

ОРГАНИЗАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

Под общей редакцией д.э.н., профессора Королевой Е.А.

Рекомендовано Федеральным учебно-методическим объединением в системе высшего образования по укрупненной группе специальностей и направлений подготовки 26.00.00 «Техника и технологии кораблестроения и водного транспорта» в качестве учебника для студентов (курсантов) высших учебных заведений, обучающихся по направлению подготовки 26.03.01 и 26.04.01 «Управление водным транспортом и гидрографическое обеспечение судоходства»

Санкт-Петербург

Издательство ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова

2017

УДК 656.078
ББК 39.18
О64

К68 Организация международных транспортных систем: Учебник под общей ред. д-ра экон. наук Е. А. Королевой — СПб.: Изд-во ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова, 2017. — 383 с.

ISBN

Учебник содержит понятие, классификацию, формы и методы организации, развитие инфраструктуры и описание транспортных систем. Рассмотрены вопросы организационного обеспечения, таможенного и тарифного регулирования транспортных систем и иных видов деятельности в транспортных системах по доставке грузов. Дается краткая характеристика международных и национальных коммерческо-правовых норм, фрахтовых, транспортных и таможенных операций, посреднических и иных услуг, прочих видов деятельности в транспортных системах по доставке грузов.

Предназначен для студентов всех форм обучения по направлению подготовки 26.03.01 «Управление водным транспортом и гидрографическое обеспечение судоходства» для дисциплины «Организация международных транспортных систем»

Может быть использован в качестве методического обеспечения для других специальностей и направлений, связанных с организацией транспортных систем.

Рецензенты:

Лукнский В.С. – д.э.н., профессор, руководитель НИУ ВШЭ в Санкт-Петербурге / Санкт-Петербургская школа экономики и менеджмента / Департамент логистики и управления цепями поставок

Эглит Я.Я. - д.т.н., профессор, заведующий кафедрой управления транспортными системами

Родин М.Ю. – генеральный директор ООО «Си Экспесс»

ISBN

© ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова», 2017

© Е. А. Королева и др., 2017

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

ТС – транспортная система;

ЕТП – единый технологический процесс;

ЖРД – жидкостный ракетный двигатель;

ТРД – твердотопливный ракетный двигатель;

ЯРД – ядерный ракетный двигатель;

ЭРД – электрический ракетный двигатель;

ФГБОУ ВО – федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования;

ПГУПС – Петербургский государственный университет путей сообщения;

ООО – общество с ограниченной ответственностью;

АО – акционерное общество;

НИИЭФА - научно-исследовательский институт электрофизической аппаратуры;

НАО – непубличное акционерное общество;

НПЦ - научно-практический центр;

ТТССПГ – транспортно-технологическая система смешанных перевозок грузов;

IATA – International Air Transport Association – Международная ассоциация воздушного транспорта;

ULD - unit load device – грузовой модуль, авиаконтейнер;

TOFC - trailer on flatcar — трейлер на платформе;

COFC - container on flatcar – контейнер на платформе;

ЛЭШ - LASH – Lighter Aboard Ship – лихтер на борту судна;

СИБИ – SeaBee – Sea Barge - морская баржа;

БАКАТ – BACAT - Barge Aboard Catamaran – баржа на борту катамарана;

ТЛС – транспортно-логистическая система;

ЛЦ – логистический центр;

МТС – международная транспортная система;

ЕЭК ООН - Европейская экономическая комиссия ООН;

ЕКМТ - европейская конференция министров транспорта;

МТК - международный транспортный коридор;

ЮНКТАД – UNCTAD – united nations conference on trade and development - конференция объединенных наций по торговле и развитию.

Оглавление

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ	3
ВВЕДЕНИЕ	7
Глава 1. ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ	12
1.1. Система, системный подход, системное мышление.....	12
1.2. Понятие транспортной системы.....	14
1.3. Свойства транспортных систем	18
1.4. Классификация транспортных систем.....	24
1.5. Транспортно-технологические системы смешанных перевозок грузов.....	49
1.6. Транспортно-логистические системы доставки грузов и логистические центры.....	69
1.7. Международные транспортные системы	77
Вопросы и задания для самоконтроля:	81
Литература:	82
Глава 2. ОРГАНИЗАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ.....	85
2.1. Международные организации в области транспорта	85
2.2. Международные организации, действующие на разных видах транспорта	87
2.2.1. Межправительственные организации (МПО).....	87
2.2.2. Международные неправительственные организации (МНПО).....	93
2.3. Международные организации на видах транспорта.....	96
2.3.1. Международные организации на морском транспорте.....	96
2.3.2. Международные организации на внутреннем водном транспорте.....	99
2.3.3. Международные организации на железнодорожном транспорте.....	101
2.3.4. Международные организации на автомобильном транспорте	104
2.3.5. Международные организации на воздушном транспорте	105
2.4. Национальные организации транспорта.....	106
2.4.1. Национальные правительственные организации (НПО).....	106
2.4.2. Национальные неправительственные организации (ННПО).....	107
Вопросы и задания для самоконтроля:	112
Литература:	112
Глава 3. КОММЕРЧЕСКО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК	113
3.1. Общеправовые аспекты регулирования международных перевозок.....	113
3.2. КОММЕРЧЕСКО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК.....	117
3.2.1. Международное коммерческо-правовое обеспечение.....	117
3.2.1.1. Все виды транспорта	117
3.2.1.2. Морской транспорт	124
3.2.1.3. Внутренний водный транспорт.....	137
3.2.1.4. Железнодорожный транспорт	144
3.2.1.5. Автомобильный транспорт.....	149
3.2.1.6. Воздушный транспорт	154
3.2.2. Национальное коммерческо-правовое обеспечение.....	158
3.2.2.1. Все виды транспорта.....	158
3.2.2.2. Морской транспорт	161
3.2.2.3. Внутренний водный транспорт.....	163
3.2.2.4. Железнодорожный транспорт.....	165
3.2.2.5. Автомобильный транспорт.....	166
3.2.2.6. Воздушный транспорт	170
3.3. Документальное оформление перевозок в транспортных системах	171

3.3.1. Унификация документов смешанных перевозок	171
3.3.2. Основные формы перевозочных документов международных смешанных перевозок	172
3.4. Использование торговых терминов инкотермс	189
3.5. Требования банковской системы	191
Вопросы и задания для самоконтроля:	198
Литература:	199
Глава 4. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ФРАХТОВЫЕ И ТРАНСПОРТНЫЕ ОПЕРАЦИИ	201
4.1. Трамповое судоходство	201
4.2. Перевозки на морской линии	216
Вопросы и задания для самоконтроля	222
Литература	223
Глава 5. ТАМОЖЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ	224
5.1. Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли	224
5.2. Общие положения о таможенном регулировании и таможенных операциях	227
5.3. Прибытие товаров на таможенную территорию ЕАЭС и убытие товаров с таможенной территории ЕАЭС	230
5.4. Доставка товаров под таможенным контролем по процедуре таможенного транзита	233
5.5. Временное хранение товаров	241
5.6. Таможенные операции при декларировании и выпуске товаров под таможенную процедуру	245
Вопросы и задания для самопроверки:	254
Литература:	255
Глава 6. ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ НА ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ТАРИФНЫЕ СИСТЕМЫ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА	258
6.1. Функции и принципы ценообразования	258
6.1.1. Виды цен	258
6.2. Мировой опыт формирования сквозных тарифных ставок	264
6.3. Тарифы железнодорожного транспорта	269
6.4. Тарифы воздушного транспорта	277
6.5. Тарифы линейного судоходства	283
6.6. Тарифы грузового автомобильного транспорта	290
6.7. Применение портовых сборов в морских и речных портах и плат за использование инфраструктуры внутренних водных путей	293
6.7.1. Основные принципы и условия применения портовых сборов в российских морских портах	293
6.7.2. Условия применения сборов в иностранных морских портах	299
6.7.3. Основные принципы и условия применения сборов (тарифов) с судов на внутренних водных путях	299
Вопросы и задания для самоконтроля	302
Литература:	303
Глава 7. ПОСРЕДНИЧЕСКИЕ И ИНЫЕ УСЛУГИ В ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМАХ	305
7.1. Понятие посредничества. Посредничество на транспортных рынках	305
7.2. Транспортно-экспедиционные услуги	311
7.3. Логистический оператор	320
7.4. Морское агентирование	323
7.5. Услуги по перевалке грузов	329

7.6. Прочие виды услуг в транспортных системах	334
7.6.1. Услуги по хранению груза	334
7.6.2. Услуги в отношении транспортных средств и грузов.....	336
7.6.3. Брокерские услуги.....	339
Вопросы и задания для самоконтроля:	340
Литература:	342
Глава 8. УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ И СТРАХОВАНИЕ В ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМАХ	345
8.1. Страхование как метод воздействия на риски при организации международных транспортно-логистических систем	345
8.2. Отдельные виды страхования при организации международных транспортных систем	352
8.2.1. Транспортное страхование грузов.....	352
8.2.2. Страхование судов водного транспорта.....	359
8.2.3. Страхование каско автотранспортных средств.....	365
8.2.4. Страхование ответственности перевозчика и экспедитора	369
Вопросы и задания для самоконтроля:	373
Литература:	373
ПРИЛОЖЕНИЕ	376

ВВЕДЕНИЕ

Современный транспортный рынок предлагает широкие возможности для организации внутренних и международных перевозок. Международные перевозки выполняются в условиях действий международных конвенций, а также национальных законодательств стран, по которым пролегают маршруты таких перевозок. При этом, в большинстве случаев, последовательно используются несколько видов транспорта, представленных субъектами транспортного рынка, зачастую имеющими различную организационно-правовую форму.

Поэтому рациональная организация международных перевозок представляет собой сложную многоаспектную задачу организации технического, технологического и правового взаимодействия, обеспечивающего комплексное использование видов транспорта. Такая организация в принципе невозможна без представления в виде сложной системы совокупности субъектов международного транспортного рынка, задействованных для решения конкретных транспортных задач, объединенных общей целью – доставкой груза и пассажиров в установленные сроки с заданным уровнем качества при минимальных затратах.

Отсутствие в настоящее время учебного издания, в котором представлен комплексный системный подход к организации международных транспортных систем, как единого целостного технологического и коммерческо-правового пространства с целью эффективной доставки грузов и пассажиров во всех видах сообщений обуславливает актуальность настоящего учебника.

Учебник посвящен глубокому анализу содержания, структуры, организации и функционирования всего многообразия существующих и перспективных транспортных систем и предназначен для студентов транспортных вузов, обучающихся по профилю «Управление водными и мультимодальными перевозками» направления подготовки бакалавров 26.03.01. «Управление водным транспортом и гидрографическое обеспечение судоходства» очной и заочной формы обучения. Может быть использован для аспирантов и слушателей курсов повышения квалификации.

Материал учебника соответствует современному уровню развития науки, техники, технологии, а также законодательным и нормативно-правовым новациям последних лет.

Учебник охватывает ряд смежных дисциплин транспортного комплекса, поэтому его содержание представлено целостной структурой совокупности глав-блоков, отражающих соответствующие аспекты организации транспортных систем:

- глава 1. Транспортные системы, - формирует системный взгляд на организацию транспортных систем, дает классификацию и показывает особенности функционирования транспортных систем различного назначения;

- глава 2. Организационное обеспечение международных транспортных систем, - дает представление о международных организациях, формирующих международное правовое и технологическое пространство функционирования международных транспортных систем;

- глава 3. Коммерческо-правовое регулирование международных перевозок, - формирует представление студентов о коммерческо-правовом пространстве функционирования видов транспорта в смешанных и международных сообщениях в составе международной транспортной системы;

- глава 4. Международные фрахтовые и транспортные операции, - излагает особенности коммерческой эксплуатации морского флота в составе международных транспортных систем;

- глава 5. Таможенные операции в транспортных системах, - дает представление о правовом регулировании, документальном оформлении и порядке трансграничного пропуска товаров и транспортных средств в международных транспортных системах;

- глава 6. Ценообразование в транспортных системах, - излагает порядок формирования тарифов, дает представление о видах сборов на видах транспорта, обобщает мировой опыт формирования сквозных тарифных ставок;

- глава 7. Посреднические и иные услуги в транспортных системах, - знакомит студентов с составом и структурой рынка транспортных услуг, посредниками в оказании транспортных услуг в транспортных системах, особенностями транспортно-экспедиционных услуг, морского агентирования и др.;

- глава 8. Управление рисками и страхование в транспортных системах, - освещает оценку рисков и организацию страховой деятельности в транспортных системах.

Важнейшей задачей учебника является формирование системного мировоззрения в приложении к профессиональной деятельности, которое требует от кадров для транспортной отрасли высокой теоретической подготовки, навыков и умений комплексного использования видов транспорта в условиях международного транспортного, коммерческого и правового пространства.

В результате освоения программы бакалавриата у выпускника должны быть сформированы общекультурные, общепрофессиональные и профессиональные компетенции, часть которых базируется на дисциплине «Организация международных транспортных систем». Выпускник бакалавриата должен обладать:

а) общекультурными компетенциями:

- способностью использовать основы философских знаний, анализировать главные этапы и закономерности исторического развития для осознания социальной значимости своей деятельности;

- способностью использовать основы экономических знаний при оценке эффективности результатов деятельности в различных сферах;

- способностью к коммуникации в устной и письменной формах на русском и иностранном языках для решения задач межличностного и межкультурного взаимодействия;

- способностью работать в команде, толерантно воспринимая социальные, этнические, конфессиональные и культурные различия;

- способностью использовать общеправовые знания в своей сфере деятельности.

б) общепрофессиональными компетенциями:

- способностью решать стандартные задачи профессиональной деятельности на основе информационной и библиографической культуры с применением информационно-коммуникационных технологий и с учетом основных требований информационной безопасности;

- использованием основных законов естественных дисциплин в профессиональной деятельности, применением методов математического анализа и экспериментального исследования;

- владением основными методами, способами и средствами получения, хранения, переработки информации.

в) профессиональными компетенциями, соответствующими виду (видам) профессиональной деятельности, на который (которые) ориентирована программа бакалавриата:

- *эксплуатационно-технологическая и сервисная деятельность:*

- умением использовать технические средства для измерения основных параметров технических процессов, возникающих в процессах управления водным транспортом;

- способностью использовать нормативные документы по качеству, стандартизации и сертификации, элементы экономического анализа в практической деятельности.

- *организационно-управленческая деятельность:*

- умением анализировать технологические процессы, возникающие при управлении водным транспортом как объектов управления;

- умением систематизировать и обобщить информацию;

- готовностью участвовать в документальном оформлении функционирования системы управления качеством;

- способностью критически оценить предлагаемые варианты управленческих решений, разработать и обосновать предложения по их совершенствованию с учетом критериев конкурентоспособности, социально-экономической эффективности, рисков и возможных социально-экономических последствий;

- готовностью к разработке процедур и методов контроля на водном транспорте;

- способностью оценивать условия и последствия принимаемых организационно-управленческих решений;

- способностью участвовать в разработке логистической, маркетинговой, кадровой, финансовой, налоговой стратегий организации водного транспорта, планировать и осуществлять мероприятия, направленные на ее реализацию;

- знанием современной системы управления качеством транспортного процесса и обеспечения конкурентоспособности транспортных услуг.

- *проектно-конструкторская деятельность:*

- готовностью участвовать в формировании целей проекта (программы), решении задач, разработке критериев и показателей степени достижения целей, построении структуры их взаимосвязей, выявлении приоритетов решения задач с учетом системы национальных и международных требований;

- способностью разработать обобщенные варианты решения проблемы, выполнить анализ этих вариантов, прогнозировать последствия, находить компромиссные решения;

- готовностью принимать участие в разработке проектов нормативной документации для новых объектов профессиональной деятельности;

- способностью к разработке проектов и внедрению современных транспортно-логистических систем, технологий интермодальных и мультимодальных перевозок.

- *производственно-техническая деятельность:*

- способностью и готовностью осуществлять организацию и технический контроль при управлении водным транспортом в соответствии с установленными процедурами.

- *научно-исследовательская деятельность:*

- способностью выполнять научные исследования по отдельным разделам (этапам, заданиям) темы в соответствии с утвержденными методиками;

- способностью выполнить информационный поиск и анализ информации по объектам исследований, готовностью изучать научно-техническую информацию, отечественный и зарубежный опыт по тематике исследования;

- готовностью изучать технические данные, обобщать их систематизировать, проводить необходимые расчеты с использованием современных средств вычислительной техники;

- умением составлять отчет по выполненному заданию, готовностью участвовать во внедрении результатов исследований и разработок;

- готовностью участвовать в проведении фундаментальных и прикладных исследований в области водного транспорта.

Авторы учебника: Деняк О.А. – п 1.1. - 1.5; Королева Е.А. – п. 1.6, п.6.1-6.6 и общая редакция; Коробкова М.Н. – п. 5.2-5.6; Лебедев В.Н. – п. 1.7, Глава 2, п. 3.1-3.4, п. 5.1, п. 6.7, 7.3-7.6; Мартынов А.Л. – глава 8; Новожилова Н.А. – Глава 4; Сурнина А.С. – п. 3.5; Филатова Е.В. – п. 7.1, п.7.2

ГЛАВА 1.

ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ

1.1. Система, системный подход, системное мышление

Современное состояние научной методологии исследования, познания существующих и конструирования новых объектов во многом опирается на системный подход к рассматриваемым явлениям, происходящим в природе, обществе и техносфере.

Определение «система» впервые было сформулировано основоположником общей теории систем Людвигом фон Берталанфи [6]: «Система – это совокупность взаимодействия частей».

Далее, в определение системы начинают включать, наблюдателя т. е. лицо, представляющее объект или процесс в виде систем. На необходимость учета взаимодействия между изучаемой системой и исследователем указывал еще У.Р.Эшби. Но первое определение, в которое в явном виде включен наблюдатель, дал Ю. И. Черняк: «Система есть отражение в сознании субъекта (исследователя, наблюдателя) свойств объектов и их отношений в решении задачи исследования, познания» [26].

Таким образом, понятие системы, приведенное выше, говорит о том, что система «нематериальна». Однако В.Г. Афанасьев показал бессмысленность спора о материальности и нематериальности системы [3]. Он делает вывод о том, что понятие «система» и реально существующая система находятся в диалектическом единстве объективного и субъективного в системе.

Авторы В.Н.Волкова и А.А.Денисов отмечают, что в понятии «система» объективное и субъективное составляют диалектическое единство, и следует говорить не о материальности или нематериальности системы, а о подходе к объектам исследования как к системам, о различном представлении их на разных стадиях познания или создания [9]. Авторы делают вывод о том, что по мере уточнения представлений о системе, определение системы не только может, но и должно уточняться. Более полное определение, включающее и элементы, и связи, и цель, и наблюдателя, а иногда и его «язык» отображения системы, помогает поставить задачу, наметить основные этапы методики системного анализа.

В дальнейшем, для формирования единого подхода к системному исследованию транспорта, на наш взгляд, целесообразно дать следующее общее определение системы: *«Система, - это совокупность объектов и связей между ними, выделенных из окружающей среды в виде целостной структуры для ее представления в интеллектуально-постижимом (упрощенном) виде в целях решения задач исследования, познания и воспроизведения».*

В [5] отмечается, что современные системные исследования можно представить тремя областями: общей теорией систем, системным подходом и системным анализом. При этом, получаемые ими результаты применимы к целым комплексам научных и технических дисциплин.

Общая теория систем выполняет следующие задачи:

- обеспечивает разработку средств представления исследуемых объектов, как систем;
- обеспечивает конструирование обобщенных моделей систем, их свойств, процессов взаимодействия в них и управления ими;
- исследования концептуальных и теоретических предположений [4].

Системный анализ представляет собой совокупность методов и методик выработки и принятия решений при проектировании, конструировании и управлении сложными объектами [5].

В системном подходе основной акцент сделан на изучение объектов, как систем. Задачами системного подхода являются:

- упорядочение и понижение сложности информации о сложном объекте, процессе, системе;
- преобразование неструктурированных проблем в структурированные;
- проектирование и управление объектами, сложными по отношению к возможностям человеческого интеллекта.

Системный подход опирается на системное мышление индивида. ***Системное мышление предполагает умение исследователя мыслить так, чтобы видеть целостную картину, при этом опираясь на различные теоретические модели и целостное интуитивное видение сложных объектов.*** При этом, важное значение имеет профессиональная интуиция, которой целесообразно дать следующее определение: ***Профессиональная интуиция - это совокупность профессиональных теоретических знаний, жизненного и профессионального опыта и психофизиологических особенностей личности.***

В системном подходе как принципе познавательной и практической деятельности людей термин «подход» означает совокупность приемов, способов воздействия на кого-нибудь, в изучении чего-нибудь, ведении дела и т. д. В этом смысле подход – скорее не детальный алгоритм действия человека, а множество некоторых обобщенных правил. Это лишь подступ к делу, но не модель самого дела. Поэтому системный подход можно рассматривать как принцип деятельности. Ведь под принципом понимается наиболее общее правило деятельности, которое обеспечивает его правильность, но не гарантирует однозначность и успех. Системный подход следует рассматривать как некоторый

методологический подход человека к действительности, представляющий собой некоторую общность принципов. Это по сути дела системная парадигма, системное мировоззрение. Назначение системного подхода заключается в том, что он направляет человека на системное видение действительности. Он заставляет рассматривать мир с системных позиций, точнее, с позиций его системного устройства [10].

В настоящее время системный подход занимает одно из ведущих мест в научном познании. Предпосылкой его использования в науке явился, прежде всего, переход к новому типу научных задач. В целом ряде областей науки центральное место начинают занимать проблемы организации и функционирования сложных объектов. Познание начинает оперировать системами, границы и состав которых далеко не очевидны и требуют специального исследования в каждом отдельном случае.

Системный подход состоит в том, что любой объект рассматривается в качестве относительно самостоятельной системы со своими особенностями функционирования и развития.

Таким образом системный подход и системное мышление обеспечивают эффективные исследования в природе, обществе и техносфере, в том числе и на транспорте. Они позволяют эффективно изучать, конструировать и воспроизводить функционирование сложных транспортных объектов и систем, а также процессов, протекающих в них.

1.2. Понятие транспортной системы

Транспорт удовлетворяет одну из важнейших потребностей человека и экономики — потребность в перемещении. Однако практически ни один вид транспорта (кроме, пожалуй, автомобильного, и то не всегда) не может самостоятельно обеспечить полный цикл перемещения по схеме "от двери до двери". Такое перемещение возможно лишь при четком взаимодействии отдельных частей транспортного комплекса.

Специфика транспорта России заключается в том, что в силу сложившихся геополитических условий во многих регионах какой-то один вид транспорта является монопольным, а другие виды его дополняют, в основном в конечных и начальных пунктах перемещения товаров и людей. Особенно это относится к восточной части России, занимающей более половины территории страны. Это нормальная естественная монополия. Наиболее эффективное использование видов транспорта в этом случае — их рациональное взаимодействие, что подтверждает мировой опыт [13].

В развитых странах мира считают, что главное не конкуренция, а организация интермодальных перевозок. И разнообразие форм собственности на транспортные ресурсы не является помехой такому взаимодействию. Лучшее тому подтверждение — создание

общетранспортных инфраструктур типа Трансконтейнер, Трансфрайт, и др., которые в свою очередь, могут рассматриваться как транспортные системы, включающие те или иные элементы, в зависимости от организации соответствующей транспортной структуры.

Однако, транспортная система (ТС) должна обладать минимальным необходимым набором структурных элементов для достижения цели своего предназначения, - а именно, перемещение грузов и пассажиров в пространстве.

Целесообразно отобразить это в определении транспортной системы следующим образом: ***ТС – это комплекс технических средств, персонала, систем управления транспортом на путях сообщения, совокупность грузов, пассажиров и транспортных средств, циркулирующих по ним для удовлетворения потребности экономики и населения в перевозках в едином технологическом и коммерческо-правовом пространстве.***

Таким образом, ТС содержит, как минимум, следующие компоненты (подсистемы):

- комплексы инфраструктурных объектов, формирующих пути сообщения видов транспорта, транспортно-строительная и ремонтная техника и оборудование;
- комплексы систем управления транспортом;
- персонал транспорта;
- транспортные средства (подвижной состав и флот видов транспорта), техника и оборудование транспортных (грузовых и пассажирских) терминалов;
- грузы и пассажиры, находящиеся в процессе транспортировки.

Единое технологическое и коммерческо-правовое пространство предполагает технологическую, правовую и коммерческую совместимость комплексного использования технических средств транспорта субъектами транспортного рынка.

В общем смысле ТС, как и любая искусственная техногенная система (система, созданная человеком), является целевой системой, то есть предполагает наличие управляющих воздействий для достижения целей функционирования, следовательно, может быть представлена в виде субъектов и объектов управления, связанных между собой операторами управления и обратной связи (Рис.1.1).



Рис.1.1. Взаимосвязь субъектов и объектов управления транспортом

Как видно из рис.1.1, несмотря на то, что подсистема управления транспортом выделена в самостоятельный блок, персонал и инфраструктура управления в то же время являются неотъемлемой частью подсистемы транспорт. Такое представление транспортной системы характерно для исследования организации управления транспортом.

Подсистему «транспорт» можно представить в виде уровней или слоёв (страт), то есть применить к ней процедуру стратификации (Табл. 1.1).

Первая страта, нижний уровень физический, - инфраструктурный;

Вторая страта, уровень физический, - транспортных средств;

Третья страта, уровень физический, - потоков транспортных средств;

Четвертая страта, уровень физический, - грузов и пассажиров;

Пятый страта, уровень логический – грузопотоков и пассажиропотоков;

Шестая страта, уровень логический – потоков транспортных средств;

Седьмая страта, уровень логический – виртуальная ТС в интересах конечного пользователя.

Представленная выше стратификация не содержит в явном виде комплекса систем управления транспортом. Это связано с тем, что система управления транспортом, в этом случае поделится на составные подсистемы, соответствующие уровням стратификации объектов управления.

Вместе с тем, структуру транспортной системы, с учетом приведенной стратификации и включением подсистемы управления можно представить следующим образом (рис.1.2).

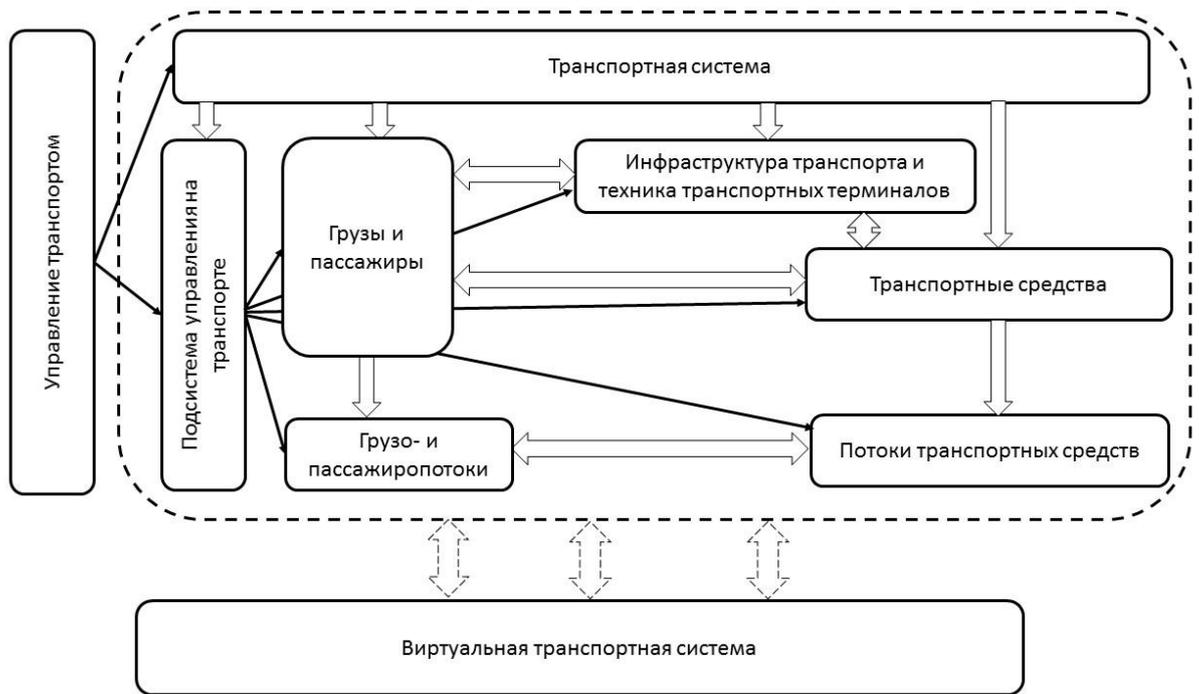


Рис.1.2. Структура транспортной системы.

На рисунке 1.2. представлены связи страт транспортной системы между собой, а также подсистемой управления, включая вышестоящую систему управления транспортом.

При этом, использованы следующие обозначения:

- - связь управления;
- ⇨ - связь структурной зависимости;
- ⇔ - связь структурной взаимозависимости;
- ⇄ - связь взаимовлияния.

Таблица 1.1.

Объекты и цели управления по стратам транспортной системы

№ страты	Уровень	Объекты управления	Задачи управления
1.	физический	Инфраструктура транспорта, транспортно-строительная и ремонтная техника и оборудование	Эксплуатационное содержание и развитие объектов транспортной инфраструктуры и обеспечение транспортной безопасности
2.	физический	Транспортные средства, техника и оборудование	Техническая и коммерческая эксплуатация, обеспечение транспортной безопасности

		транспортных (грузовых и пассажирских) терминалов	
3.	физический	Потоки транспортных средств	Организация движения транспортных средств, обеспечение транспортной безопасности
4.	физический	Грузы и пассажиры	Обеспечение качества перевозок и транспортной безопасности
5.	логический	Грузо- и пассажиропотоки	Обеспечение рационального распределения грузо- и пассажиропотоков в транспортной системе
6.	логический	Потоки транспортных средств	Организация транспортных потоков, маршрутизация перевозок
7.	логический	Виртуальная ТС	Организация рациональной доставки грузов «от двери до двери» с использованием одного или нескольких видов транспорта (сквозная или <i>«транстранспортная»</i> маршрутизация перевозок) с оказанием всех сопутствующих и вспомогательных услуг в интересах одного или нескольких грузовладельцев одним организатором перевозки

Таким образом, ТС представляет из себя сложную систему, состоящую из множества взаимозависимых и взаимовлияющих объектов-подсистем, связанных общей целью, - удовлетворение потребности экономики и населения в перевозках.

1.3. Свойства транспортных систем

Свойства транспортных систем целесообразно представить, как совокупность общесистемных и специфических свойств.

Общесистемные свойства являются результатом проявления системных закономерностей. Специфические свойства характеризуют конкретные системы на прикладном уровне, в частности, для транспортной системы это непосредственно свойства,

определяющие ее, как систему, предназначенную для перемещения грузов и пассажиров в пространстве. Специфические свойства, в свою очередь, можно разбить на два класса: - основные специфические свойства, – присущие всем видам транспортных систем и прочие специфические свойства, - присущие отдельным транспортным системам.

Основные общесистемные и специфические свойства представлены на [Рис. 1.3].

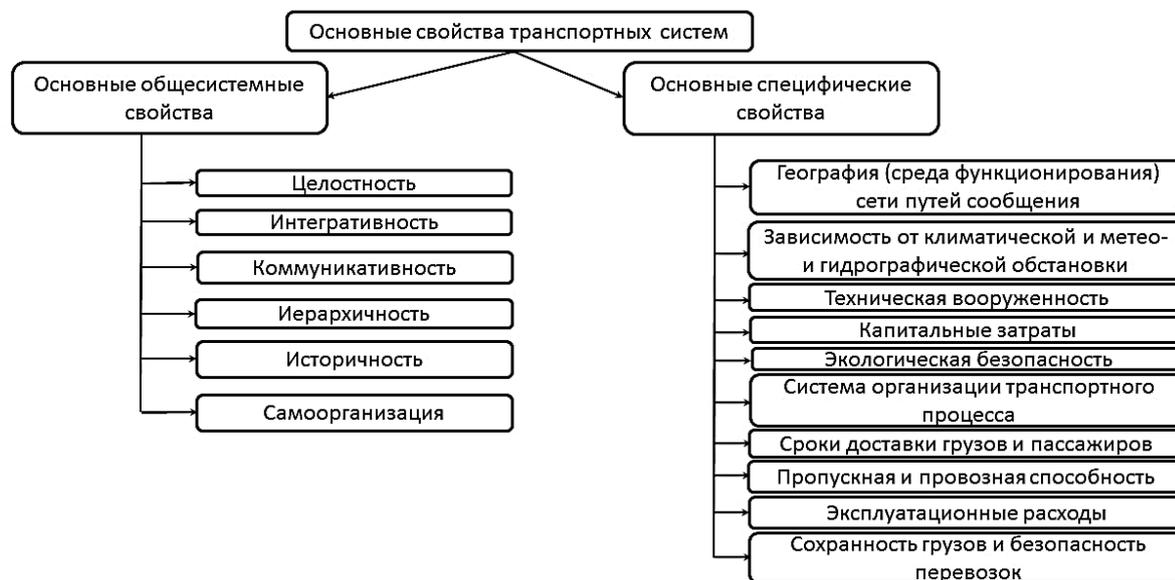


Рис.1.3. Основные общесистемные и специфические свойства транспортных систем.

Основные общесистемные свойства транспортных систем:

Целостность. Свойство целостности (эмерджентность) проявляется в системе в возникновении у нее «новых интегративных качеств, несвойственных ее компонентам» [1]. Так, например, согласованное взаимодействие различных элементов транспортной системы позволяет выполнять перемещение грузов и пассажиров в указанное место и установленный срок. В то же время отдельные элементы транспортной системы, например, железнодорожного транспорта, локомотив, вагон, путь и т.д. не в состоянии решить эту задачу в отрыве друг от друга.

Интегративность. Стремление элементов системы преодолевать противоречивость и вступать в коалиции. Наиболее ярко это свойство проявляется в объединении транспортных систем различных видов транспорта в рамках организации смешанных (мультимодальных) перевозок грузов. Для наиболее эффективного выполнения таких перевозок, например, смешанных железнодорожно-водных, может осуществляться согласованный подвод грузов, порожнего тоннажа на видах транспорта и ритмичная работа машин и механизмов перегрузочного комплекса. Вершиной технологического взаимодействия видов транспорта является единый технологический процесс работы видов транспорта (ЕТП). В технической сфере интегративность обеспечивается на основе унификации, стандартизации и

согласования параметров технических средств разных видов транспорта, а также пропускной и перерабатывающей способности взаимодействующих систем. Примером такого согласования может быть 20-ти футовый унифицированный контейнерный модуль.

Коммуникативность. ТС не изолирована от других систем, она связана множеством коммуникаций со средой, представляющей собой, в свою очередь, сложное и неоднородное образование, содержащее надсистему (систему более высокого порядка, задающую требования и ограничения исследуемой системе). Например, для транспортной системы России, надсистемой будет система Государственного управления. Также система связана множеством коммуникаций с подсистемами (нижележащие, подведомственные системы), и системы одного уровня с рассматриваемой. К таковым можно отнести ТС видов транспорта (подчиненные системы), производственные системы грузовладельцев, взаимодействующие с транспортом. Понятно, что такое структурное деление (декомпозицию) можно проводить все более углубляясь в структуру транспортной системы.

Иерархичность. В силу свойства коммуникативности, которое проявляется не только между выделенной системой и ее окружением, но и между уровнями иерархии транспортной системы, каждый уровень иерархической упорядоченности имеет сложные взаимоотношения с вышестоящим и нижележащим уровнями.

Важнейшая особенность иерархической упорядоченности заключается в том, что свойство целостности (т. е. качественные изменения свойств компонентов более высокого уровня по сравнению с объединяемыми компонентами нижележащего) проявляется в ней на каждом уровне иерархии. При этом объединение элементов на каждом уровне иерархической структуры приводит не только к появлению новых свойств на этом уровне, но и к тому, что каждый подчиненный член иерархии приобретает новые свойства, отсутствовавшие у него в изолированном состоянии. Так очевидно, что перевозка несколькими видами транспорта под управлением оператора мультимодальной перевозки освобождает грузовладельца от необходимости взаимодействия на всех этапах перевозки с органами управления различных видов транспорта, по сути, организовывая столько отдельных перевозок, сколько используется видов транспорта.

Еще одна важная особенность иерархичности заключается в том, что при использовании иерархических представлений как средства исследования систем с неопределенностью происходит как бы расчленение "большой" неопределенности на более "мелкие", лучше поддающиеся исследованию. При этом даже если эти мелкие неопределенности не удастся полностью раскрыть и объяснить, то все же иерархическое упорядочение частично снимает общую неопределенность [9].

Историчность. С точки зрения диалектического и исторического материализма очевидно, что любая система не может быть неизменной, что она не только возникает, функционирует, развивается, но и погибает. Однако для конкретных случаев развития организационных систем и сложных технических комплексов трудно определить эти периоды.

Время является неременной характеристикой системы, каждая система подчиняется законам времени, и это свойство - такое же объективное для транспортных систем, как целостность, иерархическая упорядоченность и др.

Самоорганизация. Самоорганизующиеся системы с активными элементами обладают способностью противостоять энтропийным тенденциям, способностью адаптироваться к изменяющимся условиям, преобразуя при необходимости свою структуру.

В основе этих внешне проявляющихся способностей лежит более глубокое свойство, базирующаяся на сочетании в любой реальной развивающейся системе двух противоречивых тенденций: с одной стороны, для всех явлений в том числе и для развивающихся, открытых систем справедлив второй закон термодинамики ("второе начало"), т. е. стремление к возрастанию энтропии, а с другой стороны, наблюдаются неэнтропийные тенденции, лежащие в основе эволюции.

Примером может служить организация перевозочного процесса на транспорте. Ликвидация сбоев в перевозочном процессе происходит внутри транспортной системы, в ходе оперативного управления перевозками, несмотря на то, что причиной сбоя могли послужить не только внутренние, но и внешние проблемы. Из приведенного примера следует, что самоорганизация является основой адаптивности транспортной системы.

Основные специфические свойства транспортных систем:

География (среда функционирования) сети путей сообщения транспортной системы. Определяет масштабы и среду функционирования транспортной системы. Это позволяет классифицировать ТС по среде функционирования, - космические, воздушные, водные, наземные и подземные, а также по масштабу – межгалактические, межпланетные, орбитальные, глобальные, межконтинентальные, континентальные, океанские, международные, национальные, региональные и т.д.

Зависимость от климатической и метео- и гидрографической обстановки. В зависимости от этого свойства ТС могут быть всепогодными и метеозависимыми, всесезонными и сезонными и т.д.

Техническая вооруженность. Техническая вооруженность отражает степень механизации и автоматизации труда в транспортной системе. Может рассматриваться

отдельно для возможности освоения заданных объемов грузопотоков определенных видов груза.

Капитальные затраты. Это затраты на строительство и реконструкцию транспортной системы. Позволяют оценить и сравнить варианты формирования транспортной системы для организации перевозок грузов и пассажиров.

Экологическая безопасность. Имеет важное значение в современном мире, в связи с тем, что совокупная деятельность человечества по влиянию на природу земли стала сопоставима с силами природы. Транспорт является одним из основных загрязнителей окружающей среды. Поэтому все больше и больше затрат приходится на изыскание и внедрение экологически чистых транспортных технологий. Это и максимально возможный переход на электрические виды тяги, использование солнечных батарей, переход на ядерное и газовое топливо и др. При этом в будущем возможно дополнительное налогообложение «грязных» транспортных технологий, что может привести к существенному росту себестоимости перевозок и тарифам.

Система организации транспортного процесса. Представляет собой комплекс методов и регламентов применения технологических процессов объектов транспортной системы во взаимосвязи между собой, опирающийся на последние достижения науки и использование передовой техники. Система организации транспортного процесса лежит в основе обеспечения множества качественных характеристик транспортировки грузов и определяет свойства транспортной системы, такие как сроки доставки и сохранность грузов, безопасность и комфортность перевозок и др.

Сроки доставки грузов и пассажиров. Сроки доставки характеризуют продолжительность нахождения грузов и пассажиров в транспортной системе. Та или иная ТС тем предпочтительнее, чем меньше время в ней занимает процесс транспортировки, при прочих равных условиях. Сокращение времени нахождения грузов и пассажиров в транспортной системе является важнейшей задачей, решение которой достигается совершенствованием техники и технологий для повышения скоростей движения в транспортных системах, сокращением числа технологических остановок, перегрузок грузов и пересадок пассажиров, сведением к минимуму непроизводительных простоев и пробегов с грузами и пассажирами техники и оборудования транспортных систем.

Пропускная и провозная способность. Пропускная способность, как свойство транспортной системы, которое показывает ее предельные возможности по пропуску транспортных средств в том или ином сечении транспортной сети и измеряется отношением единиц транспортных средств к единицам времени, например, судов/сутки, автомобилей/час, поездов/сутки и т.д. Провозная способность определяется, как свойство транспортной

системы, которое показывает ее предельные возможности по перемещению масс грузов в том или ином сечении транспортной сети и измеряется отношением единиц массы к единицам времени, например, т/сутки, тыс.т/год и т.д. Следует отметить, что сечение транспортной сети с минимальной пропускной и провозной способностью в конкретном направлении перевозок однозначно определяет пропускную и провозную способность транспортной системы на этом направлении.

Для некоторых видов транспорта, например, трубопроводного, пропускная способность определяется единицами массы или объема в единицу времени. В силу этого, для таких транспортных систем понятие провозной способности отсутствует.

Пропускная способность некоторых сосредоточенных объектов, например, портов, в силу большой разнородности грузов и транспортных средств, измеряется также отношением единиц массы к единицам времени, например, т/сутки, тыс.т/год и т.д.

Кроме этого, на железнодорожном транспорте для станций используется родственная характеристика – перерабатывающая способность, которая показывает количество вагонов в сутки, которое может пропустить через себя станция с учетом разборки и формирования составов поездов.

Пропускная и провозная способность может существенно влиять на сроки выполнения перевозок больших партий груза, требующих загрузки многих транспортных средств.

Эксплуатационные расходы. Эксплуатационные расходы показывают насколько затратно обеспечение функционирования транспортной системы.

Примерная структура эксплуатационных расходов по видам затрат для железнодорожного транспорта: затраты на оплату труда - 25,4%; топливо - 6,7%; электроэнергия - 6,4%; прочие материальные затраты – 6,8%; амортизация основных средств – 17,5%; прочие затраты и отчисления на социальные нужды – 32,5%. [10].

Необходимо отметить, что соотношение средних затрат по видам эксплуатационных расходов на различных видах транспорта различно. Это связано с особенностями транспортных систем различных видов транспорта.

Эксплуатационные расходы являются одним из важнейших элементов, определяющим уровень тарифных ставок за перевозки грузов и пассажиров.

Сохранность грузов и безопасность перевозок. Сохранность грузов обеспечивается сведением к минимуму потерь качества и количества груза. Для определенных категорий грузов разрабатываются нормы допустимых потерь количества грузов при транспортировке, вместе с тем уровень количественных потерь может быть закреплён в договоре на перевозку. Что касается потери качества грузов при транспортировке, то всеобщим критерием является,

как минимум, сохранение потребительских свойств перевозимой продукции. Уровень количественных определяется процентной долей утраты массы груза при транспортировке. Уровень качественных потерь определяется различными методиками оценки качества продукции и может характеризоваться степенью снижения ее потребительской стоимости.

Безопасность перевозок обеспечивается разработкой безопасной техники и безопасных транспортных технологий, строгих соблюдения регламентов при транспортировке грузов и пассажиров, выполнением требований безопасности персоналом транспорта и пассажирами.

Сохранность грузов и безопасность перевозок важнейшие свойства транспортной системы. Показатели, характеризующие состояние этих свойств, всегда включаются в состав показателей комплексной оценки качества перевозок и транспортных услуг.

Таким образом, основные свойства транспортных систем в достаточной мере характеризуют степень соответствия той или иной транспортной системы, как обобщенной цели ее функционирования - удовлетворения потребности экономики и населения в перевозках целом, так и уточненных целей применительно к конкретным классам транспортных систем.

1.4. Классификация транспортных систем

Системы разделяют на классы по различным признакам, и в зависимости от решаемой задачи можно выбирать разные принципы классификации. Классификации всегда относительно [9].

Цель любой классификации – выявить границы особенного, частного в конкретном классе систем, с тем чтобы применять уточненные, специальные методики более всего подходящие для исследования и конструирования систем этого класса. При этом система, в принципе, может быть одновременно охарактеризована несколькими признаками, т.е. ей может быть найдено место одновременно в разных классификациях, каждая из которых может оказаться полезной.

Вместе с тем, в конкретной классификации по определенному признаку система не может одновременно принадлежать разным классам и подклассам. Ее положение в конкретной классификации должно быть уникально.

ТС могут быть классифицированы по следующим основным признакам:

- видам пользования;
- по масштабам;
- по средам функционирования;
- по видам транспорта.

Указанные признаки не исчерпывают всего множества классификаций транспортных систем, но лишь определяют наиболее распространенные.

Классификация ТС по видам пользования приведена на рис. 1.4.



Рис. 1.4. Классификация транспортных систем по видам пользования.

К системам необщего пользования относится транспорт промышленных предприятий, а также индивидуальный транспорт, включающий транспорт частных предпринимателей, не занимающихся общественными перевозками и транспорт частных владельцев.

К системам общего пользования относят системы видов транспорта, выполняющих общественные перевозки по публичным тарифам и договорам перевозки.

Классификация ТС по масштабам приведена на рис. 1.5.



Рис. 1.5. Классификация транспортных систем по масштабам.

Космические ТС. Космические ТС находятся в различных стадиях развития. Так, межгалактические в настоящее время только прогнозируются, межзвездные находятся в стадии теоретических разработок, межпланетные – в стадии освоения. Всего на март 2016 г. было выполнено 226 межпланетных пусков, из них – 106 к Луне, 96 – к другим планетам Солнечной системы, в т. ч. 46 – к Марсу, а также 24 – к астероидам и кометам [28].

Орбитальные ТС делятся на низкоорбитальные и высокоорбитальные. Наиболее известные орбитальная ТС – системы по снабжению и смене экипажей Международных орбитальных космических станций (МКС). Для обеспечения полетов использовались одноразовые космические корабли «Союз», «Протон» и др., а также многоразовые космические аппараты по программе США «Спейс шаттл». 15 ноября 1998 года свой первый и единственный полет совершил советский орбитальный корабль-ракетоплан многоразовой транспортной космической системы (МТКК) «Энергия – Буран». По некоторым характеристикам он превосходил аналогичные аппараты США. В дальнейшем в Российской Федерации в годы перестройки отказались от развития этого проекта по экономическим причинам, а также в связи с обрушением ангара где хранился опытный образец и его разрушением в связи с этим. [23]. В настоящее время грузовые и пассажирские перевозки на и с МКС осуществляются космическими аппаратами одноразового использования.

Планетарные (глобальные) ТС. К планетарным транспортным системам целесообразно относить ТС международных сообщений, охватывающие большинство континентов планеты. Примером таких систем могут быть системы операторов международных контейнерных перевозок, таких как APM-Maersk (более 2,5 млн. TEU), Mediterranean Shg Co (более 2,1 млн. TEU), CMA CGM Group (более 1,3 млн. TEU) и др. [7].

Межконтинентальные ТС. К межконтинентальным транспортным системам относятся ТС, в которых грузы и пассажиры перемещаются между континентами. Такие системы могут быть представлены различными видами транспорта. Например, между Евразийским и Африканским континентом возможно использование большинства видов транспорта, т.к. существуют наземные пути сообщения. В то же время, для сообщений между Евразией и остальными континентами используются морской и воздушный виды транспорта. В большинстве случаев, межконтинентальные ТС представлены международными транспортными системами. Однако, существуют и исключения для стран, расположенных на двух континентах. Примером такой страны служит Египет. Для него страновая ТС является, по сути, межконтинентальной.

Континентальные ТС. К международным транспортным системам следует отнести системы, расположенные на одном континенте. Российской академией наук предложен проект Интегральной евразийской транспортной системы. Она включает все виды

транспорта и систему телекоммуникаций Евразийского континента. В основу транспортной системы предполагается положить формирование транспортных коридоров «Западная Европа – Россия – Азия» и «Европа-Россия-США» [20].

Страновые ТС. Представлены транспортными системами отдельных стран. В Российской Федерации, как и в других развитых странах, транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры.

Транспортные коммуникации объединяют все районы страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности, единства ее экономического пространства. Они связывают страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей России и ее интеграции в глобальную экономическую систему. Протяженность путей сообщения транспортной системы России по состоянию на начало 2009 года составляла 86 тыс. км железных дорог общего пользования, 42 тыс. км путей промышленного железнодорожного транспорта, 940 тыс. км автомобильных дорог (в том числе 754 тыс. км дорог с твердым покрытием); 102 тыс. км внутренних водных путей; 2,7 тыс. км трамвайных путей, 461 км путей метрополитена; 4,9 тыс. км троллейбусных линий; 228 тыс. км магистральных трубопроводов; 532 тыс. км воздушных трасс, из которых более 150 тыс. км являются международными.

Ежесуточно по этим транспортным коммуникациям всеми видами транспорта перевозится около 70 млн пассажиров и более 30 млн т груза. устройства [10].

Региональные ТС (РТС). К ним относят ТС отдельных регионов страны. РТС может определяться как комплекс транспортных коммуникаций и субъектов транспортного рынка в пределах социально-экономических территориальных единиц определенного уровня. Основными предпосылками к выделению региональных транспортных систем в современных условиях является наличие региональных форм территориальных систем хозяйства и расселения (регионов, районов, агломераций).

Субрегиональные ТС. К ним относят ТС отдельных населенных пунктов, ограниченных территорий хозяйствования, в т.ч. и промышленный транспорт предприятий в пределах их территориальной деятельности.

Классификация ТС по средам функционирования представлена на рис. 1.6.



Рис. 1.6. Классификация транспортных систем по средам функционирования.

ТС безвоздушного пространства. ТС безвоздушного пространства представлены космическим транспортом на основе эксплуатации ракет с применением жидкостных (ЖРД) и твердотопливных ракетных двигателей (ТРД). В настоящее время в разработке и опытной эксплуатации находятся ядерные (ЯРД) и электрические (ЭРД) ракетные двигатели [12], а также выполняются теоретические разработки по использованию движущей силы солнечного ветра [21].

ТС воздушного пространства. С воздушного пространства представлены ТС с летательными аппаратами легче воздуха и тяжелее воздуха. К первым относятся воздухоплавательные ТС с использованием дирижаблей, воздушных шаров и аэростатов. В начале 20 века дирижабли использовались для регулярных пассажирских перевозок. Подъемная сила дирижаблей образовывалась за счет более разреженного газа внутри рабочих объемов оболочки. В зависимости от способа образования разреженного газа дирижабли разделялись на газовые, тепловые, вакуумные и комбинированные. В газовых дирижаблях использовались газы гелий и водород. Однако производство гелия в больших объемах было дорогостоящим. Поэтому наибольшее распространение среди газовых дирижаблей получили водородные. В тепловых дирижаблях воздух разрежался путем его нагрева. В вакуумных дирижаблях использовали откачку воздуха из твердотельной оболочки. [2]. В связи с большим распространением дирижаблей на водороде и катастрофами с ними, а также развитием гражданской авиации, воздухоплавательные аппараты перестали использовать для регулярных перевозок.

Однако при существующих недостатках (относительно малая скорость, низкая маневренность, сложность приземления, зависимость от погодных условий, относительно высокая стоимость обслуживания, низкая надежность оболочки) дирижабли имеют преимущества:

- большая грузоподъемность и дальность беспосадочных полетов;
- принципиально достижимы более высокая безопасность и надежность по сравнению с летательными аппаратами тяжелее воздуха;

- размеры грузовых и пассажирских помещений могут иметь очень большие объемы;
- длительное время нахождения в воздухе, вплоть до нескольких недель;
- не требуется взлетно- посадочная полоса, достаточно причальной мачты.

Одним из известных разработчиков транспортных систем с летательными аппаратами легче воздуха является ЗАО «Авгурь Росаэросистемы». Перспективный проект ЗАО представлен на рис. 1.7.



Рис. 1.7. Перспективный дирижабль ЗАО «Авгурь Росаэросистемы»

Типовой проект компании транспортного летательного аппарата Атлант 100 содержит следующие характеристики:

- объем -100 000 куб. м;
- длина 130 м;
- максимальная продолжительность полета 6 суток;
- крейсерская скорость 90-150 км/ч;
- максимальная скорость 200 км/ч;
- максимальная дальность беспосадочного перелета 6000 км;
- максимальный вес полезной нагрузки 60 т;
- экипаж 3 чел.;
- количество пассажиров до 200 чел.

30 октября 2014 года в Якутске был проведен круглый стол «Проблемы и

перспективы создания альтернативных транспортных систем для российского Севера», где была дана высокая оценка действующим дирижаблям компании «Авгурь Росаэросистемы».

ТС с летательными тяжелее воздуха, представлены в основном, существующими ТС воздушного транспорта, которые будут рассмотрены ниже.

ТС водной среды. ТС водной среды представлены видами водного транспорта, которые также будут рассмотрены ниже.

ТС наземного и подземного пространства. ТС наземного транспорта представленные автомобильным и железнодорожным транспортом будут рассмотрены ниже.

ТС подземного транспорта представлены в основном ТС метрополитена и рудничного транспорта. В общем случае метрополитен — любая внеуличная городская пассажирская транспортная система с курсирующими по ней маршрутными поездами. В России метрополитен представлен в основном подземным железнодорожным транспортом. Вместе с тем, пути метрополитена в некоторых случаях проходят на поверхности земли и эстакадах.

ТС рудничного транспорта служит для подъема и спуска людей по вертикальным и наклонным шахтным стволам, доставки полезных ископаемых от забоя до рельсовых путей, подземного перемещения грузов и людей по горизонтальным и наклонным выработкам, откатки грузов на поверхность шахты. Основные виды рудничного транспорта – это конвейерный, рельсовый, гравитационный (скольжение под действием силы тяжести по желобу) и др.

ТС смешанных сред. К настоящему времени ТС смешанных сред представлены в областях переходов между воздушным и безвоздушным и между водным и наземным пространствами.

ТС смешанных сред в области перехода между воздушным и безвоздушным пространством основаны на эксплуатации ракетопланов, примерами которых служат космические корабли многоразового использования, произведенных в таких странах, как США – спейс шаттлы «Дискавери», «Атлантис», «Колумбия», «Индевор», «Челленджер», а также СССР – «Буран».

Многоразовый транспортный космический корабль (МТКК) «Буран» с открытым грузовым отсеком представлен на рис. 1.8.

