на месте, где производится перегрузка груза, обязательно проверяется наличие груза согласно документам.

В случае обнаружения порчи или повреждения груза составляется коммерческий акт, а при неисправности ТС или транспортного оборудования составляется также и технический акт.

*Досылка груза* может иметь место, например, в случае невозможности загрузить в одно ТС (из-за недостаточной грузоподъемности или грузовместимости) всю партию груза. Тогда часть груза будет отправляться отдельно по досылочной накладной к основной партии груза. Возникновение досылочной отправки оформляется коммерческим актом, в котором указывают обстоятельства, которые вызвали досылку груза.

Прибывшая в место назначения за основной партией груза досылка выдается грузополучателю на основании накладной на основную отгрузку и копии коммерческого акта о досылке.

### **5.3. Транспортно-экспедиционное обслуживание грузов, перевозимых на особых условиях**

К категории грузов, перевозимых на особых условиях, относятся грузы, требующие:

- особого порядка погрузки (выгрузки) на (из) ТС;
- использования для перевозки специального ПС и транспортного оборудования;
- переоборудования или дополнительного оснащения универсальных ТС;
- соблюдения дополнительных мер для предохранения от повреждения и утраты и для обеспечения безопасности перевозки;
- специального надзора и соблюдения правил государственного фитосанитарного, карантинного, ветеринарного и медико-санитарного контроля;
- необходимости соблюдения специальных условий перевозки, связанных с обеспечением личной, имущественной и экологической

безопасности (как правило, для таких грузов на всех видах транспорта существуют специальные правила перевозок).

Отличительными особенностями ТЭО грузов, перевозимых на особых условиях, являются следующие:

- повышенная ответственность грузовладельца перед экспедитором и экспедитора перед перевозчиком за предоставление ему качественной характеристики груза;
- необходимость инспектирования предоставляемых перевозчиком ТС и транспортного оборудования;
- обязательный надзор за выполнением ППР;
- необходимость привлечения для выполнения операций, связанных с доставкой груза, квалифицированных специалистов (ветеринары, механики, инженеры-технологи и др.);
- более высокие транспортные издержки, поскольку ставки провозной платы, например на тяжеловесные и длинномерные грузы, в среднем в 2–3 раза выше;
- необходимость использования отличительных знаков в транспортной документации и обозначении ТС.

#### **5.4. Транспортно-экспедиционное обслуживание перевозок навалочных и насыпных грузов**

Специфические особенности транспортно-экспедиционного обслуживания перевозок насыпных грузов (различного рода зерна и семена) связаны с их транспортными качествами – текучестью и возможностью перегрева при повышенной влажности, а также возможностью заражения вредителями. Соответственно, «Правилами перевозок грузов» МПС предусматривается их перевозка как в специальных, так и в обычных крытых вагонах, но снабженных дополнительным специальным оборудованием (например, съёмными и несъёмными хлебными щитами).

Условиями «зерновых» чартеров (например «Зернокон») при перевозке насыпных грузов в судах для перевозки сухогрузов фрахтователи обязываются предоставлять необходимые маты для подстилки и сепарации, а судовладельцы устанавливать в трюмах судов продольные и поперечные деревянные перегородки с целью предотвращения перемещения насыпного груза в ходе рейса.

Хлебные грузы, семена масличных и бобовых культур принимают к перевозке только по предъявлении отправителем сертификата Государственной хлебной инспекции (ГХИ) или сертификата соответствия качеству. Органы ГХИ могут не на обычных условиях разрешить перевозку зерна с влажностью выше 16 %. В портах в ходе перевалки зерновых грузов представители ГХИ проводят инспектирование порожних

вагонов и судов. Их загрузка начинается только после получения перевозчиками от грузоотправителей соответствующих разрешений ГХИ.

**Навалочные грузы.** При доставке навалочных грузов экспедитору необходимо детально разработать порядок определения массы перевозимого груза. Навалочные грузы взвешивают на грейферных, бункерных и вагонных весах. Взвешивание на вагонных весах производят без расцепки вагонов (с остановкой на грузовой площадке), кроме пищевых грузов, которые взвешивают с расцепкой вагонов и с отдельным взвешиванием тары вагона.

При перевозках массовых грузов экспедитор, как правило, выписывает один документ на всю партию грузов. Так, например, при перевозке массовых грузов по железной дороге допускается составление одной накладной на группы вагонов или на целый маршрут. При перевозке на морском или внутреннем водном транспорте выписывают соответственно один коносамент или накладную на судовую партию. Перевозка грузов по одной накладной ускоряет оформление перевозочных документов и уменьшает объем работы товарных и грузовых служб.

**Насыпные грузы.** Особенность ТЭО перевозок насыпных грузов (зерно, семена и т.п.) связана с их транспортными качествами, такими, как текучесть, возможность перегрева при повышенной влажности, возможность заражения вредителями. Правилами перевозок таких грузов предусмотрена их перевозка в ТС и транспортном оборудовании, которые обеспечивают дополнительные меры защиты груза от внешней среды. Необходимо отметить, что хлебные грузы, семена масличных и бобовых культур принимают к перевозке только после предъявления грузоотправителем (экспедитором) соответствующего сертификата качества.

**Наливные грузы.** Перевозку наливных грузов осуществляют в специализированном ПС (вагоны-цистерны, суда-танкеры, специализированные контейнеры и т.д.). Многие наливные грузы относятся к категории опасных. Налив и слив грузов, перевозимых в вагонах-цистернах и танкерах, производится на специализированных постах. Массу груза определяет грузоотправитель (экспедитор) путем взвешивания, замера или другим способом, так же, как и пригодность ТС для перевозки конкретного груза.

### **5.5. Транспортно-экспедиционное обслуживание перевозок скоропортящихся грузов**

Особые условия перевозки этих грузов состоят в том, что они требуют защиты от действия на них высоких и низких температур наружного воздуха. Это требование достигается путем использования специального подвижного состава судов и контейнеров-рефрижераторов с применением различных холодильных устройств или оснащенных запасами льда.

Научно-техническая революция на транспорте весьма ярко проявила себя в создании за последние годы новейших технологий перевозок скоропортящихся грузов. Созданы контейнеры с вакуумной теплоизоляцией, поддерживающие температуру в 10–15 раз эффективнее обычной изоляции из синтетического пеноматериала.

Для перевозки свежей плодоовощной продукции и цветов применяются судовые системы наполнения рефрижераторных контейнеров и сменных кузовов чистым азотом из воздуха (долговечность срезанных цветов увеличивается до 21–28 дней, томатов и салата – до 40 дней), что снимает проблему доставки таких продуктов зимой из Южного полушария в Северное.

Для перевозки фруктов требуется поддержание температуры в пределах от +1° С до +12° С, сыра – от +2° С до +5° С, замороженного мяса – от –9° С до –18° С, рыбы – от –18° С до –25° С. (Грузы, требующие температур –18° С и ниже, называются «грузами глубокой заморозки»). Ряд таких грузов предъявляются к перевозке уже в охлажденном и замороженном состоянии.

Рефрижераторные вагоны обращаются целыми поездами (21 или 23 вагона) в режиме большой скорости, мехсекциями в 12 или 5 вагонов и автономно (так же, как и контейнеры), с работой в автоматическом режиме. Рефрижераторный флот эксплуатируется, как правило, на контрактной основе, работает по особому расписанию, координируемому между судовладельцами, портами и грузовладельцами на сезон, квартал в ходе поставок фруктов, бананов, ананасов, отправок рыбы во время рыболовных путин, мяса – вовремя забоев скота и т.д. Непродолжительные перевозки таких грузов, а особенно товаров более стойких к температурам (цитрусовые), осуществляются в обычных транспортных средствах.

Перечень скоропортящихся грузов и предельные сроки железнодорожных перевозок содержатся в приложении к «Правилам перевозок скоропортящихся грузов МПС РФ»; условия морских перевозок содержатся в типовых чартерах на перевозку скоропортящихся грузов на конкретных географических направлениях. Качество, упаковка и термическая обработка таких грузов определяются требованиями государственных стандартов или техническими условиями.

Поэтому вместе с накладной грузоотправитель обязан представить удостоверение о качестве скоропортящегося груза или сертификат Государственной инспекции по качеству (на мясо и мясопродукты, живую рыбу и другие грузы животного происхождения, кроме того, нужно представить ветеринарное свидетельство).

В перечисленных документах должна быть указана транспортабельность груза в сутках. Груз не принимается к перевозке, если предельный срок транспортировки в соответствии с



транспортабельностью меньше, чем срок доставки груза, установленный МПС РФ, согласно разделу 14 («Сроки доставки грузов и правила исчисления сроков доставки») «Правил перевозок грузов» МПС. Документы о качестве продуктов следуют вместе с накладной на станцию назначения.

В международных автомобильных сообщениях такие перевозки регламентируются «Соглашением о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок» (СПС), разработанным в рамках Европейской экономической комиссии ООН, подписанным 1 сентября 1970 г. и вступившим в силу 21 ноября 1976 г. Россия является участником этого соглашения. Оно не только регламентирует правила перевозок скоропортящихся грузов, но и определяет типы и технологические нормы транспортных средств для их перевозки, устанавливает меры контроля за соблюдением принятых норм и температурных условий. Некоторые вопросы таких перевозок конкретизируются в двусторонних межправительственных соглашениях о международном автомобильном сообщении.