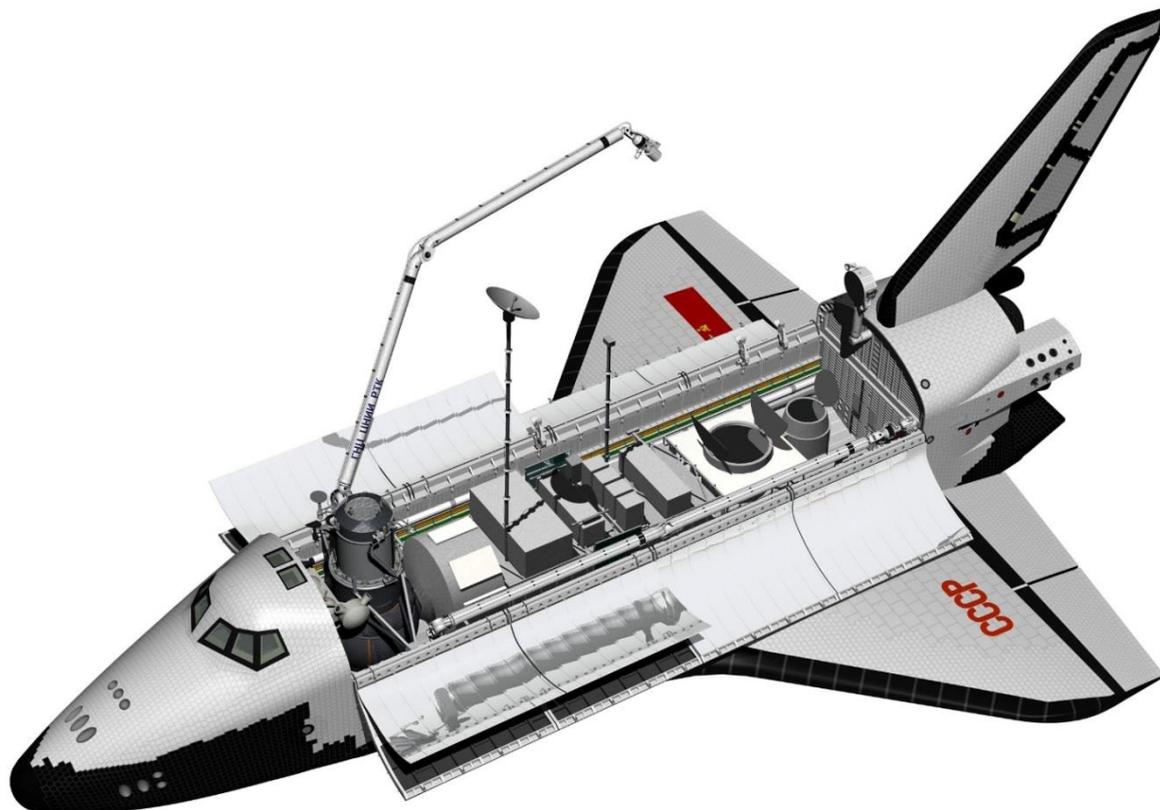


Рис. 1.8. Многоразовый транспортный космический корабль «Буран».

ТС смешанных сред в области перехода между водным и наземным пространством в настоящее время основаны на эксплуатации транспортных средств двух типов, - амфибийных транспортных средств и транспортных средств на воздушной подушке.

Амфибийные транспортные средства имеют водонепроницаемый корпус, колесный или гусеничный ход для движения по твердой поверхности и, в основном, водометный движитель для перемещения в воде в полупогруженном состоянии.

Амфибийная грузовая платформа представлена на рис. 1.9.



Рис. 1.9. Амфибийная грузовая платформа.

Транспортные средства на воздушной подушке в зависимости от конструкции имеют дополнительный привод или отдельные двигатели для нагнетания воздуха в пространство между основанием транспортного средства и поверхностью движения. Для снижения скорости утечки воздуха из образующейся воздушной подушки, вокруг транспортного средства предусмотрен мягкий кожух, удерживающий воздух. При такой конструкции для движения может использоваться только аэродинамическая тяга.

Транспортное средство на воздушной подушке представлено на рис. 1.10.



Рис. 1.10. Грузовая платформа на воздушной подушке

Приведенная классификация ТС по средам функционирования транспорта позволяет учесть особенности функционирования транспорта в той или иной среде при организации ТС более высокого уровня, однако для характеристики транспортной системы страны наиболее установившейся классификацией является классификация ТС по видам транспорта, с разделением последних на магистральный, промышленный и городской.

Классификация ТС по видам транспорта приведена на рис. 1.11.

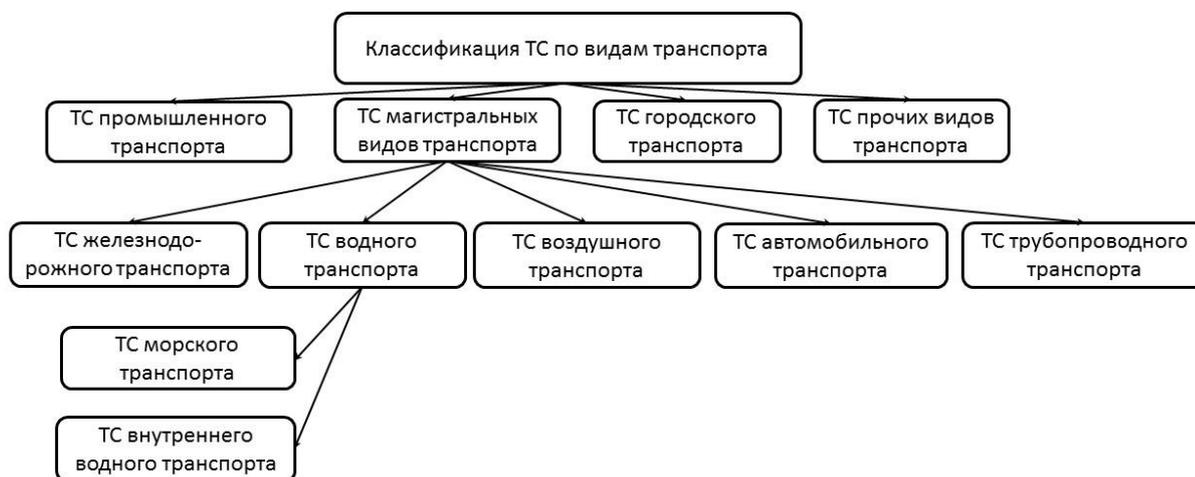


Рис. 1.11. Классификация ТС по видам транспорта.

ТС промышленного транспорта. ТС промышленного транспорта представляет собой совокупность транспортных средств, сооружений и путей промышленных предприятий, предназначенных для обслуживания производственных процессов, перемещения сырья, полуфабрикатов и готовой продукции на территории обслуживаемого предприятия. ТС промышленного транспорта обслуживает нужды своего предприятия и является частью инфраструктуры предприятия. Промышленный транспорт осуществляет перевозки внутри цехов и между ними, обеспечивает связь цехов и складов, а также связь с магистральным транспортом при вывозе-завозе сырья и продукции.

В состав промышленного транспорта входят все виды транспорта, составляющие транспортную систему, а также специфические виды транспорта, но основными являются железнодорожный, автомобильный и трубопроводный транспорт. прочие виды транспорта играют особую роль. Это, прежде всего, транспорт непрерывного действия — трубопроводы, конвейеры, канатно-подвесные и монорельсовые дороги, пневмо- и гидротранспорт.

ТС магистральных видов транспорта. Перевозки в сфере обращения выполняются всеми видами транспорта общего пользования. Роль и значение их зависит от размеров территории страны, уровня ее промышленного развития и других факторов.

ТС железнодорожного транспорта. ТС железнодорожного транспорта представлена инфраструктурой железнодорожного транспорта (станции различного назначения, пути, системы связи и сигнализации, искусственные сооружения и здания), техникой для ремонта

восстановления транспортных объектов, транспортными средствами (вагоны и локомотивы), системой управления и персоналом. Железнодорожный транспорт относится к внутриконтинентальному виду транспорта. Обслуживая перевозки в государствах какого-либо региона, он приобретает значение международного вида транспорта. Железные дороги не всегда образуют единую систему из-за разной ширины колеи.

Достоинства железнодорожного транспорта: высокая пропускная и провозная способность; надёжность работы благодаря независимости от климатических условий (исключение – обрыв электрических проводов при стихийных бедствиях); возможность сооружения путей сообщения на любой сухопутной и водной территории при наличии паромов; непосредственная связь с промышленными и сельскохозяйственными предприятиями любых отраслей экономики (отдельные отрасли имеют свои подъездные пути для выхода на магистральную сеть); массовость перевозок в сочетании с низкой себестоимостью и достаточно высокой скоростью доставки; более короткий путь следования по сравнению с естественными путями водного транспорта.

Недостатки железнодорожного транспорта: «привязка» к колее; высокая первоначальная стоимость основных фондов (вагон дороже автомобиля, но дешевле воздушного или морского судна); высокая металлоёмкость и трудоёмкость.

Имея современные виды локомотивов и вагонов, мощный рельсовый путь, используя современные средства автоматики, телемеханики и вычислительной техники, железнодорожный транспорт, наряду с другими отраслями промышленного производства, входит в экономический потенциал каждой страны.

Вместе с тем железнодорожный транспорт влияет и на другие стороны жизни государства, участвуя в межрегиональных связях в сфере культуры, социальных преобразований, международном туристическом сотрудничестве, вносит существенный вклад в научно-технический прогресс.

За время своего существования протяженность железных дорог мира достигла почти 1,3 млн км; при этом они не имеют себе равных по объёму провозной способности и непрерывности функционирования. Перспективным направлением в развитии железнодорожного транспорта является высокоскоростной наземный транспорт, способный соперничать с воздушным транспортом.

ТС водного транспорта. ТС водного транспорта состоит из ТС морского и внутреннего водного транспорта.

ТС внутреннего водного транспорта представлена инфраструктурой транспорта (порты различного назначения, пристани, причалы, водные пути, системы связи и сигнализации, искусственные сооружения и здания), техникой и флотом для ремонта и

восстановления транспортных объектов, транспортным и специальным флотом (речные суда, несамоходные баржи, буксиры и др.), системой управления и персоналом. ТС внутреннего водного транспорта состоит из речного и озерного транспорта и осуществляющий перевозки пассажиров и грузов по естественным (реки, озёра) или искусственным (каналы, водохранилища, шлюзованные участки рек) внутренним водным путям. По значимости выделяют:

магистральные пути, в том числе международные, обслуживающие внешнеторговые перевозки нескольких государств (например, Амур);

межрайонные, обслуживающие перевозки между крупными районами внутри страны; местные, обслуживающие внутрирайонные связи.

Основными технико-экономическими особенностями, определяющими преимущества речного транспорта, являются:

большая провозная способность на глубоководных реках. Так, пропускная способность р. Волги может быть доведена до 100 млн т в год;

сравнительно невысокая себестоимость перевозок. На реках Европейской части России она примерно на 30% меньше, чем на железных дорогах, и в несколько раз меньше по сравнению с автомобильным транспортом;

относительно меньшие капитальные затраты. Затраты на организацию судоходства по естественным магистральным водным путям с пропускной способностью 80-100 млн. т в год в несколько раз меньше, чем на строительство железной дороги (с подвижным составом) и в 3-4 раза меньше, чем на сооружение автомобильной дороги с твердым покрытием.

К недостаткам использования речного транспорта относятся:

извилистость пути и судового хода, ступенчатость глубин на всем его протяжении, что в ряде случаев затрудняет прохождение судов большой грузоподъемности;

ограничение в использовании подвижного состава, связанное с сезонностью работы;

удлинение маршрутов следования грузов;

разобщённость речных бассейнов, стране мало крупных, современных каналов и других гидротехнических сооружений, объединяющих различные речные бассейны в единую водную систему.

направление течения большинства рек не совпадает с географией преобладающих в стране грузопотоков (основные реки России текут в меридиональном направлении, а преобладающие грузопотоки направлены с востока на запад);

большая часть крупных судоходных рек России расположена в суровых, малоосвоенных районах с редким населением;

небольшая по сравнению с другими видами транспорта скорость перевозки грузов и пассажиров.

Протяжённость внутренних водных путей Российской Федерации на 01.01.2011. составляет 101,7 тыс. км, в том числе 49 тыс. км с гарантированными глубинами. По ним ежегодно перевозится порядка 150 млн. т грузов и около 20 млн. пассажиров. На внутренних водных путях расположено 723 гидротехнических сооружения, в том числе 108 шлюзов. В структуре системы действует 131 речной порт, из которых 15 имеют международное значение.

ТС морского транспорта. ТС морского транспорта представлена инфраструктурой транспорта (порты различного назначения, морские пути, системы связи и сигнализации, искусственные сооружения и здания), техникой и флотом для ремонта и восстановления транспортных объектов, транспортным и специальным флотом (морские суда различного назначения), системой управления и персоналом.

ТС морского транспорта предназначены для выполнения перевозок морем во внутренних (каботажные перевозки) и международных сообщениях. ТС морского транспорта незаменимы при выполнении перевозок крупных партий грузов в международном сообщении между континентами, разделенными водной средой.

По сравнению с другими видами транспорта (автотранспорт, авиатранспорт, железнодорожный транспорт), основной отличительной чертой морского транспорта является - грузоподъемность. Именно морским транспортом наиболее выгодно осуществлять транспортировку крупных партий товара в межконтинентальном сообщении. Один из возможных участников грузоперевозки по мультимодальной схеме.

Основные направления деятельности морского транспорта в области грузовых перевозок:

- морская перевозка груза навалом (зерно, руда, уголь и т.д.);
- перевозка наливных грузов (нефть, нефтепродукты, удобрения и т.д.);
- контейнерные перевозки;
- перевозка крупногабаритной и крупнотоннажной продукции;
- перевозка генеральных грузов.

В области пассажирских перевозок значительное место занимают туристические перевозки по круизным маршрутам.

Преимущества морского транспорта:

- один из самых дешевых видов транспорта для перевозки на дальние расстояния;
- значительная грузоподъемность, способность перевозить крупногабаритные и крупнотоннажные грузы;

- гибкость и мобильность, выраженная в легкой смене маршрутов грузоперевозки, в зависимости от потребностей заказчика;

Недостатки морских перевозок:

- ограниченная пропускная способность каналов и портов;

- ограничение по географическому расположению грузоотправителя и грузополучателя;

- не самый быстрый вид транспорта.

ТС воздушного транспорта. ТС воздушного транспорта представлена инфраструктурой транспорта (аэропорты различного назначения, воздушные пути, аэронавигационные системы, системы связи и сигнализации, взлетно-посадочные полосы, рулежные дорожки, и другие аэропортовые здания и сооружения), техникой и флотом для ремонта и восстановления транспортных объектов, транспортным и специальным флотом (воздушные суда различного назначения), системой управления и персоналом.

Более всего воздушный транспорт востребован для пассажирских перевозок. Однако он выполняет и грузовые перевозки, чаще всего на нерегулярной основе. Воздушный транспорт является менее востребованным по сравнению с остальными в виду высокой стоимости перевозки. Воздушным транспортом возможна перевозка большинства грузов в случае экстренной необходимости или невозможности осуществления перевозки другим видом транспорта. Вместе с тем, дорогостоящие и скоропортящиеся товары перевозятся воздушным транспортом. Когда период сбыта товаров крайне ограничен, воздушный транспорт является самым практичным и выгодным способом транспортировки.

К преимуществам воздушного транспорта относятся:

высокая скорость доставки;

высокий уровень сохранности перевозимых грузов;

возможность использования в районах, где невозможно использование других видов транспорта.

К недостаткам воздушного транспорта относятся:

слишком высокая стоимость перевозки;

ограниченная грузоподъемность;

невозможность перевозки широкой номенклатуры грузов;

зависимость от климатических условий и наземной инфраструктуры.

ТС автомобильного транспорта. ТС автомобильного транспорта представлена инфраструктурой транспорта (сеть автомобильных дорог и искусственные сооружения на ней), предприятиями различной формы собственности, занимающимися ремонтом, восстановлением и эксплуатацией транспортных объектов, и предприятиями

занимающимися автотранспортными перевозками различного назначения владеющие собственным парком автотранспортных средств или арендующие их с собственным персоналом и системами управления. Управление содержанием и развитием дорожной сети возложено на государственные (Росавтодор) и местные органы управления.

Большая роль автомобильного транспорта на транспортном рынке страны обусловлена его специфическими особенностями и преимуществами перед другими видами транспорта, которые заключаются в следующем:

высокая маневренность и подвижность, позволяющие быстро сосредоточить транспортные средства в крайне важном количестве и в нужном месте;

способность обеспечивать доставку "от двери до двери" без дополнительных перевалок и пересадок в пути следования;

высокая скорость доставки и обеспечение сохранности грузов, особенно при перевозках на короткие расстояния;

широкая сфера применения по видам грузов, системам сообщения и расстояниям перевозки;

потребность меньших капиталовложений в строительство автодорог при малых потоках грузов и пассажиров (при крупных они приближаются к стоимости железнодорожного строительства).

К недостаткам автомобильного транспорта можно отнести:

высокую себестоимость перевозок (в десятки раз выше, чем на железнодорожном, водном и других видах транспорта);

высокий уровень загрязнения окружающей среды;

большую трудоемкость (на автотранспорте занято 3/4 всех работающих на транспорте);

низкий уровень производительности труда вследствие малой средней грузоподъемности автомобилей;

большие металлоемкость и энергоемкость.

ТС трубопроводного транспорта. С трубопроводного транспорта предназначены для транспортировки различных продуктов по трубам. При этом разделяют трубопроводы по транспортируемому грузу на:

газопроводы, предназначенные для транспортировки газообразных продуктов;

нефтепроводы, предназначенные для транспортировки нефти;

продуктопроводы, предназначенные для транспортировки различных жидких продуктов, главным образом, продуктов нефтехимии и химического производства;

пульпопроводы, предназначенные для транспортировки сыпучих грузов в смеси с транспортирующей жидкостью;

пневмопроводы, предназначенные для транспортировки сыпучих и штучных грузов под действием сжатой или разреженной газовой смеси (воздуха).

Большую часть ТС трубопроводного транспорта России составляют магистральные газопроводные и нефтепроводные системы.

ТС трубопроводного транспорта представлена инфраструктурой транспорта (магистральный трубопровод с системами линейных задвижек и перекачивающих насосных станций, резервуарными парками, тепловыми станциями, наливными пунктами и оконечными сырьевыми парками), техникой и транспортом (автомобильным и воздушным) для мониторинга, ремонта и восстановления объектов трубопроводного транспорта, системой управления и персоналом.

ТС трубопроводного транспорта обладают следующими преимуществами:

транспортировка грузов на большие расстояния без перевалки;

непрерывная работа круглый год (с кратковременной остановкой, в случае ремонта или аварии);

потери на трассе сведены к минимуму, благодаря конструктивным особенностям трубопроводов и их профилактическому обслуживанию;

можно транспортировать нефть и нефтепродукты, вязкость которых существенно варьируется;

эффективное функционирование в различных климатических зонах, в том числе в районах Крайнего Севера и Сибири (для этого подбираются трубы с соответствующими характеристиками);

высокая степень механизации и автоматизации строительно-монтажных мероприятий при создании трубопроводов;

комплексное наблюдение и управление за всеми процессами.

Вместе с тем ТС трубопроводного транспорта имеют следующие недостатки:

высокая стоимость начальных капиталовложений при строительстве трубопроводной сети;

опасность нанесения ущерба экологии (особенно при использовании подводных трубопроводов);

достаточно узкая специализация по роду груза;

потери качества груза при переключении транспортировки с одного продукта на другой;

сложность прокладки трассы в определенных районах.

ТС городского транспорта. ТС городского транспорта представлена инфраструктурой транспорта городская дорожная сеть, сеть городских железных дорог, трамвайных путей и троллейбусных линий, системы связи и сигнализации и управления дорожным движением, искусственные сооружения), предприятиями различной формы собственности, занимающимися ремонтом, восстановлением и эксплуатацией городских транспортных объектов, и предприятиями занимающимися транспортными перевозками различного назначения владеющие собственным парком транспортных средств или арендующие их с собственным персоналом и системами управления, а также индивидуальные владельцы транспортных средств.

В ТС городского транспорта входит пассажирский и грузовой транспорт. Городской пассажирский транспорт предназначен для перемещения жителей к местам работы, отдыха, учебы, лечения, др. нужд и выполняет важную социальную функцию. Городской пассажирский транспорт включает массовый и индивидуальный транспорт.

В состав ТС городского транспорта входят все виды транспорта (железнодорожный, автомобильный, водный (речной и морской), воздушный, трубопроводный в пределах городской черты и пригорода), а также внутригородского и пригородного транспорта. В ТС городского транспорта включены внутригородской и пригородный транспорт, которые подразделяются на пассажирский, грузовой и специальный, и также на транспорт уличный и внеуличный.

К городскому пассажирскому транспорту относятся:

автомобильный (автобусы, микроавтобусы, индивидуальные автомобили);

электрический рельсовый уличный и внеуличный (трамвай);

электрический дорожный (троллейбус);

монорельсовый надземный;

рельсовый подземный (метрополитен);

рельсовый надземный (электropоезда на эстакаде);

водный (речной и морской).

Специальный транспорт подразделяется на санитарно-технический, коммунальный, медицинский, противопожарный, аварийно-технический и т.п.

К массовому транспорту относят городской железнодорожный и водный транспорт (в пределах городской черты и пригорода), метрополитен, трамвай, троллейбус и автобус. Массовый городской пассажирский транспорт называют общественным транспорт называют общественным транспортом. К индивидуальному транспорту относят городской транспорт вместимостью до 5 человек (легковые автомобили, мотоциклы и т.д.). В зависимости от организации движения городской пассажирский транспорт может быть

маршрутизированный, следующий по заданному маршруту с фиксированными остановками и осуществляющий перевозки по принципу «от двери до двери» (транспортные средства личного пользования, легковые такси, ведомственные автомобили).

Городской грузовой транспорт предназначен для выполнения перевозок в интересах городских промышленных, торговых, бытовых предприятий, складов, баз, вывоза и завоза продукции на магистральные виды транспорта, бытовых перевозок населения вывоза мусора и отходов производства и населения к местам захоронения и утилизации. Грузовые перевозки имеют важное значение для жизнеобеспечения любого населенного пункта. Объемы городских грузоперевозок постоянно возрастают в связи с ростом численности населения, территориальной концентрации промышленности, развитием сферы обслуживания населения.

ТС прочих видов транспорта. Существуют транспортная техника и технологии, которые не укладываются сложившуюся классификацию видов транспорта. Кроме того, транспортные технологии и техника транспорта непрерывно совершенствуются, появляются новые ТС. Пока для этих ТС не найдено соответствующее место в классификации видов транспорта их относят к ТС прочих видов транспорта. Из ТС прочих видов транспорта наибольшее распространение получили:

ТС фуникулерного транспорта;

ТС канатных дорог;

ТС магнитолевитационного транспорта (маглев);

ТС вакуумного транспорта.

ТС фуникулерного транспорта. ТС основана на использовании рельсового транспортного средства с канатной тягой для перевозки грузов и людей на небольшое расстояние с крутыми подъемами. Фуникулёр является специализированным транспортом, применяемым в условиях тяжёлого рельефа местности.

Фрагмент ТС пассажирского фуникулерного транспорта представлен на рис. 1.12.



Рис. 1.12. Пассажирский фуникулер.

Фуникулерный транспорт получил большое распространение в Швейцарии.

ТС канатных дорог. Канатная дорога — вид транспорта для перемещения пассажиров и грузов, в котором для перемещения вагонов, вагонеток, кабин или кресел служит тяговый или несущий-тяговый канат (трос), протянутый между опорами таким образом, что вагоны (кабины-гондолы, кресла, вагонетки) не касаются земли. В узком смысле названия "канатные дороги" под ними понимаются трассы внеуличного или даже внегородского транспорта, протянутые в воздухе. Провозная способность пассажирской канатной дороги может достигать 2000 человек в час, грузовой канатной дороги — до 10000 тонн в час. В Швеции существовала самая длинная в мире 96-километровая дорога, доставлявшая железную руду из Лапландии на берег Ботнического залива. Участок длиной 13.2 километра переделан в самую длинную в мире пассажирскую дорогу. На рис. 13 показан грузопассажирский вариант канатной дороги.

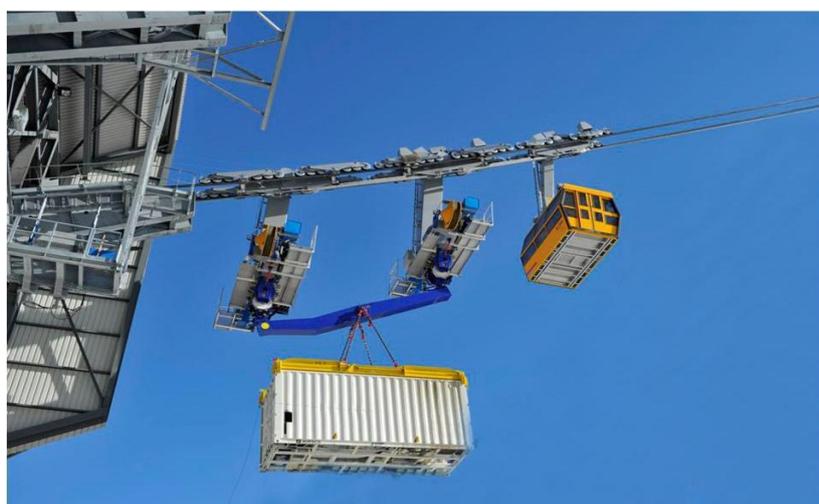


Рис. 1.13. Грузопассажирская канатная дорога.

Канатные дороги получили широкое распространение по всему миру в качестве городских, туристических и технологических ТС.

ТС магнитолевитационного транспорта (маглев). ТС основана на использовании поезда на магнитной подушке – магнитоплана, - удерживаемого над полотном дороги, движимого и управляемого силой электромагнитного поля. Такой состав, в отличие от традиционных поездов, в процессе движения не касается поверхности рельса. Так как между поездом и поверхностью полотна существует зазор, трение между ними исключается, и единственной тормозящей силой является аэродинамическое сопротивление. Относится к монорельсовому транспорту, хотя вместо магнитного рельса может быть устроен канал между магнитами. Скорость, достигаемая поездом на магнитной подушке, сравнима со скоростью самолёта и позволяет составить конкуренцию воздушному транспорту на ближне- и среднемагистральных направлениях (до 1000 км). Сама идея такого транспорта не нова, экономические и технические ограничения не позволили ей развернуться в полной мере: для публичного использования технология воплощалась всего несколько раз. В настоящее время маглев не может использовать существующую транспортную инфраструктуру, но уже есть проекты с расположением магнитных элементов между рельсами обычной железной дороги или под полотном автотрассы. Первая в мире коммерческая линия на магнитном подвесе соединяет станцию шанхайского метро Лунъян Лу с международным аэропортом Пудун и преодолевает расстояние 30 км. Состав разгоняется до скорости 431 км/ч и удерживается на этой скорости в течении около 1,5 мин. Все расстояние состав преодолевает за 7 минут 20 секунд. Строилась немецкой компанией Transrapid в 2001-2003 годах, эксплуатируется с 2004 года. Шанхайский маглев представлен на рис. 1.14.



Рис. 1.14. Шанхайский маглев.

На рис. 1.15. показан перспективный безрельсовый маглев.



Рис. 1.15. Безрельсовый маглев.

Российская история ТС с применением технологии магнитной левитации началась в 1911 году. Тогда профессор Томского технологического института Борис Вайнберг изобрел поезд на электромагнитном подвесе, приводимый в движение линейным синхронным электродвигателем. Использование электромагнитов позволяло реализовывать усилия, необходимые для поддержания на весу вагонов с пассажирами. Это показало, что магнитопланы – это не только экспериментальные образцы, предназначенные для научных изысканий, а возможное реальное транспортное средство.

В том же году Вайнбергом была построена экспериментальная стендовая установка, которая включала небольшой вагончик весом 10 кг, перемещавшийся по 20-метровому кольцевому путепроводу из медной трубы диаметром 32 см. Капсула-вагон подвешивалась под электромагнитами, которые передавали ее по цепочке от одного к другому. В 1911-1913 года на этом стенде были проведены успешные опыты, что является значительным достижением в условиях отсутствия в начале XX века силовой полупроводниковой электроники.

Фактически отправной точкой в истории технологии магнитной левитации в СССР является проект Киевского политехнического института, на основе которого в 1967 году для торгово-промышленной ярмарки в Киеве была построена и пущена в эксплуатацию первая в мире трасса с линейным двигателем. Эта демонстрационная дорога просуществовала до 1971 года и вызвала международный интерес: так, с трассой приезжала знакомиться делегация Министерства транспорта ФРГ. На рис. 1.16. Показана первая в мире рельсовая дорога с линейным тяговым двигателем.



Рис. 1.16. Первая в мире рельсовая дорога с линейным тяговым двигателем, конец 60-х годов прошлого века, Киев, СССР.

На основе специалистов-энтузиастов, занимавшихся этим проектом, в 1971 году было создано Опытное конструкторское бюро линейных электродвигателей (ОКБ ЛЭД), которое продолжило заниматься соответствующими исследовательскими и конструкторскими работами вплоть до распада СССР.

В 2014 году опубликована статья о начале теоретических исследований и практических работ в области создания грузового маглева – контейнерного моста морской порт Усть-Луга – Москва [14].

На базе Санкт-Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I (ФГБОУ ВО ПГУПС) в декабре 2016 года состоялось публичное подписание Соглашения о формировании научно-образовательного инженерного кластера «Российский Маглев». О создании научно-образовательного инженерного кластера «Российский Маглев» Цель – создание транспортной системы на магнитном подвесе, кратно превосходящей по своим характеристикам существующие виды транспорта и предназначенной для пассажирских и грузовых перевозок. Координатором кластера является ФГБОУ ВО ПГУПС. В состав кластера вошли: ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет»; ЗАО «СуперОкс»; ООО «НИИЭФА-Энерго»; АО «НИИЭФА им. Д. В. Ефремова»; АО «Универсал – контактные сети»; ООО «Полимагнит-СПб»; НАО «НПЦ «Транспортные инновационные технологии».

На трассе Усть-Луга – Москва вагоны, весом до 80 тонн каждый, смогут передвигаться со скоростью 400 км/час и более. Расход электроэнергии у них в два раза

ниже, чем, например, у поездов высокоскоростных магистралей, так как нет соприкосновения с поверхностью и не нужно преодолевать силы трения. Магнитная магистраль длиной в 720 км протянется из порта Усть-Луга (Ленобласть) в логистический центр «Белый Раст» в Подмосковье.

Трасса пройдет по эстакаде на средней высоте в 5,5 метра. Строительство будет вестись в несколько этапов. Сначала в районе Гатчины (другой вариант – Шушары) возведут опытный участок пути, на котором отработают новую технологию. Затем путь продлят до грузового порта Усть-Луга, далее возможен заход в порт Бронка. Конечная точка – грузовые терминалы Москвы. Стоимость проекта – 22 миллиарда долларов. Уже подписан договор с инвестором – международной финансовой корпорацией Gordon Atlantic Development Corp, готовой привлечь финансирование для строительства первого русского маглева.

ТС вакуумного транспорта. ТС основана использовании эффекта магнитной левитации в вакуумной трубе, что обеспечивает низкое сопротивление движению и способствует развитию высоких скоростей движения. Первый проект движения поездов в вакууме был предложен в России в 1911 году российским ученым Борисом Вейнбергом. По его замыслу, внутри трубы, из которой откачан воздух, должна была перемещаться капсула. Она приводилась в движение с помощью «электромагнитной пушки» и теоретически могла развивать скорость 800–1000 км/ч. Ученый провел опыты в Томском технологическом институте по перемещению капсулы в трубе, но воплощению идеи помешала Первая мировая война. На рис. 1.17 представлен фрагмент установки Бориса Вайнберга для исследований магнитно-вакуумной дороги.

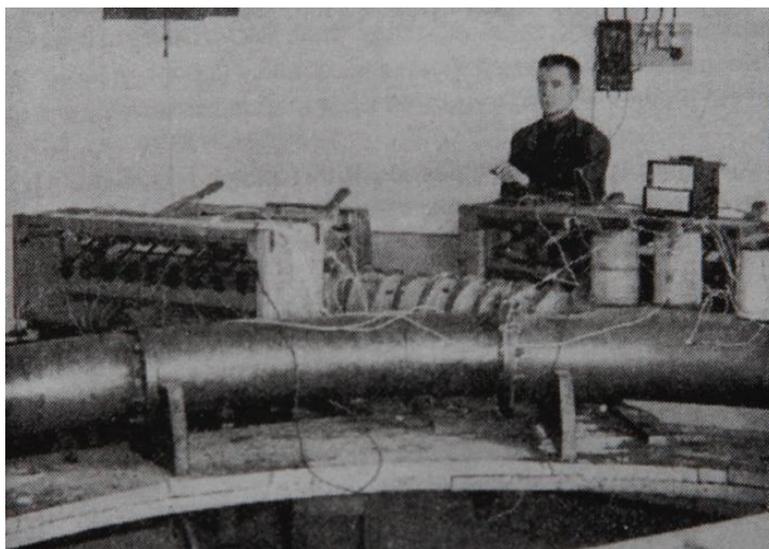


Рис. 1.17. Лабораторная установка Бориса Вайнберга

В наше время идею реанимировал Илон Маск. Его проект стал носить название Hyperloop (Гиперпетля). Предприниматель пообещал, что новое транспортное средство будет в 2 раза быстрее самолёта и в 3—4 раза быстрее скоростного поезда, время в пути от

Лос-Анджелеса до Сан-Франциско (расстояние 561 км по прямой) займёт всего 30 минут [19].

И. Маск подал свою идею как пятый вид транспорта. Hyperloop представляет собой расположенный на опорах надземный трубопровод, внутри которого со скоростью от 480 до 1 220 км/ч (в зависимости от ландшафта) с интервалом в 30 секунд в одном направлении перемещаются одиночные транспортные капсулы длиной 25—30 м. Предусмотрены два варианта системы:

пассажирский — предполагает внутренний диаметр трубопровода 2,23 м, сечение капсулы 1,35 м в ширину x 1,1 м в высоту, площадь лобовой проекции 1,4 кв. м, капсула вмещает 2 ряда сидячих мест по 14 кресел в каждом;

пассажиро-грузовой (нечто вроде паррома, даёт возможность пассажирам перемещаться вместе с их легковыми автомобилями) — внутренний диаметр трубы 3,3 м, лобовая проекция капсулы 4,0 кв. м.

Ключевым фактором обнародованной 12 августа 2013 года концепции было стремление к дешевизне системы. Поэтому Маск взял за основу модель вакуумного поезда, преимуществом которого является отсутствие необходимости преодолевать трение опоры и встречное сопротивление воздуха. Однако предприниматель усовершенствовал идею: по его мнению, нет смысла стремиться к достижению в трубе полного вакуума. Достаточно поддержания форвакуума, а именно давления в 100 Па (это 1/1000 от атмосферного давления) — дальнейшее снижение давления невыгодно, потому что ведёт к экспоненциальному росту затрат. В то же время поддерживать форвакуум можно с помощью насосов умеренной мощности и стенок трубы из обычной стали толщиной 20—25 мм.

Капсула должна приводиться в движение линейным электродвигателем. Статором послужит алюминиевый рельс длиной 15 м на полу трубы, который нужен только через каждые 110 км. Ротор будет находиться в каждой капсуле, при этом требуемая постоянная мощность составляет всего 100 кВт. На рис. 1.18 показан фрагмент вакуумной ТС.

Министр транспорта Максим Соколов в рамках саммита Россия – АСЕАН в мае 2016 года заявил, что Россия готова к реализации собственных технологий сверхбыстрых пассажирских перевозок по аналогии с технологией Hyperloop.



Рис. 1.18. Вид вакуумной ТС

Над проектом отечественного сверхбыстрого поезда сегодня трудятся специалисты из разных регионов страны. Ученые из Сибирского отделения РАН сделали предварительные расчеты для вакуумного поезда на основе магнитолевитационной, вакуумной и сверхпроводниковой технологий. По их оценке, диапазон скоростей локомотива в вакуумной трубе может составлять от 500 до 6500 км/час. Но пока нерешенными остаются проблемы волнового сопротивления, аэротермодинамики и другие.

Представленные выше ТС видов транспорта являются базовыми, основными, материальными системами, предоставляющими возможности транспортировки грузов от точки (станции, порта, терминала) входа в систему до точки выхода из нее.

Однако, реальные перевозки, выполняемые в интересах грузовладельцев, в своем большинстве, нуждаются в последовательном использовании различных видов транспорта, чтобы груз был доставлен от пункта отправления до конечного пункта назначения.

Перевозка с использованием нескольких видов транспорта в общем случае называется перевозкой в смешанном сообщении или смешанной перевозкой. [15].

Техника и технологии смешанных перевозок постоянно совершенствуются. В результате такого совершенствования появляется новая техника, позволяющая выполнять смешанные перевозки, сведя к минимуму процессы перегрузки груза при смене видов транспорта, а иногда и отказавшись от них вовсе. Такая техника и технологии ее применения в транспортных процессах образуют транспортно-технологические системы смешанных перевозок грузов.

1.5 Транспортно-технологические системы смешанных перевозок грузов

Под транспортно-технологическими системами смешанных перевозок грузов (ТТССПГ) понимается «комплекс взаимоувязанных технических, технологических, экономических, организационных и коммерческо-правовых решений, обеспечивающих перевозку различных видов грузов с наибольшей экономической эффективностью» [17].

В современный период наибольшее распространение получили следующие ТТССПГ: контейнерная, пакетная, трейлерная и ее разновидности (контрейлерная, «ро-ро», «ло-ло» и другие), фрейджерная и фидерная [16]. Помимо названных применяются также лихтеровозная и ролкерная системы, системы с использованием составных судов и судов смешанного «река-море» плавания, а также с использованием сухопутных и воздушных «мостов» [25].

Контейнерная ТТССПГ

Система контейнерных перевозок предусматривает перевозку груза от начального до конечного пункта в грузовой транспортной единице — контейнере, который в пунктах перевалки передается с одного вида транспорта на другой. Это самый распространенный вид организации перевозок грузов, особенно на морских линиях и в смешанных (мультимодальных, интермодальных и комбинированных) перевозках. Она позволяет вовлекать в смешанные перевозки все виды транспорта, кроме трубопроводного. Техническую базу системы контейнерных перевозок составляют: парк контейнеров, транспортные средства, используемые для перевозки контейнеров, перегрузочное оборудование и постоянные сооружения (терминалы), сосредоточенные в пунктах отправления, перегрузки и выгрузки контейнеров.

Грузовой контейнер - единица транспортного оборудования многократного применения, предназначенная для перевозки и временного хранения грузов без промежуточных перегрузок, удобная для механизированной загрузки и разгрузки, погрузки и выгрузки; внутренний объем – 1 куб. м и более.

В ТТССПГ широкое применение получили крупнотоннажные контейнера. Крупнотоннажный контейнер - это контейнер массой брутто 10 и более тонн, и длиной 10 и более английских футов, имеющий маркировочный код, соответствующий стандарту ИСО и зарегистрированный Международным бюро по контейнерам (BIC). Кроме универсальных крупнотоннажных контейнеров есть крупнотоннажные специализированные контейнера, общей чертой которых является возможность их штабелирования совместно с универсальными контейнерами. В этих целях их внешние размеры и предельная масса стандартизирована так же, как и у универсальных крупнотоннажных контейнеров. На рис.

1.19 показан универсальный крупнотоннажный контейнер, а на рис. 1.20 - 1.22 специализированные крупнотоннажные контейнера.



Рис. 1.19. Универсальный крупнотоннажный контейнер



Рис. 1.20. Специализированный контейнер-цистерна (Tank container)



Рис. 1.21. Специализированный контейнер-платформа (Flat container)



Рис. 1.22. Специализированный контейнер рефрижератор

На воздушном транспорте применяются контейнеры специальных стандартизированных типоразмеров, повторяющие обводку грузового помещения воздушного судна, и позволяющие за счет этого, максимально использовать его объем. На рис. 1.23 представлен вид авиационных контейнеров типоразмера IATA ULD тип 7.



Рис. 1.23. Авиационный контейнер типоразмер IATA ULD тип 7

Контейнерная система по сравнению с обычной перевозкой позволяет:

- исключить тяжелый физический труд на грузовых операциях;
- значительно ускорить производство грузовых работ;
- сократить простои транспортных средств;
- почти полностью исключить утрату и повреждение грузов;
- существенно снизить затраты материалов и труда на изготовление тары;
- значительно сократить себестоимость перевозок;
- ускорить доставку грузов в пункты назначения.

Достоинства системы контейнерных перевозок перекрывают дополнительные затраты на создание и содержание парка контейнеров и специализированных транспортных средств, а также на перевозку самих контейнеров в порожнем состоянии и содержание обслуживающего персонала. Затраты необходимы также на возврат порожних контейнеров и на мониторинг контейнеров (учет движения контейнеров).

Система контейнерных перевозок основана на строгой стандартизации и унификации технических средств, принятых на международном уровне. В основу стандартизации и унификации технических средств положена модульная система, устанавливающая взаимную увязку размеров контейнеров, подвижного состава и специализированного перегрузочного оборудования. Система контейнерных перевозок достаточно сложна, но в хорошо организованном технологическом процессе она становится высокоэффективной на направлениях с устойчивым грузопотоком генеральных грузов.

Пакетная ТТССПГ

Сущность этой системы состоит в перевозке пакетов, представляющих собой укрупненные грузовые места, сформированные преимущественно с помощью гибких обвязок и плоских поддонов, на которые укладывается груз, образуя пакеты, с параметрами, достаточными для рационального использования грузоместимости и грузоподъемности судов и других транспортных средств, перегрузочного оборудования, а также в обеспечении сохранной транспортировки грузов. Пакеты могут доставляться как универсальными, так и специализированными транспортными средствами, чем обеспечивается более полное использование их грузоподъемности и грузоместимости, комплексная механизация перегрузочных работ, сокращение сроков обработки транспортных средств. Погрузочно-разгрузочные и складские операции в пунктах перевалки, отправки и приемки пакетированных грузов производятся с использованием специального оборудования. На рис. 1.24. показан пакет на поддоне для перевозки жидких грузов, сформированный на основе пластикового бака в металлической обрешетке.



Рис. 1.24. Пакет для жидкого груза

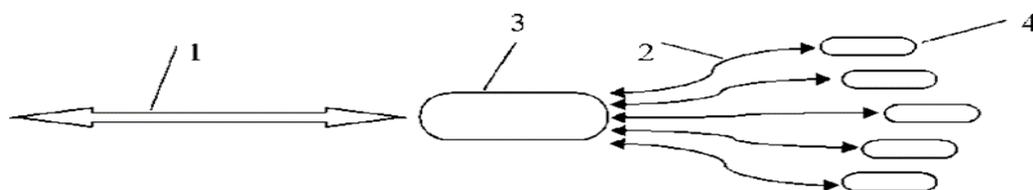
Достоинства пакетных перевозок состоят в следующем:

— по эффективности приравниваются к контейнерным перевозкам;

- имеют низкую капиталоемкость по сравнению с другими ТССПГ;
- позволяют охватить широкую номенклатуру перевозимых грузов;
- возможность комплексной механизации погрузочно-разгрузочных работ;
- повышается производительность труда и снижается время доставки грузов по сравнению с обычным способом доставки грузов;
- увеличивается в несколько раз коэффициент использования складских помещений за счет многоярусной укладки пакетов.

Фидерная (кассетная) ТТССПГ

Фидерная система перевозок предусматривает использование небольших судов для транспортировки грузов с целью их концентрации в грузовых центрах (крупных портах) или вывоза грузов небольшими отправлениями из данных центров. Общая схема организации фидерных перевозок представлена на рис. 1.25.



1 — океанский маршрут; 2 — фидерный маршрут; 3 — океанское судно; 4 — фидерное судно

Рис. 1.25. Фидерная система

На рис. 1.26 представлен контейнеровоз океанской линии, а на рис. 1.27 соответственно – фидерный контейнеровоз.



Рис. 1.26. Контейнеровоз «суперпанамакс» океанской линии



Рис. 1.27. Фидерный контейнеровоз

Фидерная система обслуживает направления на коротких и средних расстояниях с мелкопартионными потоками грузов, которые поступают из мелких пунктов и слабо оборудованных портов в крупные морские порты с целью их накопления для последующей отправки на линейных судах. Она также обеспечивает вывоз водным путем грузов мелкими партиями из грузовых центров (портов) на небольших судах в мелководные морские и речные порты.

Основные цели использования фидерной системы перевозок:

- создание загрузки для судов регулярных судоходных линий;
- получение дополнительных доходов судоходной линии от перевозок грузов;
- возможность быстрой обработки небольших судов;
- значительное сокращение времени доставки из мест поставки.

Фидерная система широко развита в Северной Европе, особенно в Голландии, где груз в контейнерах из морских портов перевозят на речных баржах в терминалы, расположенные на внутренних водных путях или в других морских портах, и соответственно в обратном направлении. В настоящее время фидерная система является одним из главных способов доставки импортных грузов в контейнерах в Россию, в частности в Санкт-Петербург и Калининград. Основными портами, перерабатывающими суда фидер - класса с контейнерами в восточной части Балтийского моря, являются также Котка и Хамина в Финляндии, Рига в Латвии и Клайпеда в Литве. Фидерные суда используются не только при перевозке контейнеров, но и иных грузов — зерновых, продовольственных и др., загружаемых в иные грузовые транспортные единицы.

Трейлерная ТТССПГ

Под трейлерной понимается система доставки грузов укрупненными местами — трейлерами, то есть автомобильными прицепами или полуприцепами с крытыми кузовами

или специальными съемными кузовами, а также роллтрейлерами (Рис. 1.28), флетами и большегрузными шасси (Рис. 1.29), исключая необходимость разборки грузов, агрегатов и оборудования на отдельные узлы и составляющие для их перевозки от грузоотправителя до грузополучателя.



Рис. 1.28. Роллтрейлер



Рис. 1.29. Большегрузное шасси

Основными грузами для данной системы перевозок являются подвижная техника (автомашины, тракторы и т. д.), габаритные и тяжеловесные грузы, железобетонные изделия. При грузовых и складских операциях применяются как вертикальные крановые схемы погрузки-выгрузки, так и горизонтальные — с использованием различных тягачей.

К основным достоинствам трейлерной системы относятся:

- меньшая капиталоемкость по сравнению с контейнерной системой;
- возможность перевозки широкой номенклатуры грузов;

- обеспечение различных вариантов укрупнения груза;
- надежность и простота перевозки габаритных и тяжеловесных грузов;
- создание сравнительно недорогостоящих специализированных терминалов;
- значительный рост производительности при погрузочно-разгрузочных работах на судах типа «ро-ро» по сравнению с универсальными судами.

Недостатками трейлерной системы перевозок являются:

- низкий уровень использования грузоподъемности транспортных средств;
- высокая стоимость трейлеров, тягачей, а также судов типа «ро-ро».

Контрейлерные ТТССПГ (америк. «rail intermodal» или «piggy back» - дословно - «на спинке»). В системе используются комбинированные железнодорожно-автомобильные перевозки, при которых перевозится трейлер без водителя, полуприцеп или съемный кузов без тягача на железнодорожной платформе (ТОФС - trailer on flatcar — трейлер на платформе) или морском, речном судне. Этот же термин применяется для перевозки автомобильных контейнерных шасси (container chausse) с установленными на них контейнерами, погруженными на облегченные безбортовые железнодорожные платформы длиной 22,5-26,7 м (СОФС - container on flatcar). В то же время перевозка контейнеров без автомобильных шасси не является контрейлерной, а считается контейнерной железнодорожной перевозкой. Контрейлер — это контейнер, оборудованный колесным ходом для смешанных (комбинированных) автомобильно-железнодорожных, автомобильно-водных и автомобильно-железнодорожно-водных перевозок грузов. Контрейлеры изготавливаются, как правило, в виде автомобильных полуприцепов. Контрейлерная перевозка ТОФС показана на рис. 1.30 и 1.31, а на рис. 1.32 показана погрузка на специальные контрейлерные железнодорожные платформы, имеющие грузовую поворотную площадку для облегчения заезда колесной техники с предназначенных для этого аппарелей контрейлерного терминала.



Рис. 1.30. Контрейлерная перевозка с тягачом



Рис. 1.31. Контрейлерная перевозка без тягача.



Рис. 1.32. Погрузка на специальные железнодорожные платформы на контрейлерном терминале

Из-за габаритов мостов, тоннелей и приближения строений американскую технологию TOFC оказалось невозможным перенести в чистом виде в Западную Европу. [18] Поэтому по методу «TOFC» в Германии в 1959 г. для перевозки грузов на короткие расстояния была создана собственная трейлерная система “Nickle Pack”, которая в дальнейшем получила распространение также во Франции, Нидерландах, Бельгии и Швейцарии на дальние расстояния. до 1 тыс. км.

На основе системы “TOFC” появилась система “Kengourou”, использующая специальные железнодорожные платформы, в полу которых имеются углубления, куда опускаются колеса трейлеров, а также система “МС-22”, которая используется для перевозок жидких грузов и трейлеров-цистерн. В Европе в дальнейшем получила развитие система «съёмных кузовов» — кузова снимают с шасси, перевозят по железной дороге до определенного пункта, устанавливают на другое шасси и доставляют в конечный пункт назначения.

Недостатками контрейлерной системы перевозок считаются: необходимость перевозить достаточно большой «мертвый» груз (вес контрейлера достигает 20-30 % от полезной загрузки), а также необходимость создания и содержания парка специальных железнодорожных и автомобильных платформ с пониженным полом.

Роудрейлерная ТТСПГ. Основана на использовании бимодального подвижного состава, - полуприцепов-роудрейлеров. Они могут передвигаться как по автотрассам, так и по железным дорогам. Из них могут формироваться специализированные железнодорожные поезда или их можно включать в обычные железнодорожные составы. Кроме того, на одни и те же тележки могут быть установлены различные типы полуприцепов, и все они могут быть соединены между собой. На рис 1.33 приведена схема смены автомобильной ходовой части на железнодорожную.

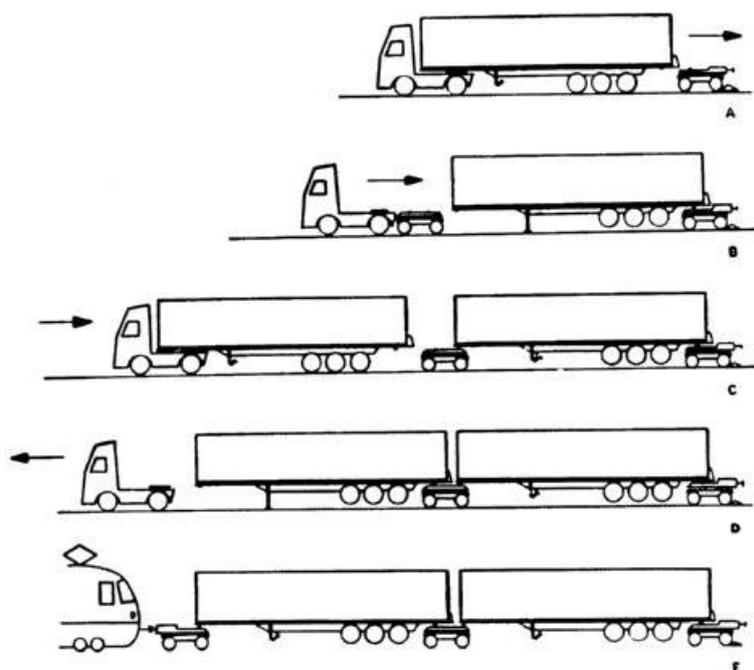


Рис. 1.33. Схема смены автомобильной ходовой части на железнодорожную
 Железнодорожный ходовой узел роудрейлера представлен на рис. 1.34.



Рис. 1.34. Железнодорожный ходовой узел роудрейлера.

ТТСПГ «ро-ро» (*Roll-on-roll-off*). Перевозка на судах типа ро-ро (судах с горизонтальной погрузкой) тесно взаимодействует с системой трейлерных перевозок при организации смешанных перевозок. Судно типа ро-ро имеет специальную конструкцию корпуса, обычно с кормовой или носовой аппарелью, позволяющей горизонтальным способом погрузки-выгрузки (накатом) без применения традиционной крановой механизации грузить и выгружать автомобили с водителями, трейлеры и другую колесную

технику самостоятельно или с помощью тягачей. Данная система ускоряет процессы погрузки-выгрузки, сокращает простои судов и время нахождения их у причалов. Перевозки грузов на судах типа ро-ро осуществляются, как правило, на судоходных линиях. На рис. 1.35 показана схема океанского судна ро-ро.

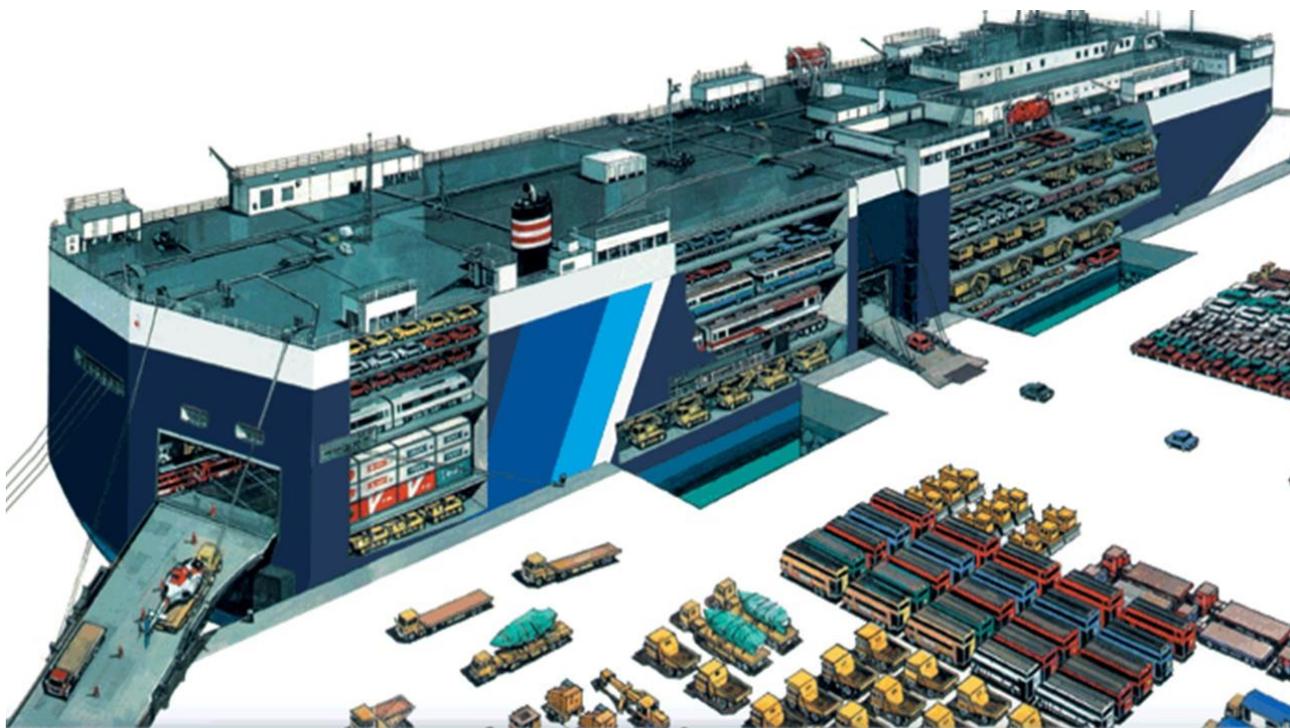


Рис. 1.35. Схема океанского судна ро-ро

При перевозках трейлеров эффективна на относительно коротких расстояниях. С ростом дальности перевозок эффективность падает, так как экономия затрат от простоя судов на погрузке и выгрузке становится сопоставимой с затратами на транспортировку «мертвого» груза – собственной массы трейлеров.