#### **5.6. Транспортно-экспедиционное обслуживание грузов, перевозимых под государственным медико-санитарным, ветеринарным и фитосанитарным контролем**

Таковыми грузами являются пищевые животные продукты, сырье животного происхождения (кожи, шерсть), живые животные, растения, растительная и лесная продукция. Беспрепятственно такие грузы в стране перевозятся по железным и автомобильным дорогам из пунктов и хозяйств, благополучных по заразным заболеваниям, но всегда под строгим контролем Государственных инспекций ветеринарного, фитосанитарного (карантинного) контроля (Госсаннадзор, Госкарантин, ГХИ).

При отправке продуктов и сырья животного происхождения (согласно списку в правилах перевозок) грузоотправители обязаны представить станции на каждый вагон или мелкую отправку ветеринарное свидетельство по установленной форме (все разделы свидетельства должны быть подробно заполнены; например, при перевозке шерсти требуется указать, отправляется ли шерсть мытая или невытая, каким способом производится мойка).

Растительная и лесная продукция, живые растения перевозятся при условии предъявления грузоотправителем карантинных документов на право перевозки – карантинного сертификата или карантинного разрешения (свидетельства). Карантинные документы составляются отдельно на каждый вагон и хранятся на станции отправления как документы строгой отчетности, а их дубликаты прикрепляются к накладным и выдаются грузополучателям на станции назначения.

В стране действует строгий порядок карантинного надзора импортных грузов. Пропуск растительной продукции из иностранных государств через государственную границу РФ допускается только при наличии:

- а) импортного карантинного разрешения, выдаваемого Государственной карантинной инспекцией;
- б) карантинного сертификата, выдаваемого соответствующими сельскохозяйственными органами страны, из которой экспортируется продукция, удостоверяющего не зараженность вредителями, болезнями и сорняками растительной продукции, следуемой через государственную границу.

Установлен строгий порядок досмотра и пропуска зараженных грузов органами Государственной инспекции по карантину растений. Порты обязаны заранее ставить Госинспекцию в известность о времени прибытия судов для карантинного досмотра импортных грузов. При необходимости фумигации (обеззараживания) груза Госинспекция вручает экспедитору грузополучателя в порту соответствующее предписание. На основе заявки экспедитора фумигационному отряду Госинспекции проводятся работы по фумигации с выгрузкой груза на баржи или непосредственно в судне после освобождения судна от экипажа и продовольственных запасов. Размещением экипажей судов в гостиницах, обеспечением их питанием, организацией ответственности хранения продуктов на складах занимаются судовые агенты.

Грузополучатели оплачивают расходы на работы, связанные с фумигацией грузов:

- а) Госинспекции – по фактической стоимости работ фумигационного отряда и использованных материалов;
- б) судовладельцам – за простой судов, проживание и питание экипажа, перевозку продуктов на суда и обратно;
- в) морским портам – за предоставление барж под грузы, выгрузку и погрузку грузов, подачу буксиров.

В таком же порядке проводятся работы по обеззараживанию вагонов и растительных грузов на пограничных станциях. Штрафы за простой вагонов, расходы, связанные с досмотром и фумигацией, вносятся в накладные для взыскания с грузополучателей.

Вывоз экспортных товаров в другие государства проводится по карантинным сертификатам, выдаваемым Госинспекцией по карантину на месте отправления грузов. Наименование вредителей, болезней и сорняков в карантинном сертификате пишется на латинском языке.

### **5.7. Транспортно-экспедиционное обслуживание перевозок опасных грузов**

Опасные грузы (ОГ) – это грузы, которые при неправильном или неосторожном обращении с ними во время перевозки, выгрузки и

хранения могут взорваться, загореться, явиться причиной пожара, разрушения или порчи транспортных средств и других грузов, отравления или ожога людей, нанесения экологического ущерба окружающей среде и поэтому требуют соблюдения специальных условий и мер предосторожности при погрузке, перевозке, выгрузке и хранении.

Помимо опасных имеется еще ряд легкогорючих грузов, которые по своим свойствам к числу опасных не относятся, но требуют соблюдения мер предосторожности и безопасности в пожарном отношении при перевозке и хранении. К таким грузам относятся: вата хлопковая, макулатура разная, сажа всякая, сера, сено, солома, текстильные изделия, торф, уголь древесный, хлопок, целлюлоза, различные приборы, устройства и др.

В основу правил перевозок опасных грузов на всех видах транспорта положено международное законодательство. Почти все страны распространили международные правила на национальное законодательство. Такое законодательство представлено «Международными правилами морских перевозок опасных грузов с кодификацией опасных грузов», содержащимися в «Коде ООН ИМО» (Международной морской организации) 1965 г., которые определяют правила перевозок и классификацию опасных грузов морским транспортом.

На основании этих морских правил были разработаны отечественные правила перевозок таких грузов морским транспортом СССР – МОПОГ, действующие в Российской Федерации. (На речном транспорте действуют правила ВОПОГ). Как бы в развитие указанных правил, но с применением своей модификации были приняты на железнодорожном транспорте «Международные правила железнодорожных перевозок опасных грузов» 1977 г., на авиационном транспорте – «Правила перевозок опасных грузов ИАТА» и «Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов» 1957 г. – ДОПОГ.

Последнее имеет два приложения – А и В, которыми определены опасные грузы и условия их допущения к международной перевозке, а также требования к транспортным средствам, осуществляющим международные перевозки опасных грузов.

Экспедиторам, занимающимся перевозками опасных грузов, нужно учитывать, что страховщики, как правило, отказываются страховать убытки по ущербам, причина которых может быть квалифицирована судом или арбитражем как незнание служащими правил перевозок опасных грузов. Поэтому требуется этими правилами владеть. Необходимо следовать общим для всех опасных грузов условиям предъявления и приема грузов на склады терминалов и вывоза их после выгрузки, общим требованиям к таре, упаковке, подвижному составу и тоннажу, порядку

определения массы грузов и выполнения погрузочно-разгрузочных работ. Помимо общих существуют индивидуальные меры предосторожности, установленные для каждого опасного груза в отдельности, в зависимости от его свойств и особенностей (вид упаковки, тары, надписи и ярлыки на таре и т.д.).

Правильную и наиболее полную характеристику опасного груза для определения условий перевозки может дать только отправитель груза, поэтому он обязан в накладной на перевозку опасного груза указать точное его наименование, а в верхней части накладной проставить красочные штампы об опасности груза с надписью о виде опасности («Опасно», «Ядовито», «Едкое вещество», «Сжатый газ», «Сжиженный газ», «Легко воспламеняется», «Самовозгорается», «Загорается от воды», «Дает взрывчатые смеси», «Сильный яд»). Массу опасных грузов определяет тоже отправитель. Погрузку и выгрузку осуществляют отправители и получатели независимо от того, на каком или чьем (общего или не общего пользования) терминале эти работы проводятся. (Физически работу может выполнять персонал терминала, но по договору не перевозчика, а грузовладельца). На станции назначения разрядные (взрывчатые) и сильно действующие ядовитые вещества могут храниться не более 12 часов с момента прибытия, а все остальные опасные грузы – не более 24 часов.

При перевозках опасных грузов необходимо учитывать, что не все грузы, разрешенные к перевозкам, скажем, согласно правилам МОПОГ, могут перевозиться автомобильным транспортом. Поэтому необходимо проверить возможность дорожной перевозки конкретного опасного груза согласно Правилам ДОПОГ. Одновременно необходимо руководствоваться этими правилами в части требований к упаковке однородного вещества или однородных предметов: возможность и условия совместной упаковки разнородных веществ и предметов; максимальная масса одного грузового места; надписи и ярлыки на грузовых местах для указания опасности. Когда размер партии груза не позволяет погрузить его целиком на одно транспортное средство, на каждое транспортное средство составляют отдельный документ. В транспортном документе (накладной автодорожной перевозки) указывают: коммерческое название опасного груза, которое должно быть подчеркнуто красной линией, а также класс груза.

В приложении «В» ДОПОГ изложены требования к транспортным средствам с точки зрения возможности перевозки отдельных грузов и, соответственно, конструкции (расположение двигателя, выхлопной трубы и др.). На каждое транспортное средство, прошедшее технический осмотр, компетентным органом страны регистрации должно быть выдано специальное свидетельство о допущении его к перевозке опасных грузов. Срок действия такого свидетельства – один год. При работе с опасными

грузами необходимо строго выполнять требования или о получении, или о предварительном разрешении, или только об уведомлении о транспортировке опасного груза согласно «обычаям» портов, каналов, правилам плавания по международным рекам и т.д.

На перевозку опасных грузов автомобильный перевозчик обязан получить предварительно разрешение от компетентных органов тех стран, через территорию которых будет проводиться транспортировка, иметь надлежащие щитки оранжевого цвета спереди и сзади автопоезда. Не будет лишним требовать от отправителей кратких письменных инструкций, содержащих характер опасности перевозимого груза, способы локализации опасности, оказания помощи пострадавшим вплоть до телефонов специалистов, к которым можно будет обратиться за советом и инструктажем.

Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций ФИАТА в помощь экспедиторам и отправителям опасных грузов в соответствии с действующими международными правилами их перевозок морским, железнодорожным и автомобильным транспортом разработала декларацию грузоотправителя о перевозке опасного груза. Согласно классификации опасные грузы разделяются на 9 классов. Для каждого класса и подкласса опасных грузов предусмотрен свой знак-ярлык. Водители и лица, направленные для сопровождения ОГ, должны пройти специальное обучение, которое подтверждается наличием соответствующего удостоверения. Ответственность за это несут руководители автотранспортной организации.

### **5.8. Правила выдачи и переадресовки грузов**

Для того чтобы груз был выдан грузополучателю своевременно и в надлежащем порядке, а также для того, чтобы грузополучатель подготовил подъездные пути, места приемки и разгрузки, грузоотправитель обязан уведомить грузополучателя о предстоящем завозе. Груз выдается в пункте назначения грузополучателю, указанному в товарно-транспортной накладной.

Грузополучатель обязан обеспечить прием груза и разгрузку автомобиля, прибывшего до окончания времени работы грузополучателя. После выгрузки его работники обязаны очистить автомобили и контейнеры от остатков груза, а если осуществлялась перевозка животных, птицы, сырых животных продуктов и скоропортящихся грузов – промыть подвижной состав и при необходимости произвести его дезинфекцию. В отдельных случаях производство очистки за грязненной грузовой платформы (кузова автомобиля) могут принять на себя транспортные организации (при этом оплата работы осуществляется за счет грузополучателя). Выдача грузов грузополучателю в пункте назначения по весу и количеству мест производится в том же порядке, в каком груз был

принят от грузоотправителя (взвешиванием на весах, обмером, счетом мест и т.д.).

При централизованном вывозе грузов со станций железных дорог, из портов (с пристаней) и аэропортов автотранспортные предприятия осуществляют прием грузов со станций железных дорог, портов (пристаней) и аэропортов и сдачу их грузополучателям по правилам, действующим соответственно на железнодорожном, водном и воздушном транспорте.

Грузы, прибывшие в исправных автомобилях, прицепах, отдельных секциях автомобиля, контейнерах и цистернах с неповрежденными пломбами грузоотправителя, выдаются грузополучателю без проверки веса и состояния груза и количества грузовых мест.

Тарные и штучные грузы, принятые к перевозке по стандартному весу или весу, указанному грузоотправителем на каждом грузовом месте, выдаются грузополучателю в пункте назначения без взвешивания, по счету мест, с проверкой веса и состояния груза только в поврежденных местах. При отсутствии автомобильных весов у грузополучателя грузы, перевозимые навалом или насыпью, прибывшие без признаков недостачи, выдаются без проверки веса.

При определении количества груза с помощью взвешивания автотранспортная организация не несет материальной ответственности при расхождении между весом груза, указанным в товарно-транспортных документах грузоотправителей, и фактическим весом груза, если разница в весе груза не превышает:

- а) нормы естественной убыли веса груза;
- б) нормы расхождения в показаниях весов или нормы точности взвешивания груза, установленные Государственным комитетом Российской Федерации по стандартизации и метрологии.

Если при проверке веса, количества грузовых мест или состояния груза в пункте назначения будут обнаружены недостача, порча или повреждение груза или если эти обстоятельства установлены актом, составленным в пути следования, автотранспортное предприятие или организация обязаны определить размер фактической недостачи, порчи или повреждения груза. При необходимости производства экспертизы автотранспортное предприятие или организация по своей инициативе или по требованию грузополучателя приглашает соответствующих специалистов.

Расходы по оплате экспертов несут:

- а) автотранспортная организация, если будет подтверждено, что недостача, порча или повреждение груза произошли по ее вине;
- б) грузоотправитель – во всех других случаях.

Результаты экспертизы оформляются актом. Акт экспертизы помимо эксперта должен быть подписан всеми лицами, присутствовавшими при

экспертизе. До прибытия эксперта грузополучатель обязан обеспечить надлежащую сохранность груза.

При городских и пригородных перевозках в случаях отказа грузополучателя принять груз по причинам, не зависящим от автотранспортного предприятия или организации, груз переадресовывается грузоотправителем в установленном порядке другому грузополучателю или возвращается грузоотправителю. В этих случаях стоимость перевозки груза в оба конца, а также штраф (размер которого устанавливается договором перевозки) за простой автомобиля оплачиваются грузоотправителем. Грузополучатель обязан известить грузоотправителя об отказе от приема груза, сделать в товарно-транспортной накладной отметку об отказе в приеме груза, заверенную подписью и печатью (штампом).

При междугородных перевозках, а также при централизованном вывозе грузов со станций железных дорог, из портов (пристаней) и аэропортов грузополучатель обязан принять от автотранспортного предприятия или организации доставленный ему груз. В случае прибытия груза, поставка которого не предусмотрена договором, грузополучатель принимает такой груз на ответственное хранение, о чем указывается в товарно-транспортной накладной.

Грузополучатель может отказаться от принятия груза лишь в том случае, когда качество груза вследствие порчи или повреждения, за которые автотранспортное предприятие или организация несут ответственность, изменилось настолько, что исключается возможность полного или частичного использования груза по прямому назначению, о чем составляется акт. В случае невозможности сдать груз грузополучателю при междугородных перевозках по причинам, не зависящим от автотранспортного предприятия, грузоотправитель обязан дать автотранспортному предприятию или организации указание о новом пункте назначения груза. Если же автотранспортное предприятие не имеет возможности доставить груз к месту нового назначения, оно может отказаться от этой перевозки, поставив об этом в известность грузоотправителя. В этом случае груз возвращается грузоотправителю. Связанные с этим дополнительные расходы (прогон и простой подвижного состава, хранение груза и т.п.) оплачиваются грузоотправителем.

Общий порядок переадресовки грузов регулируется ст. 72 Устава автомобильного транспорта. Кроме того, порядок и правила переадресовки могут быть предусмотрены в договоре перевозки. По общему правилу, грузоотправитель имеет право переадресовать груз до момента выдачи его грузополучателю. В случаях отказа грузополучателя принять груз по причинам, не зависящим от автотранспортного предприятия, грузоотправитель обязан переадресовать его другому грузополучателю.

Распоряжение грузоотправителя автотранспортному предприятию или организации о переадресовке груза должно содержать следующие данные:

- номера первого заказа и товарно-транспортной накладной;
- адрес первоначального назначения;
- наименование первоначального грузополучателя;
- адрес нового назначения;
- наименование нового грузополучателя.

Распоряжение грузоотправителя о переадресовке оформляется в письменном виде. Однако в договоре перевозки может предусматриваться иной порядок уведомления, когда распоряжение о переадресовке производится по телефону, факсу, электронной почте и другими средствами, с указанием всех перечисленных сведений. В любом случае указанное распоряжение в последующем должно быть подтверждено письменно. В соответствии с Уставом автомобильного транспорта распоряжение грузоотправителя о переадресовке грузов может распространяться только на всю грузовую отправку, следующую по одной товарно-транспортной накладной. Между тем в договоре перевозки может быть установлен и иной порядок переадресовки отдельных грузов.

В случае увеличения затрат автотранспортного предприятия на перевозку грузов в новый пункт назначения по распоряжению грузоотправителя последний обязан внести дополнительную провозную плату. При переадресовке груза в графу «Переадресовка» транспортного раздела путевого листа вписываются данные нового грузополучателя (наименование, адрес, номер распоряжения о переадресовке) в соответствии с распоряжением грузоотправителя. В случае отказа грузополучателя от приема груза и невозможности получить указания от грузоотправителя о переадресовке автотранспортное предприятие или организация вправе:

- сдать груз на хранение в пункте фактического нахождения груза или ближайшем пункте до получения указания грузоотправителя, а при наличии собственных складских помещений принять груз на хранение;
- передать другой организации, если грузы по своему характеру требуют срочной реализации (если в договоре не предусмотрено иное);
- вернуть груз грузоотправителю с полным возмещением последним услуг по перевозке, а также выплатой предусмотренных штрафов.

Переадресовка грузов, следующих в прямом смешанном автомобильно-железнодорожном и автомобильно-водном сообщениях, производится в порядке, предусмотренном Правилами перевозок грузов в прямом смешанном автомобильно-железнодорожном и автомобильно-водном сообщениях.



## **Контрольные вопросы**

1. Что представляет собой договор смешанной перевозки грузов?
2. Какие данные содержит накладная смешанной перевозки грузов?
3. Какие обязанности и ответственность несет оператор смешанной перевозки грузов?
4. Каковы особенности транспортно-экспедиционного обслуживания грузов, перевозимых на особых условиях?
5. Перечислите особенности транспортно-экспедиционного обслуживания перевозки различного рода грузов.
6. Каковы правила выдачи и переадресовки грузов?
7. Какие операции включает в себя транспортно-экспедиционное обслуживание при отправке грузов?
8. Какие транспортно-экспедиционные операции предшествуют погрузке груза на транспортное средство?
9. Какие транспортно-экспедиционные операции выполняют в пути следования грузов?
10. Какие операции включает в себя транспортно-экспедиционное обслуживание при прибытии грузов?
11. Какие основные операции включает в себя транспортно-экспедиционное обслуживание контейнерных грузов?
12. Каким требованиям должен соответствовать контейнер, чтобы быть допущенным к перевозке под таможенными печатями и пломбами?

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

С развитием рыночной экономики в России роль транспорта становится одной из наиболее быстро меняющихся и растущих отраслей производства. Доставка грузов, является одной из самых затратной частью экономики. Интеграция России в мировую экономику, вступление во Всемирную торговую организацию расширят возможности транспортного бизнеса в сфере транзитных перевозок, в первую очередь по системе общеевропейских транзитных коридоров. Поэтому знание международной нормативно-правовой базы, основных положений при организации транспортно-экспедиционных операций различными видами транспорта приобретают особую значимость.