ТТСПГ «ло-ло» (Lift-on-lift-off). Погрузка и выгрузка транспортных единиц (трейлеров, контейнеров, вагонов, барж и т.д.) осуществляется с помощью подъемного оборудования (вертикальная погрузка). На рис. 1.36 показан фрагмент вертикальной погрузки контрейлера на судно.



Рис. 1.36. Вертикальная погрузка контейнера на судно

Паромная (фрейджерная) ТССПГ

Паромная система перевозок (или переправы) — система доставки грузов укрупненными местами — трейлерами и грузовыми железнодорожными вагонами (фрейджерами). Единицей укрупнения в системе этого типа является: трейлер, вагон, полувагон, платформа, которые загружаются грузоотправителем и без перегрузки доставляются морским, речным и железнодорожным транспортом грузополучателю. Системы этого типа создаются на направлениях, где функционируют переправы прибрежных районов через проливы, заливы морей, на внутренних водных путях и водоемах, где применяются специализированные суда-паромы. В состав паромной системы перевозок входят также технические средства, обслуживающие перевалочные и складские операции.

Паромные перевозки получили распространение во многих странах мира, где невозможно обеспечить перевозки железнодорожным транспортом или его использование ведет к многократному увеличению расстояния перевозки, и эффективно работают, связывая материки с островами или полуостровами, например, в России через пролив на о. Сахалин (Ванино-Холмск), в Черном море — через Керченский пролив (Керчь-Кавказ), в Каспийском море между Баку и Туркменбаши, в Балтийском море — между Усть-Лугой и Балтийском, а также крупными портами Германии, Дании, Швеции и Финляндии, в Италии между островами Сицилия и Сардиния. Паромные переправы работают в проливах Босфор и Дарданеллы, соединяя Европу с Азией, а в проливе Гибралтар — Европейский континент с Африканским. Схема железнодорожного паромы представлена на рис. 1.37.

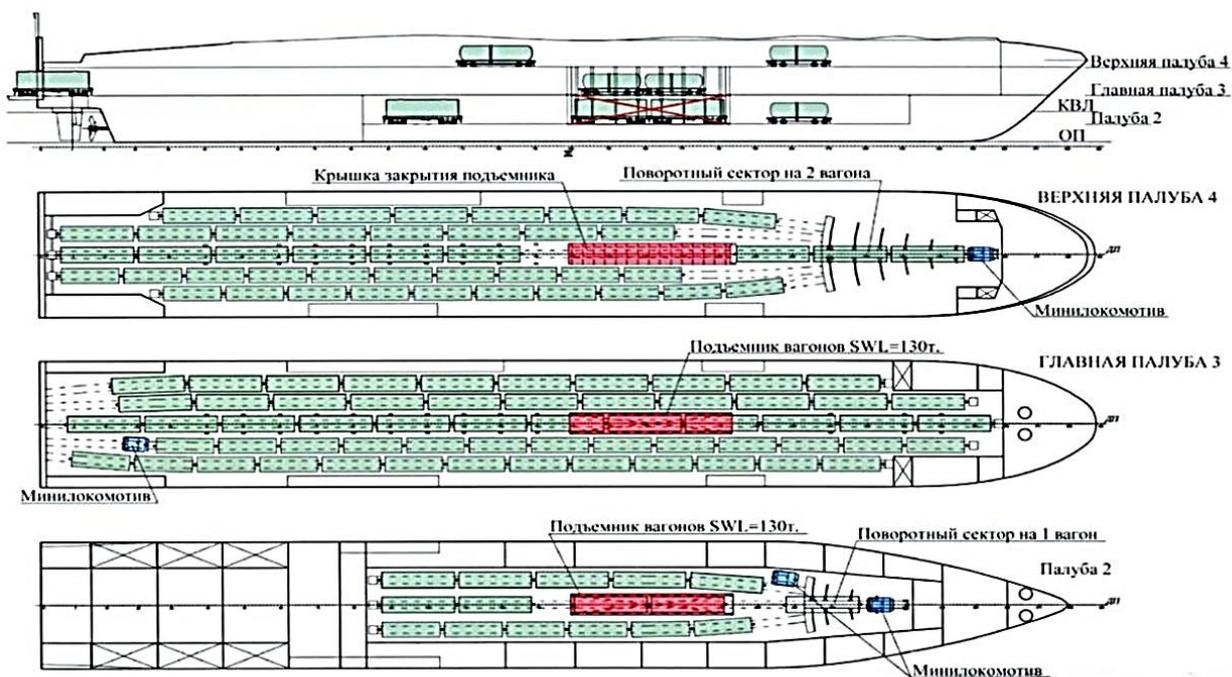


Рис.1.37. Схема железнодорожного парома.

На рис. 1.38 показан накат железнодорожных вагонов на палубу парома Усть-Луга – Балтийск.

Достаточно эффективным оказалось использование паромов при перевозках автомобилей и автопоездов. На рис. 1.39 показана выгрузка автопоездов из железнодорожного парома Усть-Луга – Балтийск.

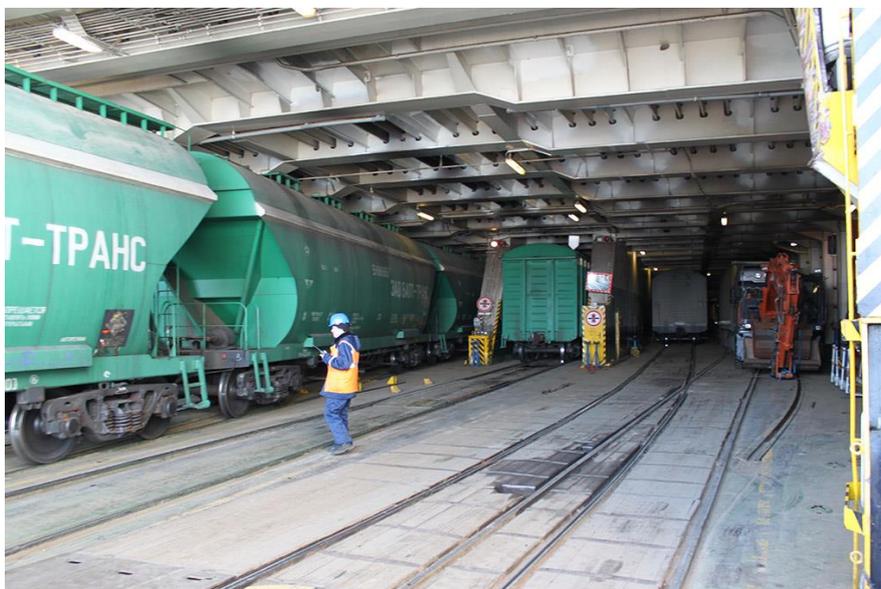


Рис. 1.38. Погрузка парома Усть-Луга- Балтийск



Рис. 1.39. Выгрузка парома Усть-Луга - Балтийск

В настоящее время парк автомобильных паромов значителен и продолжает расти. Большая часть автомобильно-пассажирских паромов работает на круизах, примером может служить паром, осуществляющий перевозки между Санкт-Петербургом и портами Швеции и Финляндии. Паромы скандинавских компаний очень широко используют этот вид перевозок. Несмотря на необходимость эксплуатации сложных дорогостоящих судов, береговых сооружений, а также расходов, связанных с перевозкой значительного «мертвого» груза в виде тары вагонов, паромные системы перевозок являются экономически эффективными в условиях достаточно крупного грузопотока или пассажиропотока на коротких расстояниях.

Лихтерная (лихтеровозная или баржевозная) ТТСПГ

Основными элементами лихтерной иначе называемой еще лихтеровозной или баржевозной системы являются: крупнотоннажное морское судно лихтеровоз, иначе баржевоз, и лихтеры (баржи) — суда с небольшими габаритными размерами (длиной, шириной, осадкой).

Действие системы основано на следующих операциях: лихтеры (баржи) грузятся на различных причалах морского порта или причалах, расположенных на внутренних водных путях, затем буксируются на специальное место в акватории морского порта, куда должен прибыть лихтеровоз и там группируются; после прибытия лихтеровоза с него выгружаются баржи, а находящиеся в акватории морского порта баржи поднимаются на борт лихтеровоза; выгруженные с лихтеровоза баржи объединяются в составы и буксируются грузоотправителям на внутренние водные пути или на причалы морского порта.

— Лихтеровозные ТТСПГ по сравнению с перевозками на обычных морских судах более эффективны в следующем: сокращение стояночного времени и стоимости перевалочных работ на стыках морского и речного транспорта; более высокая оборачиваемость лихтеровозов; может исключаться необходимость захода в порт и

постановки их к причалу; ниже страховые ставки и портовые сборы; обеспечиваются устойчивые грузопотоки.

К недостаткам лихтеровозной ТТССПГ обычно относят: неполное использование грузоподъемности лихтеровоза (ок. 70 %); большие капитальные вложения в лихтеровозы и лихтеры; малая грузоподъемность лихтеров и увеличенная себестоимость доставки грузов по сравнению с обычными перевозками на речных направлениях; необходимость создания отдельных мест в акватории морского порта для выполнения операций по перегрузке лихтеров; низкие маневренные характеристики лихтеров и составов из них.

Лихтеровозная система используется в основном в США, Индии, Юго-Западной Азии, а в Европе на реках Рейн, Эльба, Везер. Начиная с середины прошлого века по этой технологии строились суда типов ЛЭШ, СИБИ, БАКАТ и докового типа, различающиеся системой загрузки лихтеров в судно.

Лихтеровоз ЛЭШ (англ. — LASH – Lighter Aboard Ship) — это однопалубное судно, на которое лихтеры поднимались или спускались с него на воду через корму с помощью перемещающегося по рельсам вдоль судна крана грузоподъемностью до 500 т. Судно, имея длину 260 м, ширину 32 м, осадку 11 м и дедвейт 40 тыс. т, принимал на борт 80 лихтеров дедвейтом 370 т с размерами 18,7 х 9,5 х 4 м. На рис. 1.40 представлен лихтеровоз типа LASH.

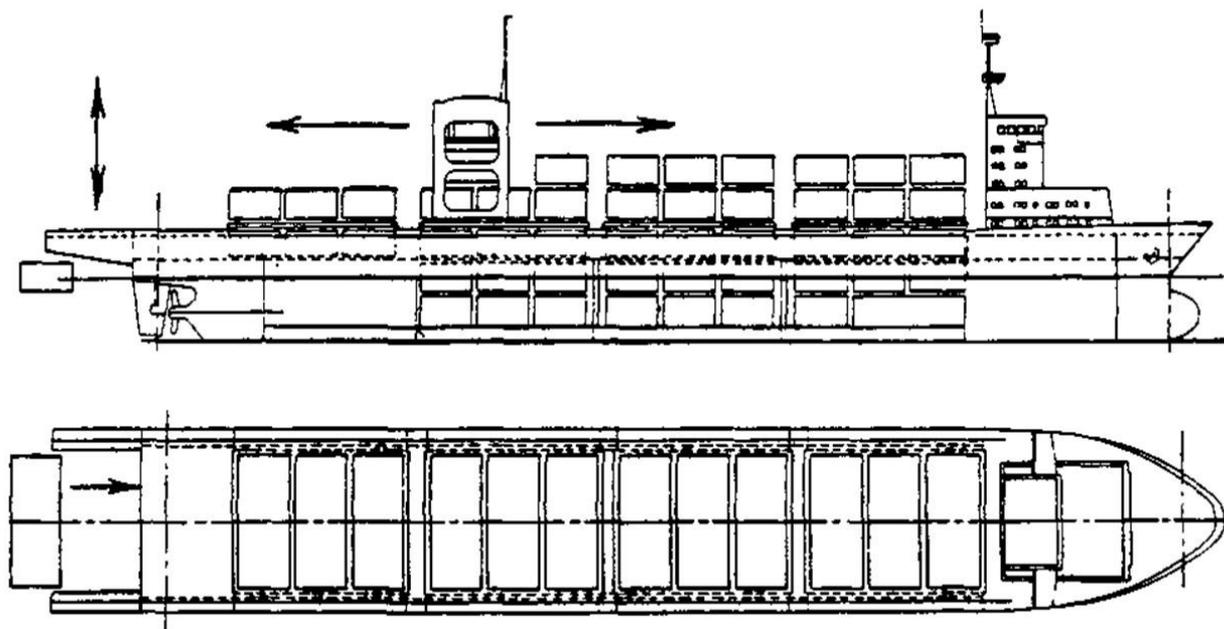


Рис. 1.40. Схема лихтеровоза типа LASH

Лихтеровоз СиБи (англ. — SeaBee) — многопалубное судно без поперечных переборок между палубами, где вместо крана для подъема и спуска лихтеров используется

гидравлическая система, а в горизонтальном направлении лихтеры перемещают на тележках с помощью лебедок. Система СиБи в целом аналогична системе ЛЭШ, однако суда этого типа отличает универсальность по номенклатуре и размерности единиц перевозимого груза. Они могут принимать на борт баржи различных размеров (в том числе баржи ЛЭШ) и загружаться как суда с горизонтальной грузообработкой. На рис. 1.41 приведены схемы приема и размещения лихтеров на лихтеровозах систем LASH и SeaBee.

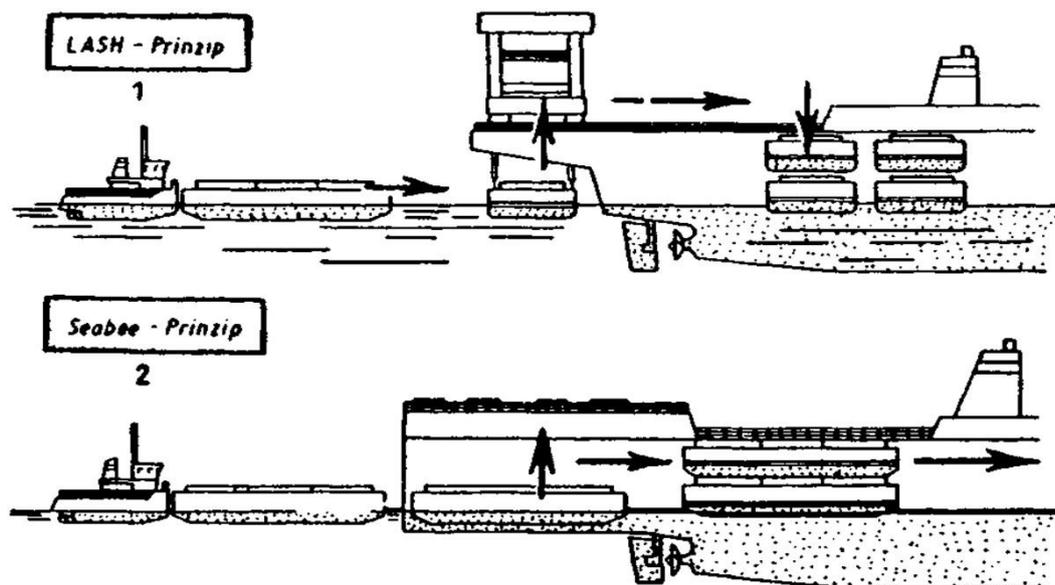


Рис. 1.41. Схема приема и размещения лихтеров на лихтеровозах систем: 1 – LASH; 2- SeaBee

Так, лихтеровоз SeeBee, имея длину 265 м, ширину 32 м, осадку 11 м и дедвейт 40 тыс. т, принимал на борт 40 лихтеров дедвейтом 850 т с размерами 29,8 х 10,7 х 5,1 м. Первые отечественные баржевозы этого типа: «Юлиус Фучик» и «Тибор Самуэли» финской постройки вмещали по 26 барж типа Дунай-море, грузоподъемностью 1000 т каждая, либо 52 баржи ЛЭШ. Грузоподъемность судового лифта 2000 т.

Лихтеровоз БАКАТ (англ. — BASAT – Barge Aboard Catamaran) — катамаран-баржевоз, то есть двухкорпусное судно дедвейтом 2760 т. Баржи заводятся между двух корпусов судна и затем поднимаются лифтом на специальной платформе или судовыми кранами. Баржа БАКАТ имеет самые маленькие размеры: 16,8 х 4,65 м с осадкой 2,45 м и дедвейтом 140 т. На судно грузится 10 барж БАКАТ или 3 баржи ЛЭШ. Последняя баржа остается на воде между двумя корпусами судна и образует своего рода временный киль на время транспортировки. На рис. 1.42 показана схема приема лихтера на судно типа BASAT.

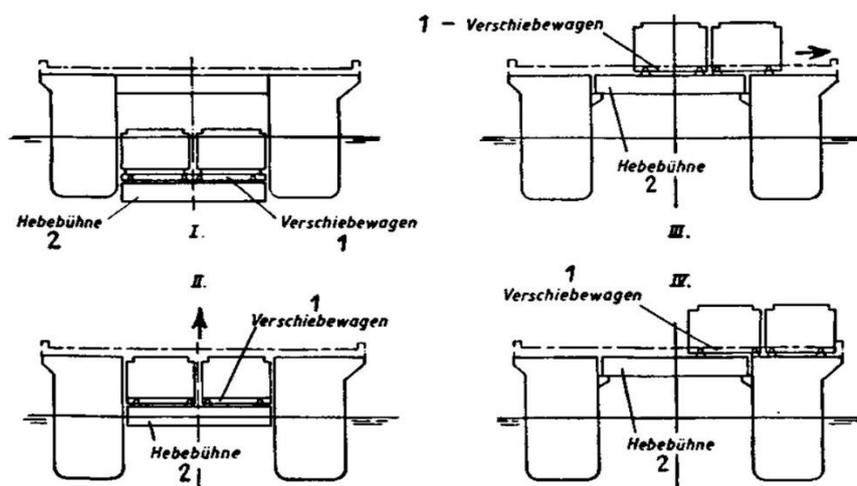


Рис. 1.42. Схема приема лихтера на судно типа ВАСАТ

Суда-баржевозы докового типа были задуманы для перевозки на морских судах несамоходных барж или самоходных речных судов, когда ворота в носовой или кормовой части баржевоза раскрываются, речные суда заходят самостоятельно, а несамоходные баржи заводятся буксирами внутрь корпуса баржевоза, затем ворота закрываются и вода откачивается, причем речные суда и баржи оказываются на палубе морского судна. В пункте назначения, обычно устьевом, речные суда и баржи выводятся из баржевоза обратным порядком и могут продолжать рейс в речных условиях или перемещаться в акватории порта.

ТТСПГ в река-море сообщении

Создание в середине 20 века судов нового типа, получивших название судов типа «река-море», удовлетворяющих одновременно требованиям Морского и Речного регистра, привело к появлению новой системы перевозки грузов в смешанном река-море сообщении. На рис. 1.43 представлено нефтеналивное судно типа «река-море».



Рис. 1.43. Нефтеналивное судно типа «река-море»

Основной составляющей эффекта от использования судов смешанного река-море плавания является отсутствие затрат на перевалку грузов в устьевых портах, что, в свою очередь, приводит к ускорению доставки груза от продавца к покупателю и обеспечению большей сохранности грузов за счет устранения перегрузочных и складских операций в транспортном процессе при сравнении со способами доставки груза, предусматривающими использование двух и более видов транспорта при перевозках из внутренних районов страны за рубеж и наоборот.

Недостатками этой ТС являются ограничения по районам и сезонам плавания.

ТТССПГ сухопутных (land bridge) и воздушных мостов (air bridge). В 70-х годах судовые компании начали разгрузку контейнеров на западном побережье США, откуда они дальше переправлялись на ж.-д. платформах через всю страну с конечной доставкой автотранспортными средствами. Судовая компания American President Lines, которая действовала только в Тихоокеанском регионе, приобрела собственные ж.-д. платформы и организовала движение отдельных контейнерных поездов. Вначале эти поезда следовали только до портов восточного побережья США, откуда контейнеры доставлялись автотранспортом на восточные рынки сбыта, затем изменения в регулирующем законодательстве позволили судовым компаниям везти грузы до внутренних пунктов назначения, и они начали доставлять контейнеры непосредственно от западного побережья по железным дорогам к различным городам страны. Этот вид обслуживания, получивший название «сухопутный мост», фактически заменил морской контейнерный маршрут через Панамский канал к восточному побережью США и Мексиканскому заливу.

Данные перевозки подразделяются на «мннибридж», «микробридж» и «лэндбридж». Общим в организации перевозок по системам «бридж» является то, что они осуществляются по единому тарифу, по единому коносаменту или иному документу, а деление доходов между морскими перевозчиками, которые берут на себя обязательства по доставке грузов «от двери до двери», и сухопутными перевозчиками, выступающими клиентами морских перевозчиков, оговаривается в тарифе.

Перевозки по типу «минибридж» (mini bridge - малый мост) включают перевозку груза/контейнера по одному морскому коносаменту из порта одной страны до порта другой страны, затем по железной дороге (сухопутному мосту) во второй порт этой страны с последующим завершением перевозки на железнодорожном терминале внутри страны назначения. Его основой служит сквозной контейнерный тариф, исчисляемый от порта в первой стране до конечного терминала во второй. Тарифы «минибриджа» издаются морскими перевозчиками, а не железными дорогами, которым первые платят вознаграждение за перевозку грузов (контейнеров) на сухопутном участке. Классическим

примером сухопутного участка «минибриджа» считается направление перевозок грузов между Восточным и Западным побережьями США - из Гамбурга (Германия) через Нью-Йорк (Восточное побережье) и Сан-Франциско (Западное побережье) в Сакраменто (штат Невада).

Преимущества использования системы «минибридж» по сравнению с чисто морским способом доставки выражаются в сокращении общего времени и снижении стоимости перевозки.

Система «микробриджа» (micro bridge - микромост) заключается в перевозке грузов морским путем из порта одной страны до конечного пункта назначения, расположенного в глубине другой страны, только через один порт этой страны, откуда грузы доставляются ж.-д. или автомобильным транспортом.

Перевозки по системе «лэндбридж» (land bridge - сухопутный мост) включают перевозку контейнеров через материк по маршруту «море-суша», но в этом случае железная дорога получает определенную ставку от судоходной линии за перевозку контейнеров. Перевозки осуществляются по следующей схеме: из порта одной страны контейнеры перевозятся морским путем в порт другой, где перегружаются на наземные виды транспорта и доставляются на противоположное побережье, откуда вновь доставляются морем в порты третьих стран. Применение «лэндбриджа» позволяет значительно ускорить время доставки грузов за счет сокращения дальности перевозки.

По системе «лэндбридж» осуществляется доставка контейнеров из Европы через Североамериканский континент в Австралию, из Японии и стран Юго-Восточной Азии на Восточное побережье США и далее в Европу, а также перевозки грузов по "Сибирскому мосту" - Транссибирской магистрали [16].

Существуют также перевозки, называемые «аэробридж» (airbridge - воздушный мост). Например, водно-воздушные перевозки между странами Дальнего Востока и Европы через воздушное пространство США и Канады. В этом случае перевозка морем осуществляется из стран Юго-Восточной Азии через Тихий океан до портов Западного побережья США и Канады, а затем по воздуху в Европу [8].

Голландская компания Van Ommeren Transport (VOT) выполняет комбинированные перевозки грузов из стран Дальнего Востока и тихоокеанского региона в Европу с доставкой по морю в порт Дубай, где производится перегрузка в самолеты. Часть грузов с Востока доставляется по воздуху из Сингапура. Экспорт из стран Дальнего Востока поступает также через Сиэтл и Ванкувер, откуда контейнеры перевозятся в Европу или доставляются автомобильным транспортом в Торонто. Таким путем перевозится основная часть импорта из Японии, в т. ч. электронное оборудование.

Совершенствование ТТССПГ различными видами транспорта в условиях действия коммерческо-правовых норм международного и гармонизированных национальных законодательств, интеграции транспорта с производственными процессами грузовладельцев вызвало потребность в поиске новых организационных форм перевозок, которое привело к образованию особого вида ТС, а именно – транспортно-логистических систем доставки грузов, а также новых объектов их инфраструктурного обеспечения – логистических центров.

1.6. Транспортно-логистические системы доставки грузов и логистические центры

Отмечалось, что перевозки, выполняемые в интересах грузовладельцев, в своем большинстве, нуждаются в последовательном использовании различных видов транспорта, чтобы груз был доставлен от пункта отправления до конечного пункта назначения.

В этих целях организатор перевозок использует ТС видов транспорта, в виде последовательности блоков, служащих материальной основой так называемой виртуальной транспортной системы, входной точкой которой может служить непосредственно пункт отправления, а выходной – пункт назначения груза.

Осуществление такой перевозки требует определенного организационного представления модели ТС, в которой она будет выполнена. Такая модель может быть формализована в виде виртуальной ТС. Схема виртуальной ТС показана на рис. 1.44.

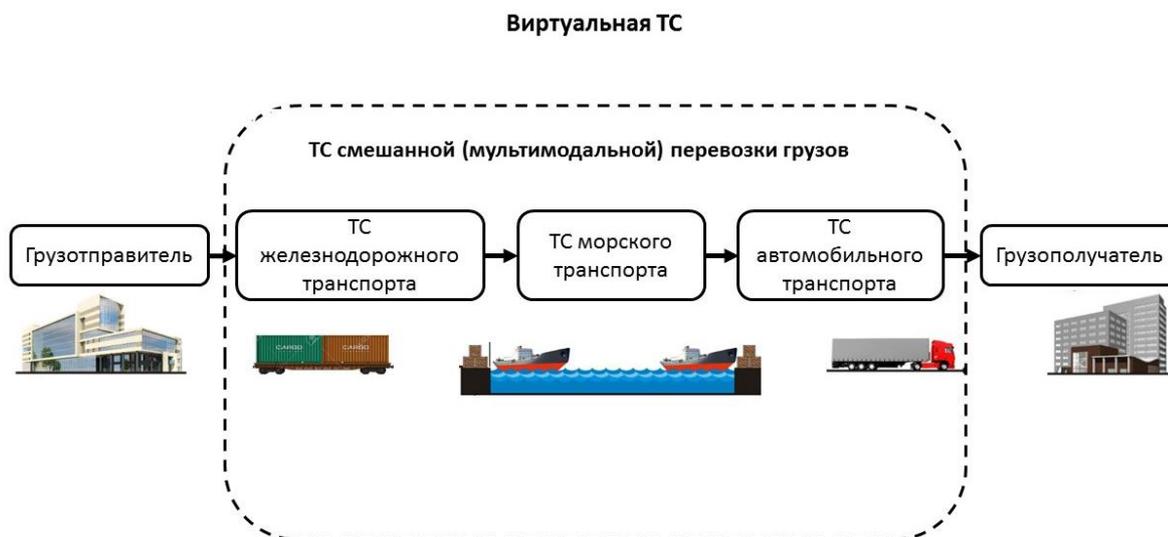


Рис. 1.44. Схема виртуальной ТС

Виртуальная ТС является представлением совокупности обособленных ресурсов ТС различных видов транспорта, организованных оператором перевозки в единый

комплекс взаимосвязанных технических, технологических, экономических, организационных и коммерческо-правовых решений в целях ее выполнения.

Если рассматривать этот вопрос шире, учитывая интересы грузовладельцев, то начальный и конечный пункт перевозки могут быть замещены непосредственно складами сбыта грузоотправителя и снабжения грузополучателя. И это уже представляет интерес транспортной логистики.

По определению Конференции ООН по торговле и развитию (UNCTAD) «Транспортная логистика - это увязка процесса перевозки с другими услугами (включая складирование, упаковку, маркировку товаров, банковские и страховые операции, связанные с движением товаров, пограничные формальности в случае международной перевозки и т.д.), что приводит к повышению уровня обслуживания клиентуры. Это влечет за собой улучшение качества доставки товаров, что может способствовать расширению рынка (или обоснованию для повышения цены) и таким образом создавать дополнительные доходы.

Транспортная логистика также основывается на транспортных услугах, которые могут привести к уменьшению общей стоимости поставляемых товаров. Совокупность трех технически связанных между собой видов затрат (транспортировка, обработка/хранение и управление) под общей рубрикой "затраты на логистику" формирует пакет, который может послужить источником альтернативных решений. Таким образом, область, в которой можно найти оптимальное решение, значительно расширяется и позволяет выбирать оптимальную схему логистики, что является для предприятия более важным, чем выбор только оптимального транспортного варианта. На практике это означает, что некоторые альтернативы могли бы привести к более высоким затратам фирмы на транспорт, но эти увеличивающиеся транспортные расходы будут более чем компенсированы уменьшением затрат на обработку/хранение и административные расходы. Поэтому неэффективность или более низкая производительность одного отдельного элемента в системе вполне допустима, если в результате это приводит к пропорционально большей выгоде для всей системы» [19].

Виртуальные ТС, учитывающие кроме транспортных затрат и иные, связанные затраты грузовладельца, лежат в основе формирования транспортно-логистических систем (ТЛС) доставки грузов.

Таким образом, определение ТЛС доставки грузов можно сформулировать следующим образом: **ТЛС доставки грузов – это виртуальная ТС которая является представлением совокупности обособленных ресурсов ТС различных видов транспорта, организованных оператором перевозок в единый комплекс взаимосвязанных с грузовладельцами технических, технологических, экономических,**

организационных и коммерческо-правовых решений в целях выполнения высокоэффективной доставки грузов с минимальными затратами.

Вместе с тем, ТЛС доставки грузов является по сути организационной формой конкретной перевозки или совокупности перевозок, осуществляемых одним оператором. При этом совокупность перевозок может представлять собой консолидацию грузопотоков из глубины континента, дальнейшую отправку комплексного грузопотока морским транспортом и распределение его в глубину континента конечным грузополучателям по прибытию морских судов.

Конечно, могут быть и иные конфигурации совокупности грузопотоков, однако их неотъемлемой чертой будет комплексный грузопоток, который вызывает необходимость консолидации до и распределения после прохождения совместного участка пути.

В целях снижения издержек на обслуживание таких организационных форм перевозок возникла необходимость инфраструктурной поддержки ТЛС доставки грузов.

Для этого были созданы логистические центры (ЛЦ). Первые ЛЦ в Европе появились в 80-е годы прошлого века.

В самом общем подходе под ЛЦ понимали комплекс инфраструктурных средств (мощностей), где осуществляется интеграция и координация в основном операционной логистической деятельности [22].

Предпосылкой появления ЛЦ явилась необходимость повышения эффективности функционирования первоначально национальных, а затем и международных транспортных сетей, координация и сбалансированное использование и развитие различных видов транспорта, снижение транспортной составляющей в цене товара, развитие смешанных, в том числе, контейнерных перевозок, изменение требований клиента к качеству транспортного и логистического обслуживания.

Решением многих из указанных проблем и стало появление терминальных перевозок и создание ЛЦ.

Ключевой особенностью ЛЦ является то, что они оказывают комплекс услуг на основе объединения в своем составе нескольких компаний. И таким образом, концепция создания ЛЦ основана на синергетическом эффекте за счет объединения усилий нескольких крупных структур, формирующих ЛЦ.

Другой важной особенностью ЛЦ является их мультимодальность, то есть, здесь, как правило, осуществляется взаимодействие различных видов транспорта с одной стороны, и видов деятельности с другой. Таким образом, ЛЦ можно рассматривать как элемент цепи поставки с позиции транспортно-логистического обслуживания и как ведущее звено в формировании транспортных потоков.

В Европейской и российской практике до сих пор не сложилось общего подхода к определению понятия ЛЦ.

Одна группа специалистов делает акцент на структуре, объединяющем группу компаний, что позволяет оказывать комплекс услуг логистического и транспортного характера всем заинтересованным компаниям и за счет централизованного управления и координации добиваться синергетического эффекта.

Вторая группа специалистов делает акцент на том, что ЛЦ – это определенная территория. При этом усиливается значимость фактора месторасположения центра, что связано с состоянием транспортно-логистической инфраструктуры различных видов транспорта и размерами грузопотоков, требующих логистического обслуживания. Это позволяет управлять грузопотоками и осуществлять координацию отдельных видов транспорта, обосновывать выбор транспортно-технологических схем доставки на основе состояния транспортно-логистической инфраструктуры.

Таким образом, несмотря на преимущества каждого из определений, акцентирующих внимание на определенных функциях ЛЦ, наиболее полным представляется определение ЛЦ, которое дала известная финская компания NeLoC (Networking Logistic Centers in the Baltic Sea Region, - Сетевые Логистические Центры в районе Балтийского моря) и объединяющее различные подходы, что представляется методически верным:

Логистический центр – это центр на определенной территории, внутри которого осуществляются операции, связанные с транспортировкой и другими логистическими функциями, а также распределением товаров – как для национального, так и международного транзита; подобные действия осуществляются несколькими операторами на коммерческой основе. Компании-участницы могут быть как собственниками, так и арендаторами зданий и оборудования, расположенных на территории ЛЦ (складов, центров распределения, офисов, оборудования для погрузочных работ и т. п.). В соответствии с принципами конкуренции, ЛЦ предоставляет доступ к услугам и оборудованию, необходимым для выполнения логистических операций любой компании, осуществляющей подобную деятельность. Желательно, чтобы ЛЦ обеспечивал возможность интермодальной перевозки, то есть предоставлял доступ к различным видам транспорта (автомобильному, железнодорожному, морскому, речному, воздушному) [22].

Анализ зарубежного опыта позволяет определить этапы развития ЛЦ.

1-ый этап – транспортный узел, как физическая основа ЛЦ. Этап характерен для начальной стадии формирования и развития ЛЦ.

2-ой этап – виртуальный. В российской практике это обычно информационные ЛЦ, то есть центры, где участники взаимодействуют и координируют свою деятельность на основе организационных и информационных связей.

3-ий этап – физические ЛЦ, обладающие транспортно-логистической инфраструктурой и располагающиеся по определенной территории.

4-ый этап – сетевые ЛЦ, которые можно рассматривать как совокупность физических ЛЦ, управляемых с использованием коммуникационных связей между участниками (как между ЛЦ, так и отдельными структурами внутри ЛЦ).

В зарубежной практике считается, что именно сетевые ЛЦ на основе сетевой интеграции позволяют получить наибольший синергетический эффект за счет рационального использования транспортно-логистических мощностей и роста конкурентных преимуществ отдельных ЛЦ.

Мировая и отечественная практика характеризуются большим разнообразием типов ЛЦ, их функциональным назначением, структурой. Поэтому целесообразно рассмотреть возможные классификации ЛЦ, что позволит более четко определиться с их видами, типами, функциями, структурой.

Следует отметить, что в российской практике не сложилось единой классификации ЛЦ с идентификацией основных классификационных признаков [22,24].

ЛЦ можно классифицировать по следующим признакам:

По сфере деятельности – информационные, технологические. На практике в «чистом» виде информационные и технологические, как правило, не существуют. Все зависит от решаемых задач. И если «информационные» ЛЦ представляют банк данных для решения поставленных задач, то в технологических ЛЦ база данных формируется под те конкретные технологические задачи, которые ставит перед собой ЛЦ.

По зоне действия: региональные, узловые, терминальные. Региональные ЛЦ создаются как элемент региональной транспортно-логистической системы в местах формирования (переформирования) грузопотоков и наличия развитой транспортной инфраструктуры различных видов транспорта. Региональные ЛЦ можно рассматривать и как элемент международного транспортного коридора (МТК).

Узловые ЛЦ формируются в действующих транспортных узлах и соответственно их основной задачей является выполнение перегрузочных работ и взаимодействие между отдельными видами транспорта в пределах имеющейся пропускной способности каждого из них.

Терминальные ЛЦ формируются на базе терминальных и складских комплексов. Терминальные ЛЦ могут быть как универсальными, так и специализироваться на отдельных

видах груза (контейнерах, наливных) и опираться на универсальные складские комплексы (класса А, В).

По радиусу действия, что по сути близко к предыдущей классификации, ЛЦ подразделяются на международные, региональные, федеральные, республиканские, районные, городские, местные. Считается, что в зависимости от радиуса действия зависит уровень государственной поддержки.

По мощности (размеру) ЛЦ подразделяются на ЛЦ, логистические технопарки, логистические деревни. Но при этом четкого числового разделения между данными структурами не имеется.

В зависимости от специализации ЛЦ подразделяются на универсальные, транспортные, складские, распределительные, транспортно- распределительные, кросс-докинг, с таможенным оформлением, с операциями производства.

В мировой практике распределительные ЛЦ в зависимости от выполняемых задач, функций подразделяют на следующие категории:

международные логистические центры (International Logistic Center of Distribution - LCD);

региональные логистические центры распределения (RLCD);

локальные логистические центры распределения (LLCD);

логистические торгово-распределительные центры (Trade logistics Center of Distribution –TLCD);

центры логистических услуг (Center of Logistics Service -CLS).

В свою очередь каждый вид ЛЦ характеризуется определенным радиусом действия и комплексом услуг (табл. 1.2).

Таблица 1.2.

Виды услуг по категориям ЛЦ

Виды услуг	Категории ЛЦ			
	LCD	R LCD	LLCD	TLCD
Радиус действия, км	500-800	50-80	50-80	зависит от размеров сети
Территория, га	100-150	20-50	2-10	зависит от решаемых задач
Информационная система	полностью развитая	развитая	ограниченная инфраструктура	Типовая

Комплекс логистических услуг	Полный	оказание определенных услуг	ограниченный сервис	профилированный набор
------------------------------	--------	-----------------------------	---------------------	-----------------------

По видам транспорта, функционирующим и взаимодействующим в пределах ЛЦ различают на: железнодорожно-водные, железнодорожно-автомобильные, автомобильно-водные, железнодорожно-водно-автомобильные. В зависимости от сочетаний видов транспорта, могут возникнуть другие типы логистических центров.

В зависимости от вида обрабатываемых грузов ЛЦ подразделяются на универсальные, контейнерные, тарно-штучные, наливные, со специальным режимом хранения и транспортировки. Отдельно выделяются ЛЦ, специализированные по отраслям (зерновые, скоропортящиеся, угольные, лесные, автозапчасти и др.).

По виду собственности выделяют ЛЦ частные, общественно-частные, государственно-частные партнерства, объединения коммерческих структур.

Иногда используется классификация, где в качестве классификационного признака используется принадлежность ЛЦ. В зависимости от этого признака определяют универсальные, общего пользования и корпоративные ЛЦ.

Корпоративные ЛЦ являются структурным подразделением транспортных компаний и используются для оптимизации ее бизнес-процессов. То есть, если компания занимается только перевозкой, то ЛЦ позволяет обеспечивать оптимизацию доставки «от двери до двери» собственным подвижным составом. Как правило, корпоративные ЛЦ – это информационные ЛЦ.

Универсальные ЛЦ - это самостоятельные юридические лица, работающие не с транспортными потоками, а грузопотоками отдельных клиентов.

Целевая функция у универсальных ЛЦ может быть различной, в зависимости от зоны действия. Для региональных ЛЦ – это участие в формировании транспортно-логистической системы региона, создание и управление цепями поставки по конкретным грузопотокам. Для узловых ЛЦ – это оптимизация взаимодействия между отдельными видами транспорта. Целевой функцией терминальных ЛЦ является гармонизация входящего и выходящего материального потока в соответствии с имеющейся пропускной способностью терминального комплекса. Все универсальные ЛЦ относятся к информационно-технологическим.

Учитывая, что ЛЦ – это пространственно-функциональный объект, в зависимости от выполняемых функций можно определить в составе ЛЦ следующие функциональные пространства:

контейнерный терминал (другие виды терминалов в зависимости от специализации);
склад (категория А, В);
склад СВХ;
автостоянки;
административные здания (в том числе гостиницы);
сервисные службы (техническое обслуживание транспортных средств, автозаправочные станции, таможенные финансовые услуги, розничная торговля).

Состав и структура функциональных пространств в зависимости от видов ЛЦ, может корректироваться. Так, пространство может быть дополнено за счет наличия производства, различных видов терминалов (на базе транспортных узлов), типов логистических операторов, работающих в составе ЛЦ.

Учитывая, что ЛЦ – это структура, в состав которой входят несколько предприятий и организаций (различных видов собственности), совместно эксплуатирующих транспортную, складскую и информационную инфраструктуру, можно определиться с организационной структурой ЛЦ (табл. 1.3).

Таблица 1.3.

Организационная структура ЛЦ

Организационная структура ЛЦ		
Транспортно-логистическая инфраструктура (бизнес-единицы)	Транспортные компании (логистические операторы)	Сервисные службы
<ul style="list-style-type: none"> - грузовые терминалы; - складские комплексы; - центр распределения; - техническое оборудование; - информационный центр; - сервисный центр. 	<ul style="list-style-type: none"> - транспортно-экспедиционные компании; - мультимодальные транспортные операторы; - судоходные компании; - перевозчики на различных видах транспорта; - операторские компании; - стивидорные компании; - агентские компании. 	<ul style="list-style-type: none"> - таможня; - страховые компании; - банк; - ветеринарная служба; - аренда ТС; - автозаправочные станции; - станции технического обслуживания

Перечень услуг, оказываемый ЛЦ, зависит от вида ЛЦ. В качестве основных выделяют следующие услуги [22,24]:

погрузо-разгрузочные работы;

хранение товаров (в том числе ответственное хранение в обычном складе);
перевалка груза;
консолидация и расконсолидация грузовых партий;
дистрибьюция товарных потоков;
транспортно-экспедиционное обслуживание, оказание логистических услуг;
таможенное оформление;
упаковка, маркировка, формирование пакетов и других УГЕ;
информационное обслуживание;
диагностика и ремонт транспортных средств;
сдача в аренду складских и офисных помещений на территории ЛЦ.

На формирование и развитие региональных ЛЦ оказывают влияние следующие факторы:

экономическое развитие региона, инвестиционный климат;
наличие крупных грузопотоков, устойчивый рост товаропотоков в регионе;
развитая транспортная инфраструктура, наличие транспортных узлов на базе различных видов транспорта (железнодорожный, водный, автомобильный, авиационный);
состояние транспортно-логистической инфраструктуры;
спрос на транспортно-логистические услуги в регионе;
выгодное географическое положение, географическая близость с элементами транспортно-логистической инфраструктуры и транспортным узлом;
приближенность к целевым рынкам сбыта и промышленным центрам;
благоприятные условия работы для деятельности операторов.

Многообразие ТС увеличивается за счет применения их различных комбинаций для выполнения перевозок в международных транспортных системах (МТС).

1.7. Международные транспортные системы

Международная транспортная система (МТС) наследует все родовые черты ТС, однако обладает следующей особенностью, - ТС можно назвать международной в том случае, если перевозки, выполняемые в этой системе, распространяются за пределы одной страны.

Целесообразно отобразить это в определении транспортной системы следующим образом: *МТС – это комплекс технических средств, персонала, систем управления транспортом на путях сообщения двух и более стран, совокупность грузов, пассажиров и транспортных средств, циркулирующих по ним для удовлетворения потребности*

экономики и населения в перевозках в едином технологическом и коммерческо-правовом пространстве.

Соответственно по масштабам МТС могут быть космическими, планетарными (глобальными), межконтинентальными и континентальными. По видам транспорта они могут быть одновидовыми (морские, речные, автомобильные, железнодорожные, воздушные) или смешанные.

В МТС большое значение имеет организация единого технологического и коммерческо-правового пространства, так как технические особенности инфраструктуры, транспортных средств и законодательства разных стран имеют некоторые различия.

Например, колея железных дорог России (1520 мм) отличается от колеи Западно - Европейских стран (1435 мм). При организации МТС с участием стран с различной железнодорожной колеей неизбежно возникает необходимость формирования общего технологического пространства за счет разработки и реализации технических и технологических решений. Такими решениями могут быть: перегрузка груза из вагонов колеи 1520 мм в вагоны колеи 1435 мм; перестановка вагонных тележек, при этом тот же вагон и груз следуют далее без перегрузки; сдвиг специальных (сдвигаемых) колесных пар, вагон и груз также следуют далее без перегрузки.

Перегрузка может осуществляться как непосредственно из вагона в вагон, так и промежуточной выкладкой на прирельсовую грузовую площадку.

Перестановка вагонных тележек выполняется следующим образом: подъем вагона на домкратах над путями колеи 1435 мм расположенных внутри путей колеи 1520 мм; выкатку и отвод тележек с колесными парами одной колеи; закатку тележек с колесными парами другой колеи. На рис. 1.45 показана смена колесных пар в перестановочном пункте станции Брест.



Рис. 1.45. Перестановка вагонных тележек.

Сдвиг колесных пар требует наличия у колес специальных замков, которые фиксируются в двух положениях – при установке на колею 1520 мм и на 1435 мм. Перед сдвигом замки открывают, освобождая колеса для смещения на оси, а после сдвига замыкают, фиксируя колеса в новом положении. Сам сдвиг колес осуществляют способом протаскивания железнодорожного состава через установку сдвига колесных пар. Она имеет специальный отрезок пути, который сужается от колеи 1520 мм до колеи 1435 мм и имеет внутренние контррельсы для раздвигания колесных пар в обратном направлении. На рис. 1.46 показана установка сдвига колесных пар.

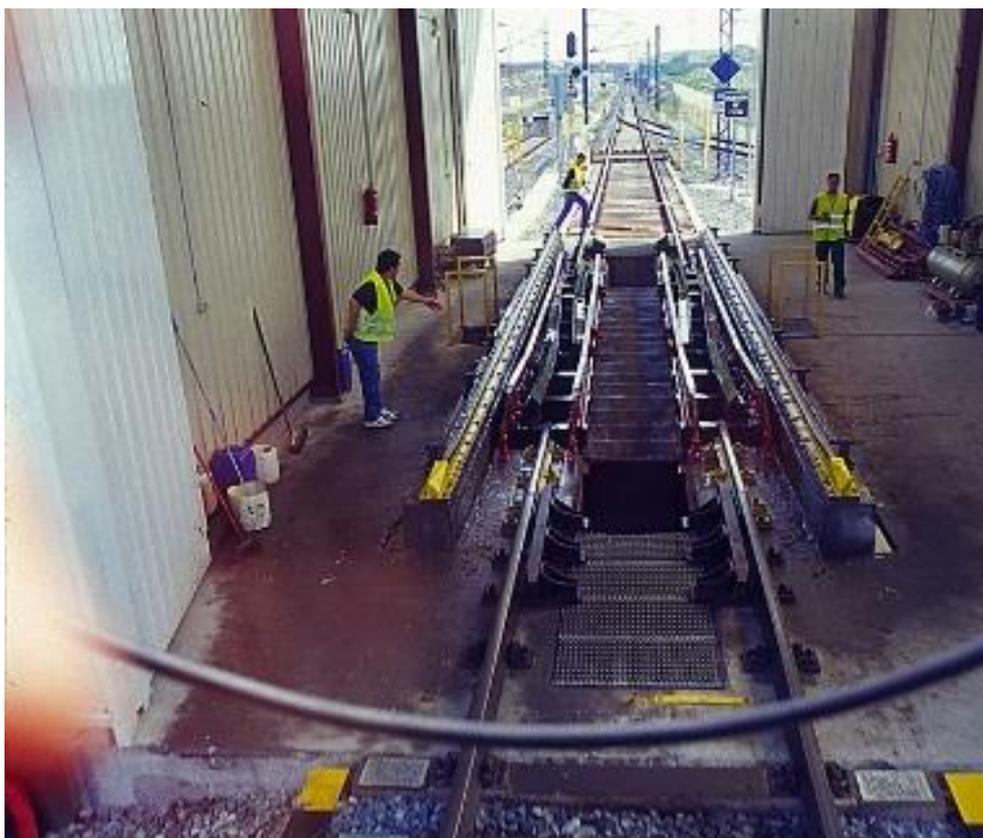


Рис. 1.46. Установка сдвига колесных пар. Вид со стороны колеи 1435 мм

Организация единого коммерческо-правового пространства предполагает взаимодействия стран через международные организации в сфере создания международных правовых и коммерческих основ формирования единого транспортного пространства и гармонизации национальных законодательств в области коммерческо-правовых отношений на транспорте в двусторонних и многосторонних отношениях между странами.

В основном эта деятельность направлена на создание международных коммерческо-правовых основ для:

- функционирования трансграничной транспортной инфраструктуры;
- взаимоотношений субъектов международного транспортного рынка;
- организации трансграничных перевозок.

В большинстве случаев (за исключением двусторонних и многосторонних соглашений) эта деятельность происходит под эгидой ООН и ее подразделений.

В Европе наиболее значимыми в этой области организациями является Европейская экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН), а также Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ).

Примером международной деятельности по созданию международных коммерческо-правовых основ для функционирования трансграничной транспортной инфраструктуры могут быть документы совместных решений ЕЭК ООН и ЕКМТ принятые на 9-той Критской конференции по формированию Европейских международных транспортных коридоров, а также документы в их развитие.

Международный транспортный коридор (МТК) – это высокотехнологическая ТС, концентрирующая на генеральных направлениях транспорт общего пользования (железнодорожный, автомобильный, морской, трубопроводный) и телекоммуникации. МТК наиболее эффективно функционирует в условиях преференциального режима, включая единое таможенное или экономическое пространство.

Концентрация материальных, финансовых и информационных потоков в сочетании с высоким качеством экспедиторского обслуживания обеспечивают ускорение оборачиваемости капитала и синхронизации прохождения товаров и платёжных и других документов.

Наиболее широкое развитие получили панъевропейские транспортные коридоры.

Другим примером организации единого технологического и коммерческо-правового пространства служит организация Международной *ТТССПГ Морские автомагистрали (Motorways of the Seas)*. Это транспортный проект Европейского Союза по развитию морских перевозок, предусматривающий комбинацию автодорог и паромных переправ. Позволяет улучшить сообщение Скандинавии, Прибалтики, Ирландии, Великобритании, Пиренейского полуострова, Италии, Мальты и Кипра с основной частью континентальной Европы. Грузы направляются в обход основной части континентальной Европы, где, например, в Германии существуют ограничения на транзит большегрузных автомобилей. Реализация проекта позволяет сократить нагрузки на автомобильные дороги, количество транспортных «пробок», улучшить экологическое состояние природной среды, а во многих случаях повысить эффективность перевозок. Выделяются четыре потенциальные морские районы (Балтийское, Северное, Средиземное и Ирландское моря).

В связи с введением с введением обязательного контролируемого отдыха водителей течение 9 часов в сутки, «морские автомагистрали» позволяют повысить эффективность

транспортных перевозок. Когда обед или ужин и завтрак с ночным отдыхом водителей большегрузных автомобилей совпадают с пребыванием на морском пароме.

Особенно эффективно это схема работает, когда паром находится в пути всю ночь. Пример успешной морской автомагистрали: Белфаст/Дублин – Шотландия/Ливерпуль – Ньюкасл — Дания — Швеция [11].

В направлении взаимоотношений субъектов международного транспортного рынка и организации трансграничных перевозок большое значение имеет деятельность специализированных учреждений ООН: Международной морской организации (ИМО); Международной организации гражданской авиации (ИКАО), а также других международных организаций: Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН, Конференции ООН по торговле и развитию (UNCTAD), Международной федерации экспедиторских ассоциаций (International Federation of Freight Forwarders Associations - FIATA).

Единые коммерческо-правовые подходы, основанные на международных конвенциях и договорах, позволяют найти сбалансированные сочетания различных МТС в интересах всех участников транспортного рынка. Единство таких подходов обеспечивается правовым регулированием международных перевозок.

Вопросы и задания для самоконтроля:

1. Что представляет собой система?
2. В чем заключаются задачи системного подхода?
3. Что представляет собой системное мышление?
4. Что представляет собой профессиональная интуиция?
5. Что понимается под ТС?
6. Охарактеризуйте объекты и цели управления по стратам ТС.
7. Перечислите основные общесистемные свойства ТС.
8. Перечислите основные специфические свойства ТС.
9. Что понимается под целостностью ТС?
10. Что понимается под интегративностью ТС?
11. В чем заключается коммуникативность ТС?
12. Как проявляется целостность ТС?
13. Охарактеризуйте свойство историчности ТС?
14. Что понимается под иерархичностью ТС?
15. В чем выражается самоорганизация ТС?
17. Что определяет масштабы и среду функционирования ТС?

18. Что представляет собой система организации транспортного процесса?
19. Что понимается под сохранностью грузов и безопасностью перевозок?
20. По каким признакам могут быть классифицированы ТС?
21. Дайте классификацию ТС по видам пользования.
22. Дайте классификацию ТС масштабам.
23. Дайте классификацию ТС по средам функционирования.
24. Дайте классификацию ТС по видам транспорта.
25. Что понимается под ТТССПГ?
26. В чем заключается идея контейнерных перевозок?
27. Что представляет собой «пакет» в пакетной ТТССПГ?
28. Суда какого типа преимущественно используются в трейлерной ТТССПГ?
29. Опишите преимущества и недостатки паромной ТТССПГ
30. Что предусматривает идея фидерных перевозок?
31. В чем заключаются преимущества и недостатки лихтерной ТТССПГ?
32. Охарактеризуйте ТТССПГ сухопутного моста.
33. Охарактеризуйте ТТССПГ воздушного моста.
34. Дайте определение виртуальной ТС.
45. Что представляет собой транспортная логистика?
46. Дайте определение ТЛС.
47. Что представляет собой ЛЦ?
48. Каково предназначение ЛЦ?
49. Какова структура ЛЦ?
50. Перечислите и охарактеризуйте классификации ЛЦ.
51. Дайте определение международной транспортной системы.
52. Приведите пример организации единого технологического пространства.
53. В чем заключается организация единого коммерческо-правового пространства?
54. Дайте определение МТК.
55. Что представляют собой морские автомагистрали?

Литература:

1. Абрамова Н.Т. Целостность и управление. –М: Наука, 1974. – 248с.
2. Арие М. Я. Дирижабли. – Киев: Наук. Думка, 1986 -264 с.
3. Афанасьев В. Г. О целостных системах // Вопросы философии. 1980. №6. С.62-78.
4. Блауберг И.В., Садовский В.Н. К проблеме взаимоотношения системного подхода, общей теории систем и системного анализа. / В кн.: «Тезисы докладов теоретических

конференций», «Системный анализ и управление научно-техническим прогрессом» / - Обнинск: Физ.-энерг. Инст., 1978.

5. Белый О.В., Кокаев О.Г., Попов С.А. Архитектура и методология транспортных систем. Монография. –СПб.: «Элмор», 2002. -256с.

6. Бергаланфи Л.Фон. История и статус общей теории систем. / В кн. «Системные исследования» /Ежегодник. 1973 –М.: «Наука», 1974

7. Быркова Е. Рынок международных контейнерных перевозок: основные игроки и тенденции развития. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://провэд.рф/analytics/research/6274-rinok-konteinerov.html> (Дата обращения 27.01.2017).

8. Внешнеторговые транспортные операции и логистика: Учебное пособие/ Д.С. Николаев, Л.Б. Березовиков, Т.Н.Полянова и др./ МГИМО. –М.: Анкил, 1998. -318с.

9. Волкова В. Н., Денисов А. А. Основы теории систем и системного анализа. Учебник для студентов вузов, обучающихся по специальности "Системный анализ и управление". - изд-е 2-е, перераб. и доп. - СПб: изд-во СПбГТУ, 2001

10. Горев, А. Э. Основы теории транспортных систем: учеб. пособие – СПб.: изд-во СПбГАСУ, 2010. – 214 с.

11. Дергачев В.А. Европейские транспортные коридоры. //Институт геополитики профессора Дергачева [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://dergachev.ru/geor_events/260909.html (Дата обращения 27.01.2017)

12. Дорофеев А.А. Ядерные ракетные двигатели и энергетические установки. Введение в теорию, расчет и проектирование : учеб. пособие / под ред. чл.-кор. РАН И.И. Федика. — М. : Изд-во МГТУ им. Н.Э. Баумана, 2012. — 342с.

13. Единая транспортная система: Учеб. для вузов / В. Г. Галабурда, В. А. Персианов, А. А. Тимошин и др.; Под ред. В. Г. Галабурды. — М.: Транспорт, 1996. — 295 с.

14. Зайцев А.А. Контейнерный мост Санкт-Петербург – Москва на основе магнитной левитации//Транспорт РФ. 2014. №1(50) С. 8-11.

15. Карпеев О.В. Генезис и эволюция термина «перевозка в прямом смешанном сообщении» в нормативных документах в России (конец XIX- начало XX вв.)//История государства и права. 2011. №21. С. 13-18.

16. Куренков П.В., Котляренко А.Ф. Внешнеторговые перевозки в смешанном сообщении. Экономика. Логистика. Управление. – Самара: СамГАПС, 2002. -636с.

17. Лебедев В. Н. Технология перевозок: учебник для вузов. — СПб.: ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова, 2015. — 444 с.

18. Милославская С.В., Плужников К.И. Мультимодальные и интермодальные перевозки: Учеб.пособие. –М.: РосКонсульт, 2001. -368с.

- 19.Мультимодальные перевозки. Справочное пособие // UNCTAD/SDD/MT/Misc.1/Rev.1/ ООН Нью-Йорк и Женева 1996г.: ЗАО «ЦНИИМФ», 2000г. -218с.
20. Осипов Г.В. Мегапроект «Интегральная евразийская ТС»//Аналитический вестник Совета Федерации ФС РФ. 2011. №18(430). [Электронный ресурс]. Режим доступа:http://www.budgetrf.ru/Publications/Magazines/VestnikSF/2011/VSF_NEW201109281118/VSF_NEW201109281118_000.htm (Дата обращения 27.01.2017).
21. Поляхова Е. Н. «Космический полёт с солнечным парусом: проблемы и перспективы», М., Изд. «Наука», Глав. ред. физ-мат. литературы, 1986 г. -304с.
22. Прокофьева Т. А., Сергеев В. И. Логистические центры в транспортной системе России: Учебное пособие. – М.: Издательский дом «Экономическая газета», 2012 – 524 с.
23. Ракетно-космическая корпорация «Энергия» имени С. П. Королева. (Кн.1) /Под ред. Семенова Ю.П., Лопоты В.А. –М: РКК «Энергия», 1996. -671с.
24. Транспортная логистика: Учебник для вузов /Л. Б. Миротин, А. С. Балалаев, В. А. Гудков и др.; Горячая линия – Телеком, 2014. – 302 с.
25. Транспортное обеспечение внешнеторговых операций: Справочник. Кн. 2. – СПб.: ЦНИИМФ, 1997. -448 с.
26. Черняк Ю.И. Системный анализ в управлении экономикой. –М.: Экономика, 1975. – 191с.
27. Экономика железнодорожного транспорта: Учеб. Для вузов ж.-д. трансп./И.Белов, Н.П.Терешина, В.Г. Галабурда и др., под ред. Н.П.Терешиной, Б.М.Лapidуса, М.Ф.Трихункова. –М: УМК МПС России, 2001. -600с.
28. Dr. David R. Williams. Chronology of Lunar and Planetary Exploration/ NSSDCA, Mail Code 690.1/NASA Goddard Space Flight Center Greenbelt, MD 20771[Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://nssdc.gsfc.nasa.gov/planetary/chronology.html>(Дата обращения 27.01.2017).
29. Garber M. The Real iPod: Elon Musk's Wild Idea for a 'Jetson Tunnel' from S.F. to L.A. (англ.) // The Atlantic : журнал. — Бостон, 13 July 2012. — ISSN 1072-7825.

ГЛАВА 2.

ОРГАНИЗАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

2.1. Международные организации в области транспорта

В международных транспортных системах осуществляет свою деятельность целый ряд международных организаций. Международные организации делятся на две категории: межправительственные организации (МПО) и международные неправительственные организации (МНПО), которые могут выступать в виде ассоциаций, федераций, союзов или иных объединений, представляющих деловые, отраслевые, профессиональные и другие интересы.

В международных транспортных системах активно участвуют национальные государственные и коммерческие транспортные организации. Это участие заключается во вхождении этих организаций в состав правительственных делегаций или международных ассоциаций, союзов и федераций. Общая схема организаций, принимающих участие в организации международных транспортных систем, в выработке решений по международному торговому судоходству, в том числе по вопросам организации доставки грузов приведена на рисунке.

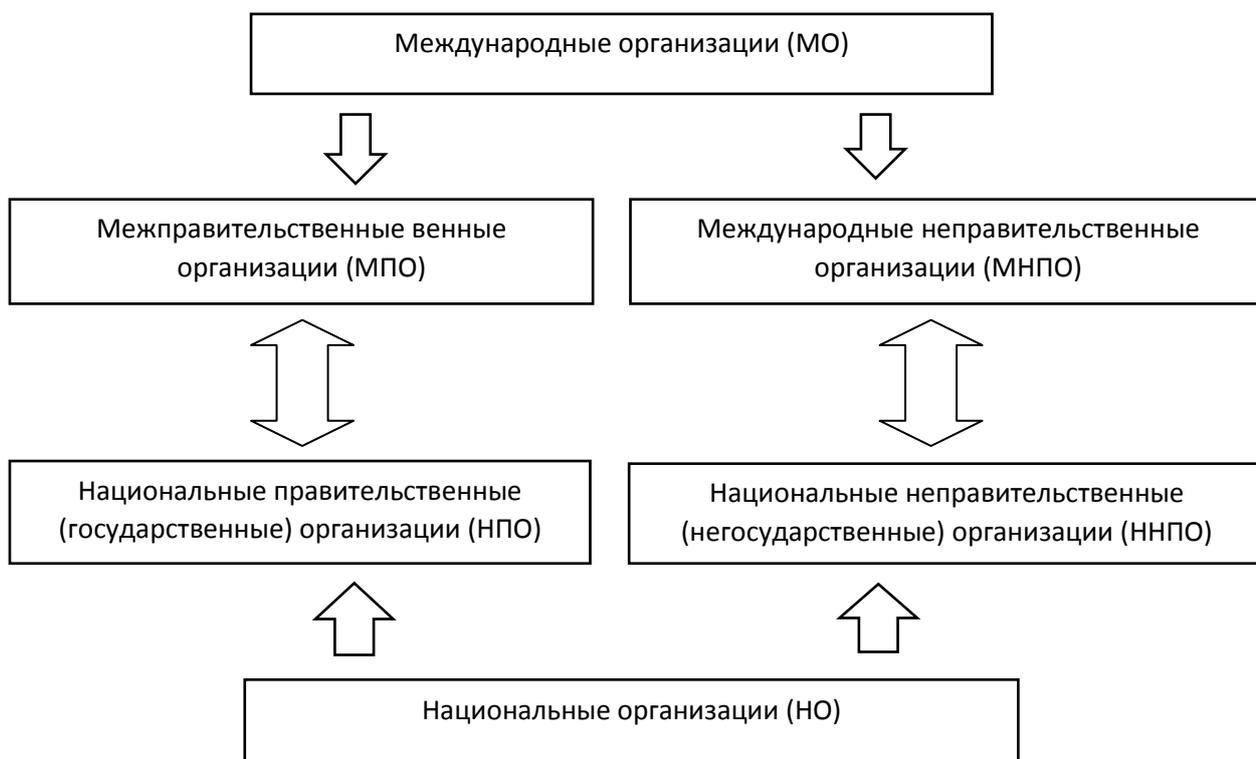


Рисунок 1.1. Взаимосвязь транспортных организаций

Межправительственные организации (МПО) — англ. *international intergovernment organizations* — как определено в резолюции Экономического и Социального Совета ООН 27 февраля 1950 года «это организации, созданные по соглашению между государствами, членами которых являются сами государства» [1]. Более полное определение международной межправительственной организацией — «объединение суверенных государств, создаваемое в соответствии с международным правом на основе многостороннего международного договора для достижения общих целей в политической, экономической, социальной, научно-технической и культурной областях деятельности» [2].

Признаками международной межправительственной организации являются международная правовая основа деятельности (устав или международный договор), особые постоянно действующие органы управления, персонал, наличие финансовых средств, существование обязательств государства по выполнению решений. Такие организации обладают статусом субъекта международного права, что позволяет им самостоятельно совершать сделки, приобретать имущество, выступать сторонами соглашений, включая и международные договоры. Членами международных межправительственных организаций являются государства в лице своих представителей. Входящие в состав межправительственной организации государства могут иметь разные статусы: государства-учредители и государства, присоединившиеся к учредительному договору. Права и обязанности государств, имеющих разный статус, обычно одинаковы.

Международные межправительственные организации обычно классифицируют на основе двух критериев, один из которых по территориальному принципу, другой в соответствии со сферой деятельности. По территориальному признаку различаются на: а) региональные, например, Евросоюз; б) межрегиональные, например, Союз независимых государств (СНГ); в) субрегиональные, например, Бенилюкс. По второму критерию существует целый ряд направлений, в рамках данного пособия интерес представляют: организации, сфера интересов которых охватывает торговлю, например, Всемирная торговая организация (ВТО); организации, действующие в отдельных отраслях мирового хозяйства, например, Международное агентство по атомной энергии (МАГАТЭ); универсальные организации, например, Организация Объединенных Наций, (ООН). Эта классификация, одна из имеющихся, несомненно, носит условный характер.

Международные неправительственные организации — (англ. *Non-governmental organizations*) — вид международных организаций, в формировании которых нет официального участия государств (правительств). Неправительственная организация представляет собой юридическое лицо, созданное общественными организациями, в редких случаях частными лицами, в целях содействия политическому, экономическому, научно-

техническому, культурному, гуманитарному международному сотрудничеству. Как правило, международные неправительственные организации не обладают международной правосубъектностью, т.е. статусом субъекта международного права, так как их членами не являются государства. Международная неправительственная организация имеет консультативный статус при международных межправительственных организациях или признание хотя бы одного государства, важной характеристикой ее является некоммерческий характер деятельности, использование в качестве основного метода деятельности многосторонние переговоры и обсуждение проблем, принятие решений путем голосования или консенсуса, решения, как правило, носят рекомендательный характер. Такая международная организация имеет учредительный документ, осуществляет свою деятельность на основании устава и на собственные средства. Собственные средства НПО складываются из взносов ее членов, а также частных и корпоративных пожертвований, частных и государственных грантов, заказов на выполнение работ в сфере компетенции НПО и т.п. В состав МНПО зачастую входят национальные неправительственные организации (ННПО). Международные организации могут осуществлять свою деятельность в широком диапазоне или же в каком-либо одном направлении деятельности, в том числе на всех видах транспорта или только на одном виде транспорта. Ниже представлено краткое описание международных и национальных организаций, в которых развитию транспортных систем, включая вопросы организации ТС, качественной и безопасной доставки грузов, совершенствованию нормативно-правовой базы перевозок грузов уделяется значительное внимание.

2.2. Международные организации, действующие на разных видах транспорта

2.2.1. Межправительственные организации (МПО)

Организация Объединенных Наций (ООН)

Одной из целей создания Организации Объединенных Наций — *англ. United Nations (UN)*, объединяющей ныне свыше 190 государств, явилось развитие сотрудничества между государствами. В структуре ООН сложился целый ряд организаций, которые функционируют в международных отношениях одновременно и как ее структуры, и как самостоятельные субъекты, деятельность которых непосредственно касается транспорта и торговых отношений. Среди этих структур следует выделить следующие:

- **Экономический и социальный совет ООН (ЭКОСОС ООН)** — *англ. The Economic and Social Council (ECOSOC)* координирует сотрудничество в экономической и социальной областях ООН и ее специализированных учреждений. Состоит из 5 региональных комиссий: Европейская экономическая комиссия (ЕЭК); Экономическая и социальная комиссия для

Азии и Тихого океана (ЭСКАТО); Экономическая и социальная комиссия для Западной Азии (ЭСКЗА); Экономическая комиссия для Африки (ЭКА); Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК).

Комитет экспертов ЭКОСОС ООН по перевозке опасных грузов и согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции. Правила, выработанные Комитетом, Рекомендации ООН по перевозке опасных грузов (Оранжевая книга) содержат основные предписания по безопасной перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным, внутренним водным, морским или воздушным транспортом. Эти предписания включают классификацию опасных грузов при их перевозке, исходя из характера их потенциальных рисков и условий упаковки и маркировки. Они служат основой для правовых документов, регулирующих перевозку таких грузов различными видами транспорта, включая ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ. Комитет рассматривает вопросы, связанные с согласованной на глобальном уровне классификацией и маркировкой химической продукции, охватывая классификацию опасности и оповещение об опасности во всех соответствующих отраслях (техника безопасности на рабочем месте, защита потребителей и охрана окружающей среды, безопасность на транспорте).

• ***Европейская экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН)*** — *англ. The United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)*, являясь одной из региональных организаций ЭКОСОС ООН, насчитывает 56 государств-членов. Наряду с европейскими странами в состав организации входят Соединённые Штаты Америки, Канада, Турция, Израиль, бывшие советские республики Средней Азии. Штаб-квартира ЕЭК ООН находится в Женеве, Швейцария. ЕЭК ООН служит для правительств региональным форумом для разработки конвенций, норм и стандартов с целью гармонизации действий и облегчения обмена мнениями между государствами-членами в различных сферах, в том числе в области транспорта, международной торговли и экономического сотрудничества. В структуру ЕЭК ООН входит 7 комитетов, в числе которых важную роль играет Комитет по внутреннему транспорту.

• ***Комитет по внутреннему транспорту (КВТ ЕЭК ООН)*** — *англ. The Inland Transport Committee (ITC)*, являясь одним из комитетов ЕЭК ООН, в свою очередь, в своем составе имеет рабочие группы: по автомобильному транспорту (SC.1); по железнодорожному транспорту (SC.2); по внутреннему водному транспорту (SC.3); по безопасности дорожного движения (WP.1); по тенденциям и экономике транспорта (WP.5); по статистике транспорта (WP.6); по перевозкам опасных грузов (WP.15); по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11); по комбинированным перевозкам (WP.24); по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30) и Всемирный форум для согласования правил в области

транспортных средств (WP.29). При активном участии и помощи международных неправительственных организаций КВТ ЕЭК ООН разработано ряд конвенций, соглашений, рекомендаций и норм не только для упрощения международных перевозок, но и для унификации и улучшения национальных норм. КВТ ЕЭК ООН обслуживает ряд правовых Административных комитетов ООН:

— Административный комитет измененного Соглашения о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний 1958 г. (АС.1);

— Административный комитет Соглашения о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров 1997 г.;

— Исполнительный комитет Соглашения о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах 1998 г.;

— Административный комитет МДП (WP.30/АС.2);

— Административный комитет Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (WP.30/АС.3);

— Административный комитет Конвенции о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок (WP.30/АС.4).

Отдел транспорта КВТ ЕЭК ООН осуществляет мониторинг некоторых правовых документов в области транспорта, в том числе таких, как Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ/AGC), Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП/AGTC) и Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные перевозки (ЕСТР/АЕТР) и др.

• **Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД)** — *англ. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)* учреждена в 1964 году в качестве постоянного межправительственного органа со штаб-квартирой в Женеве. Решения ЮНКТАД принимаются в форме резолюций и имеют рекомендательный характер. ЮНКТАД играет в системе ООН роль координационного центра по проблемам развития и смежным вопросам торговли, финансов, технологий, инвестиций и устойчивого развития. Ее

главная цель состоит в содействии интегрированию развивающихся стран и стран с переходной экономикой в мировую экономику и развитию посредством торговли и инвестиций. Основными задачами является выработка рекомендаций, принципов, организационно-правовых условий и механизмов функционирования современных международных экономических отношений, а также участие в координации деятельности других учреждений системы ООН в области экономического развития, налаживания хозяйственных связей и поощрения международной торговли. Добиваясь достижения своих целей, ЮНКТАД проводит исследования и анализ политики, межправительственные совещания, осуществляет техническое сотрудничество и взаимодействие с гражданским обществом и предпринимательским сектором. Важнейшим мероприятием ЮНКТАД в области торговли было создание «Общей системы преференций (ОСП)», функционирующей с 1971 г. К документам, разработанным ЮНКТАД, относятся, например, «Принципы международных торговых отношений и торговой политики, способствующие развитию», «Хартия экономических прав и обязанностей государств». В рамках ЮНКТАД были разработаны: Конвенция о транзитной торговле внутриконтинентальных государств (1965 г.); Кодекс поведения линейных конференций (картелей судовладельцев) (1974 г.); Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов (1980 г.). Совместно с МОТ разработаны правила в отношении смешанных перевозок, получивших название «Правила ЮНКТАД – МОТ 95».

• **Комиссия ООН по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ)** — англ. *United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL)*. ЮНСИТРАЛ вспомогательный орган Генеральной Ассамблеи ООН, созданный в 1966 году в целях «содействия прогрессивному согласованию и унификации права международной торговли», в связи с тем, что расхождения, возникающие в результате применения законов различных государств в вопросах международной торговли, являются одним из препятствий торговым потокам. Среди документов подготовленных ЮНСИТРАЛ следует назвать следующие документы: Конвенция об исковой давности в международной купле-продаже товаров (1974 г.); Конвенция о морской перевозке грузов (1978 г.); Конвенция ООН о договорах международной купли-продажи товаров (1980 г.); Конвенция о международных переводных векселях и международных простых векселях (1988 г.); Конвенция о международной смешанной перевозке грузов (1980); Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронной торговле (1996 год); Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронных подписях (2001 год) и другие документы.

Среди специализированных учреждений ООН, являющихся вспомогательными органами для выполнения своих обязанностей, следует упомянуть Международную морскую

организацию (ИМО), Международную Организацию Гражданской Авиации (ИКАО), Международное агентство по атомной энергии (МАГАТЭ), Продовольственную и сельскохозяйственную организацию Объединенных Наций (ФАО) и Международную организацию труда (МОТ).

- **Международная организация труда (МОТ)** — англ. *International Labour Organization (ILO)* является специализированным агентством в структуре ООН. Это международная организация, которая занимается вопросами регулирования трудовых отношений и ставит целью продвижение принципов социальной справедливости, международного признания прав человека и прав в сфере труда. Штаб-квартира МОТ находится в Женеве, а в Москве — офис Субрегионального бюро для стран Восточной Европы и Центральной Азии. МОТ ведет активную нормотворческую деятельность. За время ее существования было принято 188 конвенций и 200 рекомендаций. Вопросам регулирования труда моряков посвящено около 40 конвенций и 29 рекомендаций. В этой сфере в первую очередь следует упомянуть конвенцию МОТ нового поколения «О труде в морском судоходстве» (2006 г.).

- **Международное агентство по атомной энергии (МАГАТЭ)** — англ. *International Atomic Energy Agency (IAEA)* является независимой международной межправительственной организацией, созданной в системе ООН для развития сотрудничества в области мирного использования атомной энергии. Основана в 1957 году. Штаб-квартира расположена в Вене. Наряду с важнейшим направлением деятельности МАГАТЭ — обеспечением нераспространения ядерного оружия организация разрабатывает также руководства и рекомендательную нормативную документацию, в которых нормы по ядерной безопасности (англ. Nuclear Safety Standards) находят свое отражение в конвенциях и правилах, относящихся к сфере транспорта.

Всемирная таможенная организация

Всемирная таможенная организация (ВТамО) — англ. *World Customs Organization (WCO)* является компетентной международной межправительственной организацией по таможенным вопросам. В структуру ООН не входит. Прежнее название «Совет по таможенному сотрудничеству (СТС)». Штаб-квартира находится в Брюсселе. Общее количество национальных таможенных органов в организации насчитывает 174, которые сотрудничают друг с другом в целях повышения эффективности таможенных процедур. Работа ВТамО сосредоточена в сфере разработки международных инструментов, конвенций по таким вопросам, как классификация товаров, оценка таможенной стоимости, правила происхождения товаров, таможенные сборы, безопасность цепи поставок, упрощение процедур международной торговли, борьба с правонарушениями в таможенной сфере и с

контрафактной продукцией (защита прав интеллектуальной собственности), а также борьба с коррупцией. ВТамО особое внимание уделяет программам институционального развития, целью которых является оказание поддержки при проведении реформ и модернизации таможенных служб. ВТамО разработала Гармонизированную систему описания и кодифицирования товаров (ГС) и другие документы.

Международный институт унификации частного права

Международный институт унификации частного права (УНИДРУА) — *англ. International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT)* — это международная межправительственная организация, занимающаяся активным исследованием международного частного права, связанного с договорами лизинга, франчайзинга, инспектирования и агентскими договорами, в целях разработки международных правовых конвенций и подготовки международных документов в области частного права. Штаб-квартира находится в Риме. В настоящее время участие Российской Федерации в УНИДРУА регулируется постановлением Правительства Российской Федерации от 20 апреля 1995 года № 370 «О продолжении участия РФ в Международном институте унификации частного права». В рамках УНИДРУА были разработаны многие важнейшие конвенции в различных областях международного частного права, в том числе: Женевская конвенция 1956 года о договоре международной дорожной перевозки грузов; Женевская конвенция 1973 года о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа; Женевская конвенция 1976 года о договоре международной перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям; Модельный закон УНИДРУА о лизинге 2008 года и другие документы.

Европейская Конференция министров транспорта

Европейская Конференция министров транспорта (ЕКМТ) — *англ. European Conference of Ministers of Transport (ECMT)*, являющаяся международной межправительственной организацией, созданной на основе Протокола, который был подписан в Брюсселе 17 октября 1953 г. и вступил в силу 31 декабря 1953 г. Штаб-квартира ЕКМТ находится в Париже. Основными целями ЕКМТ являются достижение во всеобщем и региональном масштабе максимального использования и рационального развития европейского внутреннего транспорта международного значения, а также координация и содействие деятельности международных организаций, занимающихся европейским внутренним транспортом. Решения ЕКМТ оформляются в виде резолюций и деклараций, которые не носят юридически обязательного характера, но являются выражением согласованного подхода к дальнейшим совместным действиям. В повестку дня сессий ЕКМТ включаются вопросы, связанные с формированием политики в области международных

грузовых автомобильных перевозок на континенте, развитием европейского железнодорожного транспорта и транспортных коридоров в Европе, тематики морского и внутреннего водного транспорта.

2.2.2. Международные неправительственные организации (МНПО)

Международная торговая палата

Международная торговая палата (МТП) — *англ. International Chamber of Commerce (ICC)*, является неправительственной организацией, членами которой являются тысячи компаний и бизнес-ассоциаций из более чем 143 стран и всех секторов экономики. Имеет консультативный статус в ООН, поддерживает тесные связи с ВТО, ОЭСР, организациями ООН. Штаб-квартира в Париже. ICC осуществляет различные виды деятельности, но основной интерес для экспортёров и импортёров представляет роль ICC в качестве разработчика международных торговых, правовых и банковских стандартов. Так, ICC разработала нормы, регулирующие международную практику для документарных аккредитивов, последняя версия которой – UCP600, а также правила ИНКОТЕРМС, включая стандартные торговые термины, определяют правовое содержание ценовых котировок в международных сделках. ICC работает над международными бизнес-планами, разрабатывает бизнес-кодексы, выпустила правила, направленные на борьбу с коррупцией, взяточничеством и противоречащей этическим нормам деловой практикой в международной торговле. С точки зрения юридической практики, Международный арбитражный суд ICC, вероятно, является самым авторитетным в мире негосударственным арбитражем для разрешения частных коммерческих споров.

Всемирная торговая организация

Всемирная торговая организация (ВТО) — *англ. World Trade Organization (WTO)* является международной неправительственной торговой организацией. Штаб-квартира ВТО расположена в Женеве. Создана 1 января 1995 года как правопреемница ГАТТ (Генеральное соглашение по тарифам и торговле), с целью либерализации международной торговли и регулирования торгово-политических отношений государств-членов. Характер ВТО значительно отличается от характера ГАТТ. Так, ВТО является постоянно действующей организацией, а сфера применения охватывает торговлю услугами и коммерческими аспектами прав интеллектуальной собственности, разрешение споров в рамках механизма ВТО осуществляется намного быстрее и более технологично, чем в рамках системы ГАТТ. ВТО отвечает за разработку и внедрение новых торговых соглашений, а также следит за соблюдением членами организации всех соглашений, подписанных большинством стран мира и ратифицированных их парламентами. Российская Федерация является 156-м членом ВТО с 22 августа 2012 года. В основе деятельности ВТО лежат три международных

соглашения, подписанные большинством государств, активно участвующих в мирохозяйственных отношениях: Генеральное соглашение о торговле товарами (ГАТТ) в редакции 1994, Генеральное соглашение о торговле услугами (ГАТС) и Соглашение о торговых аспектах прав интеллектуальной собственности (ТРИПС). Основная цель этих соглашений – оказывать помощь фирмам всех стран, занимающимся экспортно-импортными операциями. В то же время, выполнение соглашений ВТО, как правило, приносит не только долгосрочные выгоды, но и сиюминутные трудности. Члены ВТО берут на себя обязательство не предпринимать в одностороннем порядке действий против возможных нарушений правил торговли. Более того, они обязуются разрешать спорные вопросы в рамках многосторонней системы урегулирования споров и подчиняться ее правилам и решениям

Международная федерация экспедиторских ассоциаций

Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) – *фр. "Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés" (FIATA), — англ. International Federation of Freight Forwarders Associations*, является одной из крупнейших международных неправительственных организаций мира. Она представлена в 150 странах и охватывает деятельность почти 40 тыс. экспедиторских и логистических фирм всех форм собственности, осуществляющих функции организаторов доставки товаров внутренней и внешней торговли. ФИАТА играет важную роль в создании нормальных условий для деятельности экспедитора на международном уровне, разработке единых форм транспортных документов, правил экспедиционной деятельности. Членами ФИАТА является более 5000 организаций. Штаб-квартира в Цюрихе. Широкое применение нашли такие документы, разработанные в рамках ФИАТА, как: оборотный мультимодальный транспортный коносамент (FBL); необоротная мультимодальная транспортная накладная; экспедиторский сертификат перевозки; экспедиторская расписка; складская расписка; интермодальное весовое свидетельство отправителя; декларация отправителя о перевозке опасных грузов; поручение экспедитору. Была предложена проформа экспедиционных условий в качестве образца для разработки национальными экспедиторами своих экспедиционных условий. Руководство ФИАТА по таможенной очистке товаров стало важным справочным документом для профессионалов транспортной сферы. Перечисленные документы нашли широкое применение в мировой практике, имеют высокую репутацию и признаны деловыми кругами в качестве доказательства высокой надежности и профессионализма экспедитора.

Федерация национальных ассоциаций судовых брокеров и агентов

Федерация национальных ассоциаций судовых брокеров и агентов (ФОНАСБА) — *англ. Federation of National Associations of Shipbrokers and Agents (FONASBA)* была создана в 1969 году национальными ассоциациями 11 европейских стран в целях защиты интересов судовых брокеров и агентов на глобальном уровне. В настоящее время членами ФОНАСБА являются представители 53 стран. ФОНАСБА имеет консультативный статус при Международной морской организации (ИМО), Конференции ООН по торговле и развитию (UNCTAD), Всемирной таможенной организации (WCO). Взаимодействие FONASBA с Европейской комиссией осуществляется через один из его постоянных комитетов – Объединением ассоциаций судовых брокеров и агентов Европейского Сообщества (ECASBA). ФОНАСБА работает в тесном контакте с международными организациями морского сектора: БИМКО, ИНТЕРКАРГО и ИНТЕРТАНКО. В сотрудничестве с ними разработаны стандартные документы, руководства и контракты. Широкое распространение получили Генеральное соглашение по агентированию и Стандартное соглашение по линейному агентированию и др. Агентам и брокерам, которые хорошо финансируются и демонстрируют приверженность обязательствам по качеству присваивается Стандарт качества FONASBA, который дает клиентам уверенность, что они имеют дело с хорошо функционирующим и авторитетным бизнесом. При этом FONASBA признает стандарты, разработанные Международной организацией по стандартизации (ISO) для профессий «судовой брокер» и «судовой агент».

ФОНАСБА разработала Процедуру обследования порта (Port Procedures Survey), которая ставит своей целью четко продемонстрировать владельцу судна или оператору объем и значение функций по агентированию, направлена на кодификацию бесчисленных функций, выполняемых судовыми агентами в портах по всему миру, учитывая специфику отдельного порта. В Федерации введен «Кодекс FONASBA о поведении», который должны соблюдать все ассоциации. В Кодексе закреплено обязательство о содействии профессиональной подготовке и расширению образовательных курсов в рамках глобального сектора судового брокерства и агентирования. ФОНАСБА разработала электронный список, содержащий подробную информацию о самых разнообразных и важных отраслевых стандартах, книгах, учебниках, изданных членами Федерации.

В 2013 году FONASBA официально представила свою Лимскую декларацию на ежегодном собрании в г. Лима, Перу. Данный документ представляет собой призыв к правительствам, регулирующим органам и морской промышленности признать ценность образования, профессиональных стандартов, качества обслуживания в области судового агентирования и брокерства по всему миру.

2.3. Международные организации на видах транспорта

2.3.1. Международные организации на морском транспорте

Международная морская организация

Международная морская организация (ИМО) — *англ. International Maritime Organization (IMO)* является специализированным учреждением Организации Объединенных Наций, относится к межправительственным международным организациям, была создана в 1948 году. В ИМО входят 163 национальные организации; штаб-квартира находится в Лондоне. Деятельность ИМО создает механизм сотрудничества между государствами в объединении их усилий, направленных на внедрение в практику мореплавания оптимальных стандартов и норм, обеспечивающих безопасность человеческой жизни и имущества на море. Для этой организации характерна высокая результативность в области координации международно-правовых вопросов, связанных с техническими аспектами торгового судоходства и плавания рыбопромысловых судов. За период деятельности (с 1958 г.) ИМО разработано свыше 20 конвенций по безопасности мореплавания, охраны человеческой жизни на море, предотвращению загрязнения морской среды и около 500 технико-юридических документов, направленных на развитие соответствующих норм конвенций. Среди основных конвенций, принятых ИМО, следующие: Конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74); Конвенция о грузовой марке; Правила предупреждения столкновения судов в море (ППСС); Соглашение по пассажирским судам, осуществляющим специальные перевозки; Конвенция по безопасности рыболовных судов; Международная конвенция о подготовке дипломированных моряков.

Представительство Российской Федерации при Международной морской организации является государственным органом внешних сношений Российской Федерации, обеспечивающим участие Российской Федерации в этой международной организации в целях защиты национальных интересов в сфере международного морского судоходства и защиты морской среды от загрязнения, а также в целях изучения и обобщения опыта мирового морского судоходства и международных правовых норм для применения их в практике российского морского судоходства. Руководство и организацию деятельности Представительства осуществляет Министерство транспорта Российской Федерации во взаимодействии с Министерством иностранных дел Российской Федерации.

Балтийский и международный морской совет

Балтийский и международный морской совет (БИМКО) — *англ. Baltic and International Maritime Council (BIMCO)* крупнейшая в мире международная неправительственная организация в сфере судоходства. Проводит большую работу по унификации транспортной документации и регламентации коммерческо-правовых вопросов

перевозки грузов морем. Решение об учреждении организации, первоначальное название которой было «Балтийская и Беломорская морская конференция» было 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. В 1927 году в связи с присоединением стран из других регионов, организация была переименована в «Балтийскую и международную морскую конференцию» и только в 1985 году получила нынешнее название. Статус организации определяется датским законодательством. Штаб-квартира находится в Копенгагене. В настоящее время членами БИМКО являются 2200 участников по всему миру, имеющих интересы в морском бизнесе: судовладельцы, операторы, менеджеры, брокеры, агенты, Клубы взаимного страхования.

В рамках БИМКО самостоятельно или совместно с другими организациями разработано около 100 проформ перевозных документов: проформы чартеров, коносаментов и др., используемых в настоящее время; выпустил более 100 специальных оговорок, рекомендованных для включения в документы; разработал, одобрил или рекомендовал к принятию следующие правовые документы:

- бербоут-чартеры — два вида;
- чартеры для перевозки цемента, удобрений, газа, генеральных грузов, зерна, нитратов, руды, жидких веществ в танкерах, шерсти — 36 видов;
- тайм-чартеры — семь видов;
- букинг-ноты — два вида;
- стандартный таймшит;
- комбинированный транспортный документ;
- стандартная форма договора на перевозку навалочных грузов.

Более трех четвертей сделок в торговом мореплавании происходит с использованием утвержденных форм БИМКО. Балтийский и международный морской совет проводит большую работу по унификации и стандартизации терминологии в транспортных документах. Например, в последние годы возросло количество споров относительно толкования терминов и фраз, используемых в чартерах. В целях обеспечения единообразного применения ключевых понятий в БИМКО разработаны стандартные определения для терминов, которые встречаются в чартерах («порт», «сталия», «демередж», «диспач», «погодные условия», «рабочие дни» и др.).

Международный морской комитет

Международный морской комитет (ММК) — *англ. Committee Maritime International (CMI)* является неправительственной организацией, созданной в 1897 г. для содействия унификации морского и торгового права, морских коммерческих обычаев, международной юридической практики. Штаб-квартира расположена в Брюсселе. В результате деятельности ММК в период между 1910 и 1971 годами было принято более 16 конвенций и протоколов по морскому праву, получивших название «Брюссельских», включая такие ключевые инструменты, как Гаагские и Гаагско-Висбийские правила. Кроме того, были подготовлены проекты более 30 международных конвенций, в том числе по унификации некоторых правил, касающихся столкновения судов, оказания помощи и спасания на море, ограничения ответственности судовладельцев, наложения ареста и залога судов, иммунитета государственных судов, морских залогов и ипотек. После создания Юридического комитета ИМО в 1972 году, ему были переданы некоторые функции ММК, однако направление деятельности осталось прежним. Так, в последующие годы ММК плодотворно участвовала при пересмотре Йорк-Антверпенских Правил, подготовке Унифицированных правил по морским транспортным накладным, Правил для электронных коносаментов и др.

Международная палата судоходства

Международная палата судоходства (МПС) – *англ. International Chamber of Shipping (ICS)* является неправительственной организацией судоходной отрасли, представляющей интересы судовладельцев и операторов по всему миру. МПС имеет консультативный статус в ИМО, сотрудничает со многими ведущими международными морскими организациями. Она занимается всеми аспектами мирового судоходства, из которых следует отметить морскую судоходную политику; унификацию транспортной документации; информирование членов ICS о законодательных актах морских государств, касающихся судоходства; безопасность мореплавания; предотвращение загрязнения моря и др. МПС издало ряд Руководств, принятых в качестве нормативных документов: Bridge Procedure Guide; Guide to Helicopter / Ship operations; Safety in Chemical Tankers; Safety in Liquefied Gas Tankers; Safety in Oil Tankers; Tanker Safety Guide (Liquefied Gas). В сфере интересов МПС безопасная перевозка контейнеров по морю. Членом МПС является Российская палата судоходства.

Международная ассоциация владельцев сухогрузных судов

Международная ассоциация владельцев сухогрузных судов (ИНТЕРКАРГО) – *англ. International Association of Dry Cargo Shipowners (INTERCARGO)*, как неправительственная некоммерческая Ассоциация, создана с целью улучшения работы отрасли судоходства занятой перевозкой навалочных грузов. Членами Ассоциации могут быть любые судовладельцы, операторы, менеджеры, судоходные компании любой страны, занятые

перевозкой навалочных грузов и поддерживающие принципы свободного предпринимательства. Ассоциация состоит из 153 членов из разных стран мира. Членами организации также являются ведущие классификационные общества. Организация представляет своим членам информацию по различным проблемам судоходства, в т.ч. коммерческим. ИНТЕРКАРГО сотрудничает со многими международными организациями, имеет связи с ЮНКТАД и ИМО. Издает ежемесячный бюллетень, где оцениваются тенденции рынка, и комментируется развитие событий в межправительственном секторе.

Международная ассоциация независимых владельцев танкеров

Международная ассоциация независимых владельцев танкеров (ИНТЕРТАНКО) — *англ. International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANCO)* основана в Осло в 1970 году. Ассоциация насчитывает 274 действительных члена из 43 стран и 286 ассоциированных членов, имеет постоянные рабочие комитеты: юридический, порты и терминалы, судоходной политики, технический, статистики и исследования рынка, окружающей среды. ИНТЕРТАНКО объединяет более 80% танкерного тоннажа, среди которого имеется российский. В состав Ассоциации могут входить любые независимые владельцы или операторы танкеров, кроме тоннажа, принадлежащего нефтяным компаниям или государственным агентствам. Членами Ассоциации являются крупнейшие классификационные общества. Задачи Ассоциации — содействие интересам своих членов в вопросах общей политики в международном масштабе, участие в работе и сотрудничество со всеми организациями по вопросам, представляющим интерес для членов организации. Организация имеет консультативный статус в Международной морской организации и Конференции ООН по торговле и развитию и активно сотрудничает с БИМКО, Международной Палатой Судоходства и др., издает ежемесячный бюллетень с информацией о тенденциях рынка, стоимости бункера, новых условиях чартеров, об условиях и сборах по портам.

2.3.2. Международные организации на внутреннем водном транспорте

Дунайская комиссия

Дунайская Комиссия — *англ. The Danube Commission* является международной межправительственной организацией, учрежденная Конвенцией о режиме судоходства на Дунае, подписанной в г. Белград 18 августа 1948 года. С 1954 года Комиссия размещается в г. Будапешт. В настоящее время включает 11 членов-государств, в т.ч. Российскую Федерацию. О своем желании стать членами обновленной Дунайской Комиссии заявили Франция, Турция и Европейское Сообщество. Основными целями деятельности Дунайской Комиссии является обеспечение и развитие свободного судоходства на Дунае для торговых

судов под флагами всех государств в соответствии с интересами и суверенными правами государств-участников Белградской конвенции, а также укрепление и развитие экономических и культурных связей этих государств между собой и с другими странами. Перспективы деятельности Дунайской Комиссии связаны с созданием в Европе единой судоходной системы внутренних водных путей. С учетом этого приоритетными направлениями деятельности Комиссии являются унификация и обеспечение взаимного признания основных нормативных документов, необходимых для плавания по Дунаю и другим участкам единой судоходной системы, содействие улучшению навигационных условий и повышению безопасности плавания, создание других необходимых условий интеграции Дуная в европейскую систему как важнейшей транспортной артерии. Комиссия активно взаимодействует с компетентными международными органами, занимающимися различными аспектами внутреннего водного транспорта, такими как ЕЭК ООН, Центральная комиссия судоходства по Рейну, Европейская Комиссия и др.

Центральная комиссия судоходства по Рейну

Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР) — *англ. Central Commission for Navigation on the Rhine (CCNR)* учреждена в 1815 году для выработки общих правил свободного судоходства по Рейну и его притокам. ЦКСР подготовила Конвенцию о судоходстве по Рейну (Мангеймскую конвенцию – *англ. Mannheim Document*) и ведет работу по ее совершенствованию, а также разработку различных правил и положений. ЦКСР регламентирует общие навигационные и коммерческие требования к судоходству по реке Рейн: свобода судоходства для судов всех стран, без каких-либо препятствий технического, налогового, таможенного или административного характера; равное отношение к судам всех стран; единые правила судоходства по Рейну. Комиссия прямо или косвенно способствовала заключению многих соглашений между рейнскими судовладельцами о единой политике фрахта судов.

Европейский союз перевозки судами «река-море»

Европейский союз перевозки судами «река-море» (ЕРСТУ) — *англ. European River-Sea-Transport Union (ERSTU)* зарегистрирован в Берлине 17 октября 1996 года Европейский союз перевозки судами «река-море», называемый ранее как Европейский Союз речного и прибрежного транспорта (ЕРСТУ) представляет интересы речного и прибрежного судоходства в инстанциях Европейского Союза, в европейских и международных организациях по судоходству, в специализированных объединениях экономики, торговли и транспорта, а также в национальных государственных органах стран-членов. Среди представителей 11 судовладельческих компаний Восточной и Западной Европы подписавших декларацию о создании ЕРСТУ – российская компания «ООО Московское

речное пароходство». 30 марта 2004 года права действительного члена ЕРСТУ получила Ассоциация судоходных компаний РФ, в которую входили 10 ведущих судоходных компаний России, имеющих в составе суда смешанного «река-море» плавания. Основное внимание ЕРСТУ уделяется вопросам европейской судоходной политики, дальнейшего формирования Общеввропейского рынка внутреннего водного транспорта, развития прибрежного морского транспорта, в особенности, судоходства река-море, реализации международной водной магистрали Рейн – Майн – Дунай и её подключение в систему глубоководных магистралей европейской части России и в сеть водных путей Украины, создания морских коридоров.

2.3.3. Международные организации на железнодорожном транспорте

Организация Сотрудничества Железных Дорог

Организация Сотрудничества Железных Дорог (ОСЖД) — *англ. Organization for Railways Cooperation (ORC)* создана как международная организация 28 июня 1956 года в г. София (Болгария) на совещании министров стран, имеющих железнодорожный транспорт. Основой существования и работы ОСЖД является Положение об ОСЖД, которое имеет характер международного договора. Членами ОСЖД являются транспортные министерства и центральные государственные органы, ведающие железнодорожным транспортом. ОСЖД является субъектом международного права и обладает правоспособностью, необходимой для осуществления своей деятельности. Высшим руководящим органом ОСЖД является Совещание Министров. Совещание Министров рассматривает и принимает решения на правительственном уровне по всем вопросам, относящимся к направлению деятельности ОСЖД, с учетом предложений Конференции Генеральных директоров (ответственных представителей) железных дорог ОСЖД. ОСЖД активно сотрудничает со многими правительственными и неправительственными международными организациями в области железнодорожного транспорта, такими как: ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, Дирекция по мобильности ЕК, ОТИФ, ЦИТ, ЕАЭС, МСЖД, ЕЖДА, КСТП, МСОТ, ФИАТА, БТБ и др.

К 2015 г был завершён процесс комплексной ревизии основополагающих документов ОСЖД, в том числе ревизия СМПС и СМГС, а также подготовка проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении, в которую вошли и были структурированы пересмотренные положения всех действующих в рамках ОСЖД международных соглашений, договоров, правил и других документов. Основными направлениями деятельности ОСЖД являются: развитие и совершенствование международных железнодорожных перевозок, прежде всего в сообщении между Европой и Азией, включая комбинированные перевозки; формирование согласованной транспортной политики в области международных железнодорожных перевозок, разработка стратегии

деятельности железнодорожного транспорта и стратегии деятельности ОСЖД; совершенствование Международного транспортного права (МТП), ведение дел по Соглашению о международном пассажирском сообщении (СМПС), Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) и по другим правовым документам, связанным с международными железнодорожными перевозками; сотрудничество по решению проблем, связанных с экономическими, информационными, научно-техническими и экологическими аспектами железнодорожного транспорта; разработка мероприятий по повышению конкурентоспособности железнодорожного транспорта по отношению к другим видам транспорта; сотрудничество в области эксплуатации железных дорог и технических вопросов, связанных с дальнейшим развитием международных железнодорожных перевозок; сотрудничество с международными организациями, занимающимися вопросами железнодорожного транспорта, включая комбинированные перевозки. К началу 2016 г. членами ОСЖД являются железнодорожные системы Азербайджана, Албании, Афганистана, Беларуси, Болгарии, Венгрии, Вьетнама, Грузии, Ирана, Казахстана, Китая, Северной Кореи, Кубы, Кыргызии, Латвии, Литвы, Молдовы, Монголии, Польши, России, Румынии, Словакии, Таджикистана, Туркменистана, Узбекистана, Украины, Чехии и Эстонии — всего 28 государств.

Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам

Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) – *англ. The Intergovernmental Organization for International Carriage by Rail, имеет аббревиатуру от фр. L'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)* создана 1 мая 1985 года в соответствии с Конвенцией о международных перевозках по железной дороге (КОТИФ). ОТИФ является преемницей Центрального бюро международных железнодорожных сообщений, созданное в 1893 году в соответствии с Бернской конвенцией о железнодорожных перевозках грузов. Членами Организации являются 47 государств на территории Европы, Северной Африки и Ближнего Востока, причем Россия входит в эту организацию. Штаб-квартира организации расположена в г. Берн (Швейцария). Основной целью этой межправительственной организации является обеспечение комплексного развития, усовершенствования и упрощения порядка осуществления международного железнодорожного сообщения, а в числе задач - совершенствование единых правил, которые регулируют международные грузовые и пассажирские перевозки по железной дороге. Единые правовые нормы, которые принимаются в рамках этой задачи регулируют сферы правоотношений в договорах об осуществлении пассажиро- и грузоперевозок, об использовании вагонов в качестве

транспортных средств, об использовании инфраструктуры и при перевозке опасных грузов в прямом международном сообщении по железным дорогам государств-членов ОТИФ.

Международный союз железных дорог

Международный союз железных дорог (МСЖД) — *англ. International Union of Railways (IUR) или фр. Union Internationale des Chemins de fer (UIC)* — это международная организация, объединяющая национальные железнодорожные компании с целью совместного решения задач в области развития железнодорожного транспорта. МСЖД создан по решению Международной экономической конференции в мае 1922 г. в Женеве, 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. МСЖД играет важную роль в деятельности, направленной на повышение эффективности железнодорожного транспорта. Членами МСЖД могут быть железнодорожные администрации, в ведении которых находится не менее 1 000 км железнодорожных линий, официально открытых для пассажирского и грузового сообщения. Членами МСЖД являются более 60 администраций железных дорог стран и территорий мира. Российские железные дороги не являются членом МСЖД. ООН присвоил МСЖД «статус В», что означает право представителей Союза присутствовать на сессиях различных органов ООН с правом совещательного голоса. Наиболее важными вопросами, решенными МСЖД за время его деятельности, являются: выработка рекомендаций об унификации международных тарифов на перевозку пассажиров, багажа и грузов; определение себестоимости железнодорожных перевозок; выбор наиболее рациональных международных маршрутов перевозок; разработка стандартных типов товарных вагонов и др. вопросы.

Международная ассоциация железнодорожных конгрессов

Международная ассоциация железнодорожных конгрессов (МАЖК) — *англ. International Railway Congress Association (IRCA)* основной целью считает проведение конгрессов для обмена опытом по актуальным проблемам железнодорожного транспорта, публикация и распространение технической информации, изучение и обобщение мирового опыта по наиболее актуальным научно-техническим и производственным вопросам, выработка соответствующих рекомендаций по дальнейшему развитию техники и технологии железнодорожного транспорта. МАЖК основана в 1885 году, штаб-квартира находится в Брюсселе. Россия участвует в МАЖК. Членами МАЖК могут быть как правительства, так и железнодорожные администрации отдельных стран. С 1971 конгрессы МАЖК проводятся совместно с Международным союзом железных дорог (МСЖД).

Международный комитет железнодорожного транспорта

Международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖТ) — *англ. International Railway Transport Committee (CIT)* создан в 1902 г., штаб-квартира расположена в Берне. В МКЖТ входят железнодорожные администрации, организации автомобильного транспорта и судоходные организации из 31 страны Европы. Общая численность МКЖТ — свыше 300 членов. Наиболее важные направления деятельности Комитета - это разработка мер по обеспечению: сохранности и своевременности доставки грузов и багажа; правил приема грузов и багажа к перевозке; правил отправления, передачи и выдачи груза и багажа; порядка перевозки пассажиров на основе положений международных конвенций по перевозкам пассажиров, багажа и грузов.

2.3.4. Международные организации на автомобильном транспорте

Международный союз автомобильного транспорта

Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) – *англ. 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. В МСАТ входят более 150 ассоциаций и союзов из 45 стран, включая Ассоциацию международных автомобильных перевозчиков Российской Федерации (АСМАП). Основные направления деятельности МСАТ следующие: изучение и поиск практических путей решения проблем по таким аспектам международных автомобильных перевозок, как пересечение государственных границ, либерализация разрешительной системы, сокращение или полная отмена налогов и сборов, совершенствование качества обслуживания клиентов, режим труда и отдыха водителей, выполняющих международные перевозки, и т.п.; координация и поддержание национальных мероприятий по развитию национального и международного транспорта, представление всех его членов перед международными и национальными правительственными и неправительственными организациями, связанными с деятельностью автомобильного транспорта; создание материалов справочного и информационного характера; публикация результатов исследований по вопросам международных автомобильных перевозок, справочников с данными о членах МСАТ. По поручению КВТ ЕЭК ООН МСАТ является органом, ответственным за функционирование системы МДП на транспорте и в рамках, установленных Таможенной конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП), позволяющей грузовикам, опечатанным таможенными органами, пересекать национальные границы без прохождения всех таможенных формальностей.

2.3.5. Международные организации на воздушном транспорте

Международная Организация Гражданской Авиации

Международная Организация Гражданской Авиации (ИКАО) — *англ. International Civil Aviation Organization (ICAO)* является специализированным учреждением Организации Объединенных Наций. ИКАО относится к межправительственным международным организациям, была создана в результате подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года Конвенции о международной гражданской авиации. Цель ИКАО состоит в удовлетворении потребности населения в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном международном воздушном транспорте и обеспечении безопасного и планомерного роста международной гражданской авиации во всем мире. Она поощряет конструирование и эксплуатацию самолетов в мирных целях, а также создание и развитие авиалиний, аэропортов и навигационного оборудования. Одной из задач ИКАО является облегчение организации движения самолетов, пассажиров, экипажей, багажа, грузов и почтовых отправок через границы за счет стандартизации таможенных, иммиграционных, санитарных правил и иных формальностей.

Представительство Российской Федерации при Международной организации гражданской авиации является государственным органом внешних сношений Российской Федерации, обеспечивающим участие Российской Федерации в этой международной организации в целях защиты национальных интересов во всех органах Международной организации гражданской авиации, изучения и обобщения опыта мировой гражданской авиации для использования его в отечественной практике, внедрения в международную практику воздушных сообщений норм, процедур и передовых технологий, применяемых в гражданской авиации Российской Федерации. Руководство и организацию деятельности Представительства осуществляет Министерство транспорта Российской Федерации во взаимодействии с Министерством иностранных дел Российской Федерации.

Международная ассоциация воздушного транспорта

Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) – *англ. International Air Transport Association (IATA)* является международной неправительственной организацией. Штаб-квартира находится в Монреале (Канада). Европейский центр — в Женеве (Швейцария). ИАТА имеет 101 представительство по всему миру. ИАТА была организована 28 августа 1919 года в Гааге (Нидерланды) как союз авиакомпаний под именем *International Air Traffic Association*, в связи с перерывом деятельности из-за Второй мировой войны, возобновила деятельность в апреле 1945 года под нынешним названием. ИАТА играет важную роль в упрощении и стандартизации авиатранспортных документов, таких как авиатранспортные накладные. Ассоциация выступает координатором и представителем

интересов авиатранспортной отрасли в таких областях как обеспечение безопасности полетов, производство полетов, тарифная политика, техобслуживание, авиационная безопасность, разработка международных стандартов совместно с ИКАО и т. д. Важнейшим направлением деятельности ИАТА является организация взаиморасчетов между субъектами воздушного транспорта, основанная на системе продаж перевозок на нейтральном бланке авиабилетов, инициатор продаж авиабилетов в электронной форме. На конец 2016 года членами ИАТА являются свыше 265 авиакомпаний, которые осуществляют 83% всех международных рейсов

2.4. Национальные организации транспорта

2.4.1. Национальные правительственные организации (НПО)

Министерство транспорта Российской Федерации

Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс РФ) является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства, морского, внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного, городского электрического и промышленного транспорта и других сферах. Минтранс РФ в установленном порядке организует проведение переговоров и заключение международных договоров в своей сфере деятельности, осуществляет координацию и контроль деятельности подведомственных ему:

- Федеральной службы по надзору в сфере транспорта;
- Федерального агентства воздушного транспорта;
- Федерального дорожного агентства;
- Федерального агентства железнодорожного транспорта;
- Федерального агентства морского и речного транспорта.

Наряду с этим в структуру Центрального аппарата Минтранса РФ входит 14 Департаментов и отделов, из которых Департаменты государственной политики в области гражданской авиации; дорожного хозяйства; автомобильного и городского пассажирского транспорта; железнодорожного транспорта; морского и речного транспорта, а также Департамент международного сотрудничества и Департамент правового обеспечения и законопроектной деятельности непосредственно связаны с деятельностью в международных транспортных системах. Минтранс РФ осуществляет руководство и организацию деятельности Представительства Российской Федерации при Международной морской организации и Представительства Российской Федерации при Международной организации гражданской авиации. Среди подведомственных учреждений следует выделить Федеральное автономное учреждение «Российский морской Регистр Судоходства» и Федеральное

автономное учреждение «Российский Речной Регистр», которые являются некоммерческими организациями, осуществляющими классификацию и освидетельствование судов, надзор за судами, а также иными объектами морского и речного транспорта.

2.4.2. Национальные неправительственные организации (ННПО)

Союз транспортников России

Союз транспортников России (СТР) создан в марте 2003 года для консолидации деятельности Союзов и Ассоциаций предприятий и организаций транспортной отрасли и обеспечения равноправного партнерства на рынке транспортных услуг. Является добровольным объединением юридических лиц, созданным в целях координации деятельности, представления общих интересов транспортных предприятий и организаций всех регионов России в государственных и иных органах, а также в международных организациях. В Союзе представлены: союзы и ассоциации российского масштаба, объединяющие предприятия и организации отраслей транспортной деятельности; региональные союзы и ассоциации; базовые организации и предприятия транспортного комплекса, например, АСМАП, АПСРТ, АСОП, АРЭ, РПС, Московский транспортный союз, НП «Транспортный союз Северо-Запада» и др. Организации, входящие в Союз транспортников представляют практически все отрасли транспортной деятельности: автомобильный, водный, авиационный, железнодорожный транспорт, дорожное хозяйство, транспортно-экспедиторскую деятельность, интеллектуальные транспортные системы, а также сопутствующие отрасли: страхование, подготовку и проведение конгрессов и форумов, средства массовой информации в области транспортно-дорожного комплекса. Главные задачи СТР: представление общих интересов членов Союза в государственных органах власти и иных органах управления, предприятиях, организациях, объединениях не зависимо от формы собственности, в международных организациях и объединениях; сотрудничество с национальными, международными и иностранными организациями, объединениями и союзами транспортников и целях разработки предложений и рекомендаций, направленных на развитие и повышение эффективности перевозок различными видами транспорта, а также координация их деятельности.