Организация транспортно-экспедиционных услуг должно в полной мере удовлетворять потребностям современного бизнеса, что подразумевает строгое соблюдение в процессе доставки грузов законодательных норм и правил безопасности.

Основные тенденции развития ТЭО таковы:

- расширение применения прогрессивных интермодальных перевозок для повышения эффективности управления, упрощения документооборота и сокращения времени доставки и количества грузовых операций;
- использование современных средств мониторинга за перевозочными процессами для обеспечения строгого соблюдения графиков и режимов перевозки и сохранности грузов;
- повсеместное использование современных информационных технологий для автоматизации основных бизнес-процессов и управления субъектами

транспортного процесса в режиме реального времени и на основе единого информационного пространства.

Повышение эффективности и качества организации транспортно-экспедиционных услуг на основе широкого внедрения прогрессивных технологий доставки грузов и пассажиров позволит снизить экологическую нагрузку на окружающую среду и затраты на транспортную логистику.

## **БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК**

1. Кивал, Н. Г. Транспортно-экспедиционное обслуживание: учебное пособие / Н. Г. Кивал, Н. П. Кивал. – Владивосток: ДВГТУ, 2009. – 156 с.
2. Милославская, С. В. Мультимодальные и интермодальные перевозки: учебное пособие / С. В. Милославская, К. И. Плужников. – М.: РосКонсульт, 2001. – 368 с.
3. Сханова, С. Э. Транспортно-экспедиционное обслуживание: учебное пособие / С. Э. Сханова, О. В. Попова, А. Э. Горев. – М.: Академия, 2010. – 429 с.
4. Троицкая, Н. А. Общий курс транспорта / Н. А. Троицкая. – М. : Академия, 2014. – 176 с.
5. Владимиров, В.В. Страхование в системе международных экономических отношений: учебное пособие / В.В. Владимиров, Е.В. Коробейникова, М.В. Полякова. – Оренбург: ГОУ ОГУ, 2010. – 383 с.

## ПРИЛОЖЕНИЯ

### Приложение А

Федеральный закон от 30.06.2003 N 87-ФЗ (ред. от 06.07.2016)

«О транспортно-экспедиционной деятельности»

#### Глава 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Предмет регулирования настоящего Федерального закона

1. Настоящим Федеральным законом определяется порядок осуществления транспортно-экспедиционной деятельности - порядок оказания услуг по организации перевозок грузов любыми видами транспорта и оформлению перевозочных документов, документов для таможенных целей и других документов, необходимых для осуществления перевозок грузов (далее - экспедиционные услуги).

Условия договора транспортной экспедиции, не предусмотренные настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами или иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, принятыми в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации, определяются сторонами договора транспортной экспедиции (экспедитором и клиентом).

2. Положения настоящего Федерального закона не распространяются на транспортно-экспедиционную деятельность, осуществляемую в области почтовой связи.

Статья 2. Правила транспортно-экспедиционной деятельности

1. Правила транспортно-экспедиционной деятельности утверждаются Правительством Российской Федерации.

2. Правилами транспортно-экспедиционной деятельности определяются:

перечень экспедиторских документов (документов, подтверждающих заключение договора транспортной экспедиции);

требования к качеству экспедиционных услуг;

порядок оказания экспедиционных услуг.

#### Глава 2. ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ ЭКСПЕДИТОРА И КЛИЕНТА

Статья 3. Права экспедитора и клиента

1. Экспедитор вправе отступать от указаний клиента, если только это необходимо в интересах клиента и экспедитор по не зависящим от него обстоятельствам не смог предварительно запросить клиента в порядке, определенном договором, о его согласии на такое отступление или получить в течение суток ответ на свой запрос.

В случае, если указания клиента неточны или неполны либо не соответствуют договору транспортной экспедиции и экспедитор по не зависящим от него обстоятельствам не имел возможности уточнить указания клиента, экспедитор оказывает экспедиционные услуги исходя из интересов клиента.

2. В случае, если договором транспортной экспедиции не предусмотрено иное, экспедитор вправе выбирать или изменять вид транспорта, маршрут перевозки груза, последовательность перевозки груза различными видами транспорта исходя из интересов клиента. При этом экспедитор обязан незамедлительно уведомлять клиента в порядке, определенном договором, о произведенных в соответствии с настоящим пунктом изменениях.

3. Экспедитор, если это предусмотрено договором транспортной экспедиции, вправе удерживать находящийся в его распоряжении груз до уплаты вознаграждения и возмещения понесенных им в интересах клиента расходов или до предоставления клиентом надлежащего обеспечения исполнения своих обязательств в части уплаты вознаграждения и возмещения понесенных им расходов. В этом случае клиент также оплачивает расходы, связанные с удержанием имущества.

За возникшую порчу груза вследствие его удержания экспедитором в случаях, предусмотренных настоящим пунктом, ответственность несет клиент.

4. Экспедитор вправе не приступать к исполнению обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции, до представления клиентом необходимых документов, а также информации о свойствах груза, об условиях его перевозки и иной информации, необходимой для исполнения экспедитором обязанностей. В случае представления неполной информации экспедитор обязан запросить у клиента необходимые дополнительные данные в порядке, предусмотренном договором транспортной экспедиции.

5. Утратил силу. - Федеральный закон от 06.07.2016 N 374-ФЗ.

6. Клиент имеет право:

выбирать маршрут следования груза и вид транспорта;

требовать у экспедитора, если это предусмотрено договором транспортной экспедиции, предоставления информации о процессе перевозки груза;

давать указания экспедитору в соответствии с договором транспортной экспедиции.

Статья 4. Обязанности экспедитора

1. Экспедитор обязан оказывать услуги в соответствии с договором транспортной экспедиции. При заключении договора транспортной экспедиции экспедитор обязан проверить достоверность предоставляемой клиентом необходимой информации (данных о физическом лице или сведений о юридическом лице, выступающих стороной договора транспортной экспедиции), после чего отразить ее в договоре. Внесение в договор транспортной экспедиции такой информации без проверки ее достоверности не допускается.

(п. 1 в ред. Федерального закона от 06.07.2016 N 374-ФЗ)

2. В случае, если отсутствует возможность предварительного запроса об отступлении от указаний клиента или если ответ на такой запрос не получен экспедитором в течение суток, экспедитор обязан уведомить клиента о допущенных отступлениях, как только уведомление станет возможным, в порядке, определенном договором.

3. Экспедитор, оказывающий услуги клиенту для личных, семейных, домашних или иных нужд, не связанных с осуществлением клиентом предпринимательской деятельности, обязан предоставить по его требованию информацию, предусмотренную законодательством Российской Федерации о защите прав потребителей.

4. При приеме груза экспедитор обязан проверить достоверность представленных клиентом необходимых документов, а также информации о свойствах груза, об условиях его перевозки и иной информации, необходимой для исполнения экспедитором обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции, после чего выдать клиенту экспедиторский документ и представить клиенту оригиналы договоров, заключенных экспедитором в соответствии с договором транспортной экспедиции от имени клиента на основании выданной им доверенности.

(п. 4 в ред. Федерального закона от 06.07.2016 N 374-ФЗ)

5. Экспедитор не имеет права заключать от имени клиента договор страхования груза, если это прямо не предусмотрено договором транспортной экспедиции.

#### Статья 5. Обязанности клиента

1. Клиент обязан своевременно представить экспедитору полную, точную и достоверную информацию о свойствах груза, об условиях его перевозки и иную информацию, необходимую для исполнения экспедитором обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции, и документы, необходимые для осуществления таможенного, федерального государственного транспортного надзора и других видов государственного контроля (надзора). (в ред. Федерального закона от 14.10.2014 N 307-ФЗ)

2. Клиент в порядке, предусмотренном договором транспортной экспедиции, обязан уплатить причитающееся экспедитору вознаграждение, а также возместить понесенные им расходы в интересах клиента.

### Глава 3. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЭКСПЕДИТОРА И КЛИЕНТА

#### Статья 6. Общие основания ответственности

1. За неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции и настоящим Федеральным законом, экспедитор и клиент несут ответственность по

основаниям и в размере, которые определяются в соответствии с главой 25 Гражданского кодекса Российской Федерации, настоящим Федеральным законом и иными федеральными законами.

(в ред. Федерального закона от 06.07.2016 N 374-ФЗ)

2. В случае, если экспедитор докажет, что нарушение обязательства вызвано ненадлежащим исполнением договора перевозки, ответственность перед клиентом экспедитора, заключившего договор перевозки, определяется на основании правил, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик.

3. При оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, и использовании при этом соответствующих экспедиторских документов предел ответственности экспедитора за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции, не может превышать 666,67 расчетной единицы за место или иную единицу отгрузки, за исключением ответственности экспедитора, предусмотренной пунктом 2 статьи 9 настоящего Федерального закона.

Для целей настоящего Федерального закона при оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, под расчетной единицей понимается единица специального права заимствования, определенная Международным валютным фондом. Стоимость рубля в единицах специального права заимствования исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для своих операций и сделок. В соответствии со стоимостью рубля в единицах специального права заимствования перевод в рубли осуществляется на дату принятия судебного решения или на дату, установленную соглашением сторон.