Российская ассоциация экспедиторских и логистических организаций

Российская ассоциация экспедиторских и логистических организаций (АРЭ) учреждена 14 ноября 1990 года и является некоммерческой организацией, объединяющей на основе добровольного членства экспедиторские компании в целях расширения сотрудничества между ними, координации их деятельности, обеспечения прав, а также для представления и защиты общих интересов в государственных органах, общественных и международных организациях. В состав АРЭ входят около 200 российских и иностранных

экспедиторских и логистических организаций. АРЭ представляет Россию в Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Подкомитете по инфраструктуре и логистике Консультативного совета по транспорту и инфраструктуре ЕЭК и некоторых других организациях, а также является членом: Торгово-промышленной палаты РФ; Союза транспортников России; Российского союза товаропроизводителей; Евразийского союза транспортных, экспедиторских и логистических организаций; Координационного совета по Транссибирским перевозкам; Ассоциации международных автомобильных перевозчиков. Члены ассоциации регулярно обеспечиваются документами и материалами, определяющими и регулируемыми экспедиторскую деятельность и связанные с ней отрасли. С 1998 года ассоциация издает журнал «Международный экспедитор». Ассоциация решает свои задачи непосредственно с властными структурами, принимая активное участие в обсуждении проектов нормативных правовых актов, регулирующих экспедиторскую деятельность, таких как Таможенный кодекс, Налоговый кодекс, транспортные уставы, и других законодательно-правовых актов. Ассоциация инициировала подготовку проектов федеральных законов по транзиту, о внесении изменений в «ФЗ о транспортно-экспедиторской деятельности» и утвержденных «Правил транспортно-экспедиционной деятельности». Ассоциация разработала Национальные стандарты, регулирующие транспортно-экспедиторскую сферу деятельности, введение которых свидетельствует о том, что эта деятельность стандартизирована на национальном уровне. Система добровольной сертификации Российской ассоциации экспедиторских и логистических организаций является наиболее простой и удобной системой сертификации в сравнении с другими имеющимися системами. Наличие сертификата соответствия является подтверждением того, что транспортно-экспедиторские услуги, оказываемые сертифицированными компаниями, соответствуют Национальным стандартам, что повышает статус этих компаний как в России, так и за рубежом.

Российская палата судоходства

Российская палата судоходства (РПС) является правопреемником двух ведущих российских общественных организаций водного транспорта России Ассоциации судоходных компаний (АСК) и Союза российских судовладельцев (СОРОСС), которые в 2013 г. объединились с целью консолидировать интеллектуальные и административные ресурсы, повысить эффективность работы и сократить финансовую нагрузку на ее членов. В 2014 году объединенная организация была переименована в Российскую палату судоходства. В 2016 году Российская палата судоходства получила статус Общероссийского отраслевого объединения работодателей. В настоящее время в состав Палаты входят 80 организаций морского и речного транспорта, из них 55 судоходных компаний, совокупный дефайт

оперируемого ими флота - около 19 млн. тонн, в том числе судов под российским флагом, занятых в международном судоходстве 2,27 млн. тонн.

Основными целями РПС являются защита и продвижение интересов организаций-членов как на национальном, так и на международном уровне, а также улучшение имиджа российского судоходства в целом, содействие развитию и обновлению морского и речного флота. Важнейшее направление работы – создание в России благоприятных условий для судоходного бизнеса при неукоснительном соблюдении требований безопасности мореплавания и судоходства. Особое внимание уделяется вопросам сохранения лучших флотских традиций и продвижению «качественного судоходства».

Российская палата судоходства является членом: Российского союза промышленников и предпринимателей; Торгово-промышленной палаты Российской Федерации; Союза транспортников России; Международной палаты судоходства; Европейского союза перевозки судами «река-море». РПС участвует в работе Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации и многих других органов, рассматривающих вопросы морского и речного транспорта. В 2013 году подписаны соглашения о сотрудничестве в области морского и речного транспорта с Минтрансом России и Федеральным агентством морского и речного транспорта.

Ассоциация морских торговых портов

Ассоциация морских торговых портов (АСОП) создана в 1987 году по инициативе организаций, оказывающих услуги в морских портах, является самоуправляемой некоммерческой организацией и объединяет более 50 отраслевых организаций и предприятий морского транспорта России. В состав АСОП входят ведущие морские торговые порты, экспедиторские и агентские компании, научно-исследовательские институты и учебные заведения морского транспорта.

Основной задачей Ассоциации является координация усилий профессионального сообщества по созданию условий для эффективного развития предприятий морского транспорта и реализации транспортного потенциала России. Одними из задач Ассоциации является: проведение работы, направленной на сотрудничество с международными организациями; представление членов Ассоциации в переговорах со сторонними организациями; осуществление мер по внедрению в отечественную практику международных норм и правил, направленных на достижение экономического и социального прогресса.

Ассоциация портов и судовладельцев речного транспорта

Ассоциация портов и судовладельцев речного транспорта (АПСРТ) учреждена 22 февраля 1995 года как независимая негосударственная некоммерческая организация,

объединяющая на добровольной основе предприятия речного транспорта с целью координации их деятельности в решении производственных, научно-технических, социально-экономических задач; для правовой защиты, а также представления интересов членов АПСРТ в органах государственной власти. АПСРТ активно работает в экспертных и рабочих группах, создаваемых законодательными органами Российской Федерации и федеральными органами исполнительной власти; сотрудничает с общественными организациями и является членом: Торгово-промышленной палаты Российской Федерации; Российского союза товаропроизводителей; Союза транспортников России; В июле 2008 года между Федеральным агентством морского и речного транспорта и АПСРТ подписано Соглашение о взаимодействии по вопросам развития и устойчивого функционирования внутреннего водного транспорта, в котором конкретизированы все направления совместной работы. В настоящее время членами АПСРТ являются 128 предприятий и организаций, осуществляющих свою деятельность в речных бассейнах России.

Ассоциация международных автомобильных перевозчиков

Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) является некоммерческой организацией, объединяющей российские предприятия и организации, осуществляющие международные перевозки грузов и пассажиров автомобильным транспортом. Она была создана в 1991 году и призвана представлять и защищать интересы своих членов перед национальными и иностранными компетентными органами в рамках возложенных на Ассоциацию задач. АСМАП является гарантийной ассоциацией по Таможенной Конвенции МДП 1975 года на территории Российской Федерации.

Ассоциацией обеспечивается следующий комплекс услуг по организации международных перевозок автомобильным транспортом: обеспечение российских перевозчиков Книжками МДП и «карнетами де пассаж»; обеспечение перевозчиков документами, регламентирующими выполнение международных автомобильных перевозок (конвенции, соглашения и пр.); информирование членов АСМАП об условиях и правилах выполнения международных автоперевозок по территории Российской Федерации и иностранных государств; оказание содействия грузовладельцам в подборе российских перевозчиков и организации перевозок грузов в международном сообщении; распределение среди российских перевозчиков по поручению Министерства транспорта РФ иностранных разрешений; оказание содействия в организации регулярных пассажирских перевозок; консультации по правовым вопросам и организации международных автоперевозок; содействие в визовом оформлении для водителей-международников предприятий - членов АСМАП; консультации по вопросам выбора, приобретения, лизинга и аренды подвижного

состава; подготовка и выпуск методической и справочной литературы по вопросам международных автоперевозок и другие услуги.

Российский автотранспортный союз

Российский автотранспортный союз (РАС) создан в 1999 году по инициативе 48 автомобильных объединений, в настоящее время их число достигло 150. В число основных целей деятельности и задач Союза входит: создание благоприятных условий для осуществления автотранспортной деятельности на территории Российской Федерации и за ее пределами; защита и представление интересов членов Союза в государственных органах Российской Федерации, органах местного самоуправления и международных организациях, обеспечение равных возможностей участия своих членов в российском и международном транспортном сообществе, укрепление их экономического и общественного статуса, формирование нормативно-правовой базы в области осуществления и регулирования автотранспортной деятельности. Российский автотранспортный союз является руководящим органом Системы добровольной сертификации услуг (работ) на автомобильном транспорте. РАС способствует развитию международных и междугородных автомобильных перевозок. В рамках Европейской конференции министров транспорта содействует повышению конкурентоспособности отечественных перевозчиков на международном рынке транспортных услуг.

Национальный Союз железнодорожников

Национальный союз железнодорожников, как некоммерческая организация, был зарегистрирован 14 июня 2011 года в целях консолидации и координации деятельности железнодорожных предприятий России по защите интересов членов Союза в государственных органах власти, иных организациях, в международных организациях и объединениях, направленных на повышение конкурентоспособности предприятий транспортного комплекса. В Национальный Союз железнодорожников входят: ООО НПК "СОЮЗТРАНС"; Фонд развития железнодорожного транспорта им. А.С. Хоружего; Приволжский Союз Железнодорожников; Уральский Союз Железнодорожников; Северо-Западный Союз Железнодорожников; Южный Союз Железнодорожников; Крымский Союз Железнодорожников; Северо-Кавказский Союз Железнодорожников.

Одними из задач Союза является сотрудничество с национальными, международными и иностранными организациями, объединениями, союзами, транспортными предприятиями в целях разработки предложений и рекомендаций, направленных на развитие и повышение транспортных услуг, а также оказание содействия членам Союза в установлении контактов с национальными и зарубежными партнерами, развитие иных форм сотрудничества. Задачей,

относящейся к международной деятельности, является передача международного опыта и организации их наиболее эффективной реализации, а также оказание содействия.

Вопросы и задания для самоконтроля:

1. Как классифицируются организации, осуществляющие свою деятельность в международных транспортных системах?
2. Назовите основные структуры ООН, деятельность которых связана с транспортом?
3. Что означает аббревиатура ИМО?
4. Назовите Федеральные агентства Министерства транспорта Российской Федерации?
5. Какие основные международные организации осуществляют свою деятельность в сфере интересов морского транспорта?
6. Какие основные международные организации осуществляют свою деятельность в сфере интересов железнодорожного транспорта?
7. Какие основные международные организации осуществляют свою деятельность в сфере интересов автомобильного транспорта?
8. Чьи интересы защищает международная организация ФОНАСБА?
9. Какая крупнейшая международная неправительственная организация в сфере судоходства проводит большую работу по унификации транспортной документации и регламентации коммерческо-правовых вопросов перевозки грузов морем?

Литература:

- 1 Резолюции Экономического и Социального Совета ООН (ЭКОСОС) от 27 февраля 1950 г. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: https://ru.wikipedia.org/wiki/Международная_межправительственная_организация (дата обращения 28.02.2017).
- 2 Финансовый словарь [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://dic.academic.ru/contents.nsf/fin_enc/ (дата обращения 08.11.2016)

ГЛАВА 3.

КОММЕРЧЕСКО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК

3.1. Общеправовые аспекты регулирования международных перевозок

Перевозки грузов могут осуществляться одним или несколькими видами транспорта. Перевозка грузов двумя и более видами транспорта относят к смешанным перевозкам. Когда такие перевозки осуществляются между двумя и более странами их называют международными смешанными перевозками. Потребность в смешанной перевозке возникает в тех случаях, когда нет прямой транспортной связи между пунктами отправления и назначения грузов или смешанные перевозки являются более выгодными, чем перевозка одним видом транспорта. На конференции ЮНКТАД (*англ.* — UNCTAD) в 1996 году были сформулированы и рекомендованы для применения четыре вида перевозок смешанного сообщения:

- мультимодальная перевозка (*англ.* — Multimodal Transport);
- интермодальная перевозка (*англ.* — Intermodal Transport);
- сегментарная перевозка (*англ.* — Segmented Transport);
- комбинированная перевозка (*англ.* — Combined Transport)

и предложены следующие определения различных видов перевозки.

Мультимодальная перевозка — это перевозка несколькими видами транспорта, когда перевозчик (оператор) организует транспортировку груза на всем пути следования от пункта отправления через один или несколько промежуточных пунктов до конечного пункта назначения (от двери до двери), берет ответственность на себя за всю перевозку, и он же выписывает документ на мультимодальную перевозку, покрывающий весь путь следования груза.

Интермодальная перевозка — перевозка несколькими видами транспорта, когда один перевозчик (оператор) организует транспортировку груза от пункта отправления через один или несколько промежуточных пунктов до конечного пункта назначения. В зависимости от распределения ответственности за перевозку выписываются различные виды транспортных документов. ЮНКТАД относит этот вид перевозок к родовому понятию для всех перечисленных.

Сегментарная перевозка — означает организацию транспортировки груза на всем пути следования (от двери до двери) одним перевозчиком (оператором), но отвечает только за ту часть, которую он выполняет собственными силами. Оператор может выписывать единый интермодальный или комбинированный транспортный коносамент.

Комбинированная перевозка — означает перевозку грузов на одной и той же транспортной единице (контейнере, ролл-трейлере и др.) с использованием нескольких видов транспорта. На конкретном виде транспорта издаются свои транспортные документы, что отличает такую перевозку по своим понятиям от мультимодальной и интермодальной.

До настоящего времени нет однозначного применения указанных определений. В США для таких перевозок наиболее популярен термин «интермодальные перевозки». В Великобритании в отношении смешанных перевозок наиболее часто применяется термин «мультимодальные перевозки», но иногда и «комбинированные перевозки». Термин «мультимодальные перевозки» используется участниками договора перевозок грузов, которые ссылаются в договоре на применение Конвенции 1980 г., а также теми странами, которые включили эту Конвенцию в национальное законодательство.

Среди большого многообразия документов, регулирующих перевозки грузов на различных видах транспорта выделяется группа документов, которая характеризует коммерческо-правовую направленность этих документов и непосредственно определяет взаимоотношения участников перевозки в отношении груза. Актуальность таких документов объясняется многовековой историей торговых отношений. Для ведущих государств, в условиях ограниченного мирового пространства в торговом отношении, выявилась необходимость защиты своих интересов, интересов отдельных организаций и отдельных граждан своей страны в правовом отношении. Это послужило предпосылкой для выработки международных конвенций, правил и обычаев. Международное сотрудничество ведущих и других стран в первую очередь проявилось в разработке унифицированных правил перевозок грузов и регулирования других основных проблем торгового мореплавания, сухопутных и воздушных сообщений. Некоторые из них имеют черты, характерные для всех видов транспорта, другие — характерны для каждого из них.

История перевозок грузов в смешанных сообщениях в каждой стране — это история конкурентной борьбы за груз между экспедиторами и перевозчиками, совместных поисков правового регламентирования таких перевозок, единого требования упрощения таможенных процедур и международных расчетов за поставки экспортных и импортных товаров. Появление смешанных перевозок — это веление времени. Одним из толчков к развитию смешанных перевозок явилось внедрение транспортно-технологических систем (ТТС). Несомненно, что использование одного вида транспорта в условиях интенсивной экономики мировых государств во многих случаях становится неэффективным. В то же время перевозка грузов двумя и более видами транспорта вводит в совместные отношения различные стороны, каждая из которых имеет свой интерес в результатах перевозки на конкретном

этапе, ограничивает свою ответственность и риски по грузу. Правовая регламентация смешанных перевозок является крайне актуальной.

При любом регламентировании, покрывающем несколько видов транспорта, приходится решать вопрос, в какой степени правила, применяемые к отдельным видам транспорта, должны регламентировать саму смешанную перевозку. Проблема состоит в том, что на отдельных видах транспорта применяются различные правила — как международные, так и национальные. Если бы среди них было единообразие, то специальное регулирование смешанных перевозок не требовалось. Однако правовые режимы, применяемые на отдельных видах транспорта, значительно отличаются друг от друга. Коммерческо-правовые вопросы смешанных перевозок грузов освещены во многих печатных работах, например [1,2,3,4].

Соотношение между международными и национальными нормативными актами в России согласно ст. 15 Конституции РФ основывается на следующем принципе: если государство участвует в международном соглашении, а в нем установлены иные правила, чем правила внутреннего законодательства, применяются правила международного соглашения. Такое же положение содержится и в п. 2 ст. 7 Гражданского Кодекса РФ.

Внутреннее национальное законодательство по 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 являются нормы внутреннего законодательства соответствующей страны. Применение международных норм, которые носят рекомендательный характер, возможно путем включения соответствующего условия в договор перевозки или в перевозочный документ. Ссылка на соответствующие международные нормы, не являющиеся международным соглашением государства, к которому относится сторона договора перевозки, имеет место в коммерческой практике, однако эта сторона теряет право полноценной защиты со стороны своего государства.

«Вопрос о применимых международных нормах и стандартах или общепринятых международных нормах и стандартах является достаточно сложным. Одни считают, что общепринятые международные нормы и стандарты - это нормы обычного права, базирующиеся на положениях соответствующих соглашений, а также предписания, основанные на необязательных решениях компетентной международной организации. Такие стандарты могут быть обязательными или в силу того, что они составляют часть режима, установленного соглашением, или поскольку они сами являются нормами обычного права,

или потому, что их практическая природа такова, что не требует инкорпорации в какое-либо соглашение, чтобы сделать их обязательными. Другие полагают, что любая попытка объяснить эти положения должна исходить из того, что нормы, стандарты и т.д. означают нечто, отличающееся как от конвенционных обязательств государства, так и от норм обычного права. Они выступают в форме особой категории правовых положений, оказывающих на соответствующее государство то воздействие, на которое они рассчитаны, не благодаря своей "собственной" силе, а исключительно посредством положений Конвенции ООН 1982 г. В каждой из приведенных точек зрения содержится рациональное зерно, однако ясно, что сформулировать точное определение "общепринятых" или "применимых" норм и стандартов вряд ли удастся. Представляется, что объединяющим, если не определяющим, фактором должно быть их принятие в рамках компетентной международной организации ...» [1].

При осуществлении смешанных, например, автомобильно-железнодорожных или железнодорожно-водных перевозок, возникают проблемы и противоречия, связанные с применением различных нормативных документов, например, по расчету сумм возмещения за причиненный ущерб. На развитие правового регулирования международных смешанных перевозок оказывает влияние конкуренция между различными видами транспорта. Применяя термин «смешанная перевозка», надо иметь в виду различные аспекты этого понятия и то, где это понятие применяется. Учитывая это, следует также достаточно осторожно подходить к трактовке отдельных понятий, относящихся к «смешанной перевозке».

Несомненно, с течением времени происходит гармонизация правил перевозки грузов и нивелирование острых углов при взаимодействии участников смешанной перевозки на каждом конкретном виде транспорта, особенно в части определения ответственности сторон, пределов ответственности, сроков исковой давности, порядка предъявления и рассмотрения претензий и исков по случаям утраты и повреждения груза. Разработка, внедрение и популяризация правил, регламентирующих смешанную перевозку грузов, зависит в большей степени от:

- правительственных, межправительственных и неправительственных организаций, т. е. тех, которые пишут законы и другие регламентирующие документы;
- поставщиков транспортных услуг — перевозчиков, экспедиторов, операторов смешанных перевозок и организаций, которые их представляют;
- пользователей транспортных услуг — грузоотправителей, грузополучателей, экспортеров, импортеров и организаций, которые их представляют.

Обобщая вышесказанное следует отметить, что отдельные коммерческо-правовые акты, применяемые в международных смешанных перевозках, могут имеют общий характер

для всех видов транспорта или распространяться только для отдельного вида транспорта (см. рисунок 3.1.).

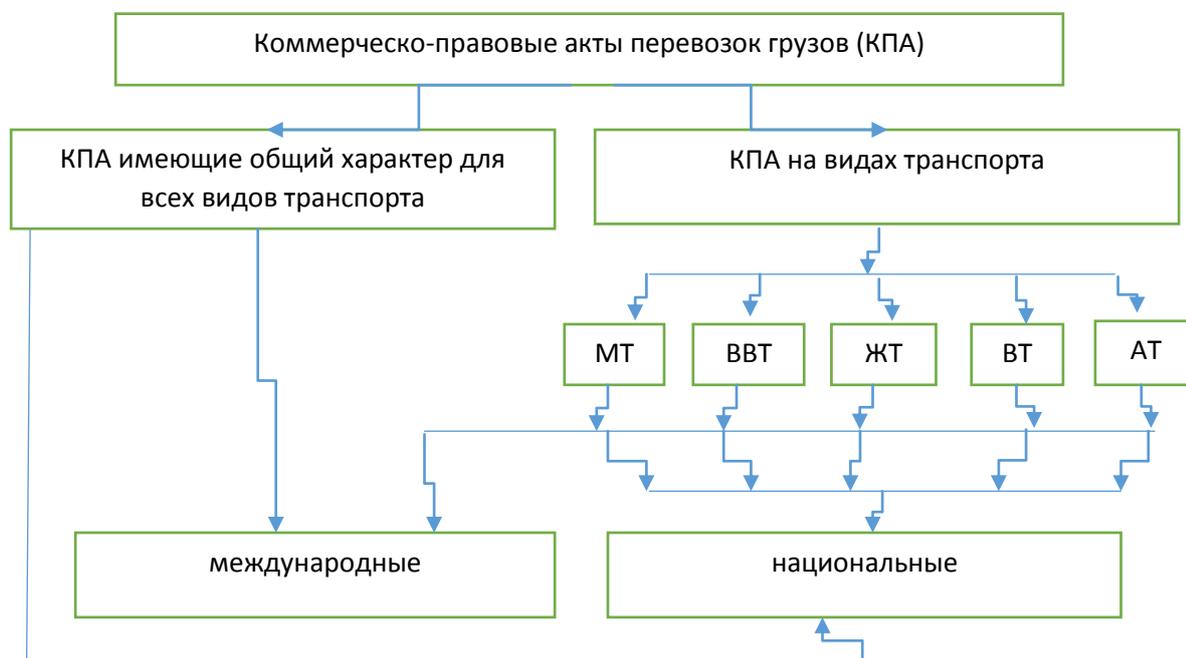


Рис. 3.1. Коммерческо-правовые акты смешанных перевозок

Ниже дана краткая характеристика основных коммерческо-правовых актов (далее — КПА), применяемых для коммерческо-правового обеспечения (далее — КПО) международных смешанных перевозках (далее — МСП), отдельных форм коносаментов и накладных, применяемых для оформления перевозки грузов в смешанном сообщении, приведены стандартные условия коносаментов и накладных, краткая информация о применении этих документов.

3.2. КОММЕРЧЕСКО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК

3.2.1. Международное коммерческо-правовое обеспечение

3.2.1.1. Все виды транспорта

Конвенция ООН о международной смешанной перевозке грузов

Конвенция о международной смешанной перевозке грузов, 1980 г. — *англ. United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980* была принята 24.05.1980 г. на конференции ООН в Женеве и должна вступить в силу через 12 месяцев после того, как правительства 30 стран сдадут Генеральному секретарю ООН документы о

ратификации, утверждении или присоединении. На 2016 г. таких стран только 11, среди них нет России и других ведущих морских стран. Среди основных причин, сдерживающих вступление в силу Конвенции, является позиция таможенных органов и отдельных отраслей транспорта в отдельных странах, а также банковская система отдельных стран в части принятия транспортного документа, в том числе его электронной формы.

Ключевой фигурой в рамках Конвенции является *оператор смешанной перевозки (ОСП)*, которым может быть любое юридическое лицо, которое от своего имени или через другое юридическое лицо, действующее от его имени, заключает договор смешанной перевозки и выступает как сторона договора, т.е. как перевозчик, а не как посредник или агент. Выдавая документ смешанной перевозки, ОСП принимает на себя ответственность за исполнение договора перевозки в целом, а также за сохранность груза с момента принятия его в свое распоряжение и до момента выдачи получателю.

Конвенция не применяется к чартерам. Несмотря на то, что конвенция не вступила в силу, она находит свое применение в реальной практике международных смешанных перевозок и регулирует условия договора смешанной перевозки, если две стороны сделают ссылку на нее в договоре.

Основная часть Конвенции включает в себя:

- определения международной смешанной перевозки, оператора смешанной перевозки, сферы применения Конвенции, принципы регулирования и контроля перевозок, содержание документа смешанной перевозки, порядок его выдачи, оговорки и доказательную силу договора смешанной перевозки;

- установление ответственности оператора смешанной перевозки, в том числе за действия служащих оператора, агентов и других лиц. Также устанавливается ответственность грузоотправителя за ущерб, понесенный оператором, если доказано, что он или его служащие и агенты не приняли всех необходимых и разумных мер для исключения происшествия и ответственность грузоотправителя за соблюдение специальных правил при перевозке опасных грузов.

- отдельную часть, относящуюся к претензиям и искам. Указан срок исковой давности и рассматривается порядок выдачи уведомлений об утрате, повреждении или задержке, признание и исполнение судебных решений, арбитражные разбирательства.

- договорные условия, вносимые оператором смешанной перевозки, основные положения и их правовое регулирование, касающееся общей аварии, понятие расчетной единицы и порядок ее перевода.

- таможенные вопросы, возникающие при перевозке грузов транзитом через третьи страны.

Правила ЮНКТАД / МТП для документов смешанных перевозок

Правила ЮНКТАД / МТП для документов смешанных перевозок, 1992 г. — *англ. UNCTAD / ICC Rules for Multimodal Transport Documents, 1992* действуют с 1992 года и получили мировое признание и были включены в некоторые широко используемые проформы транспортных документов (коносамент ФИАТА, COMBIDOC, MULTIDOC и др.). Правила ЮНКТАД / МТП предназначены для применения в сфере международной торговли и широко применяются в международной практике, когда к договору перевозки необходимо применить единообразный правовой режим. Правила будут действовать, если стороны договора международной смешанной перевозки груза упомянут их в договоре как нормы, которым они подчиняются при исполнении договора. Правила ЮНКТАД / МТП, хотя и основаны на Конвенции 1980 года, являются приемлемыми для международной банковской системы, так как соответствуют Унифицированным правилам и обычаям для документарных аккредитивов. Оператор смешанной перевозки (ОСП), который принимает решение использовать Правила в качестве основного документа для урегулирования договора смешанной перевозки, должен дополнительно оговорить другие условия, касающиеся доставки груза, например, размер провозной платы и сборов, способ размещения груза, маршрут транспортирования, пункты о залоговом праве, об общей аварии, юрисдикции и арбитраже. Однако следует учесть, что Правила ЮНКТАД / МТП будут иметь преимущественную силу над всеми условиями, противоречащими положениям Правил. Период ответственности охватывает все время, пока груз находится в ведении ОСП. Под понятием «документ смешанной перевозки» подразумеваются оборотные и необоротные транспортные документы, в том числе — в электронном виде.

Правила ЮНКТАД / МТП используют не только для смешанных перевозок, допускается возможность ссылаться на Правила даже в том случае, когда перевозку предполагается осуществить одним видом транспорта.

Конвенция ООН об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле

Конвенция ООН об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле, 1991 г., Вена — *англ. United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade (Vienna, 1991)*, принята 19.04.1991 г., но не вступила в силу. Россия в Конвенции не участвует. Конвенция применяется к транспортным услугам, предоставляемым в отношении груза, который является объектом международной перевозки. По конвенции оператор несет ответственность за груз с момента его принятия в свое ведение до момента его передачи или предоставления в распоряжение лицу, которое имеет право его принять. Предел ответственности оператора за ущерб при

наличии основания ответственности составляет в общем случае 8,33 расчетной единицы за 1 кг брутто утраченного или поврежденного груза, а в случае если груз передается на морской или внутренний водный транспорт или с этих видов транспорта, предел ответственности составляет 2,75 расчетной единицы за 1 кг брутто утраченного или поврежденного груза.

Конвенция определяет обязанность оператора подписать и выдать документ, который идентифицирует груз, удостоверяет факт и дату получения им груза, указывает состояние и количество груза. Документ может быть выдан в любой форме. Конвенция подробно уточняет основания и пределы ответственности оператора, применение конвенции в отношении внедоговорных требований, утрату права на ограничение ответственности, обеспечительные права в отношении грузов, порядка уведомления об утрате, повреждении или задержке груза, исковой давности и др. условия.

Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах

Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) от 01.02.1991 г. — *англ. European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations (AGTC), Geneva, 1 February 1991* вступило в силу 20.10.1993 г., а 29.06.1994 г. к Соглашению, в котором участвует 32 страны, присоединилась Россия с оговоркой, что не считает себя связанной положениями ст. 12 Соглашения, касающейся урегулирования споров. Суть этой статьи, имеющей обязательный характер, в том, что при невозможности разрешить спор путем переговоров или другими средствами урегулирования, по заявлению одной из сторон спор передается соответственно одному или нескольким арбитрам, избранным по общему согласию сторон. Если в течение трех месяцев со дня представления просьбы о рассмотрении дела в арбитраже стороны в споре не придут к согласию относительно выбора арбитра или арбитров, любая из этих сторон может обратиться к Генеральному секретарю ООН с просьбой о назначении единого арбитра, которому спор передается на разрешение.

Сеть международных комбинированных перевозок включает железнодорожные линии, указанные в Приложении I к Соглашению, используемые для комбинированных перевозок. В Приложении II к Соглашению приведены объекты, имеющие большое значение для международных комбинированных перевозок (терминалы, пограничные пункты, железнодорожно - паромные переправы / порты, станции и др.).

Договор о Евразийском экономическом союзе.

Договор о Евразийском экономическом союзе (далее — ЕАЭС) подписан в г. Астана 29.05.2014 г., первоначально участниками договора являлись Республика Беларусь, Республика Казахстан и Российская Федерация, позднее в 2014 году к договору

присоединились Республика Армения и Кыргызская Республика. Договор действует с 02.01.2015 г.

В рамках договора обеспечивается свобода движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы, проведение скоординированной, согласованной или единой политики в отраслях экономики, определенных настоящим договором и международными договорами в рамках ЕАЭС. Одной из основных целей договора является стремление к формированию единого рынка товаров и услуг ЕАЭС, который имеет право осуществлять международное сотрудничество с государствами, международными организациями и международными интеграционными объединениями и самостоятельно либо совместно с государствами-членами заключать с ними международные договоры по вопросам, отнесенным к его компетенции.

В разделе XXI договора, относящемуся к транспорту, представлена скоординированная (согласованная) транспортная политика, направленная на обеспечение экономической интеграции, последовательное и поэтапное формирование единого транспортного пространства на принципах конкуренции, открытости, безопасности, надежности, доступности и экологичности. Здесь определены задачи скоординированной (согласованной) транспортной политики являются. К основным приоритетам скоординированной (согласованной) транспортной политики отнесено формирование единого транспортного пространства, создание и развитие евразийских транспортных коридоров, координация развития транспортной инфраструктуры, создание логистических центров и транспортных организаций, обеспечивающих оптимизацию процессов перевозки, поэтапная либерализация взаимных транспортных услуг, которые определяются международными договорами в рамках ЕАЭС.

В договоре затронуты коммерческо-правовые аспекты, касающиеся международных перевозок груза различными видами транспорта. Так, на автомобильном транспорте требуется наличие специальных разрешений на проезд и на перевозку по территориям государств ЕАЭС, иных документов, которые должен иметь перевозчик. На железнодорожном транспорте включен термин «оператор инфраструктуры» под которым подразумевается организация железнодорожного транспорта, владеющая инфраструктурой и использующая инфраструктуру на законных основаниях и (или) оказывающая услуги инфраструктуры в соответствии с законодательством государства-члена ЕАЭС, на территории которого расположена инфраструктура, а также термин «услуги инфраструктуры» означающий услуги, связанные с использованием инфраструктуры для осуществления перевозок, и другие услуги.

Доступ к услугам инфраструктуры предоставляется оператором инфраструктуры при наличии у перевозчиков лицензий на осуществление перевозочной деятельности, сертификатов безопасности, документов, подтверждающих квалификацию и профессиональную подготовку квалифицированных работников, задействованных в осуществлении перевозочного процесса и заключение договора на оказание услуг инфраструктуры.

Развитие водного транспорта в ЕАЭС осуществляется также в рамках проводимой скоординированной (согласованной) транспортной политики. Суда под флагом государства-члена ЕАЭС имеют право осуществлять перевозку грузов, пассажиров и их багажа, буксировку между государством флага судна и другим государством-членом на смежных внутренних водных путях, транзитный проход по внутренним водным путям другого государства-члена, за исключением перевозки и буксировки между портами и перевозок в (из) портов другого государства-члена и третьими странами, в соответствии с международным договором государств-членов о судоходстве, заключенном государствами-членами для исполнения настоящего Протокола. Суда, осуществляющие плавание по внутренним водным путям государства-члена, должны быть зарегистрированы в реестре судов государства-члена и находиться во владении резидента государства-члена, зарегистрировавшего судно в своем реестре судов.

Договор о Таможенном кодексе Таможенного союза

Договор о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятый Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27.11.2009 № 17, со стороны России утвержден Верховным Советом РФ от 18.06.1993 № 5221-1. Приложением к договору является Таможенный кодекс Таможенного союза (далее — ТК ТС), заменивший собой таможенные кодексы стран участниц Таможенного союза, к которым относятся Армения, Беларусь, Казахстан, Кыргызстан и Россия. Таким образом, он имеет как национальный, так и международный характер для стран, имеющих единую таможенную границу. ТК ТС регулирует отношения при перемещении товаров через таможенную границу, в том числе отношения в процессе таможенного оформления и таможенного контроля, по установлению порядка перемещения товаров и транспортных средств, по установлению и применению таможенных режимов, по введению и взиманию таможенных платежей и сборов и т. д.

В целях проведения таможенного контроля таможенные органы вправе запрашивать и получать коммерческие и бухгалтерские документы, иную информацию, в том числе в электронной форме, относящуюся к перемещению товаров через таможенную границу, их выпуску и использованию на таможенной территории таможенного союза или за ее

пределами. Такие документы должны храниться лицами и таможенными органами в течение пяти лет со дня окончания нахождения товаров под таможенным контролем, если иной срок не установлен законодательством государств-членов таможенного союза. По требованию таможенного органа лицо, обладающее полномочиями в отношении товаров, обязано произвести транспортировку, взвешивание или иное определение количества товаров, погрузку, разгрузку, перегрузку, исправление поврежденной упаковки, вскрытие упаковки, упаковку либо переупаковку товаров, подлежащих таможенному контролю, а также вскрытие помещений, емкостей и других мест, где находятся или могут находиться такие товары, причем эти операции не должны повлечь для таможенного органа каких-либо расходов. Перевозчик обязан способствовать проведению грузовых и иных операций в отношении товаров, которые он перевозит, и транспортных средств, на которых перевозятся такие товары.

ТКТС вводит понятие таможенного перевозчика, который является юридическим лицом государства, включен в реестр таможенных перевозчиков и осуществляет перевозку товаров, находящихся под таможенным контролем, по таможенной территории таможенного союза в соответствии с таможенным законодательством таможенного союза. Статус таможенных перевозчиков подтверждается документом определенной формы. Таможенный перевозчик должен соблюдать условия и выполнять требования, установленные Кодексом, при перевозке товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита.

ИНКОТЕРМС- 2010 г. Международные правила толкования условий

ИНКОТЕРМС- 2010 г. Международные правила толкования условий — *англ. INCOTERMS- 2010. International Commercial Terms* это правила толкования международных торговых терминов, разработанные Международной торговой палатой (МТП). Эти правила занимают особое место среди различных правовых средств регулирования отношений сторон по договору международной купли-продажи товаров. В транспортной логистике это понятие имеет также важное значение, т.к. определяет место перехода риска и ответственности по грузу, распределение расходов по доставке груза. О применении правил см. далее п. 3.4.

Унифицированные обычаи и правила по документарному аккредитиву

Унифицированные обычаи и правила по документарному аккредитиву (UCP-600) — *англ. Uniform Customs and Practice for Documentary Credits (UCP 600)* приняты Международной торговой палатой 25.10.2006 г., вступили в силу 01.07.2007 г. Являются международным торговым документом и применяются к любому документарному аккредитиву, если текст аккредитива четко свидетельствует о применении этих правил.

Правила применяются также к транспортному перевозочному документу на всех видах транспорта. О применении правил см. далее **п. 3.5.**

3.2.1.2. Морской транспорт

Международная конвенция для унификации некоторых правил о коносаменте, 1924 г.

Международная конвенция для унификации некоторых правил о коносаменте, 1924 г. (Брюссельская Конвенция 1924 г.) — Гаагские правила — *англ. International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading, dated Brussel 25.08.24 — Hague Rules 1924.* Конвенция подписана в Брюсселе и вступила в силу 02.06.1931 г. В американском и английском праве эти правила называются COGSA-1924. В Брюссельской конвенции участвуют более 70 государств. Россия является участницей этой конвенции с учетом изменений, внесенных Протоколами 1968 и 1979 гг. (см. далее), а основные положения конвенции содержатся в КТМ РФ. Гаагские правила применяются к каждому договору морской перевозки грузов в отношении погрузки, обработки, укладки, перевозки, хранения и выгрузки. В рамках Гаагских правил применяются исключительно те договоры, которые удостоверены коносаментом или любым подобным ему документом, выданным на основании чартера. Гаагские правила применяются ко всякому коносаменту, выданному в одном из государств-участников этой конвенции или в случаях, когда в коносаменте имеется ссылка на эти правила.

Правила включают 16 статей. В третьей статье определена обязанность перевозчика проявить разумную заботливость перед рейсом и в начале его, чтобы привести судно в мореходное состояние, укомплектовать его людьми, обеспечить оборудованием и снабжением, приспособить и привести в состояние, пригодное для приема, перевозки, хранения трюмы и все другие части судна, в которых перевозятся грузы. Правила обязывают перевозчика надлежаще и старательно грузить, обрабатывать, укладывать, перевозить, хранить перевозимые грузы, заботиться о них и выгружать их.

Приняв груз в свое ведение, перевозчик обязан по требованию отправителя выдать ему коносамент, содержащий все необходимые данные для осуществления перевозки, включая:

- основные марки, необходимые для идентификации груза;
- число мест либо количество или вес как они письменно указаны отправителем;
- внешний вид и видимое состояние груза.

Однако, если перевозчик, капитан судна или агент перевозчика имеет серьезное основание подозревать, что упомянутые сведения не соответствуют грузу принятому им на судно, или которые он не имеет возможности проверить разумными средствами, то он не

обязан объявлять или указывать в коносаменте заявленные отправителем марки, число мест, количество или вес груза.

Перевозчик обязан доставить груз в том же состоянии, каким он его принял. Если уведомление о потерях или убытках не передано письменно перевозчику или его агенту в порту выгрузки до или во время выдачи грузов получателю или лицу им назначенному, то, если не будет доказано иное, это будет создавать презумпцию сдачи груза в соответствии с тем, как они описаны в коносаменте. Уведомление может быть направлено в течение трех дней с момента сдачи груза, если потери или убытки не очевидны.

Согласно п. 8 ст. 3 Гаагских правил, «любая оговорка, условие или соглашение в договоре перевозки, освобождающее перевозчика или судно от ответственности за потери или убытки, касающиеся груза, возникшие вследствие небрежности, вины или неисполнения обязанностей и обязательств, предусмотренных в настоящей статье, или уменьшающие такую ответственность иначе, чем это предусмотрено настоящей Конвенцией, считаются ничтожными, недействительными и не имеющими силы».

Вместе с тем, ст. 4 предусматривает 17 оснований, исключаящих ответственность перевозчика за потери или убытки, возникшие вследствие или явившиеся результатом:

— действий, небрежности или упущения капитана, члена экипажа, лоцмана или служащих перевозчика в судовождении или управлении судном; пожара, если только он не возник вследствие действий или вины перевозчика; рисков, опасностей или случайностей на море или в других судоходных водах; непреодолимой силы; военных действий; действий антиобщественных элементов; ареста или задержания властями, правителями или народом либо наложения судебного ареста; карантинных ограничений; действий или упущений отправителя или собственника грузов, его агента или представителя; забастовок или локаутов либо приостановления или задержки работ по каким-либо причинам полностью или частично; восстаний или народных волнений; спасания или попытки спасания жизней либо имущества на море; потери объема или веса либо всякой другой потери или повреждения, возникших из-за скрытых недостатков, особой природы груза или свойственных грузу дефектов; недостаточности упаковки; неполноты или недостатков маркировки; скрытых недостатков, которые нельзя обнаружить при проявлении разумной заботливости; всяких прочих причин, возникших из-за действий и не по вине перевозчика и не из-за действий и не по вине агентов или служащих перевозчика.

Более того, ни перевозчик, ни судно не отвечают за потерю или убытки, возникшие вследствие или явившиеся результатом немореходности, если только эта немореходность не вызвана отсутствием разумной заботливости со стороны перевозчика о том, чтобы сделать судно мореходным, как это требуется в ст. 3. Для освобождения ответственности в

последнем случае перевозчику достаточно доказать проявление разумной заботливости в отношении груза. Определен предел ответственности перевозчика за потери или убытки груза в размере 100 фунтов стерлингов за место или единицу груза, либо эквивалент в другой валюте, если отправителем не были внесены в коносамент характер и стоимость этих грузов. По соглашению между перевозчиком (капитаном, агентом перевозчика) и отправителем может быть установлена иная максимальная сумма, при условии не меньше указанной выше цифры. Ни перевозчик, ни судно ни в коем случае не отвечают за потерю или убыток, причиненные грузам или в связи с ними, если отправитель заведомо ложно объявил в коносаменте характер или стоимость грузов.

Положения Конвенции не применяются к чартерам, но если коносаменты выданы в случае предоставления судна к чартеру, они подчиняются условиям Конвенции. Конвенция не препятствует внесению в коносамент какой-либо оговорки, касающейся общей аварии. В статьях Брюссельской конвенции определены и иные права перевозчика и отправителя груза, а также процедурные вопросы, касающиеся действия самой Конвенции.

Протокол изменений, вносимых в Брюссельскую конвенцию

Протокол изменений, вносимых в Брюссельскую конвенцию, 1968 г. — Гаагско-Висбийские правила — *англ. Brussels Protocol 1968 — The Hague-Visby Rules (COGSA 1971)*. Правила представляют собой исправленный изменениями по Протоколу 1968 г. текст Гаагских правил. В некоторых странах, например в Великобритании, документ с изменениями получил название «Carriage of Goods by Sea Act 1971 (COGSA 1971)». Протокол вступил в силу в июне 1977 г., а в 1979 г. в него были внесены изменения (Протокол от 21.12.1979 г., подписанный в Брюсселе и вступивший в силу 14.02.1984 г.). Россия присоединилась к Протоколу 1968 г. с учетом изменений, внесенных Протоколом 1979 г., на основании Федерального закона РФ от 06.01.1999 г. № 17-ФЗ. Таким образом, Гаагские правила в редакции с изменениями по Протоколам 1968 и 1979 гг. являются для России международным договором.

Появление Протокола 1968 г. связано с усилением критики грузовладельцев в адрес Гаагских правил и явилось отражением компромисса интересов между ними и перевозчиками. Основные изменения и дополнения по Протоколу 1968 г. касаются ст. 3, 4, 9 и 10 Гаагских правил и состоят в следующих позициях:

— в п. 4 ст. 3 добавлено, что доказывание перевозчиком неправильности данных коносамента не допустимо, если коносамент передан третьему добросовестному держателю;

— срок исковой давности установлен в один год после сдачи груза или даты, когда он должен были быть сдан. Но этот срок может быть продлен соглашением, заключенным сторонами после того, как возникло основание для иска;

— срок для предъявления регрессных исков может быть продлен и по истечении установленного срока, однако только в период времени, определенный для этого по закону страны суда, в который такой иск предъявляется;

— изменены условия об ограничении ответственности перевозчика и судна, которые не отвечают за любые утрату или повреждение, причиненные грузу или связанные с ним, в сумме, превышающей эквивалент 10 тыс. франков за место или единицу либо 30 франков за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше, если характер и стоимость груза не были объявлены отправителем до погрузки и внесены в коносамент. Стоимость груза принимается по цене товарной биржи или рыночной цене, а при их отсутствии исходя из обычной стоимости грузов того же рода и качества в том месте и в тот день, где и когда он был или должен быть выгружен с судна в соответствии с договором;

— введена новая единица расчета предела ответственности морского перевозчика — франк Пуанкаре, который означает единицу, содержащую 65,5 миллиграмма золота 900-й пробы (в Гаагских правилах был фунт стерлингов). Для перевода присужденной суммы в национальную валюту дата определяется по закону суда, который рассматривает дело.

— определено, что контейнер, поддон или подобное транспортное приспособление для перевозки считается одним местом или единицей груза в целях определения ограничения ответственности, если в коносаменте не перечислены единицы груза или отдельные места, упакованные или помещенные в эти приспособления;

— ограничения ответственности перевозчика по данному Протоколу не применяются, если ущерб вызван действиями или упущениями перевозчика;

— новый текст ст. 10 Брюссельской конвенции касается того, что положения конвенции применяются ко всякому коносаменту, относящемуся к перевозке грузов между портами двух разных государств, если коносамент выдан в Договариваемом государстве, либо перевозка осуществляется из порта, находящегося в Договариваемом государстве, при наличии в коносаменте ссылки на подчинение его Гаагским правилам;

— в Протоколе уточнено, что перевозчик не вправе воспользоваться ограничением ответственности, если ущерб явился результатом действий или упущений перевозчика, совершенных с намерением причинить ущерб, либо по самонадеянности и с сознанием возможности причинения ущерба.

Протокол 1979 г. был принят в Брюсселе с единственной целью: изменить единицу расчетов пределов ответственности морского перевозчика, которой стала СДР / SDR — расчетная единица, действующая в рамках Международного валютного фонда (МВФ). SDR (англ. — *Special Drawing Rights*) — специальные права заимствования (СПЗ). По Протоколу

1979 г. предел ответственности перевозчика определяется двумя путями. Для государств-членов МВФ он установлен в 666,67 СДР за место или единицу утраченного (поврежденного) груза либо 2 СДР за 1 кг веса брутто в отношении такого груза. Россия присоединилась к этой трактовке и включила это условие в КТМ РФ с оговоркой применения предела ответственности «в зависимости от того, какая сумма выше». Для государств, не являющихся членами МВФ, оставлена возможность использовать франки Пуанкаре, и в этом случае предел ответственности составляет 10 тыс. франков Пуанкаре за место или единицу груза, либо 30 франков Пуанкаре за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза.

Конвенция ООН о морской перевозке грузов

Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г. — Гамбургские правила — *англ. Convention on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 1978 — The Hamburg Rules*. Название «Гамбургские правила» было рекомендовано резолюцией заключительного акта Конференции ООН по морской перевозке грузов по отношению к итоговому документу Конференции. Конвенция, хотя была утверждена Конференцией ООН 30.03.1978 г., вступила в силу лишь 01.11.1992 г. Россия не является участницей Конвенции. Среди стран, которые сдали документы об официальном одобрении, присоединении и ратификации Конвенции, нет ведущих морских держав.

Часть I включает в себя три статьи. В ст. 1 даны основные определения перевозчика, фактического перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя, груза, договора морской перевозки, коносамента и письменной формы. В ст. 2 указаны сферы применения данной Конвенции, при этом должны выполняться следующие условия:

- порт погрузки, предусмотренный договором, находится в одном из договаривающихся государств;
- порт разгрузки, предусмотренный в договоре морской перевозки, находится в одном из договаривающихся государств;
- коносамент или другой документ, подтверждающий договор морской перевозки, выдан в одном из договаривающихся государств;
- коносамент или другой документ, подтверждающий договор морской перевозки, предусматривает, что договор должен регулироваться положениями настоящей Конвенции или законодательством любого государства, вводящим их в действие.

Согласно статьи 2 Правила не могут быть применимы к чартерам. В то же время, если коносамент выдан согласно чартеру, положения Правил применяют к такому коносаменту, когда держатель коносамента не является фрахтователем.

Ответственность перевозчика отражена в Части II Конвенции. Ответственность перевозчика, охватывает период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту отгрузки, во время перевозки и в порту разгрузки. Основания ответственности перевозчика возникают при утрате, повреждении груза или задержке в сдаче груза. Для основания ответственности нужны доказательства, что утрата, повреждение груза или задержка в сдаче вызваны по вине перевозчика. П. I ст. 10 разграничивает ответственность перевозчика и фактического перевозчика. Несмотря на то, что даже если осуществление перевозки или части ее поручено фактическому перевозчику, перевозчик, тем не менее, остается ответственным за всю перевозку. Таким образом, перевозчик несет ответственность за действия и упущения фактического перевозчика и его служащих и агентов, действовавших в пределах своих служебных обязанностей.

Часть III определяет ответственность грузоотправителя. В частности, в ст. 12 содержится общее правило, согласно которому грузоотправитель не отвечает за ущерб, понесенный фактическим перевозчиком или перевозчиком, или за повреждение, полученное суднами, если только такой ущерб или повреждение не произошли по вине грузоотправителя, его служащих или агентов. Служащий или агент грузоотправителя не несет ответственность за такой ущерб или повреждение, если только ущерб или повреждение не были вызваны виной с его стороны.

Часть IV включает в себя статьи, касающиеся транспортных документов. Особый интерес вызывают ст. 1, 4 и 15, определяющие выдачу и содержание коносамента. Перевозчик или фактический перевозчик, приняв в свое ведение груз, обязан по требованию грузоотправителя выдать грузоотправителю коносамент, который может быть подписан лицом, имеющим полномочия от перевозчика. Коносамент, подписанный капитаном судна, на котором перевозится груз, считается подписанным от имени перевозчика. Правила предполагают и другие документы, кроме коносамента. Так, если перевозчик выдает иной, чем коносамент, документ в подтверждение получения груза для перевозки, такой документ является доказательством заключения договора морской перевозки и приема перевозчиком груза, как он описан в этом документе.

В Части V Правил включены порядок предъявления требования и иски, определен срок исковой давности. Любой иск, в связи с перевозкой груза по Гамбургским правилам, погашается давностью, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение двух лет. Срок исковой давности погашается в день, когда перевозчик сдал груз или часть груза, или в случаях, если груз вообще не был сдан, в последний день, когда груз должен быть сдан.

В последних двух частях содержатся положения, предусматривающие различные поправки и добавления в период действия Конвенции.

Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов

Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (Роттердамские правила), 2008 — *англ. United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (the «Rotterdam Rules»)*, 2008. Основной проект Конвенции был подготовлен Международным морским комитетом на арабском, английском, французском, русском и испанском языках. Конвенция принята Генеральной Ассамблеей ООН в Нью-Йорке 11.12.2008 г., а церемония подписания итогового документа конвенции, получившего название «Роттердамские правила», состоялась 23.09.2009 г. в городе Роттердам. Конвенция еще не вступила в силу, т.к. ее ратифицировали только три страны (Испания, Конго и Того), а для вступления Конвенции в силу достаточно, чтобы 20 стран приняли, одобрили, присоединились или ратифицировали текст Конвенции.

Конвенция основана на принятых ранее конвенциях, касающихся международной морской перевозки грузов, в частности на Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов (Брюссель, 25.08.1924 г.), («Гаагские правила»), и протоколах к ней («Гаагско-Висбийские правила»), а также на Конвенции ООН о морской перевозке грузов (Гамбург, 31.03.1978 г.), («Гамбургские правила»), и является их современной альтернативой. Особенность данной Конвенции в том, что она предусматривает обязательное включение этапа международной морской перевозки, когда договор перевозки заключен на условиях «от двери к двери» и устанавливает правовой режим, регулирующий права и обязанности грузоотправителей, перевозчиков и грузополучателей в соответствии с этим договором. Таким образом, исполнение договора морской перевозки груза может быть связано с использованием других, в том числе наземных видов транспорта. Именно это служит основным препятствием к практическому применению отдельных условий Конвенции, в которых нечетко отражены принципы ответственности всех сторон перевозки и теряется так называемая «сетевая система» ответственности.

Идея Конвенции актуальна, она объединяет в себе, кроме понятия «договор морской перевозки», также «договор об организации перевозки», «линейную перевозку» и «нелинейную перевозку». В Конвенции допускается использование оборотных и необоротных транспортных документов, в том числе электронных транспортных документов. В Конвенцию введено такое понятие, как «транспортная электронная запись»,

которая свидетельствует о получении перевозчиком или исполняющей стороной груза в соответствии с договором перевозки и о наличии договора перевозки или содержит такой договор. Использование оборотной транспортной электронной записи осуществляется в соответствии с установленными процедурами. Конвенция предусматривает замену оборотного транспортного документа на оборотную транспортную электронную запись или наоборот. «Необоротная транспортная электронная запись» означает транспортную электронную запись, которая не является оборотной транспортной электронной записью.

Конвенция по облегчению международного морского судоходства

Конвенция по облегчению международного морского судоходства, 1965 г. (ФАЛ-65) — *англ. Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965 (FAL-65)*. Конвенция совершена 09.04.1965 г. в Лондоне и вступила в силу 05.03.1967 г., в том числе и для СССР, для которого конвенция получила статус международного договора. При ратификации СССР принял Конвенцию с оговоркой. Для России ФАЛ-65 является также международным договором. Цель Конвенции — облегчить морское судоходство путем упрощения и сокращения до минимума формальностей, требований в отношении документов и процедур при приходе, стоянке и отходе судов заграничного плавания, предотвратить ненужные задержки судов и находящихся на них лиц и имущества.

В Приложении к Конвенции в отдельных разделах приведены положения, касающиеся формальностей, выполнения которых требуют государственные власти от судовладельцев. Эти положения приведены в виде стандартов, касающихся прихода, стоянки и отхода судна, посещения судна официальными лицами, осуществления в порту санитарного, ветеринарного и фитосанитарного контроля, действий таможенных властей, ответственности судовладельцев и иных вопросов.

В 2002 г. были приняты дополнения, вступившие в силу 01.05.2003 г., касающиеся формы ФАЛ «Манифест об опасных грузах» (*англ.* — «Dangerous Goods Manifest»), который становится основным документом, предоставляемым судном в государственные органы страны-захода с информацией о наличии опасных грузов на борту судов. В 2005 г. были приняты дополнения, вступившие в силу 01.11.2006 г., направленные на ускорение оформления в порту грузов и физических лиц путем разработки процедур для предварительной проработки информации с судна, полученной электронными способами связи.

Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям

Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г. (с изменениями от 02.05.1996 г.) — *англ. Convention on the Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 (LLMC-76)* принята 19.11.1976 г., но вступила в силу 01.12.1986 г. Российская

Федерация является участницей Конвенции с учетом Протокола 1996 г. об изменении Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г. / The Protocol of 1996 to Amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976 (LLMC Protocol), который принят в Лондоне **02.05.1996 г. Россия** присоединилась к Протоколу к Конвенции Федеральным законом РФ от 06.01.99 г. № 9-ФЗ на основании Постановления Правительства РФ от 12.08.98 № 943. Протокол об изменении Конвенции вступил в силу для РФ 13.05.2004 г. со следующими оговорками. Российская Федерация в соответствии с п. 1 ст. 18 Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г., измененной Протоколом 1996 г., оставляет за собой право исключить применение подпунктов «d» и «e» п. 1 ст. 2, а также требования в отношении ущерба в значении Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 г. или любой поправки или любого протокола к ней и со следующими заявлениями.

Российская Федерация в соответствии с подпунктом «e» ст. 3 Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г., измененной Протоколом 1996 г., будет применять к требованиям о причинении вреда личности или имуществу служащих судовладельца или спасателя, обязанности которых связаны с судном или со спасательными операциями, а также к требованиям их наследников, лиц, находящихся у них на иждивении или имевших право на получение от них содержания, законодательство Российской Федерации о возмещении вреда, причиненного личности или имуществу гражданина, в полном объеме, если к трудовому договору, заключенному между судовладельцем или спасателем и такими служащими, подлежит применению законодательство РФ.

Российская Федерация воспользуется возможностью, предусмотренной п. 3 ст. 15 Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г., измененной Протоколом 1996 г., и будет применять к требованиям о возмещении вреда, причиненного личности или имуществу лица в прямой связи с эксплуатацией судна или в связи со спасательными операциями, законодательство Российской Федерации о возмещении вреда, причиненного личности или имуществу гражданина, в полном объеме, если судовладелец и лицо или спасатель и лицо являются организациями или гражданами Российской Федерации.

В соответствии с п. 2 ст. 9 Протокола об изменении Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г. от 02.05.1996 г. государство, которое является участником Протокола 1996 г., но не является участником Конвенции, связано положениями Конвенции, измененной Протоколом 1996 г., в отношении других государств-

участников Протокола, но не связано положениями Конвенции в отношении государств-участников только Конвенции.

К лицам, имеющим право на ограничение ответственности по Конвенции, относятся собственники судов и спасатели, где в качестве «собственника судна» понимается собственник, фрахтователь, владелец и оператор морского судна. Ответственность собственника судна включает ответственность по иску, предъявленному к самому судну. Лицо, несущее ответственность, не имеет права ограничить свою ответственность, если доказано, что ущерб явился результатом его собственного действия или упущения, совершенного с намерением причинить такой ущерб или по самонадеянности и с сознанием, что такой ущерб, возможно, будет причинен.

К требованиям, подпадающим под ограничение ответственности, относятся требования, связанные со смертью или телесным повреждением либо с утратой или повреждением имущества (включая повреждение портовых сооружений, водных бассейнов, судоходных путей и средств навигационной обстановки), происшедшими на борту судна либо в прямой связи с его эксплуатацией или с операциями по спасению, а также требования в отношении любого возникшего в результате этого последующего ущерба; требования в отношении ущерба, явившегося результатом задержки в перевозке морем груза, пассажиров или их багажа; требования в отношении подъема, удаления, уничтожения или обезвреживания судна, которое затонуло, превратилось в обломки, село на мель или покинуто, включая все, что находится или находилось на борту такого судна; требования в отношении удаления, уничтожения или обезвреживания груза судна; требования в отношении другого ущерба, явившегося результатом нарушения любых прав, возникших не из договора, и происшедшего в прямой связи с эксплуатацией судна или операциями по спасению; требования лица, иного чем лицо, ответственное за ущерб, вызванные мерами, предпринятыми для предотвращения или уменьшения ущерба, в отношении которого ответственное лицо может ограничить свою ответственность в соответствии с настоящей Конвенцией, и последующим ущербом, причиненным такими мерами.

Пределы ответственности по требованиям в отношении требований, вызванных смертью или телесным повреждением — 2 миллиона расчетных единиц — для судна вместимостью не более 2000 т, а для судна вместимостью, превышающей указанную выше, к указанной сумме добавляется следующая сумма на каждую тонну: от 2001 до 30000 т — 800 расчетных единиц; от 30001 до 70000 т — 600 расчетных единиц; свыше 70000 т — 400 расчетных единиц. Пределы ответственности в отношении любых других требований — один миллион расчетных единиц — для судна вместимостью не более 2000 т, а для судна вместимостью, превышающей указанную, к указанной сумме добавляется следующая сумма:

на каждую тонну от 2001 до 30000 т — 400 расчетных единиц, от 30001 до 70000 т — 300 расчетных единиц и свыше 70000 т — 200 расчетных единиц. В рамках Конвенции вместимостью судна считается валовая вместимость, определенная в соответствии с правилами обмера, содержащимися в Приложении 1 Международной конвенции по обмеру судов 1969 г. Расчетная единица, упоминаемая выше, является единицей «специального права заимствования», как она определена Международным валютным фондом. Суммы переводятся в национальную валюту по установленным методам, в зависимости от того, является ли государство членом МВФ. Если да, то применяется метод МВФ, если нет, то сумма исчисляется способом, установленным этим Государством—Стороной. Вместе с тем имеются исключения по расчету такой суммы в валютных единицах для государств, не являющихся членом МВФ и законодательство которых не позволяет применять второй метод.

В соответствии с п. 4 ст. 17 Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г. в том, что касается отношений между Государствами, которые ратифицировали, приняли или одобрили эту Конвенцию либо присоединились к ней, она отменяет Международную конвенцию относительно ограничения ответственности собственников морских судов, совершенную в Брюсселе 10.10.1957 г. и Международную конвенцию для унификации некоторых правил относительно ограничения ответственности собственников морских судов, подписанную в Брюсселе 25.08.1924 г.

Конвенция о Кодексе поведения линейных конференций

Конвенция о Кодексе поведения линейных конференций" (Вместе с "Типовыми правилами процедуры международного обязательного примирения") — *англ. "Convention on a Code of Conduct for LinerConferences + Model Rules of Procedure for International Mandatory Conciliation* заключена в Женеве 06.04.1974 г. В основу Конвенции заложены основные цели: содействовать упорядоченному расширению мировой морской торговли; способствовать развитию регулярных и эффективных линейных услуг, адекватных потребностям соответствующей торговли; обеспечивать равновесие интересов тех, кто предоставляет услуги линейного судоходства, и тех, кто пользуется ими, а также приняты следующие принципы: в практике конференций не должно допускаться никакой дискриминации в отношении судовладельцев, грузоотправителей или внешней торговли любой страны; конференции проводят имеющие существенное значение консультации с организациями грузоотправителей, представителями грузоотправителей и с грузоотправителями по вопросам, представляющим взаимный интерес, с участием надлежащих органов по их просьбе; конференции должны предоставлять заинтересованным сторонам соответствующую информацию о своей деятельности, которая имеет отношение к этим

сторонам, и должны публиковать имеющую существенное значение информацию о своей деятельности. Наряду с Кодексом поведения линейных конференций содержит "Типовые правила процедуры международного обязательного примирения". Текст Конвенции получил сокращенное наименование «*UNCTAD Code of Conduct*», учитывая, что был разработан в рамках международной организации ЮНКТАД. Для России действует оговорка, что «конвенция не распространяются на совместные судоходные линии, созданных на основе межправительственных соглашений для обслуживания двустороннего товарооборота между соответствующими странами (*do not apply to joint shipping lines established on the basis of intergovernmental agreements to serve bilateral trade between the countries concerned*)»

Унифицированные правила ММК для морских накладных

Унифицированные правила ММК для морских накладных 1990 г. — *англ. CMI Uniform Rules for Sea Waybills, 1990* были подготовлены Международным морским комитетом и приняты в Париже 29.06.1990 г. Правила применяются в случае, когда они восприняты договором перевозки, который не охватывается коносаментом или подобным товарораспорядительным документом, независимо от того, заключен договор в письменной форме или нет. Под договором перевозки здесь понимается любой договор перевозки, если перевозка осуществляется полностью или частично морем. Это правило также применяется, чтобы получатель имел право предъявлять иски и быть ответчиком по договору. Ответственность получателя не должна быть выше его ответственности по договору, если бы он охватывался коносаментом или подобным товарораспорядительным документом. Договор перевозки по морской накладной подчиняется любой международной конвенции или любому национальному закону, которые обязательно применялись бы, если бы договор перевозки охватывался коносаментом или подобным товарораспорядительным документом, независимо от того, что в договоре перевозки содержатся положения, несовместимые с ними. Иначе, договор перевозки регулируется: настоящими Правилами; стандартными условиями перевозчиков, если они имеются, включая условия, относящиеся к неморской части перевозки; любыми другими условиями, согласованными сторонами. В случае любых противоречий между условиями, упомянутыми выше, применяются настоящие Правила.

Грузоотправитель гарантирует точность представленных им сведений о грузе и возмещает перевозчику убытки, причиненные неточностью этих сведений. Он является единственной стороной, которая вправе давать перевозчику указания относительно договора перевозки, если не передаст такое право получателю, обозначенное отметкой на морской накладной или подобном документе, если они выданы. При наличии такого права отправитель может изменить имя получателя в любое время до момента заявления получателем требования о выдаче грузов после их прибытия в место назначения при

условии, что он дает перевозчику разумное извещение в письменной форме или каким-либо иным способом, приемлемым для перевозчика, и возмещает перевозчику причиненные этим дополнительные расходы. С переходом такого права к получателю отправитель утрачивает эти права.

Перевозчик вправе сделать оговорку в морской накладной относительно количества и состояния грузов, которая в отношениях с получателем будет конклюдентным, т. е. окончательным доказательством принятия грузов, как они описаны, и доказывание противоположного не допускается при условии, что получатель действовал добросовестно. Перевозчик не несет ответственности за неправильную выдачу, если он сможет доказать, что проявил разумную заботливость, чтобы удостовериться, что сторона, заявляющая, что она является получателем, действительно является таковой.

Йорк-Антверпенские правила

Йорк-Антверпенские правила — *англ. The York-Antwerp Rules* являются не законом и не международным договором, а кодифицированными единообразными обычаями международного мореплавания. Эти обычаи складывались на протяжении десятилетий в результате целенаправленного обобщения и унификации практики спорных ситуаций в отношении непредвиденных расходов, возникающих в процессе перевозки грузов. Так, первая редакция Йорк-Антверпенских правил появилась в 1864 г., вторая — в 1877 г. В дальнейшем большое значение имела редакция 1950 г. В настоящее время наиболее часто применяется редакция правил 1994 г., которая дополнила редакцию 1974 г., принятая Международным морским комитетом и нашедшая применение в правовой системе, относящейся к водному транспорту РФ. Практически не находит применения в ведущих морских державах редакция правил 2004 г., принятая под нажимом страховщиков и грузовладельцев и ограничившая позиции перевозчиков.

Йорк-Антверпенские правила применяются в каждом конкретном случае при условии включения условия о применении их в коносаменте, чартере или аварийном бонде, а в отдельных случаях и в национальные законодательства, например, в гл. XVI Кодекса торгового мореплавания РФ. Йорк-Антверпенские правила регулируют вопросы применения общей аварии. Согласно правилам 1994 г., «общей аварией признается только такой акт, когда и только когда были произведены намеренно и разумно чрезвычайные пожертвования или затраты в целях общего спасания для предохранения от опасности имущества, участвующего в общем морском предприятии». Пожертвования и расходы, признаваемые общей аварией, должны распределяться между различными участниками на предусмотренных в Правилах основаниях.

Межправительственные соглашения о торговом судоходстве

Среди документов, регламентирующих морские перевозки, определенное место занимают межправительственные или межгосударственные соглашения, имеющие статус международных договоров (далее — МД) в соответствии со ст. 16 Федерального закона РФ «О международных договорах Российской Федерации». Стороны таких договоров, как правило, предоставляют друг другу во всех вопросах торгового судоходства режим наибольшего благоприятствования и такое же обращение, какое она предоставляет своим судам, занятым в международных сообщениях, в отношении свободного доступа в порты, использования портов для погрузки и выгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров, уплаты корабельных и других портовых сборов, использования услуг, предназначенных для судоходства, и осуществления обычных коммерческих операций. В соглашениях (договорах) рассматривается комплекс других мер, необходимых для осуществления международного торгового судоходства. В настоящее время Россия имеет более 60 международных договоров, регулирующих двусторонние межправительственные отношения в области морского транспорта с иностранными государствами.

3.2.1.3. Внутренний водный транспорт

Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям

Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ) — *англ. Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway (CMNI)* принята Дипломатической конференцией, организованной совместно Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР), Дунайской комиссией и ЕЭК ООН, которая проводилась в Будапеште с 25.09.2000 г. по 03.10.2000 г. Российская Федерация подписала Заключительный акт конференции 03.10.2000 г. Конвенция вступила в силу 01.04.2005 г., а для Российской Федерации — 01.08.2007 г. на основании Федерального закона РФ от 08.03.2007 г. № 33-ФЗ о присоединении к Конвенции КПГВ. В Конвенции согласованы правовые режимы и некоторые единообразные правила, касающиеся договора перевозки грузов по внутренним водным путям. Конвенция применяется к любому договору перевозки, в соответствии с которым порт погрузки или место приема груза и порт разгрузки или порт сдачи груза расположены в двух различных государствах, из которых по крайней мере одно является государством-участником Конвенции. Если договор предусматривает возможность выбора между несколькими портами разгрузки или местами сдачи, то таким портом или местом сдачи является порт разгрузки или сдачи, в котором фактически был сдан груз. Договором перевозки по Конвенции является также любой договор, в соответствии с

которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз по внутренним водным путям.

Наряду с перевозчиком конвенция рассматривает «фактического перевозчика», означая любое иное лицо, чем служащий или агент перевозчика, которому перевозчиком поручено осуществление перевозки или части этой перевозки. Договор, заключенный между перевозчиком и фактическим перевозчиком, является договором перевозки по смыслу Конвенции. Для целей такого договора все положения Конвенции, относящиеся к грузоотправителю, применяются к перевозчику, а положения, относящиеся к перевозчику, применяются к фактическому перевозчику. Любое соглашение с грузоотправителем или грузополучателем, расширяющее ответственность перевозчика в соответствии с положениями Конвенции, распространяется на фактического перевозчика только в объеме, на который он дал явно выраженное согласие в письменной форме.

В тех случаях, когда перевозчик поручил осуществление перевозки или ее части фактическому перевозчику, даже если это допустимо по условиям договора перевозки, перевозчик, тем не менее, остается ответственным за всю перевозку в соответствии с положениями Конвенции. Все положения Конвенции, регулирующие ответственность перевозчика, применяются также к ответственности фактического перевозчика в отношении осуществляемой им перевозки. Перевозчик во всех случаях информирует грузоотправителя, если он поручает осуществление перевозки или ее части фактическому перевозчику.

Грузоотправитель должен оплатить суммы, причитающиеся в силу договора перевозки, и обязан до передачи груза перевозчику представить ему в письменной форме необходимые данные о грузе, подлежащем перевозке. При условии соблюдения перевозчиком своих обязательств грузоотправитель должен упаковать, погрузить, уложить и закрепить груз в соответствии с практикой судоходства на внутренних водных путях, если в договоре перевозки не указано иное. Грузоотправитель также должен передать перевозчику во время передачи груза все необходимые сопроводительные документы. Грузоотправитель отвечает за действия или бездействие лиц, которых он нанимает для решения задач и выполнения своих обязательств, как за свои собственные действия или бездействие, если эти лица действуют в пределах своих служебных обязанностей.

Перевозчик выдает для каждой перевозки груза, регулируемой Конвенцией, транспортный документ. Коносамент выдается только по просьбе грузоотправителя, если это было оговорено до погрузки груза или до его принятия к перевозке. Отсутствие транспортного документа или его неполное оформление не влияет на действительность договора перевозки. Оригинал транспортного документа подписывается перевозчиком или капитаном судна либо лицом, уполномоченным перевозчиком. Перевозчик может

потребовать, чтобы грузоотправитель скрепил подписью оригинал или копию документа. Транспортный документ удостоверяет, при отсутствии доказательств противного, заключение и содержание договора перевозки, а также принятие груза к перевозке перевозчиком. В частности, он является основой для презумпции, что груз принят к перевозке в состоянии, описанном в транспортном документе. В том случае, когда транспортным документом является коносамент, он один определяет отношения между перевозчиком и грузополучателем. Условия договора перевозки по-прежнему определяют отношения между перевозчиком и грузоотправителем.

Грузоотправитель имеет право распоряжаться грузом; в частности, он может потребовать, чтобы перевозчик прекратил перевозку груза, чтобы он изменил место сдачи или сдал груз не тому получателю, который указан в транспортном документе. Грузоотправитель теряет предоставленное ему право распоряжаться грузом с того момента, когда грузополучатель после прибытия груза в предусмотренное место доставки потребовал сдать груз.

Грузополучатель, который после прибытия груза в место сдачи требует его сдачи, несет ответственность за уплату фрахта и других сборов, связанных с грузом, а также за участие в покрытии убытков по общей аварии. В случае отсутствия транспортного документа или если он не был предоставлен, грузополучатель несет ответственность за уплату фрахта, оговоренного с грузоотправителем, если его размер соответствует рыночной ставке. Предоставление груза в распоряжение грузополучателя рассматривается в качестве сдачи. Обязательная передача груза властям или третьей стороне также рассматривается в качестве сдачи.

Перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный в результате утраты или повреждения груза, происшедших после его принятия к перевозке до его сдачи, либо в результате превышения срока сдачи, если он не докажет, что ущерб обусловлен обстоятельствами, которых заботливый перевозчик не мог избежать и последствия которых он не мог предотвратить. Перевозчик отвечает за действия и бездействие фактического перевозчика, его служащих и агентов, действующих в пределах своих служебных обязанностей в случае, когда перевозка осуществляется фактическим перевозчиком. Перевозчик и фактический перевозчик освобождаются от ответственности, если утрата, повреждение или задержка являются результатом одного из обстоятельств или рисков, перечисленных в ст. 18 Конвенции.

Перевозчик возмещает стоимость груза за полную утрату груза, а в случае частичной утраты груза или повреждения груза перевозчик несет ответственность лишь в той степени, в которой стоимость груза понизилась. Тем не менее, максимальный предел ответственности

ни в коем случае не превышает сумму свыше 666,67 расчетных единиц на каждое грузовое место или другую единицу отгрузки либо две расчетные единицы за каждый килограмм указанного в транспортном документе веса утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма больше. Если грузовым местом или иной единицей отгрузки является контейнер и если в транспортном документе не указано количество грузовых мест или единиц отгрузки как упакованных в контейнере, сумма 666,67 расчетных единиц заменяется на сумму 1500 расчетных единиц за контейнер, не содержащий груза, и, дополнительно, сумму 25000 расчетных единиц за грузы, которые были помещены в контейнер.

Максимальные пределы ответственности не применяются, если характер и более высокая стоимость такого груза или приспособления для транспортировки были прямо указаны в транспортном документе и перевозчик не оспорил эти данные или если стороны четко оговорили более высокие максимальные пределы ответственности. Срок исковой давности в рамках Конвенции установлен в один год.

Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения

Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) — *англ. European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN)* заключено в Женеве 19.01.1996 г., вступило в силу 29.07.1999 г., а для России — 29.08.2002 г. Соглашение подписано Россией 26.09.1997 г. на основании Постановления Правительства РФ от 24.09.1997 г. № 1211 и утверждено Постановлением Правительства РФ от 21.07.2000 г. № 547. Соглашение определило план развития и строительства сети европейских внутренних водных путей международного значения. Для России к разряду важнейших магистральных водных путей международного значения Соглашением отнесены следующие направления:

- а) Е 50 (Санкт-Петербург – Астрахань);
- б) Е 60 (от Гибралтара через Санкт-Петербург по Волго-Балтийскому и Беломорско-Балтийскому каналам, затем вдоль побережья Белого моря до Архангельска);
- в) Е 90 (от Гибралтара через Ростов-на-Дону и Волгоград до Астрахани).

Ответвления от магистральных путей имеют дополнительные обозначения. В России это — Е 50-02 (Рыбинск-Москва) и Е 50-01 (река Кама от ее устья до Соликамска).

Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Европейскому соглашению 1991 г. о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и важнейших объектах

Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Европейскому соглашению 1991 г. о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и важнейших объектах (СЛКП) — *англ. Protocol on Combined Transport on Inland Waterways to the European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations (AGTC), 1991* был подписан 17.01.1997 г. в Женеве, вступил в силу 29.10.2009 г. К Протоколу присоединились девять стран, но Россия не подписывала Протокол и не является его участницей. Россия является участником самого Соглашения (без Протокола).

Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям

Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) — *англ. European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways (ADN)* заключено в Женеве 26.05.2000 г. на дипломатической конференции, организованной совместно Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР) и ЕЭК ООН, вступило в силу 29.02.2008 г. В настоящее время в Соглашении участвует 18 стран, в том числе Россия, которая присоединилась к нему на основании Постановления Правительства РФ от 10.10.2002 г. № 590 и для которой оно имеет статус международного соглашения. Основной целью Соглашения является установление единообразных принципов и правил для повышения безопасности международных перевозок опасных грузов по внутренним водным путям, эффективного содействия охране окружающей среды посредством предотвращения загрязнения вследствие аварий и происшествий в ходе таких перевозок, а также облегчения транспортных операций и содействия развитию международной торговли.

Международная перевозка опасных грузов разрешается при соблюдении условий, установленных в правилах, прилагаемых к Соглашению, получивших название «Правила ВОПОГ». Если перевозка каких-либо опасных грузов не допускается правилами ВОПОГ, они не должны быть объектом международной перевозки.

Государство — участник Соглашения сохраняет право регламентировать или запрещать ввоз на свою территорию опасных грузов, а также договариваться на ограниченный период, установленный в правилах ВОПОГ, путем заключения особых двусторонних или многосторонних соглашений и без ущерба для безопасности о том, что:

а) опасные грузы, перевозка которых запрещена Правилами ВОПОГ, могут при определенных условиях приниматься для международных перевозок по их внутренним водным путям;

б) опасные грузы, перевозка которых допускается Правилами ВОПОГ только на установленных условиях, могут, тем не менее, приниматься для международных перевозок по их внутренним водным путям на условиях, отличных от тех, которые установлены в правилах.

Такие особые двусторонние или многосторонние соглашения доводятся до сведения ЕЭК, который информирует о них другие Стороны, не участвующие в этих соглашениях. Международная перевозка опасных грузов на борту судна, не удовлетворяющего требованиям правил ВОПОГ, может быть разрешена при условии соблюдения процедуры, предусмотренной в правилах. На перевозки, подпадающие под действие Соглашения, продолжает распространяться действие местных, региональных или международных предписаний, применимых в целом к перевозкам грузов по внутренним водным путям.

Правила ВОПОГ включают в себя девять частей, касающихся предписаний по международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям: процедуры отправок, в том числе по оформлению документации; требования погрузке, перевозке и выгрузке опасных грузов и изделий в упаковках или навалом / насыпью на борту судов внутреннего плавания или танкерами; перечень опасных грузов; специальные положения и освобождения, касающиеся перевозки опасных грузов, упакованных в ограниченных количествах, а также положения, касающиеся постройки и эксплуатации таких судов. Они содержат также требования и процедуры, касающиеся осмотра, выдачи свидетельств о допущении, признания классификационных обществ, отступлений, контроля, подготовки и проведения экзаменов для экспертов и работников, участвующих в перевозке опасных грузов.

Межправительственные соглашения о международных перевозках внутренним водным транспортом

К таким соглашениям относятся:

— *Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Китайской Народной Республики о режиме торгового судоходства на пограничных и смежных с ними реках и озерах.*

Согласно Постановлению Правительства РФ от 12.02.1999 г. № 166 соглашение между правительствами СССР и КНР о режиме торгового судоходства на пограничных и смежных с ними реках и озерах остается действующим международным договором РФ. Соглашение распространяется на торговое судоходство по рекам Амур, Сунгари, Уссури, Аргунь, Черный Иртыш, Или, Сунгача и на озере Ханка, которое предусматривает взаимность и равенство при плавании судов одной Договаривающейся Стороны в водах другой Договаривающейся Стороны. Рассматривается применение портовых и

навигационных сборов, осуществление портовых операций, включая погрузочно-разгрузочные работы, перевозка грузов, оказание лоцманских услуг, осуществление таможенных, санитарных и прочих касающихся судоходства предписаний в своих портах и на границе, организация агентирования.

— *Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Казахстан и об организации и условиях перевозок грузов и пассажиров казахстанскими и российскими судами в бассейне реки Иртыш.*

Соглашение является действующим международным договором РФ от 05.06.2001 г. Соглашение определяет условия и принципы работы, порядок координации деятельности юридических лиц государств Сторон при осуществлении перевозок грузов, пассажиров, буксировки объектов и использовании внутренних водных путей бассейна реки Иртыш. Стороны договора обязуются обеспечивать соблюдение нормативных правовых актов государств Сторон, включая правила, инструкции и требования, регламентирующие безопасность судоходства и организацию перевозочного процесса в бассейне реки Иртыш. Соглашение предусматривает равные возможности судам и экипажам обеих сторон Соглашения на всех стадиях транспортного процесса, в том числе в использовании внутренних водных путей бассейна реки Иртыш для перевозки грузов и пассажиров, кроме каботажной перевозки. Оплата услуг, оказываемых судам в портах, производится по действующим ставкам государств Сторон. Компетентные органы ежегодно (до 1 апреля) согласовывают предварительные объемы перевозок и списки судов, планируемых для работы в бассейне реки Иртыш. Разрешение на заход судов государства одной Стороны на внутренние водные пути государства другой Стороны выдается органами судоходного надзора государства другой Стороны, при нахождении на внутренних водных путях государства другой Стороны соблюдают законодательство этого государства. Оформление транспортных, товаросопроводительных и других документов, связанных с перевозочным процессом, осуществляется на русском языке.

— *Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Эстонской Республики о судоходстве в бассейне Чудского, Теплового и Псковского озер.*

Соглашение подписано в Москве 02.03.2002 г. Реализация Соглашения позволяет обеспечить перевозки не только пассажиров, но также и грузов взаимной торговли между Россией и Эстонией по акваториям указанных озер на протяжении 126,2 км. Соглашение определяет порядок и условия судоходства по водным путям, перечень портов и пунктов, в которые разрешается заход судов другого государства и в которых открыты пункты пропуска через государственную границу в соответствии с порядком, действующим в каждой стране. Пользование водными путями судами осуществляется без взимания платы со

стороны другого государства. Плавание судов одного государства по водным путям государства другого государства осуществляется на основании предварительно полученных разрешений, если получение таких разрешений предусмотрено законодательством другой страны. Во время пребывания судов одного государства на территории другого государства должно соблюдаться законодательство государства, в водах которого находится судно. На водных путях действуют правила судоходства по внутренним водным путям, установленные в соответствии с законодательством государства, на территории которого находятся эти водные пути. На судне применяются правовые акты государства флага судна.

— *Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Литовской Республики о судоходстве по Куршскому заливу и внутренним водным путям Калининградской области Российской Федерации и Литовской Республики.*

Соглашение подписано в Москве 04.12.2007 г. Соглашение определяет порядок перевозки судами обеих сторон пассажиров и грузов, включая транзитные перевозки, по внутренним водным путям друг друга, а также правила содержания и использования этих водных путей. Каждая из сторон будет содействовать развитию торгового судоходства между своими портами, руководствуясь принципами равноправия и взаимной выгоды. Пользование внутренними водными путями судами обеих сторон будет осуществляться без взимания платы. Стороны Соглашения обязуются предоставить судам друг друга такое же обращение, как и своим. Экипажи судов обеих стран, следующие по внутренним водным путям друг друга, обязаны соблюдать государственное законодательство другой стороны Соглашения. В случае нарушения законодательства экипаж несет ответственность по законам той стороны Соглашения, на территории которой нарушение было совершено. Для реализации Соглашения создана Смешанная Российско-Литовская комиссия.

3.2.1.4. Железнодорожный транспорт

Конвенция о международных железнодорожных перевозках

Конвенция о международных железнодорожных перевозках, 1980 (КОТИФ) — *англ. Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF)* подписана в Берне 09.05.1980 г., вступила в силу 01.05.1985 г.

В дополнение Конвенции COTIF были приняты:

— Протокол 1990 г. — *англ. 1990 Protocol — Protocol of 20 December 1990 for the Modification of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980;*

— Вильнюсский протокол — *англ. Protocol of Vilnius — Protocol of 03 June 1999 for the Modification of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980.* Протокол 1999 г. вступил в силу 01.07.2006 г.;

В развитие Конвенции СОТИФ были разработаны:

— Унифицированные правила в отношении договоров международной перевозки пассажиров железнодорожным транспортом, как Приложение А к Конвенции — *англ. Uniform Rules concerning for Contract of International Carriage of Passengers by Rail (CIV – Appendix A to the Convention)*);

— Унифицированные правила в отношении договоров международной перевозки грузов железнодорожным транспортом, как Приложение Б к Конвенции — *англ. Uniform Rules concerning for Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM — Appendix B to the Convention)*);

— Правила в отношении договоров международной перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом, как Приложение В к Конвенции — *англ. Rules concerning for International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID — Appendix C to the Convention)*);

Конвенция имеет также и другие приложения: CUV, CUI, APTU, ATMF. Участниками СОТИФ являются большинство европейских и ряд азиатских и африканских стран. Основная цель СОТИФ — создание единообразной правовой системы, применяемой к перевозкам пассажиров, багажа и грузов в прямом международном железнодорожном сообщении между государствами-членами. Положения СОТИФ могут применяться также при международных перевозках в смешанных сообщениях с использованием железнодорожных, речных и морских перевозок. Разработкой и публикацией руководящих документов для решения конкретных задач, связанных с применением СОТИФ, занимается Международный комитет железнодорожного транспорта.

На основании Федерального закона РФ от 17.07.2009 г. № 152-ФЗ «О присоединении к Конвенции в редакции Протокола об изменениях от 03.06.1999 г.» для Российской Федерации конвенция вступила в силу 01.02.2010 г. с оговорками о праве не применять § 1 и § 2 ст. 28 КОТИФ и Приложения А, С, D, E, F, G к КОТИФ, а также с заявлением, что будет применять Приложение В к перевозкам, осуществляемым на части железнодорожной инфраструктуры от причала паромного комплекса Балтийск до припортовой железнодорожной станции Балтийск (2,84 км), а также от причала паромного комплекса Усть-Луга до припортовой железнодорожной станции Лужская (1,745 км).

Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении

Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) — *англ. Agreement on International Goods Transport by Rail (SMGS)* введено в действие 01.11.1951 г. Для выполнения условий СМГС и укрепления транспортных связей между странами, подписавшими его, была создана международная «Организация сотрудничества железных дорог» (ОСЖД). Основой существования и работы ОСЖД является «Положение

об ОСЖД», которое имеет характер международного договора. Главными целями ОСЖД является развитие международных грузовых и пассажирских перевозок, создание единого железнодорожного транспортного пространства в Евроазиатском регионе, содействие техническому прогрессу и научно-техническому сотрудничеству в области железнодорожного транспорта, повышение конкурентоспособности трансконтинентальных железнодорожных направлений.

В работе ОСЖД как межправительственной организации участвуют 27 стран: Азербайджан, Албания, Беларусь, Болгария, Венгрия, Вьетнам, Грузия, Иран, Казахстан, Китай, КНДР, Куба, Киргизия, Латвия, Литва, Молдова, Монголия, Польша, Россия, Румыния, Словакия, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина, Чехия и Эстония. Кроме того, в качестве наблюдателей в ОСЖД участвуют Немецкая (ДБ АГ), Французская (СНЦФ), Греческая (ОСЕ), Финская (ВР), Сербская (ЖС) железные дороги. В настоящее время в СМГС участвуют 23 из 27 членов ОСЖД (кроме Кубы, Румынии, Словакии и Чехии).

В СМГС зафиксированы следующие основные положения:

— грузы могут перевозиться по железным дорогам двух и более стран по одному перевозочному документу — международной накладной. В этом случае перевозки называются прямым международным сообщением;

— перевозки делятся на прямые железнодорожные (участвуют только железные дороги) и прямые смешанные (кроме железнодорожного участвуют и другие виды транспорта);

— прямые международные железнодорожные сообщения бывают перегрузочными, когда грузы перегружаются из вагонов одной колеи в вагоны другой, и бесперегрузочными, когда грузы не перегружаются, а кузова вагонов переставляются на тележки другой колеи;

— прямые международные железнодорожные сообщения могут быть также бесперегрузочными, если колея сопредельных стран одинакова (колею той же ширины, что и дороги России, имеют Монголия, Финляндия и отдельные линии в Польше, Словакии и Северной Корее).

Таким образом, СМГС регулирует взаимоотношения между железными дорогами стран-участниц при осуществлении ими международных перевозок: когда отправитель заключает договор с одной из железных дорог стран-участниц на отправление груза, по крайней мере, еще одна железная дорога другой страны-участницы впоследствии также участвует в данной перевозке.

Основная цель СМГС — создание единого регламента в вопросах, связанных с заключением международного договора перевозки, с содержанием взаимных прав и

обязанностей сторон договора, результатом его невыполнения и урегулированием претензий вследствие этого, а также правами и обязанностями лица, в пользу которого осуществлялась перевозка (грузополучателя).

Правила СМГС неоднократно изменялись и дополнялись.

Каждая железная дорога — участница СМГС обязана перевозить все грузы, кроме поименованных особо, если внутренние правила дороги отправления не предусматривают иного порядка. Перевозка грузов производится между всеми станциями, открытыми во внутренних сообщениях стран, железные дороги которых участвуют в СМГС.

Договор перевозки считается заключенным с момента приема к перевозке станцией отправления груза вместе с накладной. Прием груза к перевозке удостоверяется наложением на накладной календарного штампа станции отправления, что является доказательством заключения договора перевозки. Прием и отправление груза повагонными и мелкими отправлениями производятся по внутренним правилам железных дорог страны отправления. Железная дорога, принявшая груз к перевозке по накладной СМГС, несет ответственность за выполнение перевозки на всем пути до выдачи груза на станции назначения, а в случае переотправки груза в страны, железные дороги которых не участвуют в СМГС, — до оформления перевозки по накладной другого международного соглашения. Каждая последующая железная дорога, принимая груз вместе с накладной, вступает тем самым в договор перевозки и принимает на себя возникающие по нему обязательства.

Конвенция о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладной СМГС

Конвенция о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладной СМГС, 2006 — *англ. Convention on international customs transit procedures for the carriage of goods by rail under cover of SMGS consignment notes, 2006* совершена в Женеве 09.02.2006 г., но до настоящего времени не вступила в силу. Оригиналы текста — на английском, русском и французском языках. Целью Конвенции является упрощение административных формальностей в ходе международных железнодорожных перевозок в целях, в частности, снижения объема пограничного контроля, возможность использования для этой цели железнодорожных документов в качестве таможенных документов, установление процедуры международного таможенного транзита для перевозки грузов с использованием железнодорожной накладной.

Железнодорожная компания (железная дорога), принимающая в пункте отправления к перевозке грузы по процедуре международного таможенного транзита, является принципалом и в этом качестве несет ответственность за надлежащее осуществление операции международного таможенного транзита.

Железнодорожные компании обеспечивают, чтобы при перевозках грузов по железной дороге в соответствии с процедурой международного таможенного транзита на основании положений Конвенции в железнодорожную накладную вносилась специальная отметка (штамп). При завершении процедуры международного таможенного транзита грузы и транспортные средства предъявляются железнодорожной компанией (железнодорожной) таможене пункта назначения вместе с железнодорожной накладной и перевозочными документами. Таможня пункта назначения после надлежащего оформления завершения процедуры международного таможенного транзита незамедлительно возвращает железнодорожной компании (железнодорожной) железнодорожную накладную.

Осуществление в России транзитных перевозок грузов в Паневропейских коридорах и между Китаем и Евросоюзом по железным дорогам по одному перевозочному документу может быть возможно на основе унифицированной накладной ЦИМ / СМГС и разработанного «Руководства по накладной ЦИМ / СМГС», которое вступило в силу 01.09.2006 г.

Межгосударственные и межправительственные соглашения о прямом железнодорожном сообщении

На основании принципов СМГС Россия заключила ряд двусторонних соглашений о железнодорожных перевозках со всеми пограничными странами, а также соглашения о железнодорожных перевозках грузов с Австрией. Эти соглашения содержат основные договоренности по организации железнодорожного сообщения, выработанный на его основе тариф об условиях перевозки, ряд дополнительных соглашений, служебные инструкции, правила взимания расчетов. Информация о некоторых соглашениях приведена далее.

— *Соглашение между Правительством РФ и Правительством Финляндской Республики о российско-финляндском прямом железнодорожном сообщении с российской стороны введено Постановлением Правительства РФ от 28.02.1996 № 197. Соглашение регулирует прямое железнодорожное сообщение между Российской Федерацией и Финляндской Республикой.*

— *Соглашение между Правительством РФ и Правительством Турецкой Республики об организации смешанного международного железнодорожно — паромного сообщения через порты Кавказ (Российская Федерация) и Самсун (Турецкая Республика) принято в Анкаре 12.05.2010 г., вступило в силу 18.08.2011 г.*

Европейское соглашение 1991 г. о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и важнейших объектах

Европейское соглашение 1991 г. о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и важнейших объектах (СЛКП) — *англ. European Agreement on*

Important International Combined Transport Lines and Related Installations (AGTC), 1991 принято 01.02.1991 г. Россия присоединилась к Соглашению на основании Постановления Правительства РФ от 21.03.1994 г. № 219. Положения Соглашения согласованы в качестве международного плана развития и функционирования сети важнейших линий международных комбинированных перевозок и соответствующих объектов в целях повышения эффективности международных комбинированных перевозок в Европе и их привлекательности для потребителей. В четырех Приложениях представлены железнодорожные линии и объекты, в том числе морские порты, имеющие большое значение для международных комбинированных перевозок, а также технические характеристики сети важнейших линий, эксплуатационные характеристики поездов и минимальные требования к инфраструктуре.

3.2.1.5. Автомобильный транспорт

Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов

Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) — *англ. Convention on the Contract for the International Carriage of goods by Road (CMR)* разработана в рамках Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН (КВТ ЕЭК ООН), подписана в Женеве 19.05.1956 г. и вступила в силу 02.07.1961 г. Конвенция является основным документом, определяющим и регулирующим коммерческие условия международных автомобильных грузовых перевозок. В Конвенции участвует 25 стран, практически все страны Европы, включая Россию как преемницу СССР, присоединившемуся к Конвенции КДПГ 01.12.1983 г., а также ряд стран Азии и Африки. Для России Конвенция действует с учетом Протокола к Конвенции от 05.07.1978 г.

Конвенция включает статьи об ответственности перевозчика, заключении и исполнении договора перевозки, претензии и иски, организации перевозки несколькими перевозчиками, недействительности условий, отступающих от Конвенции, заключительные положения. Конвенция применяется ко всякому договору дорожной перевозки грузов за вознаграждение посредством транспортных средств, когда место погрузки груза и место доставки груза, указанные в контракте, находятся на территории двух различных стран, из которых, по крайней мере, одна является участницей Конвенции. Применение Конвенции не зависит от местожительства и национальности заключающих договор сторон. Согласно КДПГ договор международной автомобильной перевозки оформляется накладной CMR. Накладная составляется в трех оригиналах, подписанных отправителем и перевозчиком. Первый экземпляр накладной передается отправителю, второй сопровождает груз, а третий остается у перевозчика. В накладную должна включаться оговорка о подчинении перевозки

положениям КДПГ. Если перевозчик не имеет достаточной возможности проверить правильность записей, он должен вписать в накладную обоснованные оговорки, включая оговорки, касающиеся внешнего состояния груза и его упаковки. Эти оговорки не имеют обязательной силы для отправителя, если последний намеренно не указал в накладной, что он их принимает.

Отправитель несет ответственность перед перевозчиком за ущерб и повреждения, причиненные лицам, оборудованию и другим грузам, а также за любые расходы, которые могут быть вызваны поврежденной упаковкой груза, если только при видимом или известном перевозчику в момент принятия груза повреждении перевозчиком не было сделано относительно этого надлежащих оговорок. Срок доставки груза определяется соглашением сторон. Груз может быть признан потерянным без представления доказательств, если он не был доставлен в течение 30 дней по прошествии установленного срока или, когда такового не было, в течение 60 дней со дня принятия груза перевозчиком.

В КДПГ подробно определены права отправителя и получателя по распоряжению грузом и порядок действия в случае возникновения препятствий к перевозке и выдаче груза, условия и пределы ответственности перевозчика. Перевозчик освобождается от ответственности в случае, если несохранность груза и просрочка в доставке вызваны обстоятельствами, которые перевозчик не мог устранить. Перевозчик также освобождается от ответственности, если докажет, что несохранность груза произошла по вине правомочного по договору лица вследствие приказа последнего или могла явиться следствием одного или нескольких рисков, перечисленных в конвенции.

За нарушение принятых по договору обязательств стороны отвечают на основании и в размерах, установленных в КДПГ. Какое-либо ограничение или повышение ответственности не допускается. Ограничение или исключение ответственности не применяется, если перевозчик причинил ущерб своим умышленным неправомерным действием или таким действием, которое согласно закону, применяемому разбирающим дело судом, приравнивается к умышленному поступку.

Перевозчик отвечает за несохранность груза (утрата, недостача, порча или повреждение), произошедшую в период между принятием груза к перевозке и его сдачей. Перевозчик отвечает как за свои собственные действия и упущения, так и за действия и упущения своих агентов и всех других лиц, к услугам которых он прибегает для осуществления перевозки, когда эти агенты или лица действуют в рамках возложенных на них обязанностей.

Ущерб, вызванный полной или частичной потерей груза, возмещается в размере стоимости утраченного груза, а при порче или повреждении — в размере суммы, на которую

понижилась стоимость груза. Кроме того, подлежит возмещению плата за перевозку, таможенные сборы и пошлины и прочие расходы, связанные с перевозкой грузов. В случае просрочки в доставке груза (срок доставки указан в накладной) перевозчик должен вернуть часть провозной платы, размер которой за каждые календарные сутки задержки доставки груза оговаривается в накладной. Подача исков, которые могут возникнуть в результате перевозок, выполненных в соответствии с Конвенцией, может происходить в течение одного года. Однако в случае злоумышленного поступка или вины, которая согласно закону, применяемому разбирающим дело судом, приравнивается к злоумышленному поступку, срок устанавливается в три года.

Положения Конвенции применяются европейскими странами при заключении двусторонних соглашений о международных автомобильных перевозках.

Европейское соглашение о международных автомагистралях

Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) — *англ. European Agreement on main international traffic arteries (AGR)* подготовлено Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН на английском, французском и русском языках, подписано в Женеве 15.11.1975 г., вступило в силу 15.03.1983 г. В настоящее время в Соглашении участвует 37 стран, в том числе и Российская Федерация, на основании документа о присоединении к Соглашению 14.12.1982 г. с оговоркой о несогласии со ст. 13 и заявлением, что «для передачи арбитрам любого спора между Договаривающимися Сторонами относительно толкования или применения Европейского соглашения необходимо в каждом отдельном случае согласие всех Сторон, участвующих в споре, и что арбитрами могут являться лишь лица, назначенные участниками спора с их общего согласия». Участники Соглашения, в целях облегчения и развития в Европе международного дорожного движения, предложили координированный план международной дорожной сети, описание которой приведено в Приложении I к Соглашению. Международная сеть «Е» представляет собой сетку основных дорог общим направлением север – юг и запад – восток; она включает также промежуточные дороги, расположенные между основными дорогами, равно как ответвления и соединительные дороги.

Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов

Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) — *англ. European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR)* вступило в силу 29.01.1968 г. Россия присоединилась к Соглашению 28.04.1994 г. на условиях Протокола от 21.08.1975 г., а 27.04.1995 г. присоединилась к Протоколу от 28.10.1993 г. Всего в Соглашении участвует 48 стран. В настоящее время действует редакция ДОПОГ 2003 г. Перевозки, в отношении которых применяется

настоящее Соглашение, являются предметом внутригосударственных или международных предписаний, касающихся дорожного движения, международных дорожных перевозок или международной торговли вообще. Приложения А и В к настоящему Соглашению являются его неотъемлемой частью. Соглашением устанавливается, что грузы, которые не допускаются к перевозке согласно Приложению А, не должны быть предметом международной перевозки. В Приложении В установлено, что помимо документов, предписываемых другими правилами, на транспортной единице должны находиться следующие документы: транспортные документы на все перевозимые опасные грузы и, при необходимости, свидетельство о загрузке контейнера; письменные инструкции, предписанные в разделе 5.4.3 Соглашения; удостоверение личности каждого члена экипажа транспортного средства с фотографией. На транспортной единице должны также находиться следующие документы, если положения ДОПОГ требуют их составления: свидетельство о допуске к перевозке на каждую транспортную единицу или ее элемент; свидетельство о подготовке водителя; копия утверждения, выданного компетентным органом, когда это требуется. Транспортные документы на опасные грузы должны содержать элементы информации, указанные в Соглашении, по каждому опасному веществу, материалу или изделию, предъявляемому к перевозке. На каждой транспортной единице, перевозящей опасные грузы, должны быть размещены информационные табло и маркировка в соответствии с положениями ДОПОГ.

Стороны Соглашения сохраняют за собой право улаживаться путем заключения особых двусторонних или многосторонних соглашений о том, что некоторые опасные грузы могут быть предметом международной перевозки через их территорию соблюдением требований, менее строгих, чем те, которые предписаны в приложениях к настоящему Соглашению.

Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки международной дорожной перевозки

Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки международной дорожной перевозки (Конвенция МДП) от 14.11.1975 — *англ. Customs Convention on the International Carriage of Goods with the Application of TIR Carnet (TIR Convention), 1975* совершена в Женеве 14.11.1975 г. на английском, русском и французском языках. Дата начала действия — 20.03.1978 г. Россия присоединилась к Конвенции. Конвенция направлена на облегчение международной перевозки грузов дорожными транспортными средствами, упрощение и гармонизацию административных, в частности пограничных, формальностей в области международных перевозок. Конвенция касается перевозки грузов, осуществляемой без их промежуточной перегрузки, в дорожных

транспортных средствах, составах транспортных средств или контейнерах, с пересечением одной или нескольких границ от таможенного места отправления одного государства до таможенного места назначения другого государства или того же самого государства при условии, что определенная часть операции МДП между ее началом и концом производится автомобильным транспортом.

Положения Конвенции применяются при условии, что:

— перевозки производятся в дорожных транспортных средствах, составах транспортных средств или контейнерах, предварительно допущенных к перевозке с соблюдением условий, указанных в гл. III а) или III с);

— перевозки гарантируются объединениями, признанными согласно положениям ст. 6, и должны производиться с применением книжки МДП, соответствующей образцу, приведенному в Приложении 1 к Конвенции.

Грузы, перевозимые с соблюдением процедуры МДП, освобождаются от уплаты или депозита ввозных или вывозных пошлин и сборов в промежуточных таможенных. Грузы, перевозимые с соблюдением процедуры МДП в запломбированных дорожных транспортных средствах, запломбированных составах транспортных средств или запломбированных контейнерах, как правило, освобождаются от таможенного досмотра в промежуточных таможенных. Однако с целью предупреждения злоупотреблений таможенные органы могут в исключительных случаях и, в частности, при наличии подозрения в нарушениях производить в этих таможенных досмотр грузов. Когда операция МДП производится дорожным транспортным средством или составом транспортных средств, на них должны быть прикреплены прямоугольные таблички с надписью «TIR», отвечающие требованиям, приведенным в Приложении 5 к Конвенции; одна табличка помещается спереди, а другая такая же табличка сзади дорожного транспортного средства или состава транспортных средств.

На каждое дорожное транспортное средство или контейнер составляется одна книжка МДП. Однако, единая книжка МДП может составляться на состав транспортных средств или на несколько контейнеров, погруженных на одно дорожное транспортное средство или на состав транспортных средств. В этом случае в грузовом манифесте книжки МДП должно указываться отдельно содержимое каждого транспортного средства, составляющего часть состава транспортных средств, или каждого контейнера. Книжка МДП действительна для выполнения только одной перевозки.

В дальнейшем был выпущен приказ ГТК РФ от 18.05.1994 г. № 206 «О порядке применения Конвенции МДП 1975 г.», а на основании Постановлений Правительства РФ от 05.09.1998 г. № 1035 и от 06.11.2001 № 766 были приняты поправки к Конвенции МДП.

Порядок допуска российских перевозчиков к процедуре МТП был изложен в положении, утвержденном приказом Минтранса РФ и ГТК РФ от 01.09.1999 г. № 61/591.

Межправительственные соглашения о международном автомобильном сообщении

Имеется большая группа двусторонних международных соглашений о международном автомобильном сообщении, заключенных между Российской Федерацией и другими странами на уровне Правительства Российской Федерации или Министерства транспорта Российской Федерации.

3.2.1.6. Воздушный транспорт

Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок

Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшавская конвенция), 1929 — *англ. Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air (Warsaw Convention), 1929* — подписана в Варшаве 12.10.1929 г., вступила в силу 13.02.1934 г. Конвенция вступила в силу для Российской Федерации 18.11.1934 г., а в настоящее время утратила силу в связи с присоединением Российской Федерации к Монреальской конвенции 1999 г. (см. далее). Варшавская конвенция в рамках изменений по Гаагскому протоколу 1955 г. была принята за основу в Воздушном кодексе РФ. Полное наименование протокола «Протокол, содержащий поправки к Варшавской конвенции — *англ. Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air (The Hague Protocol to the Warsaw Convention)*».

Международной перевозкой по Варшавской конвенции называется всякая перевозка, при которой, место отправления и место назначения вне зависимости от того, имеются или нет перерыв в перевозке или перегрузка, расположены либо на территории двух государств-участников, либо на территории одного и того же государства-участника, если согласованная остановка предусмотрена на территории другого государства, даже если это государство не является государством-участником Конвенции. Перевозка без подобной остановки между двумя пунктами, находящимися на территории одного и того же государства-участника, не рассматривается как международная. Перевозка, осуществляемая посредством нескольких последовательных перевозчиков, с точки зрения применения Конвенции, считается единой перевозкой, если она рассматривалась сторонами как одна операция, вне зависимости от того, была ли она заключена в виде одного договора или ряда договоров, и она не теряет

своего международного характера исключительно в силу того, что один или несколько договоров должны быть выполнены полностью на территории одного и того же государства.

Конвенция регулирует отношения между перевозчиком и грузовладельцем, а также перевозчиком и пассажиром. В первую очередь, это взаимные обязательства и условия воздушной перевозки. Конвенция не регулирует отношения, связанные с перевозкой почтовых отправлений. В случае комбинированных перевозок, осуществляемых частью по воздуху и частью каким-либо иным способом перевозки, Конвенция применяется лишь к воздушной перевозке.

При перевозке груза перевозчик имеет право требовать от отправителя составления и вручения ему «воздушно-перевозочного документа», а отправитель имеет право требовать от перевозчика принятия этого документа. Если перевозчик примет груз без составления «воздушно-перевозочного документа» он теряет право ссылаться на положения Конвенции, освобождающие его от ответственности или ограничивающие таковую. Воздушно-перевозочный документ составляется в трех экземплярах, один из которых с отметкой «для перевозчика», подписанный отправителем, вручается перевозчику. Второй экземпляр с пометкой «для получателя» подписывается отправителем и перевозчиком и должен следовать с товаром. Третий экземпляр, подписанный перевозчиком, возвращается отправителю после принятия товара. Отправитель будет отвечать за правильность сведений, которые он заносит в воздушно-перевозочный документ и за причиненный вред, понесенный перевозчиком или иным лицом в связи с этим. Если по требованию отправителя воздушно-перевозочный документ составит перевозчик, то документ рассматривается, до доказательства противного, как действующий за счет отправителя. Воздушно-перевозочный документ, в качестве которого на практике выступает авиагрузовая накладная, удостоверяет заключение договора перевозки, принятия товара и условий перевозки.

Отправитель обязан дать сведения и присоединить к воздушно-перевозочному документу документы, которые до передачи товара получателю необходимы для выполнения таможенных или полицейских формальностей. Отправитель отвечает перед перевозчиком за все убытки, которые могли бы быть из-за отсутствия, недостаточности или неправильности этих сведений и бумаг, за исключением случаев вины со стороны перевозчика. Перевозчик не обязан проверять эти сведения и документы в отношении их точности или достаточности. Отправитель имеет право распоряжаться грузом, при условии выполнения обязательств по договору перевозки, распоряжаться грузом вплоть до выдачи его получателю на аэродроме назначения, если не наступает право получателя на груз. В любом случае перевозчик обязан немедленно информировать отправителя, когда выполнение распоряжений последнего невозможно.

В Конвенции установлены единые критерии ответственности перевозчика и условия освобождения от ответственности. Иски против перевозчика не принимаются при отсутствии возражения получателя, которое подается в виде оговорки на перевозочном документе или ином письменном сообщении. Возражение направляется получателем перевозчику немедленно после обнаружения повреждения груза, самое позднее — в течение трех дней для багажа и семи дней для груза со дня сдачи. В случае опоздания протест должен быть подан не позднее 14 дней со дня, когда багаж или груз будут переданы в распоряжение получателя. Срок исковой давности ограничен двумя годами, считая со дня прибытия воздушного судна в пункт назначения либо со дня, когда выполнение перевозки было прекращено.

Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок

Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок» (Монреальская конвенция, 1999) — *англ. Convention for the unification of certain Rules for International Carriage by Air (Montreal Convention of 1999 / MC99)* подписана 28.05.1999 г. и вступила в силу в ноябре 2003 г. Российская Федерация согласно Федеральному закону от 03.04.2017 № 52-ФЗ ратифицировала Монреальскую конвенцию 1999 года, которая 21 августа 2017 года вступила в силу для России. В настоящее время конвенцию ратифицировали более 120 государств, среди них такие крупнейшие авиадержавы, как США, Канада, Великобритания, Германия, Франция, Италия, Китай, Япония, Индия, Бразилия и др. Ратификация Монреальской конвенции потребует серьезной корректировки действующего российского законодательства в сфере международных воздушных перевозок, в том числе Воздушного кодекса РФ. Монреальская Конвенция в России заменила Варшавскую конвенцию и последующие протоколы, изменяющие и дополняющие ее. Она будет применяться при всякой международной воздушной перевозке людей, багажа или груза, осуществляемой за вознаграждение.

Определение «международной перевозки» и «единой перевозки» по Конвенции 1999 г. аналогично Варшавской конвенции. В Монреальской конвенции вводится понятие «фактического перевозчика», т. е. лица, не являющегося перевозчиком по договору с отправителем или пассажиром, или лицом, действующим от имени отправителя или пассажира. «Перевозчик по договору» уполномочивает «фактического перевозчика» по отдельному договору осуществить всю перевозку или часть ее, причем «перевозчик по договору» подпадает полностью под действие правил Конвенции, а «фактический перевозчик» только в отношении той перевозки, которую он осуществляет.

При перевозке грузов в качестве перевозочного документа выдается авиагрузовая накладная. Порядок составления и передачи авиагрузовой накладной, а также ответственность отправителя за правильность представления сведений о грузе практически соответствуют положениям Варшавской конвенции. Вместе с тем допускается вместо авиагрузовой накладной использовать любые другие средства, сохраняющие запись о предстоящей перевозке. Если используются такие другие средства, перевозчик, по просьбе отправителя, выдает ему квитанцию на груз, позволяющую опознать груз. В Конвенции дано содержание и описание авиагрузовой накладной, а также требования к другой документации по грузу. Отдельные статьи Конвенции определяют права и обязанности отправителя и получателя груза, право распоряжения грузом, требования к выдаче груза

Согласно Конвенции перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, утери или повреждения груза, только при условии, что событие, ставшее причиной такого вреда, произошло во время воздушной перевозки. Расширено по сравнению с Варшавской конвенцией понятие освобождения перевозчика от ответственности. Так, перевозчик не несет ответственности, если он докажет, что уничтожение, утеря или повреждение груза произошли в результате одного или нескольких обстоятельств:

- а) присущего грузу дефекта, качества или порока;
- б) неправильной упаковки груза лицом, кроме перевозчика, его служащих или агентов;
- в) акта войны или вооруженного конфликта;
- г) акта органа государственной власти, связанного с ввозом, вывозом или транзитом груза.

Воздушная перевозка по смыслу Конвенции охватывает период времени, в течение которого груз находится под охраной перевозчика. Период времени воздушной перевозки не включает в себя никакой наземной перевозки, морской перевозки или перевозки внутренним водным путем, осуществленной вне аэропорта. Однако если подобная перевозка осуществляется во исполнение договора воздушной перевозки в целях погрузки, выдачи или перегрузки, любой вред, до доказательства противного, считается следствием события, имевшего место во время воздушной перевозки. Если перевозчик без согласия отправителя заменяет перевозку, которую по соглашению между сторонами предполагалось осуществить по воздуху, полностью или частично перевозкой каким-либо другим видом транспорта, такая перевозка другим видом транспорта считается перевозкой, осуществляемой в период времени воздушной перевозки.