4. Правила ограничения ответственности, предусмотренной пунктом 3 настоящей статьи и пунктом 2 статьи 7 настоящего Федерального закона, не применяются, если экспедитор не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) принятого для экспедирования груза возникли не вследствие его собственного действия или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.

5. В случае одностороннего отказа от исполнения договора транспортной экспедиции клиент или экспедитор возмещает другой стороне убытки, вызванные расторжением договора, и уплачивает штраф в размере десяти процентов суммы понесенных экспедитором или клиентом затрат.

Статья 7. Основания и размер ответственности экспедитора перед клиентом за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза

1. Экспедитор несет ответственность перед клиентом в виде возмещения реального ущерба за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза после принятия его экспедитором и до выдачи груза получателю, указанному в договоре транспортной экспедиции, либо уполномоченному им лицу, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые экспедитор не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, в следующих размерах:

1) за утрату или недостачу груза, принятого экспедитором для перевозки с объявлением ценности, в размере объявленной ценности или части объявленной ценности, пропорциональной недостающей части груза;

2) за утрату или недостачу груза, принятого экспедитором для перевозки без объявления ценности, в размере действительной (документально подтвержденной) стоимости груза или недостающей его части;

3) за повреждение (порчу) груза, принятого экспедитором для перевозки с объявлением ценности, в размере суммы, на которую понизилась объявленная ценность, а при невозможности восстановления поврежденного груза в размере объявленной ценности;

4) за повреждение (порчу) груза, принятого экспедитором для перевозки без объявления ценности, в размере суммы, на которую понизилась действительная (документально подтвержденная) стоимость груза, а при невозможности восстановления поврежденного груза в размере действительной (документально подтвержденной) стоимости груза.

2. При оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, ответственность экспедитора за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, предусмотренная настоящей статьей, не может превышать две расчетные единицы за килограмм общего веса утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза, если более высокая сумма не возмещена лицом, за которое отвечает экспедитор.

3. В договоре транспортной экспедиции может быть установлено, что наряду с возмещением реального ущерба, вызванного утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза, экспедитор возвращает клиенту ранее уплаченное вознаграждение, если оно не входит в стоимость груза, в размере, пропорциональном стоимости утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза.

4. Наряду с возмещением реального ущерба и возвращением клиенту уплаченного им экспедитору вознаграждения в размерах, установленных настоящей статьей, экспедитор обязан возместить клиенту упущенную

выгоду в связи с утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза, произошедшими по вине экспедитора.

5. При оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, упущенная выгода возмещается в полном объеме, но не более чем в размере ответственности, установленном настоящим Федеральным законом.

6. Действительная (документально подтвержденная) стоимость груза определяется исходя из цены, указанной в договоре или счете продавца, а при ее отсутствии исходя из средней цены на аналогичный товар, существовавшей в том месте, в котором груз подлежал выдаче, в день добровольного удовлетворения такого требования или, если требование добровольно удовлетворено не было, в день принятия судебного решения.

7. Груз считается утраченным, если он не был выдан по истечении тридцати дней со дня истечения срока доставки, определенного договором транспортной экспедиции, или, если такой срок договором не определен, в течение разумного срока, необходимого для доставки груза и исчисляемого со дня принятия экспедитором груза для перевозки. Груз, который был доставлен, но не был выдан получателю, указанному в договоре транспортной экспедиции, или уполномоченному им лицу по причине неуплаты причитающегося экспедитору вознаграждения, утраченным не считается, если экспедитор своевременно уведомил клиента об оказании экспедиционных услуг в порядке, предусмотренном договором транспортной экспедиции.

Статья 8. Уведомление об утрате, о недостаче или повреждении (порче) груза

1. В случае, если во время выдачи груза получатель, указанный в договоре транспортной экспедиции, или уполномоченное им лицо не уведомили экспедитора в письменной форме об утрате, о недостаче или повреждении (порче) груза и не указали общий характер недостачи или повреждения (порчи) груза, считается, если не доказано иное, что они получили груз неповрежденным.

2. В случае, если утрата, недостача или повреждение (порча) груза не могли быть установлены при приеме груза обычным способом, такое уведомление экспедитору может быть сделано не позднее чем в течение тридцати календарных дней со дня приема груза. Датой уведомления считается дата получения экспедитором такого уведомления.

Статья 9. Основания и размер ответственности экспедитора за нарушение срока исполнения обязательств по договору транспортной экспедиции

1. Экспедитор возмещает убытки, причиненные клиенту нарушением срока исполнения обязательств по договору транспортной экспедиции, если иное не предусмотрено указанным договором и экспедитор не



докажет, что нарушение срока произошло вследствие обстоятельств непреодолимой силы или по вине клиента.

2. За нарушение установленного срока исполнения обязательств по договору транспортной экспедиции, если клиентом является физическое лицо, использующее услуги экспедитора для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением клиентом предпринимательской деятельности, экспедитор уплачивает клиенту за каждые сутки (при этом неполные сутки считаются за полные) или час (если срок указан в часах) просрочки неустойку в размере трех процентов, но не более восьмидесяти процентов суммы причитающегося экспедитору вознаграждения, а также возмещает убытки, причиненные клиенту нарушением срока исполнения обязательств по договору, если не докажет, что нарушение срока произошло вследствие обстоятельств непреодолимой силы или по вине клиента.

Статья 10. Основания и размер ответственности клиента перед экспедитором

1. Клиент несет ответственность за убытки, причиненные экспедитору в связи с неисполнением обязанности по предоставлению информации, указанной в настоящем Федеральном законе.

В случае, если будет доказана необоснованность отказа клиента от оплаты расходов, понесенных экспедитором в целях исполнения обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции, клиент уплачивает экспедитору помимо указанных расходов штраф в размере десяти процентов суммы этих расходов.

2. Клиент несет ответственность за несвоевременную уплату вознаграждения экспедитору и возмещение понесенных им в интересах клиента расходов в виде уплаты неустойки в размере одной десятой процента вознаграждения экспедитору и понесенных им в интересах клиента расходов за каждый день просрочки, но не более чем в размере причитающегося экспедитору вознаграждения и понесенных им в интересах клиента расходов.

Статья 11. Соглашение об изменении размера ответственности экспедитора

1. В договоре транспортной экспедиции может быть предусмотрен более высокий размер ответственности экспедитора по сравнению с установленным настоящим Федеральным законом или международным договором Российской Федерации размером ответственности.

2. Соглашение об устранении имущественной ответственности экспедитора или уменьшении ее размеров, установленных настоящим Федеральным законом, ничтожно.

Глава 4. ПРЕТЕНЗИИ И ИСКИ

Статья 12. Претензии и иски, предъявляемые экспедитору

1. До предъявления экспедитору иска, вытекающего из договора транспортной экспедиции, обязательно предъявление экспедитору претензии, за исключением предъявления иска при оказании экспедиционных услуг для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением клиентом предпринимательской деятельности.

2. Право на предъявление экспедитору претензии и иска имеет клиент или уполномоченное им на предъявление претензии и иска лицо, получатель груза, указанный в договоре транспортной экспедиции, а также страховщик, приобретший право суброгации.

3. Претензия предъявляется в письменной форме. К претензии об утрате, о недостатке или повреждении (порче) груза должны быть приложены документы, подтверждающие право на предъявление претензии, и документы, подтверждающие количество и стоимость отправленного груза, в подлиннике или засвидетельствованные в установленном порядке их копии.

4. Претензии к экспедитору могут быть предъявлены в течение шести месяцев со дня возникновения права на предъявление претензии. Указанный срок исчисляется в отношении:

возмещения убытков за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза со дня, следующего за днем, когда груз должен быть выдан;

возмещения убытков, причиненных клиенту нарушением срока выполнения обязательств по договору транспортной экспедиции, со дня, следующего за последним днем действия договора, если иное не определено сторонами;

нарушения иных обязательств, вытекающих из договора транспортной экспедиции, со дня, когда лица, указанные в пункте 2 настоящей статьи, узнали или должны были узнать о таких нарушениях.

5. Экспедитор обязан рассмотреть претензию и в письменной форме уведомить заявителя об удовлетворении или отклонении претензии в течение тридцати дней со дня ее получения.

При частичном удовлетворении или отклонении экспедитором претензии к нему в уведомлении заявителю должны быть указаны основания принятого решения. В этом случае представленные вместе с претензией документы возвращаются заявителю.

6. Экспедитор вправе принять для рассмотрения претензию по истечении установленного настоящей статьей срока, если причина пропуска срока предъявления претензии будет признана им уважительной.

#### Статья 13. Исковая давность

Для требований, вытекающих из договора транспортной экспедиции, срок исковой давности составляет один год. Указанный срок исчисляется со дня возникновения права на предъявление иска.

Статья 14. Вступление в силу настоящего Федерального закона

1. Настоящий Федеральный закон вступает в силу со дня его официального опубликования.

2. По обязательствам, связанным с оказанием экспедиционных услуг и возникшим до вступления в силу настоящего Федерального закона, положения настоящего Федерального закона применяются к тем правам и обязанностям, которые возникнут после его вступления в силу.

Президент

Российской Федерации

В.ПУТИН

Москва, Кремль

30 июня 2003 года

№ 87-ФЗ

**ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

от 8 сентября 2006 г. N 554

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ  
ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

В соответствии со статьей 2 Федерального закона "О транспортно-экспедиционной деятельности" Правительство Российской Федерации постановляет:

Утвердить прилагаемые Правила транспортно-экспедиционной деятельности.