Компенсация за причинение вреда согласно Монреальской конвенции выражается в величине специальных прав заимствования (СПЗ), как они определены Международным

валютным фондом. В отношении вреда, причиненному пассажиру ответственность перевозчика не превышает 100000 СПЗ, в случае задержки одного пассажира — до 4150 СПЗ. При уничтожении, утере, повреждении или задержке багажа — до 1000 СПЗ на каждого пассажира. Ответственность перевозчика при уничтожении, утере, повреждении или задержке груза ограничивается 17 СПЗ за 1 кг, за исключением случаев, когда отправитель сделал в момент передачи места перевозчику особое заявление о заинтересованности в доставке и уплатил дополнительный сбор, если это необходимо. Вместе с тем, конвенцией предусматривается пересмотр пределов ответственности и установление иных единиц ответственности для государств, не являющихся участниками МВФ. Срок исковой давности по Конвенции — два года.

Международная конвенция о гражданской авиации

Международная конвенция о гражданской авиации (Чикагская конвенция), 1944 — *англ. Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention), 1944* вступила в силу 04.04.1947 г. Применяется в отношении гражданских воздушных судов. Определяет принципы полетов воздушных судов нерегулярных (чартерных) рейсов, регулярных воздушных линий, перевозок в каботаже и полетов беспилотных воздушных судов. Конвенция установила основные принципы работы международной авиации, в частности, правила полетов над территорией страны участницы, установление запретных зон, взимание аэропортовых сборов, принцип национальной принадлежности воздушного судна, облегчение международных полетов, международные стандарты и рекомендованную практику ([SARPs](#)) и т. д. Определен состав документов, которые должны находиться на борту воздушного судна, в частности, если на борту находится груз, то должен быть манифест и подробные декларации о грузе.

Наряду с Конвенциями имеется большая группа двусторонних международных соглашений о международных воздушных перевозках, заключенных между правительствами двух стран. Такие соглашения определяют права сторон и порядок установления международных воздушных линий по определенным маршрутам, сборов и тарифов, освобождения от пошлин и налогов. Определяются принципы, регулирующие эксплуатацию договорных линий, условия выдачи разрешений на эксплуатацию авиапредприятий и другие вопросы, относящиеся к коммерческому сотрудничеству. Указывается роль законов и правил государств, участвующих в соглашении.

3.2.2. Национальное коммерческо-правовое обеспечение

3.2.2.1. Все виды транспорта

Транспортная деятельность на национальном уровне 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:

Конституция РФ; международные договоры; федеральные законы; Указы Президента и постановления Правительства РФ; подзаконные и административные акты органов исполнительной власти; постановления пленумов Верховного Суда РФ и Высшего Арбитражного Суда РФ; санкционированные (правовые) обычаи.

Конституция Российской Федерации

Конституция принята на всенародном голосовании 12.12.1993 г. и вступила в силу со дня ее официального опубликования 25.12.1993 г. Конституция является основным законом РФ и занимает определяющее положение по отношению ко всем федеральным законам. Конституция является источником транспортного права и содержит нормы, имеющие непосредственное отношение к транспорту, что является основополагающим при правовом регулировании деятельности транспорта.

Международные договоры

Международным договором в зависимости от их вида и наименования считается договор, соглашение, конвенция, протокол, обмен письмами или нотами, иные виды и наименования международных договоров. Международные договоры и соглашения РФ наряду с общепризнанными принципами и нормами международного права являются в соответствии с Конституцией РФ составной частью ее правовой системы. Международные договоры и соглашения — существенный элемент стабильности международного правопорядка и отношений России с зарубежными странами, функционирования правового государства. Международные договоры РФ заключаются с иностранными государствами, а также с международными организациями от имени РФ (межгосударственные договоры), от имени Правительства РФ (межправительственные договоры), от имени федеральных органов исполнительной власти (договоры межведомственного характера). Порядок заключения, выполнения и прекращения международных договоров РФ определяется Федеральным законом РФ от 15.07.1995 г. № 101-ФЗ. Если международным договором РФ установлены иные правила, чем предусмотренные законом, то применяются правила международного договора.

Федеральные законы

К основным федеральным законам и кодексам, которые регулируют перевозки грузов и имеют общий характер для всех видов транспорта, следует отнести Гражданский Кодекс РФ (ГК РФ), Уголовный кодекс РФ (УК РФ), Кодекс РФ об административных правонарушениях (КоАП РФ), Таможенный кодекс Таможенного союза (ТК ТС). ТК ТС, как

было отмечено выше, наряду с национальным характером, имеет статус международного договора.

ГРАЖДАНСКИЙ КОДЕКС РФ (ГК РФ)

ГК РФ является Федеральным законом РФ. Содержит четыре части:

— часть первая — Федеральный закон РФ от 30.11.1994 № 51-ФЗ, введена в действие Федеральным законом РФ от 30.11.1994 № 52-ФЗ;

— часть вторая — Федеральный закон РФ от 26.01.1996 № 14-ФЗ, введена Федеральным законом РФ от 26.01.1996 № 15-ФЗ;

— часть третья — Федеральный закон РФ от 26.11.2001 № 146-ФЗ, введена Федеральным законом РФ от 26.11.2001 № 147-ФЗ;

— часть четвертая — Федеральный закон РФ от 18.12.2006 № 230-ФЗ, введена Федеральным законом РФ от 18.12.2006 № 231-ФЗ.

ГК РФ регулирует основные сферы правоотношений субъектов. Глава 40 ГК РФ, содержащаяся во второй части Гражданского кодекса, регулирует перевозку (ст. 784 – 800). В гл. 40 наряду с общими положениями о перевозке включены статьи о договоре перевозки груза, договоре об организации перевозок, договоре между транспортными предприятиями, договоре фрахтования, о прямом смешанном сообщении и перевозке транспортом общего пользования, об ответственности перевозчика и отправителя, о сроках доставки груза, о взимании провозной платы и иные вопросы, относящиеся к перевозке груза и пассажиров. В ГК РФ имеются и другие главы, относящиеся к перевозкам, это гл. 41 «Транспортная экспедиция», гл. 47 «Хранение», гл. 52 «Агентирование» и т. д.

УГОЛОВНЫЙ КОДЕКС РФ (УК РФ)

УК РФ является федеральным законом РФ от 13.06.1996 г. № 63-ФЗ. Введен в действие с 01.01.1997 г. федеральным законом РФ от 13.06.96 г. № 64-ФЗ. Определяет вид преступлений, наказания и уголовную ответственность за деяния, относимые к уголовным преступлениям, в т. ч. и в транспортной сфере.

КОДЕКС РФ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ (КоАП РФ)

КоАП является федеральным законом РФ от 30.12.2001 г. № 195-ФЗ, введенным в действие 01.07.2002 г. федеральным законом РФ от 30.12.2001 г. № 196-ФЗ. КоАП РФ — это свод правил, определяющих основные принципы и порядок привлечения к административной ответственности, определяет виды административных правонарушений и наказаний, в том числе за нарушения правил перевозок на транспорте. КоАП определяет виды административных правонарушений и устанавливает размер административного штрафа, применяемого к должностным и юридическим лицам, гражданам и индивидуальным предпринимателям.

К видам нарушений правил перевозок на транспорте относятся:

- нарушение правил погрузки и разгрузки судов;
- нарушение правил перевозки опасных веществ, крупногабаритных или тяжеловесных грузов;
- осуществление международной автомобильной перевозки без соответствующего разрешения;
- нарушение правил перевозки грузов, а равно правил буксировки;
- предоставление грузоотправителем недостоверных сведений о массе и габаритах груза;
- нарушение правил перевозки опасных грузов водителем, не имеющим свидетельства о подготовке водителей транспортных средств, перевозящих опасные грузы.

Указы и распоряжения (акты) Президента Российской Федерации

Указы имеют высшую юридическую силу после Конституции РФ и федеральных законов, являются подзаконными правовыми актами, действуют на всей территории РФ.

Постановления Правительства Российской Федерации

Постановления издаются Правительством РФ в пределах его компетенции, на основе Конституции РФ, федеральных законов и Указов Президента РФ.

Санкционированные (правовые) обычаи

Это дополнительный вид источника права, который имеет место в деловой практике. Такие обычаи четко не прописаны в существующих законах и правилах, но ссылка на них содержится обычно в решениях судов и иных арбитражных органах, не противоречит ст. 5 Гражданского кодекса РФ.

3.2.2.2. Морской транспорт

Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации

Кодекс торгового мореплавания РФ (*КТМ РФ*) является основным национальным законодательным актом на морском транспорте и регулирует отношения, возникающие из торгового мореплавания, в том числе связанные с использованием судов для перевозок грузов, пассажиров и их багажа, буксирных операций и иных целей. Кодекс является Федеральным законом РФ от 30.04.1999 г. № 81-ФЗ и введен в действие 01.05.1999 г. В правовом отношении КТМ РФ относится к международному морскому частному праву.

Правила, установленные Кодексом, распространяются на:

- морские суда во время их плавания как по морским путям, так и по внутренним водным путям, если иное не предусмотрено международным договором РФ или законом;

— суда внутреннего плавания, а также суда смешанного (река – море) плавания во время их плавания по морским путям, а также по внутренним водным путям при осуществлении перевозок грузов, пассажиров и их багажа с заходом в иностранный морской порт.

Морская перевозка грузов непосредственно регламентируется гл. 8 «Договор морской перевозки груза», гл. 10 «Договор фрахтования судна на время (тайм-чартер), гл. 11 «Договор фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартер) и др. По договору морской перевозки груза перевозчик обязуется доставить груз, который ему передал или передаст отправитель, в порт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (далее — получатель), отправитель или фрахтователь обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (фрахт). Договор морской перевозки груза должен быть заключен в письменной форме. Наличие и содержание договора морской перевозки груза могут подтверждаться чартером, коносаментом или другими письменными доказательствами.

В этих разделах раскрываются отношения между сторонами этих договоров, права и ответственность сторон, освобождение от ответственности, исчисление стальнойного времени, условия подачи судна, содержание и роль и функции коносамента, правила его оформления и передачи, вопросы исчисления и применения фрахта, применение условий рейсового чартера, тайм-чартера и бербоут-чартера, право распоряжения и удержания груза, ареста судна, актово-претензионные вопросы.

По договору фрахтования судна на время (тайм-чартеру) судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахтователю судно и услуги членов экипажа судна в пользование на определенный срок для перевозок грузов. По договору фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартеру) судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахтователю в пользование и во владение на определенный срок не укомплектованное экипажем и не снаряженное судно для перевозок грузов, пассажиров или для иных целей торгового мореплавания. В кодексе раскрываются права и обязанности сторон по выполнению условий тайм-чартера и бербоут-чартера.

Кодекс также охватывает отношения, связанные с организацией и исполнением договоров буксировки, договоров морского агентирования и морского посредничества, договоров морского страхования, применения случаев общей аварии.

Федеральный закон РФ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

Федеральный закон РФ от 08.11.2007 г. № 261-ФЗ. Закон регулирует отношения в российских морских портах, возникающие из торгового мореплавания, порядок осуществления в них деятельности, в том числе оказания услуг. Закон также устанавливает

основы государственного регулирования деятельности в морских портах. Закон разъясняет особенности оказания услуг по перевалке грузов в морских портах и иных услуг, включающих заключение договора перевалки груза, прием и сдачу груза, обеспечение вывоза грузов из морского порта, право удержания грузов, регулирование правоотношений между оператором морского терминала и перевозчиком, затрагивает вопросы предъявления претензий и исков. Услуги по перевалке грузов оказываются операторами морских терминалов на основании договора перевалки груза, где одна сторона (оператор морского терминала) обязуется осуществить за вознаграждение перевалку груза и выполнить другие определенные договором перевалки груза услуги и работы, а другая сторона (заказчик) обязуется обеспечить своевременное предъявление груза для его перевалки в соответствующем объеме и (или) своевременное получение груза и его вывоз. По договору перевалки груза заказчиком может выступать грузоотправитель (отправитель), грузополучатель (получатель), перевозчик, экспедитор либо иное физическое или юридическое лицо

Тарифы на услуги в морском порту, оказываемые субъектами естественных монополий, и правила применения таких тарифов устанавливаются в соответствии с законодательством РФ о естественных монополиях, а если субъекты не относятся к естественным монополиям, размер оплаты услуг определяется на основании договоров. Оказание в морских портах услуг по использованию отдельных объектов инфраструктуры морского порта, а также по обеспечению безопасности мореплавания в морском порту и на подходах к нему осуществляется на платной основе в виде портовых сборов. Портовые сборы подлежат уплате администрации морского порта или хозяйствующему субъекту, осуществившему оказание соответствующих услуг в морском порту. Перечень портовых сборов, взимаемых непосредственно в каждом морском порту, устанавливается федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, а ставки портовых сборов и правила их применения устанавливаются в соответствии с законодательством РФ о естественных монополиях. В отношении иных услуг, например, морского агентирования, морского посредничества, морского страхования и т. д., применяются правила, установленные Гражданским кодексом РФ и Кодексом торгового мореплавания РФ.

На морском транспорте имеется целый ряд правил и распоряжений, направленных на организацию транспортных систем, разработанных в развитие федеральных законов и введенных в действие приказами Минтранса России.

3.2.2.3. Внутренний водный транспорт

Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации

Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации (КВВТ РФ) введен в действие Федеральным законом РФ от 07.03.2001 г. № 24-ФЗ. Это основной национальный законодательный акт, регулирующий отношения, возникающие между организациями внутреннего водного транспорта, грузоотправителями, грузополучателями, пассажирами и другими физическими и юридическими лицами при осуществлении судоходства на внутренних водных путях РФ, определяет их права, обязанности и ответственность. Государственное регулирование в области внутреннего водного транспорта осуществляется федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.

Плавание грузовых судов под флагами иностранных государств по внутренним водным путям разрешается на основании международных договоров РФ, а также на основании решений Правительства РФ. Перечень портов, открытых для захода судов под флагами иностранных государств, и внутренних водных путей, по которым разрешено плавание таких судов, устанавливается Правительством РФ. Перевозки грузов осуществляются на основании договоров перевозок грузов в соответствии с заявками грузоотправителей и договорами об организации перевозок грузов. Провозная плата, в соответствии со ст. 6 Кодекса, устанавливается перевозчиком. Транспортная накладная и оформленные на ее основании дорожная ведомость и квитанция о приеме груза для перевозки подтверждают заключение договора перевозки груза. В 2012 г. в Кодекс введено дополнение, предусматривающее также применение сторонами договора перевозки груза коносамента в качестве транспортного документа.

Сборы (тарифы) с судов за услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей, перечень таких сборов (тарифов) и правила их применения устанавливаются в соответствии с законодательством о естественных монополиях, а размер платы за услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей, не относящиеся к сфере естественных монополий, определяется на основании договоров. Таким же образом, по отношению субъекта, предоставляющего услуги, к сфере естественных монополий, определяется плата за услуги в речных портах.

В кодексе раскрыты права и обязанности перевозчиков, грузоотправителей и грузополучателей, условия заключения договоров перевозки и организации перевозок грузов, оформления комплекта перевозочных документов, состав документов, прикладываемых грузоотправителем к транспортной накладной. Показывается порядок выдачи груза получателю, организации перевозки грузов в смешанном сообщении, составления актов и предъявления претензий, устанавливается срок исковой давности 1 год

со дня наступления события. Кодекс ВВТ РФ включает также вопросы регулирования общей аварии и рассматривает также иные вопросы, связанные с перевозками грузов.

На внутреннем водном транспорте имеется целый ряд правил и распоряжений, направленных на организацию транспортных систем, разработанных в развитие федеральных законов и введенных в действие приказами Минтранса России.

3.2.2.4. Железнодорожный транспорт

Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации

Устав введен в действие Федеральным законом РФ от 10.01.2003 г. № 18-ФЗ. Является основным законодательным актом на железнодорожном транспорте. Устав регулирует отношения, возникающие между перевозчиками, пассажирами, грузоотправителями (отправителями), грузополучателями (получателями), владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования, владельцами железнодорожных путей необщего пользования, другими физическими и юридическими лицами при пользовании услугами железнодорожного транспорта общего пользования и железнодорожного транспорта необщего пользования, и устанавливает их права, обязанности и ответственность.

Устав определяет основные условия организации и осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и иных связанных с перевозками услуг. Действие Устава распространяется также на перевозки грузов, грузобагажа, погрузка и выгрузка которых осуществляются в местах общего и необщего пользования, включая железнодорожные пути необщего пользования, а также на строящихся железнодорожных линиях, примыкающих к железнодорожным путям общего пользования. 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 РФ и указы Президента РФ, а также правила перевозок грузов.

В статье 65 Устава железнодорожного транспорта РФ рассматривается понятие прямого смешанного сообщения посредством взаимодействия внутреннего водного транспорта, железнодорожного, морского, воздушного или автомобильного транспорта на основании единого транспортного документа (транспортной накладной), оформленного на весь путь следования грузов.

«Федеральный закон РФ «О железнодорожном транспорте Российской Федерации»

Федеральный закон РФ от 10.01.2003 г., № 17-ФЗ. Дата начала действия 19.05.2003 г. Закон устанавливает правовые, организационные и экономические условия функционирования железнодорожного транспорта общего пользования, основы взаимодействия организаций железнодорожного транспорта и выполняющих работы (услуги) на железнодорожном транспорте индивидуальных предпринимателей с органами государственной власти и организациями других видов транспорта, а также основы государственного регулирования в области железнодорожного транспорта необщего пользования.

В отдельных главах представлен общий порядок обязательной сертификации и стандартизации на железнодорожном транспорте, применения тарифов, сборов и плат на железнодорожном транспорте, конкретизированы основные требования к перевозчику, владельцам инфраструктур, к организациям, индивидуальным предпринимателям, выполняющим вспомогательные работы при перевозке железнодорожным транспортом, к железнодорожным путям общего и необщего пользования, к железнодорожному подвижному составу и контейнерам. Даны основы осуществления перевозок грузов, пассажиров, багажа и грузобагажа, организации управления перевозочным процессом на железнодорожном транспорте, регулирования отношений, возникающих при взаимодействии железнодорожного и других видов транспорта. Действие настоящего Федерального закона не распространяется на функционирование технологического железнодорожного транспорта организаций.

На железнодорожном транспорте имеется целый ряд правил и распоряжений, направленных на организацию транспортных систем, разработанных в развитие федеральных законов и введенных в действие приказами Минтранса России.

3.2.2.5. Автомобильный транспорт

Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта

Устав введен Федеральным законом РФ от 08.11.2007 г. № ФЗ-259. Устав является основным законодательным актом, регулирующим отношения, возникающие при оказании услуг автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, которые являются частью транспортной системы РФ. Он определяет общие условия перевозок пассажиров и багажа, грузов транспортными средствами, к которым относятся грузовые автомобили, в том числе с использованием прицепов и полуприцепов, автобусы, трамваи, троллейбусы и легковые автомобили. Устав также определяет общие условия

предоставления услуг фрахтователям, грузоотправителям, грузополучателям, перевозчикам, фрахтовщикам и пассажирам на объектах транспортных инфраструктур.

Согласно Уставу перевозки грузов, пассажиров и багажа в международном сообщении регулируются международными договорами РФ. Перевозки в международном сообщении осуществляются за пределы территории РФ или на территорию РФ с пересечением Государственной границы РФ, в том числе транзитом через территорию РФ.

Заключение договора перевозки груза на автомобильном транспорте подтверждается транспортной накладной. Транспортная накладная, если иное не предусмотрено договором перевозки груза, составляется грузоотправителем. В целях беспрепятственного осуществления перевозки груза грузоотправитель обязан приложить к транспортной накладной документы, предусмотренные санитарными, таможенными, карантинными, иными правилами в соответствии с требованиями законодательства РФ, а также сертификаты, паспорта качества, удостоверения, другие документы, наличие которых установлено федеральными законами, иными нормативными правовыми актами РФ. Договор перевозки груза может заключаться посредством принятия перевозчиком к исполнению заказа, а при наличии договора об организации перевозок грузов — заявки грузоотправителя. Грузоотправитель обязан подготовить груз к перевозке таким образом, чтобы обеспечить безопасность его перевозки и сохранность груза, а также не допустить повреждение транспортного средства, контейнера.

Перевозчики обязаны осуществлять доставку грузов в сроки, установленные договором перевозки груза, а в случае, если указанные сроки в договоре перевозки груза не установлены, в сроки, установленные правилами перевозок грузов. Если иное не установлено договором перевозки груза, грузоотправитель и грузополучатель вправе считать груз утраченным и потребовать возмещения ущерба за утраченный груз, если он не был выдан грузополучателю по его требованию при перевозках в городском и пригородном сообщениях в течение 10 дней со дня приема груза для перевозки, а при перевозке в междугородном сообщении — в течение 30 дней со дня, когда груз должен был быть доставлен грузополучателю.

Устав устанавливает ответственность перевозчиков, фрахтовщиков, грузоотправителей, грузополучателей, фрахтователей и пассажиров. Определен порядок предъявления и рассмотрения претензий и исков, составления актов, определяющих ответственность. Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из договоров перевозок, договоров фрахтования, составляет один год. Уставом также определены требования к оформлению, оборудованию и предоставлению транспортных средств, оформлению транспортных документов, содержанию договора фрахтования, определению

массы груза, пломбированию грузовых помещений, приему и выдаче груза, хранению груза в терминале перевозчика, очистке транспортных средств и контейнеров.

Федеральный закон РФ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения»

Федеральный закон РФ от 24.07.1998 г. № 127-ФЗ. Закон определяет правовые основы мер по усилению государственного контроля за соблюдением порядка осуществления международных автомобильных перевозок по территории России грузовыми транспортными средствами или автобусами, принадлежащими как российским, так и иностранным перевозчикам, ответственность за нарушение установленного настоящим законом порядка, а также права и ответственность органов и их должностных лиц, уполномоченных проводить контроль за соблюдением порядка осуществления международных автомобильных перевозок.

Российские перевозчики допускаются к международным автомобильным перевозкам при наличии лицензий на указанный вид деятельности. Иностранцами перевозчиками международные автомобильные перевозки по территории России осуществляются в соответствии с российскими разрешениями и многосторонними разрешениями. Порядок выдачи российских разрешений иностранным перевозчикам, а также иностранных разрешений и многосторонних разрешений российским перевозчикам определяется Правительством РФ, если иное не предусмотрено международными договорами РФ в области международного автомобильного сообщения. Указанными международными договорами РФ на условиях взаимности может предусматриваться осуществление международных автомобильных перевозок без разрешений. Документы и необходимые разрешения, которые в соответствии с международными договорами РФ в области международного автомобильного сообщения требуются для осуществления международных автомобильных перевозок, должны находиться у водителей транспортных средств и предъявляться водителями транспортных средств по требованиям контролирующих органов. Международные автомобильные перевозки опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов осуществляются по специальным разрешениям, которые выдаются в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти в области дорожного хозяйства, и которыми могут предусматриваться выполнение перевозки таких грузов по заранее определенным маршрутам. Законом установлены также иные ограничения, запрещения и прочие условия.

Правила выдачи российских разрешений иностранным перевозчикам, а также иностранных и многосторонних разрешений российским перевозчикам

Правила утверждены постановлением Правительства РФ от 16.02.2008 г. № 89 в соответствии с п. 1 ст. 2 Федерального закона РФ от 24.07.1998 г. № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения».

Выдача иностранных и многосторонних разрешений осуществляется на основании подаваемого российским перевозчиком в пункте выдачи разрешений заявления установленной формы в пределах количества разрешений, полученных Министерством транспорта РФ от компетентных органов иностранных государств и Секретариата Европейской конференции министров транспорта. Если перевозчиком не подавалась заявка, к заявлению прилагаются копии необходимых документов. Выдача российских разрешений иностранным перевозчикам осуществляется компетентными органами соответствующих иностранных государств в соответствии с их национальными процедурами утверждаются Министерством транспорта РФ. Порядок подачи и форма заявления для получения иностранных и многосторонних разрешений, а также формы бланков российских разрешений утвержден приказом Минтранса России от 17.07.2008 г. № 110

Положение о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок

Положение утверждено Постановлением Правительства РФ от 19.10.2001 г., № 730. Постановление издано в соответствии с законами «О государственном регулировании внешнеторговой деятельности» и «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения», а также международными договорами РФ о международном автомобильном сообщении и утверждает «Положение о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок». Согласно Положению к международным автомобильным перевозкам допускаются юридические лица независимо от организационно-правовой формы и индивидуальные предприниматели, осуществляющие коммерческие и некоммерческие перевозки грузов и пассажиров (далее именуются — российские перевозчики). Допуск российского перевозчика к осуществлению международных автомобильных перевозок осуществляет Российская транспортная инспекция).

Условиями допуска российского перевозчика к международным автомобильным перевозкам являются:

1) наличие лицензии на перевозку пассажиров и грузов автомобильным транспортом, выданной в порядке, установленном законодательством РФ в области лицензирования. Указанное требование не распространяется на перевозчиков, осуществляющих некоммерческие перевозки;

2) наличие транспортных средств, принадлежащих на праве собственности или на ином законном основании и соответствующих международным техническим стандартам, а также международным конвенциям и соглашениям, регламентирующим международные автомобильные перевозки;

3) соответствие назначенных российским перевозчиком лиц, ответственных за осуществление международных автомобильных перевозок, квалификационным требованиям по организации перевозок автомобильным транспортом в международном сообщении;

4) устойчивое финансовое положение российского;

5) обязательное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств.

В подтверждение решения о допуске российского перевозчика к международным автомобильным перевозкам ему выдается удостоверение допуска, а также карточка допуска на каждое транспортное средство, на котором будут осуществляться международные автомобильные перевозки. Удостоверение является основанием для выдачи российскому перевозчику разрешения компетентного органа иностранного государства на проезд конкретных транспортных средств по территории этого иностранного государства, а также одним из обязательных документов для допуска к процедуре международной автомобильной перевозки в соответствии с Таможенной конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (1975 г.).

На автомобильном транспорте имеется целый ряд правил и распоряжений, направленных на организацию транспортных систем, разработанных в развитие федеральных законов и введенных в действие приказами Минтранса России.

3.2.2.6. Воздушный транспорт

Воздушный кодекс Российской Федерации

Федеральный закон РФ от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ. Является основным национальным законодательным актом, регулирующим перевозки пассажиров и грузов на воздушном транспорте внутри страны, а также при воздушных международных перевозках пассажиров, грузов, багажа и почты. Воздушный кодекс РФ 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. Положения Воздушного кодекса РФ 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 и соответствующей лицензии. Иностранные авиакомпании, международные эксплуатационные агентства и иностранные авиационные предприниматели вправе осуществлять коммерческую деятельность на территории РФ в соответствии с российским законодательством, соответствующими международными договорами и лицензиями, полученными от компетентных российских властей. Внутренние перевозки на территории РФ могут ими осуществляться только на основании специального разрешения. Кодекс определяет общие принципы регулирования перевозок, включая применение тарифов и сборов, ответственности за утрату, недостачу или повреждение багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире и освобождения от ответственности.

На воздушном транспорте имеется целый ряд правил и распоряжений, направленных на организацию транспортных систем, разработанных в развитие федеральных законов и введенных в действие приказами Минтранса России. В настоящее время в связи с ратификацией Монреальской конвенции 1999 года, которая заменила Варшавскую конвенцию 1924 года, некоторые положения Воздушного кодекса РФ и национальных правил по воздушному транспорту могут быть изменены.

3.3. Документальное оформление перевозок в транспортных системах

3.3.1. Унификация документов смешанных перевозок

Вопрос о создании отдельного транспортного документа смешанной перевозки, который устраивал бы любую из сторон смешанной перевозки груза, впервые возник с развитием контейнеризации. На примере перевозки контейнеров, перевозимых на любом виде транспорта, наиболее просто было определить право распоряжаться грузом и ответственность сторон при перевозке, передаче контейнеров с одного вида транспорта на другой на всем пути следования от грузоотправителя до грузополучателя. Одновременно с необходимостью создания и внедрения в практику международной торговли документа смешанной перевозки возникла проблема унификации международной коммерческой практики их организации и осуществления, потребовалась разработка международной конвенции и иных правил для обобщения опыта различных стран в области осуществления смешанных перевозок грузов. В настоящее время существует разнообразная практика применения различных документов для смешанных перевозок грузов, различных конвенций и правил, о чем более подробно будет написано в последующих разделах данной работы.

Вопросами унификации документов занимаются различные международные организации. Разработка типовых форм коносаментов и накладных проходит через ряд согласований и одобрений. Одной из организаций, с которой проводится согласование

транспортных документов, является Европейская экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН), которая разработала «Формуляр-образец Организации Объединенных Наций для внешнеторговых документов. Руководящие принципы для применения» [5]. «Формуляр-образец Организации Объединенных Наций для внешнеторговых документов (ФОООН)» включен в Рекомендации № 1 ЕЭК ООН и предоставляет правительствам, организациям и деловым кругам как основа для унификации и стандартизации документов, применяемых в торговле и на транспорте. Это позволило значительно усовершенствовать торговые документы во многих странах мира. Большинство международных организаций перестроили структуру своих соответствующих документов на основе ФОООН. Между тем гибкость, допускающаяся при применении ФОООН, привела к тому, что во внешнем виде документов имеются значительные различия, отражающие особые потребности в данных соответствующих документов.

Транспортные документы для воздушных, железнодорожных и автодорожных перевозок, как правило, включают в себя относительно мало элементов данных ФОООН, но содержат значительное число дополнительных элементов данных, большинство из которых относятся к калькуляции фрахтовых расходов. В то же время, в морских перевозках эта практика в основном исчезла, и калькуляция стоимости фрахта, как и расчеты за него, производятся в отдельных документах.

В зависимости от вида транспорта может быть различным расположение и назначение полей данных, касающихся транспортировки. Например, коносамент содержит такие элементы данных, как порты погрузки и выгрузки, название судна и т. д. В авианакладных указываются аэропорты отправления и назначения, номера рейсов и даты и т. д. В накладных железнодорожного и автомобильного транспорта существуют свои особенности. Эти особенности приводят к громоздкости документа. Например, громоздкость накладной СМГС не позволила включить проформу этого документа в одно из приложений к данной работе. В результате этого проблема унификации транспортных документов не имеет общего решения, которое позволило бы составлять эти документы на основе эталонного документа. Все это имеет последствия также для документов в других сферах деятельности, где требуются данные, относящиеся к перевозке. Эти трудности должны быть преодолены до того, как будет введен универсальный транспортный документ.

3.3.2. Основные формы перевозочных документов международных смешанных перевозок

Учитывая, что международная перевозка грузов — это довольно сложный процесс, протекающий в разных правовых системах с участием нескольких видов транспорта, в качестве основных транспортных перевозочных документов могут использоваться

коносаменты и накладные, в зависимости от вида перевозки, вида транспортного средства и договора перевозки груза. Например, для смешанных перевозок разработаны специальные проформы документов, которые предназначены на перевозку груза от места отправления до конечного пункта назначения, относятся к так называемым «сквозным коносаментам». На отдельных участках транспортировки груза в смешанном сообщении могут быть оформлены перевозочные документы, применяемые на отдельных видах транспорта [2]. На морском и речном транспорте перевозка может оформляться коносаментом или накладной.

Коносамент (*англ.* — bill of lading) — документ, выдаваемый перевозчиком грузоотправителю в удостоверение принятия груза к перевозке морским транспортом с обязательством доставить груз в порт назначения и выдать его законному держателю коносамента. Ни в международных конвенциях, ни в законодательствах стран не содержится норм о месте и сроках, в течение которых коносамент должен быть фактически издан и передан, кроме общего положения о том, что перевозчик обязан после приемки груза на свою ответственность выдать коносамент отправителю по его требованию [4]. Коносамент является одним из основных документов, применяемых при таможенном оформлении и таможенном контроле товаров, перемещаемых морским транспортом. На речном транспорте России применение коносамента допустимо с 2012 года.

Накладная (*англ.* — waybill) — документ, свидетельствующий о наличии договора перевозки и являющийся документом, подтверждающим получение груза перевозчиком. В отличие от коносамента у нее отсутствует товарораспорядительная функция.

К основным формам перевозочных документов, применяемых в международных смешанных перевозках можно отнести:

- оборотный коносамент ФИАТА для смешанных перевозок;
- коносамент «МУЛТИДОК 95»;
- коносамент «КОМБИДОК»;
- коносамент «КОМБИКОНБИЛЛ»;
- накладная «МУЛТИУЭЙБИЛЛ 95»;
- накладная «КОМБИКОНУЭЙБИЛЛ».

Оборотный коносамент ФИАТА для смешанных перевозок (Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading — FBL) был разработан в 1970 г. Международной федерацией экспедиторских ассоциаций (*фр.* — Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles (FIATA)). Проформа коносамента основана на рекомендациях типового руководства ООН по стандартизации и унификации документов, применяемых в международной торговле и в международных перевозках. Последняя редакция «Проформы ФИАТА ФБЛ / FBL» относится к 1994 г. Бланк коносамента ФИАТА синего цвета. Этот цвет

принят с целью обеспечения быстрого и точного определения и распознавания среди других документов в банковских операциях и при проведении таможенных формальностей. Коносамент был принят ФИАТА в практику экспедиторской работы. Коносамент является транспортным документом экспедитора, который выступает в качестве перевозчика или оператора смешанной перевозки при заключении договора с грузовладельцем. Коносамент применяется при прямых и смешанных перевозках грузов. Выдав этот коносамент отправителю груза, экспедитор берет на себя обязательство доставить груз до получателя, при этом он возлагает на себя ответственность и за груз, и за его перевозку, и за любую третью сторону, привлеченную им к осуществлению этой перевозки. Коносамент является свидетельством исполнения сделки и служит документом для получения платежей за товар.

Коносамент «МУЛТИДОК 95» / «MULTIDOC 95» разработан БИМКО в соответствии с «Правилами ЮНКТАД / МТП-95» / «*UNCTAD / ICC Rules 95*», более полно называемыми «Правила ЮНКТАД / МТП в отношении документов смешанных перевозок», опубликованными в 1992 и 1995 гг. (Публикация МТП № 481). Коносамент «МУЛТИДОК 95» применяется в смешанных сообщениях с участием морского перевозчика как оборотный документ — «*Negotiable Multimodal Transport Bill of Lading*» аналогично коносаменту ФИАТА.

Коносамент «КОМБИДОК» («COMBIDOC» — *Negotiable Combined Transport Document*) был одобрен Международной торговой палатой (МТП) и выпущен в 1977 г. БИМКО / ВМСО (Балтийская международная морская консультационная организация / *Baltic and International Maritime Consult*) совместно с ИНСА / INSA (Международная ассоциация судовладельцев / *International Shipowner`s Association*) как рамочная проформа оборотного комбинированного транспортного документа для использования в смешанных сообщениях в развитие «Унифицированных правил в отношении комбинированного транспортного документа / *The Uniform Rules concerning the Combined Transport Document*» (иначе — Правила МТП № 298). Особенность документа — в том, что его держатель (грузовладелец) имеет правовые отношения не с фактическими перевозчиками, а с оператором комбинированной перевозки / *Operator Combined Transport*.

Коносамент «КОМБИКОНБИЛЛ» («COMBICONBILL» — *англ. Combined Transport Bill of Lading, 1971*). Это транспортный коносамент для комбинированной перевозки с участием двух различных видов транспорта, разработан в 1971 г. БИМКО / ВМСО (Балтийская международная морская консультационная организация / *Baltic and International Maritime Consult*) и утвержден МТП / ICC (Международной торговой палатой / *International Chamber of Commerce*). Коносамент признан банками в качестве транспортного документа. На морском транспорте применяется при заключении конкретного договора смешанной

перевозки грузов в контейнерах в линейном сообщении с перевалкой с судов одной линии на судно другой линии. Является сквозным коносаментом, т. е. тот, кто выдал этот коносамент, отвечает за груз на всем протяжении его следования, от пункта приема груза к перевозке до пункта назначения, в том числе относящиеся как к железнодорожному транспорту, так и автомобильному. Коносамент «КОМБИКОНБИЛЛ» является документом экспедитора, выступающего в роли перевозчика.

Накладная «МУЛТИУЭЙБИЛЛ 95» («MULTIWAYBILL 95») предназначена для международной смешанной перевозки грузов и правовой основой для нее, как и для других форм накладных, применяемых в смешанном сообщении («КОМБИКОНУЭЙБИЛЛ» / «COMBICONWAYBILL», накладная проформы ФИАТА / «FIATA FWB») послужили «Правила МТП-95» и «Унифицированные правила для морских накладных». Вместе с тем, накладная «МУЛТИУЭЙБИЛЛ 95» применяется независимо от того, осуществляется ли международная смешанная перевозка груза, предусматривающая использование одного или нескольких видов транспорта или выполняется перевозка груза одним видом транспорта. Накладная подтверждает принятие или погрузку груза перевозчиком и наличие договора перевозки груза морским путем, по которому перевозчик обязуется доставить груз грузополучателю, указанному в документе. Морская накладная не является ни оборотным, ни товарораспорядительным документом, груз выдается указанному в ней грузополучателю.

Накладная «КОМБИКОНУЭЙБИЛЛ» / «COMBICONWAYBILL» разработана на условиях БИМКО и относится к группе документов, предназначенных для смешанной перевозки грузов. Накладная «КОМБИКОНУЭЙБИЛЛ» используется преимущественно для комбинированной перевозки грузов, но применяется также и в том случае, когда транспортировка, описанная в морской накладной, осуществляется только одним видом транспорта. Правовой основой для нее, как и для других форм накладных, применяемых в смешанном сообщении (накладная «МУЛТИУЭЙБИЛЛ 95» / «MULTIWAYBILL 95», накладная проформы Фиата / «FIATA FWB») послужили «Правила МТП-95» и «Унифицированные правила для морских накладных». Накладная «КОМБИКОНУЭЙБИЛ» относится также к группе документов, называемых «морская накладная». Морская накладная — документ, который подтверждает наличие договора перевозки груза морским путем и принятие или погрузку груза перевозчиком и по которому перевозчик обязуется доставить груз грузополучателю, указанному в документе. Морская накладная не является ни оборотным, ни товарораспорядительным документом, груз выдается указанному в ней грузополучателю. К накладной прилагаются необходимые товаросопроводительные документы.

В табл. 3.1. приведено сравнение основных условий по различным коносаментам, разработанным для смешанных перевозок. Наиболее сравнимы между собой условия коносаментов «МУЛТИДОК», «КОМБИДОК», «КОМБИКОНБИЛЛ». Полностью совпадают основные разделы: «Общие положения», «Исполнение договора», «Описание груза», «Фрахт и залоговое право», «Разные положения». Отличие лишь в понятии перевозчика, под которым соответственно понимаются «Оператор МСП», «Оператор СТ» и «Перевозчик». Структурно отличаются от упомянутых коносаментов условия коносамента ФИАТА. В несколько ином порядке представлены основные условия, касающиеся применения коносамента и определений, права, юрисдикции, ответственности, доставки груза, маршрутов и способов доставки фрахта и сборов, общей аварии, исковой давности и др. Отличием является то, что в качестве перевозчика по этому коносаменту выступает экспедитор.

В табл. 3.2. приведено сравнение основных условий по накладным «МУЛТИУЭЙБИЛЛ 95» и «КОМБИКОНУЭЙБИЛЛ», разработанным для смешанных перевозок. Структура и содержание накладных примерно соответствуют структуре и содержанию соответственно коносаментов «МУЛТИДОК» и «КОМБИКОНБИЛЛ».

Таблица 3.1

Основные графы стандартных условий коносаментов

МУЛТИДОК 95 (MULTIDOC 95)	КОМБИДОК (COMBIDOC)	КОМБИКОНБИЛЛ (COMBICONBILL)	КОНОСАМЕНТ ФИАТА (FBL)
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ			ОПРЕДЕЛЕНИЯ
1. Применение			1. Сфера применения
2. Определения			2. Выдача настоящего FBL
3. Тариф оператора МСП	3. Тариф оператора СТ	3. Тариф перевозчика	
4. Истечение срока	4. Срок исковой давности	4. Истечение срока	3. Возможность оборачиваемости документа
5. Право и юрисдикция			
ИСПОЛНЕНИЕ ДОГОВОРА			-
-	-	6. Договор с субподрядчиком	4. Право собственности на груз
6. Методы и маршруты перевозок		7. Методы и маршруты перевозки	5. Опасные грузы и гарантии

7. Варианты размещения груза	7. Варианты укладки груза	8. Варианты размещения груза	6. Описание груза, упаковка
8. Сдача груза грузополучателям	-		7. Проверка состояния груза
9. Препятствия и помехи, влияющие на перевозку	8. Препятствия и помехи, влияющие на перевозку	9. Препятствия и помехи, влияющие на перевозку	
ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ОПЕРАТОРА МСП	ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ОПЕРАТОРА СТ	ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА	8. Ответственность экспедитора
10. Основы ответственности	9. Оператор берет на себя ответственность	10. Основная ответственность	9. Оговорка Парамант
11. Защита прав оператора МТ при перевозке груза морем или ВВП	10. При утрате груза или повреждении груза (этап перевозки неизвестен)	11. Размер компенсации	10. Пределы ответственности экспедитора
12. Ограничение ответственности	11. При утрате груза или повреждении груза (этап перевозки известен)	12. Особые положения	
13. Определение размера компенсации	12. Задержки	13. Задержки, последовательные убытки и т.п.	
14. Извещение об убытках и ущербе, причиненных грузу	13. Заявление об убытках	14. Извещение об убытках	11. Предъявление исков
15. Защита и ограничение ответственности оператора МТ, служащих и т.д.	14. Доставка / Недоставка груза	15. Защита и ограничение ответственности перевозчика.	12. Ответственность служащих и других лиц
	15. Защита и ограничение ответственности оператора СТ,	16. Защита и ограничение ответственности служащих и т. п.	

	служащих и т.п.		
ОПИСАНИЕ ГРУЗА			
16. Ответственность оператора МТ	16. Ответственность оператора СТ	17. Ответственность перевозчика	13. Маршруты и способы перевозки грузов
17. Ответственность грузоотправителя	17. Ответственность грузоотправителя	18. Ответственность грузоотправителя	14. Доставка груза
18. Возврат контейнеров	18. Опасные грузы		
19. Опасные грузы	19. Контейнеры и т.п.		
20. Контейнеры и т.п			
ФРАХТ И ЗАЛОГОВОЕ ПРАВО			
21. Фрахт	20. Фрахт	19. Фрахт	15. Фрахт и сборы
22. Залог	21. Залоговое право	20. Залог	16. Залоговое право
РАЗНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ			
23. Общая Авария	22. Общая Авария	21. Общая авария	17. Общая авария
24. Оговорка о взаимной ответственности при столкновении	23. Оговорка о взаимной ответственности при столкновении	22. Опасные грузы	18. Уведомление о повреждении груза
25. Перевозки в США		23. Контейнеры, загруженные грузоотправителем и т.п.	19. Исковая давность

Таблица 3.2

Основные графы стандартных условий накладных

Мултиуэйбилл 95 (Multiwaybill 95)	Комбиконуэйбилл (Combiconwaybill)
I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	
1. Применение	
2. Определения	
3. Тариф МТО (оператора МТ)	3. Тариф перевозчика

4. Истечение срока	
5. Право и юрисдикция	
II. ИСПОЛНЕНИЕ ДОГОВОРА	
6. Методы и маршруты перевозок	
7. Варианты размещения груза	
8. Сдача груза грузополучателям.	-
9. Препятствия и помехи, влияющие на перевозку (п. 9 и 8 соответственно)	
III. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ОПЕРАТОРА МТ	III. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА
10. Основы ответственности (п. 10 и 9 соответственно)	
11. Защита прав оператора МТ при перевозке груза морем или ВВП	10. Размер компенсации
12. Ограничение ответственности	11. Особые положения по ответственности и компенсации
13. Определение размера компенсации	12. Задержки, связанные с ними убытки и т.п.
14. Извещение об убытках и ущербе, причиненных грузу (п. 14 и 13 соответственно)	
15. Защита и ограничение ответственности оператора МТ, служащих и др.	14. Защита и ограничение ответственности перевозчика, служащих и т.д.
IV. ОПИСАНИЕ ГРУЗА	
16. Ответственность оператора МТ	15. Ответственность перевозчика
17. Ответственность грузоотправителя (п. 17 и 16 соответственно)	
18. Возврат контейнеров	17. Контейнеры, загруженные грузоотправителем и т.п.
19. Опасные грузы (п. 19 и 18 соответственно)	
20. Контейнеры, загруженные грузоотправителем и т.п.	19. Возврат контейнеров
V. ФРАХТ И ЗАЛОГОВОЕ ПРАВО	
21. Фрахт (п. 21 и 20 соответственно)	
22. Залог (п. 22 и 21 соответственно)	
VI. РАЗНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ	
23. Общая авария (п. 23 и 22 соответственно)	
24. Оговорка о взаимной ответственности при столкновении (п. 24 и 23 соответственно)	

При сравнении стандартных условий документов, предназначенных для смешанных перевозок грузов, документам ниже присвоены цифровые обозначения: 1 - Мультидок 95; 2 – Комбиконбилл; 3 – Комбидок; 4 – Мультиуэйбилл 95; 5 – Комбиконуэйбилл; 6 – Коносамент ФИАТА. Все стандартные условия документов предполагают их применение не только в смешанных перевозках, но и в том случае, когда используется только один вид транспорта. В общих положениях даются определения, состав и содержание которых имеют некоторые различия. Во всех документах, кроме коносамента ФИАТА, имеется понятие «перевозчик», под которым подразумевается сторона, от имени которой подписан документ (2,5) или лицо, которое фактически осуществляет или обязуется осуществлять перевозку или часть этой перевозки, независимо от того, является ли он сам оператором МСП или нет (1,3,4). В коносаменте ФИАТА введено понятие «экспедитор», который в качестве оператора СП принимает на себя ответственность за исполнение договора смешанной перевозки груза в качестве перевозчика и выписывает коносамент ФИАТА. Во всех документах включено понятие «коммерсант», которое означает грузоотправителя, грузополучателя, консигнатора, консигнанта, держателя соответствующего документа и грузовладельца (1-6). В документах 1,3,4 включены понятия «грузоотправитель» и «грузополучатель» и «оператора международной смешанной перевозки груза (оператора МТ)». Грузоотправителем считается лицо, которое заключает договор на международную смешанную перевозку груза с оператором международной смешанной перевозки (оператором МТ), грузополучателем — лицо, имеющее право на получение груза от оператора международной смешанной перевозки, а оператором международной смешанной перевозки груза — лицо, указанное на лицевой стороне документа, которое заключает договор на международную смешанную перевозку груза и принимает на себя ответственность за осуществление этого договора в качестве перевозчика. В этих же документах понятие «договор на международную смешанную перевозку» означает единый договор на перевозку груза, по крайней мере, двумя разными видами транспорта, а «коносамент на международную смешанную перевозку» и «накладная на международную смешанную перевозку» — документы, являющиеся доказательством наличия договора на международную смешанную перевозку груза и которые могут быть заменены данными, полученными по взаимнообмену посредством электронной связи, если таковое разрешено применяемым законодательством, и выдается в форме товарооборотного документа для коносамента и нетоварооборотного документа для накладной. В коносаменте ФИАТА, например, указывается, что он является оборотным документом, если на нем не поставлен штамп «необоротный». Коносамент содержит в себе

право собственности на груз, и его держатель, путем оформления передаточной надписи на FBL, приобретает право на получение или передачу поименованного в коносаменте груза. Коносамент ФИАТА содержит определение понятия «консигнатор» — лица, которое заключает договор смешанной перевозки с экспедитором и «консигнант» — лица, которое имеет право на получение груза от экспедитора. В документах 1,3,4 отражено понятие «груз», который означает любой товар или имущество, включая живых животных, а также контейнеры, поддоны и другие подобные средства укрупнения груза для их транспортировки или упаковки, которые не предоставляются оператором МТ независимо от того, перевозится или уже перевезен этот груз, на палубе или под палубой. В коносаменте ФИАТА в этом понятии нет упоминания слова «товар», а вместо «оператора МТ» применяется «экспедитор». В этих же документах термин «принят в свое ведение» означает, что груз передан оператору МТ или экспедитору, в зависимости от характера документа, и принят им к перевозке.

В документах 1,3 и 4 приведены условия тарифа МТО (оператора МТ), а в документах 2 и 4 условия тарифа перевозчика. Условия тарифа оператора МТ или перевозчика, действующие на день отгрузки товаров, являются составной частью коносамента или накладной. Положения действующего тарифа, относящиеся к данным перевозкам, предоставляются оператором МТ или перевозчиком по получении запроса. В случае несоответствия между коносаментом (накладной) и действующим тарифом, превалируют условия коносамента (накладной).

Все обязательства оператора МТ, перевозчика и экспедитора прекращаются, если в течение девяти месяцев (1,3,4,5,6) или одиннадцати месяцев (2) после сдачи груза или после даты, когда груз должен был быть сдан, претензии не предъявлены. Для документов 1,3,4 и 6 истечение срока (1,3,4,5) или исковая давность (6) может быть и после даты, когда в соответствии с п. 10 (е) документа (1,3 и 4) или документа (6) неосуществление сдачи груза дает право грузополучателям рассматривать груз утраченным.

Споры, возникающие по коносаменту (1,3) или накладной (4,5), разрешаются судами в соответствии с законом, действующим по месту юридического адреса оператора МТ (1,3,4) или перевозчика (5). В коносаменте «Комбиконбилл» споры, возникающие по коносаменту, устанавливаются по выбору истца судебными органами и, согласно оговорке 12 коносамента, в соответствии с законодательным правом в том месте, в котором расположена обычная резиденция перевозчика или основное место его деятельности или филиал или агентство, посредством которого был заключен договор комбинированной перевозки или в том месте, в котором груз принят перевозчиком в свое ведение, или которое предназначено для сдачи груза. Никакие иски по коносаменту (2) не могут быть возбуждены в других

судебных инстанциях, если стороны специально не оговорили как право выбора иного судебного органа или арбитражного суда, так и действующего в данное время судебного права. Иски к экспедитору(6) могут быть возбуждены только в том месте, где находится главная контора экспедитора, как указано на лицевой стороне коносамента ФИАТА, и рассматриваются по законам страны, где это место находится.

Методы и маршруты перевозок. Оператор МТ (1,3,4) или перевозчик (2,5) вправе осуществлять перевозку любым приемлемым способом и любыми приемлемыми средствами, методами и маршрутами, а в случае перевозок груза морем, суда вправе, например, плавать с лоцманами и без них, производить ремонт, наладку оборудования, проводить докование и осуществлять буксировку судов в любых обстоятельствах. По документу (6) экспедитор имеет право выбирать и менять маршрут, технологию и порядок переработки, укладки, складирования и способ перевозки грузов без предварительного уведомления коммерсанта.

Варианты размещения груза. Оператор МТ (1,3,4) или перевозчик (2,5) может разместить груз на транспортном средстве в контейнерах, трейлерах, цистернах, на поддонах, паллетах или с применением подобных средств укрупнения, используемых для формирования грузовых мест. Эти грузы могут перевозиться на палубе или в подпалубных помещениях без уведомления коммерсанта, если приняты в подготовленном для перевозки виде.

Препятствия и помехи, влияющие на перевозку. Оператор МТ (1,3,4) или перевозчик (2,5) обязан проявлять разумное старание к завершению перевозки и сдачи груза в месте, предназначенном для этой цели. Если в любое время исполнения договора, обусловленное коносаментом (1,2,3) или накладной (4,5), препятствуют или будут препятствовать любые помехи, задержки, трудности или неблагоприятные обстоятельства любого рода, или если исполнение договора будет подвергнуто какому-либо риску и, если на основании п. 9 (а) оператор МТ (1,3,4) или перевозчик (2,5) не обязан завершить исполнение договора, то оператор МТ или перевозчик (независимо от того, началась перевозка или не началась) вправе: считать исполнение данного договора выполненным и передать груз в распоряжение коммерсанта в любом месте, которое перевозчик сочтет безопасным и удобным; или сдать груз в том месте, которое предназначено для сдачи. Если груз не получен коммерсантом в течение обоснованного периода после того, как оператор МТ или перевозчик известил его о необходимости получения груза, оператор МТ или перевозчик вправе от имени коммерсанта направить груз на хранение за счет коммерсанта и на его риск. В любом случае оператор МТ или перевозчик имеет право получить полный фрахт за груз, принятый к перевозке, и дополнительную компенсацию за дополнительные расходы, возникшие вследствие упомянутых выше обстоятельств.

Ответственность оператора МТ за груз по договору (1,3,4) распространяется на период с момента принятия оператором МТ груза в свое ведение до момента его сдачи. С учетом ограничения ответственности, предусмотренной в ст. 11 и 12, оператор МТ несет ответственность за убытки и ущерб, нанесенные грузу, а также за задержку в сдаче груза, если происшествие, вызвавшее убытки, ущерб или задержку в сдаче груза произошло в то время, когда груз был в его ведении, если оператор не докажет, что, никакая ошибка или упущение с его стороны, а также со стороны его служащих или агентов, или других лиц, не были причиной или способствовали возникновению убытков, ущерба или задержек в доставке груза. Оператор МТ несет ответственность за убытки, возникшие по причине задержки в сдаче груза только в том случае, если грузоотправитель сделал письменные заявление о заинтересованности в своевременной сдаче груза, принятие которого утверждено оператором МТ в письменном виде.

Задержкой в сдаче груза считается, когда груз не был сдан в течение специально согласованного времени или, при отсутствии такого согласования, в течение времени, которое было бы достаточным для того, чтобы потребовать от добросовестного оператора МТ сдачи груза с учетом конкретных обстоятельств. Если груз не был сдан в течение 90 последовательных дней, считая с даты сдачи груза, истец может, в отсутствии доказательств об обратном, считать груз утраченным.

Оператор МТ не несет ответственности за убытки, ущерб или задержку в сдаче груза по отношению к грузу, перевозимому морем или внутренними водными путями, если такие убытки, ущерб или задержка во время такой перевозки произошли в результате:

- (а) действия, небрежности или ошибки капитана, моряков, лоцмана, служащих перевозчика в судовождении или в управлении судном;
- (б) пожара, если таковой не вызван явной ошибкой перевозчика;
- (в) причин, указанных в ст. 4 от (с) до (р) Гаагско-Висбийских правил.