Председатель Правительства  
Российской Федерации  
М.ФРАДКОВ

Утверждены  
Постановлением Правительства  
Российской Федерации  
от 8 сентября 2006 г. N 554

**ПРАВИЛА  
ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

1. Настоящие Правила устанавливают перечень экспедиторских документов, порядок оказания и требования к качеству транспортно-экспедиционных услуг.

2. Отношения между экспедитором и клиентом регулируются Гражданским кодексом Российской Федерации, Федеральным законом "О транспортно-экспедиционной деятельности", настоящими Правилами и договором транспортной экспедиции.

Отношения между экспедитором и перевозчиками на различных видах транспорта регулируются Гражданским кодексом Российской Федерации, транспортными уставами и кодексами.

3. Настоящие Правила не применяются к транспортно-экспедиционным услугам в области почтовой связи.

4. Понятия, используемые в настоящих Правилах, означают следующее:

«транспортно-экспедиционные услуги» - услуги по организации перевозки груза, заключению договоров перевозки груза, обеспечению отправки и получения груза, а также иные услуги, связанные с перевозкой груза;

«экспедитор» - лицо, выполняющее или организующее выполнение определенных договором транспортной экспедиции транспортно-экспедиционных услуг;

«клиент» - лицо, заключившее с экспедитором договор транспортной экспедиции и принявшее на себя обязательство оплатить выполнение транспортно-экспедиционных услуг, оказываемых экспедитором;

«договор транспортной экспедиции» - гражданско-правовая сделка, в соответствии с которой одна сторона (экспедитор) за вознаграждение принимает на себя обязательство по поручению и за счет другой стороны (клиента) оказать транспортно-экспедиционные услуги;

«груз» - любое имущество, в отношении которого экспедитор осуществляет организацию перевозки в соответствии с договором транспортной экспедиции;

«грузоотправитель» - лицо, предъявившее груз к перевозке;

«грузополучатель» - лицо, уполномоченное принять груз у экспедитора после окончания перевозки;

«перевозчик» - лицо, осуществляющее перевозку груза на основе договора перевозки.

5. Экспедиторскими документами являются:

поручение экспедитору (определяет перечень и условия оказания экспедитором клиенту транспортно-экспедиционных услуг в рамках договора транспортной экспедиции);

экспедиторская расписка (подтверждает факт получения экспедитором для перевозки груза от клиента либо от указанного им грузоотправителя);

складская расписка (подтверждает факт принятия экспедитором у клиента груза на складское хранение).

6. В зависимости от характера транспортно-экспедиционных услуг, в том числе при перевозках груза в международном сообщении, сторонами договора транспортной экспедиции может быть определена возможность использования экспедиторских документов, не указанных в пункте 5 настоящих Правил.

7. Экспедиторские документы являются неотъемлемой частью договора транспортной экспедиции.

Экспедиторские документы составляются в письменной форме. Порядок оформления и формы экспедиторских документов утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации.

8. Для оказания транспортно-экспедиционных услуг клиентом выдается заполненное и подписанное им поручение экспедитору. Оформленное в установленном порядке поручение экспедитору должно содержать достоверные и полные данные о характере груза, его маркировке, весе, объеме, а также о количестве грузовых мест.

Поручение экспедитору представляется ему клиентом на бумажном

носителе, если иной способ не предусмотрен договором транспортной экспедиции.

9. Экспедитор рассматривает поручение экспедитору в сроки, определенные в договоре транспортной экспедиции, и направляет его клиенту с отметкой о согласовании либо с отказом в согласовании подлежащих оказанию транспортно-экспедиционных услуг с указанием причин отказа.

10. Поручение экспедитору подлежит исполнению с момента получения клиентом письменного подтверждения его согласования экспедитором.

Клиент на любом этапе исполнения договора транспортной экспедиции имеет право отозвать ранее выданное поручение экспедитору с обязательным возмещением ему фактических расходов, связанных с исполнением поручения.

Отзыв выданного поручения экспедитору производится клиентом в письменной форме.

11. Порядок и условия представления поручения экспедитору и отзыва клиентом выданного поручения экспедитору с использованием средств факсимильной или электронной связи определяются договором транспортной экспедиции.

12. Экспедиторская расписка выдается экспедитором клиенту при приеме груза и предоставляет экспедитору право владения грузом до момента передачи груза клиенту либо указанному им грузополучателю по окончании перевозки.

13. В случае если экспедитор принимает груз клиента на складское хранение, экспедитор выдает клиенту складскую расписку.

14. Если иное не установлено договором транспортной экспедиции, при организации перевозки груза экспедитор при необходимости осуществляет:

согласование с перевозчиками условий перевозки и хранения груза, времени перевалки груза с одного вида транспорта на другой и иных вопросов, необходимых для осуществления перевозки;

прохождение таможенных и иных процедур, необходимых при осуществлении перевозки;

расчеты за перевозку груза с перевозчиками как от имени клиента, так и от своего имени.

15. По требованию клиента экспедитор представляет ему следующую информацию:

полное фирменное наименование и место нахождения (для юридического лица), имя и место жительства (для индивидуального предпринимателя);

сведения о подтверждении соответствия транспортно-экспедиционных услуг установленным требованиям;

перечень транспортно-экспедиционных услуг, оказываемых экспедитором, и их стоимость;

сведения о форме и порядке оплаты транспортно-экспедиционных услуг;

сведения о тарифах на перевозку грузов различными видами транспорта, о правилах и об условиях выполнения таких перевозок;

другие сведения, относящиеся к организации и осуществлению перевозки конкретных видов груза различными видами транспорта.

16. Экспедитор в случаях, предусмотренных договором транспортной экспедиции, при приеме груза от перевозчика в пункте назначения участвует в оформлении соответствующих документов.

17. Экспедитор при оказании определенных договором транспортной экспедиции транспортно-экспедиционных услуг обязан следовать указаниям клиента.

Экспедитор вправе отступить от указаний клиента только в случае, если это необходимо в интересах клиента или если экспедитор по независящим от него обстоятельствам не смог предварительно запросить клиента в порядке, определенном договором транспортной экспедиции, о его согласии на такое отступление либо получить в течение суток со дня уведомления клиента ответ на свой запрос.

18. Опасные, скоропортящиеся и иные грузы, требующие специальных условий перевозки, принимаются экспедитором только при представлении клиентом в письменной форме информации об условиях их транспортировки.

19. Качество оказываемых экспедитором транспортно-экспедиционных услуг должно отвечать требованиям национальных стандартов Российской Федерации, нормативных правовых актов в области транспортно-экспедиционной деятельности, а также условиям договора транспортной экспедиции.

**Приказ Минтранса РФ от 11.02.2008 N 23  
"Об утверждении Порядка оформления и форм экспедиторских  
документов"**

В соответствии со статьей 2 Федерального закона от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 27 (ч. I), ст. 2701) и пунктом 7 Правил транспортно-экспедиционной деятельности, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 8 сентября 2006 г. № 554 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2006, № 37, ст. 3890), приказываю:  
Утвердить прилагаемый Порядок оформления и формы экспедиторских документов.

Министр  
И.Е.ЛЕВИТИН

Утвержден  
Приказом Минтранса России  
от 11 февраля 2008 г. N 23

**ПОРЯДОК  
ОФОРМЛЕНИЯ И ФОРМЫ ЭКСПЕДИТОРСКИХ ДОКУМЕНТОВ**

**I. Общие положения**

1. Настоящий Порядок оформления и формы экспедиторских документов разработан в соответствии со статьей 2 Федерального закона от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ "О транспортно-экспедиционной деятельности" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 27 (ч. I), ст. 2701) и пунктом 7 Правил транспортно-экспедиционной деятельности, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 8 сентября 2006 г. № 554 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2006, № 37, ст. 3890) (далее - Порядок), устанавливает формы экспедиторских документов, а также порядок их заполнения, учитывая особенности при перевозке грузов разными видами транспорта.

2. Понятия, используемые в настоящем Порядке :

транспортно-экспедиционные услуги - услуги по организации перевозки груза, заключению договоров перевозки груза, обеспечению отправки и получения груза, а также иные услуги, связанные с перевозкой груза;  
экспедитор - лицо, выполняющее или организующее выполнение определенных договором транспортной экспедиции транспортно-экспедиционных услуг;



клиент - лицо, заключившее с экспедитором договор транспортной экспедиции и принявшее на себя обязательство оплатить выполнение транспортно-экспедиционных услуг, оказываемых экспедитором;

договор транспортной экспедиции - гражданско-правовая сделка, в соответствии с которой одна сторона (экспедитор) за вознаграждение принимает на себя обязательство по поручению и за счет другой стороны (клиента) оказать транспортно-экспедиционные услуги;

груз - любое имущество, в отношении которого экспедитор осуществляет организацию перевозки в соответствии с договором транспортной экспедиции;

грузоотправитель - лицо, предъявившее груз к перевозке;

грузополучатель - лицо, уполномоченное принять груз у экспедитора после окончания перевозки;

перевозчик - лицо, осуществляющее перевозку груза на основе договора перевозки.

3. Настоящий Порядок обязателен для исполнения экспедиторами и клиентами.

4. Требования, предусмотренные настоящим Порядком, не применяются к транспортно-экспедиционным услугам в области почтовой связи.

5. К экспедиторским документам относятся :

поручение экспедитору (определяет перечень и условия оказания экспедитором клиенту транспортно-экспедиционных услуг в рамках договора транспортной экспедиции) (приложение № 1 к настоящему Порядку);

экспедиторская расписка (подтверждает факт получения экспедитором для перевозки груза от клиента либо от указанного им грузоотправителя) (приложение № 2 к настоящему Порядку);

складская расписка (подтверждает факт принятия экспедитором у клиента груза на складское хранение) (приложение № 3 к настоящему Порядку).

6. В зависимости от характера транспортно-экспедиционных услуг, в том числе при перевозках груза в международном сообщении, сторонами договора транспортной экспедиции может быть определена возможность использования экспедиторских документов, не указанных в пункте 5 настоящего Порядка.

7. Экспедиторские документы являются неотъемлемой частью договора транспортной экспедиции.

II. Бланк «Поручение экспедитору»

8. Заполнение бланка «Поручение экспедитору» возлагается на клиентов.

9. Заполненный клиентом бланк «Поручение экспедитору» должен содержать достоверные и полные данные о грузе.

10. Бланк «Поручение экспедитору» может заполняться как на однократное выполнение экспедитором услуг, связанных с организацией перевозок грузов, так и на систематическое оказание таких услуг.

11. Изготовление бланка «Поручение экспедитору» осуществляется типографским способом или с использованием компьютерной техники.

12. Бланк "Поручение экспедитору" печатается на стандартных листах бумаги формата А4 шрифтом размером № 14.

13. Бланк "Поручение экспедитору" имеет наименование, расположенное по центру верхней части листа, напечатанное прописными буквами полужирным шрифтом размером № 16.

14. Заполнение бланка «Поручение экспедитору» осуществляется с использованием компьютерной техники, а также шариковой ручкой (синим или черным цветом). Подчистки и помарки не допускаются.

15. Бланк "Поручение экспедитору" содержит следующие строки:

строка 1 «Дата» - указывается дата выдачи поручения экспедитору;

строка 2 «Номер» - указывается номер, присвоенный поручению экспедитора клиентом;

строка 3 «Грузоотправитель» - указывается полное фирменное наименование и местонахождение юридического лица; фамилия, имя, отчество и место жительства индивидуального предпринимателя;

строка 4 «Клиент» - указывается полное фирменное наименование и местонахождение юридического лица; фамилия, имя, отчество и место жительства индивидуального предпринимателя;

строка 5 «Грузополучатель» - указывается полное фирменное наименование и местонахождение юридического лица; фамилия, имя, отчество и место жительства индивидуального предпринимателя;

строка 6 «Экспедитор» - указывается полное фирменное наименование и местонахождение юридического лица; фамилия, имя, отчество и место жительства индивидуального предпринимателя;

строка 7 «Уведомить сторону о прибытии груза» - указывается отметка о необходимости уведомления грузоотправителя или клиента о прибытии груза (заполняется также в случае, если имеется необходимость известить о прибытии груза иное лицо, кроме грузополучателя, при этом указывается его фирменное наименование и местонахождение);

строка 8 «Страна происхождения груза» - указывается название страны, где был произведен груз;

строка 9 «Грузы, готовые к отправке, место, дата» - указывается наименование груза, точный адрес его нахождения, а также дата готовности груза к отгрузке;

строка 10 «Вид транспорта» - указывается вид транспорта, на котором предполагается осуществить перевозку груза;

строка 11 «Пункт назначения» - указывается адрес (пункт) доставки груза;

строка 12 «Страхование» - указывается номер и дата страхового полиса, полное фирменное наименование страховой компании (страховщика), местонахождение, а также формулировка условий страхования, касающихся конкретной отгрузки (заполняется по усмотрению клиента);

строка 13 «Товарный код» - указывается опознавательный номер груза, предназначенный для таможенных, транспортных и статистических целей;

строка 14 «Маркировка» - указывается маркировка груза в соответствии с законодательством Российской Федерации;

строка 15 «Количество мест, вид упаковки» - указывается количество грузовых мест, а также каким способом груз будет доставляться (насыпью, наливом, навалом, в ящиках, коробках и т.д.);

строка 16 «Вес брутто, нетто» - указывается вес груза с упаковкой и без нее;

строка 17 «Объем» - указывается объем груза;

строка 18 «Стоимость» - указывается стоимость груза в соответствии с платежными документами (заполняется по усмотрению клиента);

строка 19 «Размер упаковки» - указываются габариты каждой упаковки и ее вес;

строка 20 «Требуемые документы» - указывается перечень документов, приложенных к поручению экспедитора, необходимых для перевозки груза;

строка 21 «Особые отметки» - указывается дополнительная информация о грузе, в том числе об особом способе транспортировки, обеспечении безопасности окружающей среды и сохранности перевозимого груза;

строка 22 «Подпись клиента» - проставляется личная подпись клиента или его уполномоченного лица с расшифровкой (фамилия, имя, отчество).

16. Заполнение строк, в которых предусматривается информация об участниках (сторонах) поручения экспедитору, является обязательным.

17. В зависимости от характера (свойств) груза заполняются соответствующие строки, касающиеся информации о грузе.

18. Бланк «Поручение экспедитору» заполняется в двух экземплярах (оригинал вручается экспедитору).

III. Бланк «Экспедиторская расписка»

19. Заполнение бланка «Экспедиторская расписка» возлагается на экспедитора.

20. Заполненный экспедитором бланк «Экспедиторская расписка» должен содержать достоверные и полные данные о грузе.

21. Изготовление бланка «Экспедиторская расписка» осуществляется типографским способом или с использованием компьютерной техники.

22. Бланк «Экспедиторская расписка» печатается на стандартных листах бумаги формата А4 шрифтом размером № 14.

23. Бланк «Экспедиторская расписка» имеет наименование, расположенное по центру верхней части листа, напечатанное прописными буквами полужирным шрифтом размером № 16.

24. Заполнение бланка «Экспедиторская расписка» осуществляется с использованием компьютерной техники, а также шариковой ручкой (синим или черным цветом). Подчистки и помарки не допускаются.

25. Бланк «Экспедиторская расписка» содержит следующие строки:  
строка 1 «Дата» - указывается дата выдачи экспедиторской расписки;  
строка 2 «Номер» - указывается номер, присвоенный экспедиторской расписке экспедитором;  
строка 3 «Грузоотправитель» - указывается полное фирменное наименование и местонахождение юридического лица; фамилия, имя, отчество и местожительство индивидуального предпринимателя;  
строка 4 «Клиент» - указывается полное фирменное наименование и местонахождение юридического лица; фамилия, имя, отчество и местожительство индивидуального предпринимателя;  
строка 5 «Экспедитор» - указывается полное фирменное наименование и местонахождение юридического лица; фамилия, имя, отчество и местожительство индивидуального предпринимателя;  
строка 6 «Страна происхождения товара» - указывается название страны, где был произведен груз;  
строка 7 «Товарный код» - указывается опознавательный номер груза, предназначенный для таможенных, транспортных и статистических целей;  
строка 8 «Маркировка» - указывается маркировка груза в соответствии с законодательством Российской Федерации;  
строка 9 «Количество мест, вид упаковки» - указывается количество грузовых мест, а также каким способом груз будет доставляться (насыпью, наливом, навалом, в ящиках, коробках и т.д.);  
строка 10 «Вес брутто, нетто» - указывается вес груза с упаковкой и без нее;  
строка 11 «Объем» - указывается объем груза;  
строка 12 «Стоимость» - указывается стоимость груза в соответствии с платежными документами;  
строка 13 «Размер упаковки» - указываются габариты каждой упаковки и ее вес;  
строка 14 «Условия» - указываются условия приема груза экспедитором на транспортно-экспедиционное обслуживание и обязательства экспедитора;  
строка 15 «Особые отметки» - указывается дополнительная информация о грузе, в том числе об особом способе транспортировки, обеспечении безопасности окружающей среды и сохранности перевозимого груза;

строка 16 «Подпись экспедитора» - проставляется личная подпись экспедитора или его уполномоченного лица с ее расшифровкой (фамилия, имя, отчество).

26. Заполнение строк, в которых предусматривается информация об участниках (сторонах) экспедиторской расписки, является обязательным.

27. В зависимости от характера (свойств) груза заполняются соответствующие строки, касающиеся информации о грузе.

28. Бланк «Экспедиторская расписка» заполняется в двух экземплярах (оригинал вручается грузоотправителю или клиенту).

#### IV. Бланк "Складская расписка"

29. Заполнение бланка «Складская расписка» возлагается на экспедитора.

30. Заполненный экспедитором бланк «Складская расписка» должен содержать достоверные и полные данные о грузе.

31. Изготовление бланка «Складская расписка» осуществляется типографским способом или с использованием компьютерной техники.

32. Бланк «Складская расписка» печатается на стандартных листах бумаги формата А4 шрифтом размером № 14.

33. Бланк «Складская расписка» имеет наименование, расположенное по центру верхней части листа, напечатанное прописными буквами полужирным шрифтом размером № 16.

34. Заполнение бланка «Складская расписка» осуществляется с использованием компьютерной техники, а также шариковой ручкой (синим или черным цветом). Подчистки и поправки не допускаются.

35. Бланк «Складская расписка» содержит следующие строки:

строка 1 «Дата» - указывается дата выдачи складской расписки;

строка 2 «Номер» - указывается номер, присвоенный складской расписке экспедитором;

строка 3 «Клиент» - указывается полное фирменное наименование и местонахождение юридического лица; фамилия, имя, отчество и местожительство индивидуального предпринимателя;

строка 4 «Экспедитор» - указывается полное фирменное наименование и местонахождение юридического лица; фамилия, имя, отчество и местожительство индивидуального предпринимателя;

строка 5 «Склад» - указывается местонахождение склада, на который помещается груз для хранения;

строка 6 «Страна происхождения товара» - указывается название страны, где был произведен груз;

строка 7 «Страхование» - указывается номер и дата страхового полиса, полное фирменное наименование страховой компании (страховщика), местонахождение, а также формулировка условий страхования, касающихся конкретной отгрузки (заполняется по усмотрению экспедитора);

- строка 8 «Товарный код» - указывается опознавательный номер груза, предназначенный для таможенных, транспортных и статистических целей;
- строка 9 «Маркировка» - указывается маркировка груза в соответствии с законодательством Российской Федерации;
- строка 10 «Количество мест, вид упаковки» - указывается количество грузовых мест, а также каким способом груз будет доставляться (насыпью, наливом, навалом, в ящиках, коробках и т.д.);
- строка 11 «Вес брутто, нетто» - указывается вес груза с упаковкой и без нее;
- строка 12 «Объем» - указывается объем груза;
- строка 13 «Стоимость» - указывается стоимость груза в соответствии с платежными документами (заполняется по усмотрению экспедитора);
- строка 14 «Размер упаковки» - указываются габариты каждой упаковки и ее вес;
- строка 15 «Условия» - указываются условия приема груза экспедитором на хранение;
- строка 16 «Особые отметки» - указывается дополнительная информация о грузе, в том числе об особом способе транспортировки, обеспечении безопасности окружающей среды и сохранности перевозимого груза;
- строка 17 «Подпись экспедитора» - проставляется личная подпись экспедитора или его уполномоченного лица с расшифровкой (фамилия, имя, отчество).
36. Заполнение строк, в которых предусматривается информация о сторонах складской расписки, является обязательным.
37. В зависимости от характера (свойств) груза заполняются соответствующие строки, касающиеся информации о грузе.
38. Бланк «Складская расписка» заполняется в двух экземплярах (оригинал вручается клиенту).

Приложение № 1  
к Порядку оформления  
и формы экспедиторских  
документов (п. 5)

### ПОРУЧЕНИЕ ЭКСПЕДИТОРУ

\_\_\_\_\_

1 (дата)

\_\_\_\_\_

2 (номер)

- 3 Грузоотправитель \_\_\_\_\_
- 4 Клиент \_\_\_\_\_
- 5 Грузополучатель \_\_\_\_\_
- 6 Экспедитор \_\_\_\_\_
- 7 Уведомить сторону о прибытии груза \_\_\_\_\_
- 8 Страна происхождения груза \_\_\_\_\_
- 9 Товары, готовые к отправке, место, дата \_\_\_\_\_
- 10 Вид транспорта \_\_\_\_\_
- 11 Пункт назначения \_\_\_\_\_
- 12 Страхование \_\_\_\_\_
- 13 Товарный код \_\_\_\_\_ 14 Маркировка \_\_\_\_\_
- 15 Количество мест, вид упаковки \_\_\_\_\_
- 16 Вес брутто, нетто \_\_\_\_\_ 17 Объем \_\_\_\_\_ 18 Стоимость \_\_\_\_\_
- 19 Размер упаковки \_\_\_\_\_
- 20 Требуемые документы \_\_\_\_\_
- 21 Особые отметки \_\_\_\_\_
- 22 Подпись клиента \_\_\_\_\_

Приложение № 2  
к Порядку оформления  
и формы экспедиторских  
документов (п. 5)

### ЭКСПЕДИТОРСКАЯ РАСПИСКА

\_\_\_\_\_

1 (дата)

\_\_\_\_\_

2 (номер)

3 Грузоотправитель \_\_\_\_\_  
4 Клиент \_\_\_\_\_  
5 Экспедитор \_\_\_\_\_  
6 Страна происхождения груза \_\_\_\_\_  
7 Товарный код \_\_\_\_\_ 8 Маркировка \_\_\_\_\_  
9 Количество мест, вид упаковки \_\_\_\_\_  
10 Вес брутто, нетто \_\_\_\_\_ 11 Объем \_\_\_\_\_ 12 Стоимость \_\_\_\_\_  
13 Размер упаковки \_\_\_\_\_  
14 Условия \_\_\_\_\_  
15 Особые отметки \_\_\_\_\_  
16 Подпись экспедитора \_\_\_\_\_

Приложение № 3  
к Порядку оформления  
и формы экспедиторских  
документов (п. 5)

### СКЛАДСКАЯ РАСПИСКА

\_\_\_\_\_

1 (дата)

\_\_\_\_\_

2 (номер)

3 Клиент \_\_\_\_\_  
4 Экспедитор \_\_\_\_\_  
5 Склад \_\_\_\_\_  
6 Страна происхождения груза \_\_\_\_\_  
7 Страхование \_\_\_\_\_  
8 Товарный код \_\_\_\_\_ 9 Маркировка \_\_\_\_\_  
10 Количество мест, вид упаковки \_\_\_\_\_  
11 Вес брутто, нетто \_\_\_\_\_ 12 Объем \_\_\_\_\_ 13 Стоимость \_\_\_\_\_  
14 Размер упаковки \_\_\_\_\_  
15 Условия \_\_\_\_\_  
16 Особые отметки \_\_\_\_\_  
17 Подпись экспедитора \_\_\_\_\_



## ОГЛАВЛЕНИЕ

ПРИНЯТЫЕ СОКРАЩЕНИЯ .....	3
ВВЕДЕНИЕ .....	3
<b>1. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ</b>	
1.1. Понятия и определения транспортно-экспедиционного обслуживания .....	4
1.2. Структура транспортно-экспедиционного обслуживания.....	9
1.3. Характеристика транспортно-экспедиционной деятельности .....	16
1.4. Классификация транспортно-экспедиционных услуг .....	20
1.5. Технология работы различных видов транспорта .....	24
Контрольные вопросы .....	28
<b>2. НОРМАТИВНО-ПРАВОВАЯ БАЗА ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ</b>	
2.1. Система законодательных актов, регламентирующих транспортно-экспедиционную деятельность .....	28
2.2. Международные транспортные организации и конвенции .....	29
2.3. Федеральное законодательство и отраслевые нормативные акты, регулирующие ТЭО .....	33
2.4. Отраслевые уставы и кодексы, определяющие основные условия перевозок грузов.....	42
Контрольные вопросы .....	46
<b>3. ДОКУМЕНТАЛЬНОЕ ОФОРМЛЕНИЕ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ РАЗЛИЧНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА</b>	
3.1. Договор транспортной экспедиции .....	47
3.2. Договор перевозки груза .....	49
3.3. Договор транспортного агентирования .....	51
3.4. Договор купли-продажи .....	55
3.5. Транспортная документация на различных видах транспорта .....	63
3.6. Товаросопроводительная документация .....	71
Контрольные вопросы .....	76
<b>4. СИСТЕМЫ СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗОК</b>	
4.1. Перевозка грузов с использованием нескольких видов транспорта.....	76
4.2. Прямые смешанные сообщения.....	77
4.3. Интермодальные и мультимодальные технологии перевозок .....	79
4.4. Нормативные условия использования контейнеров и типы используемых контейнеров.....	84
4.5. Особенности агентского и экспедиционного обслуживания при перевозке грузов в контейнерах. ....	88
Контрольные вопросы .....	93

<b>5. ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫЕ ОПЕРАЦИИ</b>	
5.1. Транспортно-экспедиционные операции при отправке и по прибытию груза .....	93
5.2. Транспортно-экспедиционные операции в пути следования груза ....	106
5.3. Транспортно-экспедиционное обслуживание грузов, перевозимых на особых условиях.....	108
5.4. Транспортно-экспедиционное обслуживание перевозок навалочных и насыпных грузов .....	109
5.5. Транспортно-экспедиционное обслуживание перевозок скоропортящихся грузов.....	110
5.6. Транспортно-экспедиционное обслуживание грузов, перевозимых под государственным медико-санитарным, ветеринарным и фитосанитарным контролем.....	112
5.7. Транспортно-экспедиционное обслуживание перевозок опасных грузов .....	113
5.8. Правила выдачи и переадресовки грузов .....	116
Контрольные вопросы .....	120
<b>ЗАКЛЮЧЕНИЕ</b> .....	120
<b>БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК</b> .....	121
<b>ПРИЛОЖЕНИЯ</b>	
Приложение А .....	122
Приложение Б .....	131
Приложение В.....	135

*Учебное издание*

**Шепелев Владимир Дмитриевич,  
Альметова Злата Викторовна**

**ОРГАНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНО-  
ЭКСПЕДИЦИОННЫХ УСЛУГ**

Учебное пособие

Часть 1

Техн. редактор *А.В. Миних*

Издательский центр Южно-Уральского государственного университета

Подписано в печать 30.05.2017. Формат 60×84 1/16. Печать цифровая.  
Усл. печ. л. 8,60. Тираж 100 экз. Заказ 243/525.

Отпечатано в типографии Издательского центра ЮУрГУ.  
454080, г. Челябинск, проспект Ленина, 76.