Ограничение ответственности оператора МТ:

— оператор МТ не должен быть ответственным за убытки или ущерб грузу в сумме превышающей 500 долларов США за место или обычную фрахтовую единицу, когда предусмотрено действие Закона США о перевозке грузов морем, 1936 г. (US COGSA) или когда любой другой закон предусматривает эквивалент равный 666,6 SDR за место или единицу, или 2 SDR за килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза, в зависимости от того, что выше, если основные свойства и стоимость груза не были заявлены грузоотправителем до того, как груз был принят в ведение оператора МТ и внесен в коносамент (1,3) или накладную (4);

— если в контейнере, на поддоне или в подобном средстве УГЕ для перевозки груза размещено более чем одно место или единица груза, при этом места или другие грузовые единицы пронумерованы в коносаменте или накладной как размещённые в такое средство для перевозки груза, они должны рассматриваться как места и грузовые единицы. Если оформлено не так эти средства укрупнения будут рассматриваться как грузовое место или грузовая единица;

— если международная смешанная перевозка в соответствии с договором не предусматривает перевозки груза морем или внутренними водными путями, ответственность оператора МТ ограничивается суммой, не превышающей 8,33 SDR за килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза;

— когда утрата или повреждение груза произошли на каком-то одном отрезке МСП, на котором действующая международная конвенция или обязательное национальное законодательство, предусматривают иное ограничение ответственности, и если отдельный договор на перевозку груза был заключен на этот особый отрезок транспортировки, то ограничение ответственности оператора МТ за такую утрату или повреждение груза определяется в соответствии с положениями такой конвенции или обязательного национального законодательства;

— если оператор МТ несет ответственность за убытки, вызванные задержкой в сдаче груза, или последовательные убытки, или ущерб, иные, чем за утрату или повреждение груза, ответственность оператора МТ ограничивается суммой, не превышающей эквивалент фрахта, предусмотренного договором международной смешанной перевозке за смешанную перевозку груза;

— совокупная ответственность оператора МТ не должна превышать пределы ответственности за полную гибель груза;

— оператор МТ не вправе пользоваться привилегией ограничения ответственности, если доказано, что убытки, ущерб или задержка в сдаче груза произошли в результате самостоятельного действия или ошибки оператора МТ, совершенных намеренно, с целью причинить такие убытки, ущерб или с сознанием того, что такие убытки, ущерб или задержка, вероятно, будут причинены.

Ответственность перевозчика (2,5) предусматривает убытки или ущерб грузу, возникшие в период с момента принятия перевозчиком груза в свое ведение до момента его сдачи. В то же время, перевозчик освобождается от ответственности за любые убытки или ущерб грузу, если такие убытки или ущерб явились следствием:

- ошибочных действий или небрежности коммерсанта;
- исполнения указаний лица, имеющего право давать их;

— отсутствия упаковки или ее недостаточности у грузов, которые по своим свойствам подвержены утечке или могут быть повреждены;

— обработки, догрузки, укладки или выгрузки грузов коммерсантом или от имени коммерсанта;

— пороков, присущих грузам;

— недостаточности или неадекватности марок или номеров на грузах, на упаковке или на: пакетах с грузом;

— забастовок или локаутов, остановок или препятствий, частичных или всеобщих, имеющих место по какой бы то ни было причине;

— любой причины или обстоятельства, которых перевозчик не мог избежать, и последствий которых он не мог предотвратить, проявляя разумную заботливость;

Если перевозчик не отвечает за некоторые вышеприведенные факторы, приводящие к убыткам или ущербу, он несет ответственность лишь в той мере, в какой эти факторы, за которые он несет ответственность по данной статье, содействовали возникновению убытков или ущерба. Бремя доказательства того, что убытки или ущерб явились следствием одной или более одной причины или обстоятельства, лежит на перевозчике. Если перевозчик доказывает, что он может быть освобожден от ответственности по убыткам и ущербу по грузу, коммерсант, в свою очередь, вправе доказывать, что убытки или ущерб в действительности не являются полностью или частично следствием одной или нескольких причин или событий.

Согласно стандартных условий коносамента «Комбиконбилл» (2) перевозчик вправе заключить субконтракт на любых условиях всей грузоперевозки или любой ее части, погрузки, разгрузки, хранения, складирования, обработки и всех других обязательств, взятых перевозчиком по отношению к грузу.

В отношении ответственности по условиям, предусмотренным в оговорках коносамента (2) и накладной (5) перевозчик, что касается обязательств по возмещению убытков, вправе требовать, чтобы такие обязательства были установлены положениями, содержащимися в любой международной конвенции или в национальном законодательстве. Поскольку не содержится указания на обязательное законодательство, применимое к перевозке груза морем, ответственность перевозчика в отношении любой перевозки грузов морем устанавливается Международной Брюссельской Конвенцией 1924 г., дополненной в соответствии с Протоколом, подписанным в Брюсселе 23.02.1968 г. — Гаагско-Висбийскими правилами. Этими правилами устанавливается также ответственность перевозчика по внутренним водным путям, как если бы такая перевозка осуществлялась морем. На это прямо указывает Коносамент ФИАТА (6). Правила также применяются в отношении всех

грузов, независимо от того, перевозятся ли они на палубе или в подпалубных помещениях. Условия этих оговорок могут иметь юридическую силу только в том случае, если они не противоречат обязательным положениям международных конвенций или национального законодательства, применяемым к договору, подтвержденному коносаментом ФИАТА.

Если на перевозчика (2,5) возлагается ответственность за задержку, последовательные убытки или ущерб, кроме убытков или ущерба грузу, то ответственность перевозчика ограничивается размером фрахта за перевозку, покрытую коносаментом (2) или накладной (5), или ценностью груза, смотря что из них меньше.

Оператор МТ (1,3,4,) и экспедитор (6) несут ответственность за действия и упущения своих служащих или агентов, если такие служащие или агенты действуют в пределах своих служебных обязанностей (полномочий), или любого другого лица, чьи услуги он использует для осуществления настоящего договора, как если бы эти действия и упущения были его собственными. Перевозчик по положениям договора и согласно условий коносамента (2) или накладной (5) несет ответственность за действия и упущения любого лица, чьими услугами он пользуется для исполнения договора перевозки, подтвержденного данным документом.

Доставка груза. Грузы считаются доставленными по коносаменту ФИАТА (6), если они выданы или предоставлены в распоряжение грузополучателя или агента в соответствии с условиями коносамента, или если груз передан в распоряжение уполномоченного лица или стороны, которой груз должен быть передан в соответствии с законом и правилами, применяемыми в месте доставки или в другом таком месте, в котором экспедитор имеет право требовать от коммерсанта принять груз. Если в любое время исполнения настоящего договора перевозка груза по коносаменту (6) может подвергнуться каким-либо помехам или рискам (включая состояние груза), не являющихся результатом ошибки или небрежности экспедитора или лица, упомянутого в коносаменте, и которых невозможно избежать при проявлении разумного старания, то экспедитор может прекратить выполнение договора о перевозке груза и когда это возможно передать весь груз или часть его в распоряжение коммерсанта в любом месте, которое экспедитор сочтет безопасным и подходящим, после чего доставка груза будет считаться выполненной и ответственность экспедитора в отношении этого груза прекращается. В любом случае экспедитор имеет право на полный фрахт и коммерсант обязан оплатить любые дополнительные расходы, возникшие в результате упомянутых обстоятельств.

Размер компенсации за убытки или ущерб, причиненный грузу, в документах 1-5 производится с учетом стоимости этого груза на тот день и в том месте, когда и где этот груз был сдан или должен был быть сдан, в соответствии с договором о международной смешанной перевозке.

Стоимость груза устанавливается согласно ценам товарной биржи или, если такая цена отсутствует, согласно действующим рыночным ценам, или, в случае отсутствия цен товарной биржи или рыночных цен, согласно нормальной ценности товаров аналогичного рода и качества. В документах 2 и 5 дополнительно имеется условие, что компенсация не должна превышать двух SDR за килограмм веса брутто утраченных или поврежденных товаров. Более высокая компенсация может быть затребована лишь в случае, когда с согласия перевозчика ценность груза, объявленная грузоотправителем, превышающая установленные в данной оговорке пределы, указана в коносаменте (2) или накладной (5). В таком случае размер объявленной ценности заменяет упомянутый предел.

При сдаче груза грузополучателям оператор МТ (1,3) обязуется осуществить или обеспечить выполнение всех необходимых действий, когда коносамент в форме товарооборотного документа выдан «на предъявителя» лицу, передающему один оригинал документа или «приказу» лицу, передающему один оригинал документа должным образом индоссированным или лицу, предъявившему документ, подтверждающий его личность и передавшему один оригинал документа. Если такой документ переходит в разряд «ордерного» или «бланкового» применяются положения в отношении документа, выданного «приказу».

Когда используется накладная (4) оператор МТ обязуется осуществить или обеспечить выполнение всех действий, необходимых для сдачи груза лицу, предъявившему документ, подтверждающий личность грузополучателя, или лицу, указанному грузополучателем или лицом, которое приобрело права грузоотправителя или грузополучателя давать такие указания

Если извещение об убытках или ущербе, причиненных грузу, с указанием общего характера этих убытков и ущерба не подано в письменной форме грузополучателем оператору МТ (1,3,4), перевозчику (2,5) или экспедитору (6) при передаче груза Получателю, то такая передача является *prima facie* доказательством о сдаче груза оператором МТ в соответствии с условиями коносамента (1,2,3,6) или накладной (4,5). Если убытки или ущерб не очевидны, то тот же самый принцип *prima facie* доказательства применяется, если письменное извещение не подано в течение шести последовательных дней после даты передачи груза грузополучателю или коммерсанту (5,6).

Более полное описание вопросов ответственности перевозчика, грузовладельцев и оператора МТ имеется в учебном пособии [2].

Описание груза. Сведения, внесенные в коносамент (1,3,6) или накладную (4,5), являются *prima facie* доказательством о приеме оператором МТ (1,3,4), перевозчиком (5) или экспедитором (6) в свое ведение груза, описанного в этих сведениях, если нет

противоположных указаний таких как «погрузка, вес и счет как указано отправителем», «контейнер, загруженный грузоотправителем» или других подобных выражений, внесенных в напечатанный текст или приложенных к документу. Недопустимы доказательства о противоположных сведениях, когда коносамент (1,3) уже передан третьим лицам или, когда эквивалентные данные переданы грузополучателю посредством электронной связи и от него получено подтверждение о том, что он полагается на эту информацию и соответственно действует. В отношениях между перевозчиком и грузополучателем сведения, внесённые в накладную (4,5), служат окончательным свидетельством о приёме груза, и никакого другого доказательства о противоположном не допускается, принимая во внимание, что действия грузополучателя всегда добросовестны. Коносамент «Комбиконбилл» (2) является доказательством приема перевозчиком груза, описанного в коносаменте, для проверки подробных данных которого он располагает приемлемыми средствами. Доказательство обратного в отношении таких подробных данных о грузе недопустимо, когда настоящий документ передан третьей стороне, действующей добросовестно. Такой же принцип заложен в коносамент ФИАТА (6).

Фрахт считается заработанным по принятии груза в ведение оператора МТ (1,3,4) и подлежит уплате в любом случае. С целью проверки базиса фрахта оператор МТ/перевозчик/экспедитор (1-6) оставляет за собой право осмотра содержимого контейнеров, трейлеров и подобных транспортных средств для определения веса, размеров, ценности или характера груза. Все сборы, налоги и расходы, взимаемые с груза и связанные с грузом, оплачиваются коммерсантом (1-6). В коносаменте ФИАТА также отмечается, что фрахт считается полностью заработанным экспедитором в момент приема груза в его ведение, и ни в коем случае не возвращается, оплачивается наличными без каких-либо вычетов или отсрочек в связи с претензиями, встречными претензиями или зачетами, независимо от того, оплачивается фрахт на условиях предоплаты или в месте назначения. Коммерсант возмещает экспедитору пропорционально сумме фрахта все расходы, связанные с отклонением судна от пути следования, или с задержкой, или с иным увеличением расходов любого характера, вызванных войной, военными действиями, эпидемиями, забастовками, распоряжениями правительственных органов или форс-мажорными обстоятельствами.

Залоговое право. Оператор МТ (1,3,4), перевозчик (2,5) и экспедитор (6) имеют залоговое право на груз в уплату любой причитающейся суммы по договору, а также стоимости ее возмещения, и может привести такое залоговое право в действие любым приемлемым способом. Документы (1,3,4) распространяют залоговое право на распродажу груза, а экспедитор (6) на документы, относящиеся к грузу.

3.4. Использование торговых терминов инкотермс

ИНКОТЕРМС 2010 (англ. — *INCOTERMS-2010*) это правила толкования международных торговых терминов, разработанные Международной торговой палатой (МТП). Эти правила занимают особое место среди различных правовых средств регулирования отношений сторон по договору международной купли-продажи товаров. Первое издание правил появилось в 1936 г., затем пересматривалось в 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010 гг.

«Основной задачей ИНКОТЕРМС является обобщение коммерческой практики международной торговли, согласование наиболее широко распространенных ключевых понятий и обеспечение их использования в виде общепринятых и не допускаемых неодинакового толкования понятий. Целью ИНКОТЕРМС является обеспечение комплекта международных правил по толкованию наиболее широко используемых торговых терминов в области внешней торговли» [6].

ИНКОТЕРМС предназначен для урегулирования юридических и коммерческих вопросов, которые не нашли отражение в Конвенции ООН о договорах международной купли-продажи товаров и не всегда одинаково понимаются в разных странах и в разных портах. Ссылка на ИНКОТЕРМС в договоре купли-продажи четко определяет соответствующие обязанности сторон и уменьшает риск юридических трудностей.

К коммерческим вопросам, решаемым в рамках ИНКОТЕРМС, относятся:

— распределение расходов и обязанностей продавца и покупателя по обеспечению поставки товара, надлежащей его упаковки, выполнению перегрузочных работ, по перевозке и страхованию товара;

— распределение обязанностей сторон по выполнению таможенных формальностей, по получению экспортных и импортных лицензий, необходимых для вывоза и ввоза.

Юридические вопросы затрагивают следующие обязанности сторон:

— определение момента перехода с продавца на покупателя риска случайной гибели или случайного повреждения товара;

— распределение обязанностей сторон.

ИНКОТЕРМС-2010 содержат 11 основных терминов. Из текста ИНКОТЕРМС-2000 были исключены четыре термина: DAF (Delivered At Frontier), DES (Delivered Ex Ship), DEQ (Delivered Ex Quay), DDU (Delivery Duty Unpaid). Вместо них в текст ИНКОТЕРМС-2010 добавлены два новых термина: DAT (Delivered at Terminal — Поставка на терминале), DAP (Delivered at Place — Поставка в пункте). Среди других изменений, включенных в ИНКОТЕРМС-2010, следующие:

— правила работают как для международных, так и для внутренних поставок;

— введение ссылок на «использование электронных записей» в случае согласия сторон, или когда это общепринято;

— пересмотрено страховое покрытие;

— четкое указание ответственности за оплату хранения на Терминале.

В ИНКОТЕРМС-2010 условия для облегчения понимания были сгруппированы в четыре категории:

Первая группа — «E» — термин (EX WORKS), где продавец предоставляет товар покупателю на собственной территории продавца;

Вторая группа — «F» — термины (FCA, FAS и FOB), где продавец обязан поставить товар перевозчику, назначенному покупателем;

Третья группа — «C» — термины (CFR, CIF, CPT и CIP), в соответствии с которыми продавец должен заключить контракт на перевозку, но не принимая на себя риск потери или повреждения товара или дополнительные затраты вследствие событий, имеющих место после отгрузки и отправки;

Четвертая группа — «D» — термины (DAP, DAT и DDP), при которых продавец должен нести все расходы и риски, необходимые для доставки товара в страну назначения.

Структурно все термины ИНКОТЕРМС-2010 включают в себя ряд обязанностей продавца и покупателя:

1) общие обязанности: для продавца — это обязанность передать покупателю товар, коммерческий счет-инвойс или иные документы, которые могут потребоваться согласно контракту международной купли-продажи товара, а для покупателя — это обязанность уплатить согласованную цену и принять товар;

2) обязанности продавца или покупателя по получению экспортных (импортных) лицензий, иных разрешений, а также по выполнению таможенных формальностей, возлагаемых на одну из сторон контракта международной купли-продажи товаров;

3) договоры перевозки и страхования: определяются обязательства сторон (покупатель или продавец) в отношении заключения договоров или содействия в их оформлении;

4) поставка товара и принятие поставки: распределяются обязанности продавца и покупателя по доставке и принятию товара;

5) переход рисков: определяется момент перехода риска случайной гибели или случайного повреждения товара; определяется, какая из сторон несет эти риски;

6) распределение расходов: распределение расходов между сторонами контракта;

7) извещения: продавец покупателя извещает о том, что товар поставлен, а покупатель извещает продавца о принятии, месте или моменте принятия товара;

8) документ и доказательства поставки: транспортные документы или эквивалентные электронные сообщения;

9) проверка, упаковка, маркировка и инспектирование товара: определяются обязанности продавца по этим операциям, включая несение расходов по ним. Покупатель «обязан нести расходы по обязательному инспектированию товара перед отгрузкой, за исключением случаев, когда такое инспектирование осуществляется по предписанию властей страны вывоза»;

10) прочие обязанности продавца и покупателя.

Правила ИНКОТЕРМС-2010 предусматривают, что любой документ, упомянутый в условиях каждого термина, «может быть в виде эквивалентной электронной записи или иной процедуры, если это согласовано сторонами или является обычным».

3.5. Требования банковской системы

Общеизвестно, что базисные условия Инкотермс являются удобным инструментом, значительно облегчающим работу над контрактом международной купли-продажи товаров. Аккредитив представляет собой и способ оплаты за купленные товары, и инструмент защиты интересов продавца от неисполнения обязанностей покупателем в части расчета за товар. Кстати, полное наименование аккредитива – документарный аккредитив, т.е. уже в названии заложен принцип работы вместе с транспортными документами.

Начнём с того, что очень коротко перечислим транспортные документы, которые банковское сообщество готово применять в качестве документа, пригодного для подтверждения аккредитива.

Для целей нашего материала будем считать, что: **Смешанной перевозкой** называется транспортировка грузовой партии от пункта отправления до пункта назначения, когда для процесса перемещения используется более одного вида транспорта. Может осуществляться как при участии предприятий транспортной инфраструктуры (портов, аэропортов, терминалов), так и без них, когда груз последовательно передаётся от перевозчика одного вида транспорта перевозчику другого.

В иностранной литературе такие перевозки получили наименование «комбинированных», «интермодальных» или «мультимодальных».

Банкам всегда требуется единый документ или документарное покрытие всей предполагаемой перевозки, когда перед отправителем всю ответственность несёт один перевозчик. В последние 15-20 лет налицо тенденция, когда морские линейные перевозчики стали принимать на себя обязательства по доставке грузов не только от порта до порта, что изначально им свойственно, но и включать в перечень своих обязательств наземную транспортировку грузов до порта отправления и/или от порта назначения. По этой причине в

практику морских перевозчиков вошли сквозные или мультимодальные коносаменты / Bill of Lading for Ocean Transport or Multimodal Transport. Отметим, что решение о применении такого документа остаётся исключительно прерогативой перевозчика. Ряд линейных перевозчиков принципиально не принимают на себя функцию по наземной транспортировке грузов, а, следовательно, коносаменты на смешанную перевозку не применяют.

Наряду со сквозными коносаменами морских перевозчиков всё большее распространение получают экспедиторские документы для смешанных перевозок или документы Оператора смешанной перевозки (ОСП/ Multimodal transport operator). Наибольшее распространение получили экспедиторские документы ФИАТА и коносаменты Операторов флота не владеющих тоннажем (NVOCC). Строго говоря, экспедиторские документы на смешанную перевозку появились раньше, чем морские перевозчики начали выдавать на неё свои сквозные документы. Однако активная потребность участников внешнеторгового рынка в документах на сквозную перевозку повлекла за собой и активизацию применения документов ОСП.

Документы смешанной перевозки строились по образцу и подобию морских транспортных документов – коносаментов, поэтому носят аналогичные названия:

- коносамент ФИАТА/ FIATA's B/L;
- мультимодальный коносамент морского перевозчика/ multimodal B/L;
- комбинированный коносамент Оператора флота / NVOCC combined B/L.

Выдавая такой документ, экспедитор прямо берёт на себя ответственность как перевозчик и оператор смешанных перевозок. В случае с коносаментом ФИАТА оператор смешанной перевозки обязан соблюдать Правила для документов смешанных перевозок, разработанные ЮНКТАД /ИСС.

От имени морского перевозчика коносамент на смешанную перевозку может быть выдан агентом или капитаном судна, при этом любая подпись должна быть чётко идентифицирована и содержать информацию о том, в каком именно статусе выступает лицо подписавшее коносамент. Таковы требования ст. 20 УОП-600. Полностью аналогичные требования предъявляются и к коносаменту ОСП ст. 19 УОП-600. Отхождение от этих требований чревато тем, что банки могут дефектовать документ.

Документы смешанной перевозки могут существовать в виде оборотных / negotiable, или необоротных /non-negotiable вариантах. В качестве товаросопроводительного документа может быть использован необоротный коносамент ФИАТА (FWB). Принять решение о том, какой именно документ им нужен вправе только стороны внешнеторговой сделки.

Коносамент. По сути, и смыслу ст.20 УОП слово «коносамент» следует воспринимать в контексте понятия «линейные перевозки». Суда работают на публично

объявленных маршрутах (линиях), в основном придерживаясь расписания, в портах используется высокопроизводительное и безопасное оборудование для проведения погрузо-разгрузочных работ, что позволяет сторонам внешнеторговых операций довольно точно определить время прибытия груза в планируемый порт. В силу этих (и не только) причин на судах линейного сервиса перевозится подавляющее большинство готовой продукции, дорогого сырья и полуфабрикатов.

Коносамент всегда выпускается по форме разработанной перевозчиком. В транспортном документообороте активно применяются электронные технологии (электронный безбумажный документооборот). Строго говоря, сегодняшние технологии электронного документооборота позволяют осуществить выдачу груза без предъявления коносамента в порту назначения. Оригинал коносамента может быть сдан в любой офис линейного морского перевозчика, после чего в служебной системе появится отметка «b/l collect» и выдача груза будет осуществлена по так называемому «релизу» - электронному распоряжению.

Применение электронного документооборота может создать опасную иллюзию того, что существует возможность выдачи груза вообще без коносамента. Необходимо понимать, что ситуация с отсутствием коносамента, некогда выпущенного на бумажном носителе, принципиально отличается от ситуации, когда оригиналы коносамента, по согласию сторон, существуют только в электронной форме. В такой ситуации на бумажных носителях могут выпускаться только необоротные копии /non-negotiable copy.

В силу сложившейся торговой практики в современных условиях, при линейных перевозках используется только товарораспорядительная функция или титул /document of title коносамента. При этом следует помнить, что даже лишенный оборотоспособности именной коносамент, действует в качестве товарораспорядительного документа, поскольку указанный в нём грузополучатель может требовать выдачи товара только лишь в том случае, если он сможет предъявить коносамент.

Необоротная морская накладная или «документ без права передачи по индоссаменту» /non-negotiable sea waybill . Морская накладная не может рассматриваться как товарораспорядительный документ в смысле ст. 58.1 Венской конвенции 1980 г., т.е. покупатель НЕ обязан оплачивать товар против такого документа. По этой причине применение морской накладной должно быть согласовано сторонами в тексте внешнеторгового контракта, что делает документ допустимым для банковской практики.

Документ на смешанную перевозку, коносамент и морская накладная не могут содержать в тексте ссылку на то, что они выпущены на условиях чартер-партии.

Коносамент на условиях чартер-партии. Таковым может считаться документ, содержащий любое указание на то, что он выписан на условиях чартер-партии. Банк не будет проверять контракт чартер-партии, даже если по условиям аккредитива текст контракта передан в банк. Контракт чартер-партии обычно применяется при трамповых перевозках, наиболее целесообразно использовать его при поставке товаров на традиционных условиях для морской перевозки FAS, FOB, CFR, CIF INCOTERMS® 2010.

Именно при таком способе перевозки наиболее часто реализуется обратная (negotiable) функция коносамента. При трамповых перевозках упрощенная процедура электронного документооборота практически нереализуема, в силу технологических особенностей самого документооборота, здесь по-прежнему капитан доставляет документы в порт назначения.

Авиатранспортный документ может быть выписан исключительно для покрытия перевозки между двумя аэропортами. Авиатранспортный документ не является товарораспорядительным и не может выписываться «приказу» или «приказу указанной стороны». Однако, в соответствии со ст. 58.1 Венской конвенции 1980 г. оригинал документа (оригинал грузоотправителя) является документом позволяющим контролировать распоряжение товаром, т.е. давать перевозчику инструкции либо о перенаправлении товара в иной аэропорт, либо о задержании выдачи товара до их оплаты. В том случае, если оригинал документа передан кому-либо ещё, то отправитель лишается права давать инструкции перевозчику.

Если по условиям аккредитива авиатранспортный документ должен свидетельствовать о том, что перевозка груза оплачена отправителем или должна быть оплачена получателем, по прибытии, то в документе должна содержаться такая отметка.

Транспортные документы на автодорожную и железнодорожную перевозку и перевозку по внутренним водным путям. Все перечисленные документы не являются товарораспорядительными и не могут выписываться «приказу» или «приказу указанной стороны». Однако, в соответствии со ст. 58.1 Венской конвенции 1980 г. оригинал документа (дубликат накладной для автомобильных и железнодорожных перевозок) являются документом позволяющим контролировать распоряжение товаром, т.е. давать перевозчику инструкции либо о перенаправлении товара в иное место выгрузки, либо о задержании выдачи товара до их оплаты. В том случае, если оригинал документа передан кому-либо ещё, то отправитель лишается права давать инструкции перевозчику. Указанные правила регламентируются соответствующими международными конвенциями, с целью защиты грузоотправителя, который обычно и является и продавцом, от возможности неоплаты товара. По этой причине покупателю следует внести этот документ в условия аккредитива,

передача его банку лишает отправителя возможности перенаправить груз иному получателю, чем указан в транспортном документе.

Всё сказанное в отношении железнодорожного транспорта касается только перевозок в системе СИМ-СОТIF, в системе СМГС транспортная накладная такими правомочиями не наделена. По этой причине накладные СМГС не применяются в банковской практике.

Международная перевозка грузов внутренним водным путям оформляется коносаментом, работа с которым аналогична работе с морскими или экспедиторскими документами.

За долгие годы у перевозчиков сформировалась определённая практика документооборота и обрела статус внутренних правил, фактического закона. Логика этой практики, сводится к максимальному уменьшению риска возникновения ответственности перевозчика в той или иной ситуации. Логика документооборота при регулярных линейных перевозках осталась прежней, хотя технологии претерпели значительное изменение, особенно в последнее время, после активного прихода в жизнь электронного документооборота.

Практически у всех линейных перевозчиков существует собственная информационная система, которая позволяет максимально снизить количество времени отводимого на оформление одного документа. Для чего потребовалось жестко стандартизировать всю информацию, вносимую в различные графы коносамента. Если в системе Морской порт Санкт-Петербург значится как St Petersburg, то никогда не удастся записать в коносаменте Saint Petersburg, или St Petersburg Russian port, или как-то ещё. У подавляющего большинства систем ручная корректировка информации вносимой в коносамент возможна исключительно в той части документа, которая носит название «тело» коносамента или body.

Эта центральная часть коносамента предназначена для описания груза, количества мест, упаковки, номеров контейнеров и пломб. Только здесь можно поместить информацию об аккредитиве или каких-то особых условиях перевозки. Однако следует помнить, что любую информацию, содержащуюся в теле коносамента, перевозчик НЕ проверяет, НЕ подтверждает и ответственности за любые последствия НЕ несёт. О чём всегда свидетельствует оговорка перевозчика, внесённая в бланк типографским способом.

А вот наименование уведомляемой стороны, отправителя и получателя, их адреса и прочую контактную информацию, перевозчик просто перенесёт в соответствующие графы из письменных инструкций отправителя или экспедитора действующего от имени и по поручению грузоотправителя. Поэтому грузоотправитель должен быть особенно внимательным при даче инструкций по заполнению коносамента, она с точностью до буквы,

до запятой должна соответствовать инструкциям к аккредитиву. В случае любого расхождения банк имеет полное право отклонить (дефектовать) документ.

В условиях отсутствия жесткой, стандартизированной формы бланка для морского коносамента каждый из морских перевозчиков разрабатывает свою собственную форму этого документа. Однако непреложным требованием является обязательное наличие в коносаменте 11 основных сведений: о грузе, перевозчике, отправителе и получателе. Они изложены в международной Конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте (правила Гаага-Висби 1968 г.). Практически дословно, эти требования повторены в ст. 144 Кодекса торгового мореплавания РФ.

Ссылаясь на ст. 20 УОП-600, часто банки требуют, чтобы транспортный документ был подписан перевозчиком/капитаном судна или агентом, от имени перевозчика/капитана. Это притом, что правила Гаага-Висби не содержат такого требования в отношении морского коносамента. Морские перевозчики пошли навстречу банковскому сообществу, и по требованию клиентов, все оригиналы коносаментов удостоверяют подписью должностного лица и печатью (штампом) организации, выпустившей коносамент. При этом подписывается только комплект оригиналов документов, а необоротные копии обычно остаются неподписанными. Очень часто такие подпись и печать наносятся с помощью технических средств (через принтер) или с помощью факсимиле.

Однако на практике иногда приходится сталкиваться с приведенными ниже требованиями банков. Неисполнение грозит отказом банка принять документы у экспортера:

- подпись должна быть учинена собственноручно и заверена мастичной печатью.
- документ должен быть подписан перевозчиком, а не его агентом
- должны быть подписаны и проштампованы все экземпляры копий необоротных (non-negotiable copy) коносаментов.

Банки в один голос твердят о том, что они не вмешиваются во внешнеторговую деятельность своих клиентов. В подтверждение чего ссылаются на ст. 4.а УОП-600, которая гласит: «Аккредитив по своей природе представляет собой сделку, независимую от купли-продажи или иного договора, на котором он может быть основан. Банки не имеют никакого отношения и никоим образом не связаны обязательствами по такому договору, даже если какая-либо ссылка на него включена в аккредитив».

В этой связи представляется интересным рассмотреть некоторые практические вопросы, с которыми сталкиваются как стороны международного контракта купли-продажи товаров, так и банки при проведении расчетов в форме документарного аккредитива. Единственное упоминание об Инкотермс содержится в ст. 61 Международной стандартной банковской практики по проверке документов по документарным аккредитивам в отношении

инвойса (коммерческого счета). Там сказано, что если условие поставки указано в аккредитиве как часть описания товаров или в связи с указанием суммы контракта, то такое условие должно быть воспроизведено в счете. Если описание условий поставки предусматривает указание источника термина условий поставки, то данный источник должен быть воспроизведён. Подтверждение этому положению находим у Э. Шакировой, которая пишет, что сложившаяся банковская практика такова, что стандартные формы заявления на выпуск аккредитива большинства банков предусматривают указание термина Инкотермс в описании товара. Банки тщательно, и только по внешним признакам, проверяют товарные и транспортные документы продавца в объеме, установленном инструкциями клиента банка-бенефициара аккредитива. Базой для оценки соответствия документов условиям аккредитива и инкассо служат УОП и Международные стандарты банковской практики (МСБП). Тщательная проверка представленных банку документов служит реальным средством защиты его интересов. На практике такой способ защиты своих интересов известен как доктрина строгого соответствия (strict compliance). Поскольку аккредитив по своей природе независим от договора купли-продажи товара, то наличие простой ссылки в аккредитиве на тот или иной термин Инкотермс 2010 не подразумевает автоматического представления соответствующих ему документов. Перечень предоставляемых банку документов определяется исключительно условиями самого аккредитива, а не условиями лежащего в его основе договора купли-продажи. Это означает, что при использовании терминов CIF и CIP отсутствие страхового документа в перечне документов, требуемых по условиям аккредитива, не позволяет исполняющему банку настаивать на представлении бенефициаром страхового полиса или сертификата, ссылаясь на наличие в тексте аккредитива указания на конкретный торговый термин. Но если же в инструкции к аккредитиву четко указано на наличие страхового документа, то он обязательно должен входить в комплект документов, предоставляемых банку продавцом. При отсутствии в аккредитиве специальных требований к размеру и содержанию страхового покрытия банки при проверке страховых документов должны будут руководствоваться положениями ст. 28 УОП 600 и ст. 170-180 МСБП. Для того чтобы продавец смог предъявить банку транспортный документ, покупатель должен предоставить ему право заключить договор перевозки со всеми вытекающими из этого правами и обязанностями. При этом сама перевозка оплачена покупателем, а все риски по сохранности товара уже перешли на него. Поэтому, с точки зрения покупателя, совершенно не логично при таких условиях поставки соглашаться на расчет при помощи аккредитива. Если по какой-то причине применение аккредитива является обязательным условием контракта, то в этой ситуации логичнее избрать иное условие поставки, например из группы С.

Мы не имеем права говорить о том, что при аккредитивной форме расчетов нельзя применять условия поставки EXW, FAS, FCA, FOB только потому, что продавец не нанимает и не оплачивает перевозчика, что означает отсутствие транспортных документов от имени продавца. Во внешней торговле существует крайне мало прямых запретов, по этой причине мы говорим о том, что поручение продавцу заключить договор перевозки является рискованным действием со стороны покупателя.

Между унифицированными торговыми обычаями Инкотермс 2010 и УОП-600 не существует прямой взаимосвязи, однако совместное применение этих инструментов накладывает на стороны определенного рода обязательства. Продавец и покупатель, намеревающиеся осуществлять расчеты по контракту в форме документарного аккредитива, должны при согласовании условий контракта принимать во внимание сущность выбранного термина поставки. Это означает, что перечень требуемых по аккредитиву документов должен соответствовать применяемому термину Инкотермс 2010.

Ошибка в выборе термина или неправильная интерпретация его условий может привести к появлению в условиях аккредитива документов, представление которых будет невозможно без нарушения условий договора. Что в свою очередь может поставить всю сделку под угрозу срыва.

Вопросы и задания для самоконтроля:

1. Кто может быть оператором смешанной перевозки?
2. Какую ответственность принимает на себя оператор смешанной перевозки?
3. Могут ли Правила ЮНКТАД/МТП для документов смешанных перевозок использоваться для перевозки груза одним видом транспорта?
4. Участвует ли Россия в Конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле?
5. В каких случаях применяется Конвенция ООН об использовании электронных сообщений в международной торговле?
6. Какое административное воздействие предусматривает Административный кодекс в случае нарушения правил перевозки опасных грузов?
7. Что такое санкционированные обычаи, встречающиеся в деловой практике?
8. Что является основной обязанностью перевозчика по Гаагским правилам перед рейсом и в начале его?
9. Какая связь существует между Протоколом 1968 года и Гаагскими правилами?
10. В чем заключается разграничение ответственности перевозчика и фактического перевозчика по Гамбургским правилам?
11. На каких предшествующих международных морских правилах основана Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов?
12. Укажите какие основные вопросы регулирует Конвенция по облегчению международного морского судоходства?

13. Когда применяются «Унифицированные правила ММК для морских накладных»?
14. Что понимается под единицей «специального права заимствования»?
15. Что регулируют Йорк-Антверпенские правила?
16. Когда применяется Конвенция КПГВ?
17. Укажите особенность выдачи транспортного документа по перевозкам, регулируемым Конвенцией КПГВ?
18. Какие межправительственные соглашения в области международных перевозок по внутренним водным путям действуют в настоящее время?
19. Какие отношения регулируются Кодексом КВВТ РФ?
20. Какие документы подтверждают заключение договора перевозки груза согласно КВВТ РФ?
21. Укажите ограничения, которые установила Россия при присоединении к Конвенции КОТИФ?
22. Что означает аббревиатура «СМГС»?
23. Как называется основной перевозочный документ по «Соглашению о международном грузовом сообщении»?
24. Какой документ представляет перевозчику грузоотправитель для перевозки груза железнодорожным транспортом России?
25. Какой документ должен быть представлен перевозчику уполномоченным лицом грузополучателя на железнодорожном транспорте?
26. Сколько листов содержит транспортная железнодорожная накладная?
27. Какая Конвенция регулирует коммерческие условия международных автомобильных перевозок?
28. Каким документом оформляется договор международной автомобильной перевозки?
29. Каким документом подтверждается заключение договора перевозки груза на автомобильном транспорте?
30. На основании каких документов иностранные перевозчики осуществляют перевозку по территории России?
31. На основании какого документа устанавливается порядок допуска российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок?
32. Каким образом распределяются оригиналы экземпляров накладной CMR?
33. Какая Конвенция регулирует международные воздушные перевозки?
34. Какие три основных момента определяют термины ИНКОТЕРМС?
35. Какие основные группы терминов содержатся в правилах ИНКОТЕРМС?

Литература:

1. Иванов Г.Г. Правовое регулирование морского судоходства. — 2-е изд. Издательство: Морские вести, 2009. — 406 с.
2. Королева Е.А., Лебедев В.Н. Коммерческо-правовое обеспечение смешанных перевозок: учеб. пособие / Е.А. Королева, В.Н. Лебедев. — 2-е изд., доп. и испр. — Спб.: Изд-во ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова, 2015. — 326 с.

3. Кокин А.С. Международная морская перевозка груза: право и практика. А.С.Кокин . — 2 изд. — М.: Инфотропик, 2012г. — 754 с.
4. Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки (4-е издание перераб. и доп.). Изд-во ООО «Модуль» ,2009. — 636 с.
5. Информационное приложение к Рекомендации № 1 ЕЭК ООН Руководящие принципы для применения. Нью-Йорк и Женева, 2002 год ECE/TRADE/270
6. ИНКОТЕРМС – 2010 (Международные правила толкования условий) — <http://www.consultant.ru/document/cons/>

ГЛАВА 4

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ФРАХТОВЫЕ И ТРАНСПОРТНЫЕ ОПЕРАЦИИ

4.1. Трамповое судоходство

В современном международном судоходстве сложились две основные формы организации перевозок трамповая и перевозки на морской линии.

Трамповое судоходство (tramp shipping), когда зафрахтованные суда работают на различных направлениях в зависимости от наличия грузов и конъюнктуры фрахтового рынка.

На трамповых судах перевозят главным образом массовые – насыпные, навалочные, наливные грузы судовыми партиями (лес, руду, уголь, зерно, нефтепродукты и другие грузы). В силу своей универсальности большинство трамповых судов в случае необходимости могут перевозить так называемые генеральные грузы – упакованные и неупакованные тарно – штучные грузы. В этом случае под груз может быть предоставлено все судно или его часть, определенные грузовые помещения.

Фрахтованием судов под конкретный груз занимается фрахтовый брокер. В его обязанности входит получение всей информации о готовящейся сделке, подыскание судна или груза, а также проведение переговоров, заключение и контроль сделки. В процессе переговоров стороны (судовладелец и фрахтователь) согласовывают условия предстоящей перевозки и цену морской перевозки груза. Оплата грузовых работ, как правило, производится фрахтователем. Заключение фрахтовой сделки может быть оформлено фикшюр-нотой (fixture-note) или составлением чартера (charter-party).

Под фрахтованием судов (chartering of vessels) понимается процесс уторговывания и заключения договора фрахтования судна [1].

Договор фрахтования судна (contract of affreightment) – это заключенное между фрахтовщиком (судовладельцем) и фрахтователем в трамповом судоходстве соглашение о найме судна для выполнения одного или нескольких конкретных рейсов или его найме (аренде) на время на условиях того или иного чартера [1]. В отдельную группу можно выделить фрахтование по генеральному контракту, на условиях дейли – чартер и спейс-чартер.

При рейсовом фрахтовании и фрахтовании по генеральному контракту за судовладельцем полностью сохраняется контроль за работой и использованием судна. Он несет коммерческий риск по эффективности перевозки и ответственность за сохранность груза, т.к. является его перевозчиком.

Рейсовое фрахтование имеет следующие разновидности: фрахтование на один рейс, на круговой рейс, на последовательные рейсы.

Фрахтование на один рейс (single voyage) – фрахтование, по которому судовладелец за определенную плату (фрахт) предоставляет в распоряжение фрахтователя все судно или его часть на один рейс для перевозки грузов между определенными портами [1]. То есть при рейсовом фрахтовании судовладелец обязуется принять в обусловленном порту (или нескольких портах) согласованный груз и доставить его в согласованный порт (или порты) за определенное вознаграждение, уплачиваемое фрахтователем. Данный вид фрахтования оформляется чартером (charter party).

Фрахтование на круговой рейс (round voyage chartering) – фрахтование судна на рейс между двумя или более портами, при котором все судно или его часть предоставляется в распоряжение фрахтователя для перевозки груза в прямом и в обратном направлении с возвращением судна в район первоначального отправления [1].

Судовладелец, несомненно, заинтересован во фрахтовании на круговой рейс, так как при таких условиях обеспечивается более высокая занятость судна, а также отсутствуют балластные (порожные) пробеги. Как правило, перевозка грузов в обратном направлении осуществляется по несколько пониженной против рыночного уровня фрахтовой ставке.

Круговой рейс оформляется двумя разными, но подписываемыми одновременно договорами морской перевозки. Данный вид фрахтования используется не часто, так как необходим грузопоток в обратном (встречном) направлении.

Фрахтование на последовательные рейсы (affreightment on consecutive voyages) - фрахтование судна, применяемое при перевозках значительных количеств однородного груза в одном и том же направлении одним и тем же судном [1].

Такое фрахтование предусматривает обязанность фрахтовщика после выполнения первого рейса немедленно направить зафрахтованное судно в порт погрузки для совершения следующего рейса. Срок договора ограничивается количеством рейсов или определенным периодом времени.

Без соглашения с фрахтователем судно нельзя использовать для промежуточных перевозок, даже если такие перевозки могли бы осуществляться в попутном балластном направлении. Замена судна, даже при наличии условия субститут (substitute), допускается только по согласованию с фрахтователем.

При фрахтовании на ряд последовательных рейсов оформление договора морской перевозки (чартера) и оплата фрахта производится отдельно на каждый рейс, но при сохранении всех единых условий фрахтования.

Фрахтование на ряд последовательных рейсов имеет ряд минусов для фрахтователей. Оно не позволяет определить точную дату подачи судна в порт погрузки после выполнения первого и последующих рейсов. Кроме того, всегда могут произойти непредвиденные

события (забастовка в портах, непогода или другие обстоятельства), которые могут вызвать задержку судов в рейсах и тем самым нарушить планы фрахтователей.

Фрахтование на срок. Все виды фрахтования на срок можно разделить на две группы – фрахтование судна с экипажем (тайм - чартер) и фрахтование судна без экипажа, т.е. аренда судна (димаиз и бербоут - чартер).

Для обеих групп фрахтования на время общими являются следующие условия: передача судна судовладельцем фрахтователю в технически исправном состоянии и соответствующим образом снаряженным; осуществление коммерческой эксплуатации судна не судовладельцем, а фрахтователем; распределение затрат (фрахтователь оплачивает все переменные расходы – сборы и платы за услуги в портах, топливо, стивидорные расходы, агентирование, а судовладелец – амортизационные отчисления и страхование судна); освобождение судовладельца от коммерческих рисков и ответственности за сохранность груза при перевозке или их ограничение; выплата фрахтователем за пользование судном арендной платы, устанавливаемой на сутки или месяц и оплачиваемой авансом.

Тайм-чартер (time-charter) - договор фрахтования судна на время по которому судовладелец, оставаясь собственником судна и сохраняя контроль над экипажем, предоставляет его на определенный срок в распоряжение фрахтователя для перевозки любых законных грузов, за исключением тех, перевозка которых не допускается по условиям чартера [2].

Для выполнения обязательств судовладелец нанимает и оплачивает экипаж и несет все расходы по поддержанию судна в технически исправном состоянии за счет проведения техобслуживания, текущего ремонта, соответствующего снабжения.

Аренда (lease) представляет собой временное пользование каким-либо имуществом на договорных условиях за определенное вознаграждение [2].

Аренда делится на димаиз-чартер и бербоут - чартер.

На условиях димаиз-чартер и бербоут - чартер судно отфрахтовывается без экипажа, при этом судовладелец не обеспечивает и не контролирует ни коммерческую, ни техническую эксплуатацию судна.

Димаиз-чартер (demise-charter) – договор аренды судна, по которому судовладелец передает фрахтователю судно на обусловленный срок в полное его владение с передачей прав контроля над командой (на время аренды экипаж судна, включая его командный состав, становятся служащими фрахтователя) [2].

Фрахтователь берет на себя все расходы по судну, включая заработную плату экипажу, и расплачивается с судовладельцем ежемесячно.

Бербоут-чартер (bareboat-charter) – разновидность димаиз-чартера, от которого он

отличается тем, что судно сдается в аренду без экипажа и судовладелец никакого участия в его формировании не принимает [2].

В настоящее время при этом виде фрахтования практикуется продажа судов в рассрочку. В этом случае при фрахтовании фрахтователь оплачивает часть цены судна, выплата оставшейся суммы производится в течение оговоренного периода времени равными долями.

В практике торгового мореплавания довольно широко применяются и прочие виды фрахтования.

Достаточно распространенным видом фрахтования является фрахтование по генеральному контракту.

Фрахтование по генеральному контракту (general contract chartering)- соглашение, по которому судовладелец обязуется в течение определенного времени перевезти обусловленное количество груза [2].

Применяется, как правило, при необходимости перевозки крупных партий однородного массового груза между определенными портами в течение длительного периода времени.

В генеральном контракте обычно оговариваются единые коммерческие условия перевозки: количество груза, начало и конец выполнения сделки, порядок перевозки, типы судов, порядок расчета стальнойного времени, демереджа, диспача, фрахтовая ставка, условия оплаты грузовых работ, проформа чартера и др.

Конкретные суда и дата подачи их под погрузку сообщаются фрахтователям заблаговременно в сроки, обусловленные в договоре. На каждый рейс выписывается чартер или букинг-нот с пометкой, что перевозка осуществляется в счет исполнения генерального контракта.

Дейли-чартер (daily-charter) занимает промежуточное положение между рейсовым фрахтованием и фрахтованием в тайм-чартер. В этом случае судно фрахтуется на рейс (или несколько рейсов), за судовладельцем сохраняется контроль за работой судна, все расходы и риски, кроме портовых сборов, плат за услуги и агентирования, лежат на судовладельце, расчет фрахта производится исходя из ставки, которая устанавливается на сутки эксплуатации (раздельно на ходу и стоянке).

Данный вид фрахтования применяется, когда трудно определить продолжительность рейса и связанные с этим расходы.

Спейс-чартер (space-charter) - это фрахтование, при котором фрахтователю на один или несколько рейсов предоставляется определенная часть грузоподъемности судна или количество ячеек для размещения контейнеров.

Таким образом, спейс-чартер - то же, что и рейсовое фрахтование, но расчеты устанавливаются за сутки в зависимости от занимаемого места или ячейки для размещения контейнеров.

Фрахтовый брокер занимается также работой по оформлению договора морской перевозки.

Договор морской перевозки (contract of carriage by sea) является соглашением, устанавливающим условия перевозки морем грузов.

По договору морской перевозки груза перевозчик обязуется доставить груз, который ему передал или передаст отправитель, в порт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (далее – получатель), отправитель или фрахтователь обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (фрахт) [ст. КТМ РФ].

При трамповой форме организации перевозок основной формой договора перевозки является чартер (charter-party). При этом виде договора перевозки все условия перевозки, включая цену морской перевозки груза, оговариваются между сторонами и документ подписывается судовладельцем и фрахтователем.

При оформлении договора морской перевозки чартером на отдельные партии груза, погруженного на судно, выписывается коносамент, который в этом случае служит доказательством приема груза к перевозке и является товарораспорядительным документом.

К договору морской перевозки относится также берс-нот (berth - note), который применяется при перевозке частичного груза на трамповых судах, а также мелких партий массовых грузов на линейных судах, работающих без срочного расписания, и в последующем после приема груза к перевозке заменяется чартером или линейным коносаментом.

В настоящее время имеется большое количество проформ чартеров, которые представляют собой бланки набора и толкования условий договора перевозки. В типовую проформу чартера впечатываются, вписываются различные изменения, дополнения или исключения к отдельным статьям. Кроме того, чартер может быть дополнен специальным приложением – аддендумом (addendum), нумерация статей которого продолжает нумерацию статей чартера.

Каждый чартер, наряду с полным, имеет сокращенное или кодовое название, данные о годе его издания, утверждения или очередного пересмотра, об организации, которая разработала или одобрила и рекомендовала его.

Многие проформы чартеров одобрены и рекомендованы к использованию

авторитетными морскими организациями, например, БИМКО (Балтийским и Международным морским советом), некоторые же, так называемые «частные проформы», разрабатываются отдельными фрахтователями и, в отличие от первых, представляют больше интересы разработчиков, а не обеих заинтересованных сторон.

Чартер состоит из нескольких десятков статей, в которых оговариваются условия перевозки и обязанности сторон.

Все статьи чартера могут быть разделены на заполняемые статьи, отражающие условия конкретной фрахтовой сделки, и типовые статьи, напечатанные типографским способом.

Как договор морской перевозки чартер содержит дату и место подписания, наименование договаривающихся сторон – фрахтовщика (судовладельца) и фрахтователя и их адреса.

Судовладельцем является официальное юридическое лицо, принимающее на себя ответственность за выполнение договора.

Под термином «фрахтователь» иногда подразумевают грузовладельца или грузоотправителя, что не совсем верно. Эти понятия нетождественные.

Остальные статьи чартера могут быть сгруппированы следующим образом: данные по судну; по грузу; по рейсу; по порядку определения стальной времени и взаиморасчетам по нему; по оплате грузовых работ; по расчету фрахта; прочие статьи чартера; генеральные оговорки.

Данные по судну включают наименование, его тип, флаг и год постройки судна, его технические характеристики, наименование регистра, выдавшего свидетельство о классификации, условие о мореходности судна, право замены и местонахождение в момент подписания договора.

Название и характеристика судна должны быть указаны в строгом соответствии с данными мерительных свидетельств и других официальных судовых документов. Перед названием судна указывается его тип (пароход, теплоход и т.д.), а после названия - флаг страны, под которым судно зарегистрировано. Сведения о флаге судна подчеркивают сможет ли судно посещать порты отдельных стран (нет ли запрета). От флага страны зависит величина портовых сборов, размеры налогов и страховых премий. В чартерах указывается так же год постройки судна, поскольку от возраста, срока эксплуатации судна зависит страховая премия.

Из технических характеристик наиболее часто указывается валовая (брутто) и чистая (нетто) регистровая вместимость, грузовместимость в куб. футах или куб. метрах, грузоподъемность, дедвейт, иногда максимальная осадка судна, класс и др.

Судно должно быть в мореходном состоянии «водонепроницаемым, надежным и крепким и во всех отношениях снаряженным для данного рейса» (tight, staunch and strong and in every way fitted for the voyage).

Согласно КТМ РФ «Перевозчик обязан заблаговременно (до начала рейса): обеспечить его техническую годность к плаванию; снарядить надлежащим образом; укомплектовать квалифицированным экипажем; снабдить всем необходимым для проведения рейса, а также привести трюмы и все другие помещения судна, в которых будет перевозиться груз, в состояние пригодное для приема, перевозки и сохранения груза определенного вида, а если для перевозки какого-либо особого груза требуются специальные приспособления, то перевозчик обязан их установить».

Невыполнение перевозчиком условия о мореходности судна дает право фрахтователю расторгнуть договор с возложением ответственности за убытки, возникшие в последствие этого, на перевозчика. Последний освобождается от ответственности, если докажет, что немореходное состояние было вызвано скрытыми недостатками, которые он не мог обнаружить и предвидеть заранее.

В чартерах, как правило, оговаривается право судовладельца на замену первоначально заявленного судна другим - субститут (substitute). Новое судно должно быть во всех отношениях равноценно заменяемому судну, включая сроки готовности к погрузке, а также обеспечение перевозки обусловленного груза.

В преамбуле чартера указывается местонахождение судна в момент заключения договора. Могут быть следующие формулировки: «в настоящее время разгружается в...», «заканчивает бункеровку в...», «находится на переходе...».

Данные по грузу включают его наименование, транспортный вид, грузовой опцион, количество, оговорку о размещении груза на палубе.

Наименование груза определяется торговым термином. Указывается в каком виде происходит транспортировка груза (навалом, в мешках, контейнерах и т.д.). Например, цемент насыпью, мука в мешках, краска в бочках и т.п.

По некоторым чартерам оговаривается грузовой опцион (cargo option) - это право, которое предоставлено фрахтователю, замены номинированного груза другим из числа приведенных в чартере, это право предоставляется фрахтователю один раз. При замене груза интересы судовладельца должны быть соблюдены по размеру провозных плат, величина которых не должна меняться в меньшую сторону при замене груза.

Количество груза может определяться в различных единицах - весовых, объемных, числе единиц (пакеты, контейнеры и т.д.). Указывается, в какой системе мер следует

производить расчет перевозимого груза. В необходимых случаях приводится эквивалент различных мер стран к метрической системе мер.

При перевозке массовых грузов в чартерах количество указывается приближенно, так как судовладелец не всегда заранее имеет возможность точно определить массу судовых запасов (топлива, воды, снабжения) и качество укладки груза на судне. Поэтому чартер представляет судовладельцу марджин (margin), в пределах которого он может варьировать количество груза (плюс или минус 5-10% к номинированному количеству груза).

Если в чартере количество груза не обозначено, а внесено условие полный груз (full cargo), то это означает, что фрахтователь обязан предъявить для погрузки столько груза, сколько заявлено капитаном в пределах грузового марджина.

Оговорка о палубном грузе (deck cargo) устанавливается, если стороны имеют ввиду перевозку груза на палубе. В ряде проформ чартеров, в частности, в лесных предусматривается право перевозчика разместить часть груза на палубе на риск фрахтователя.

Данные по рейсу включают: порты погрузки, выгрузки, географические опционы, географическую ротацию, время прихода судна в порт погрузки, право на отклонение от пути следования, порядок подачи информации.

Каждый чартер должен содержать данные по портам погрузки и выгрузки. Они могут быть обозначены конкретно. Если в момент заключения чартера порты погрузки / выгрузки неизвестны, то может быть указано несколько портов, рендж (range) – отрезок береговой полосы между определенными портами, название моря и страны.

В чартере может быть обусловлен географический опцион (geographical option) - это оговоренное право фрахтователя выбрать порт погрузки или выгрузки судна из числа указанных в чартере [1].

Если в чартере не указан определенный порт погрузки или выгрузки, то оговаривается срок, в течение которого фрахтователь должен назвать судну порт назначения, т.е. ордеровать судно (распорядиться им).

Ордер по порту погрузки, как правило, выдается за несколько дней до окончания выгрузки по предыдущему рейсу, по порту выгрузки – в момент подписания коносаментов. В отдельных случаях ордер выдается после выхода судна из пути в пункт или после прибытия его в оговоренный пункт.

При фрахтовании без указания конкретных портов оговаривается условие «безопасный порт» (safe port), под которым понимается место, безопасное для захода судна со всех точек зрения – навигационной, политической, санитарной и т.п.

При фрахтовании судов с погрузкой и выгрузкой в нескольких портах в чартере указывается, что судно должно следовать в определенной географической последовательности (ротации) (geographical rotation), заходя в порты, перечисленные в чартере или указанные фрахтователем.

Если в чартере не предусмотрено иное, судно должно следовать прямой ротации, что предполагает последовательное осуществление заходов в порты, каждый из которых является ближайшим к порту последнего захода. При необходимости оговаривается обратная или ломаная ротация.

В чартерах оговаривается время подачи судна под погрузку – позиция судна (position of vessel), которое, как правило, устанавливается не твердой календарной датой, а определенным промежутком времени, ограниченным начальной и конечной датами. Первая называется лейдейс (laydays), вторая – канцелинг (cancelling date). Интервал между ними составляет обычно около 10 дней.

С даты лейдейс начинается ответственность фрахтователя за простой судна; дата канцелинга определяет предельный срок подачи судна под погрузку. В случае неприбытия судна к установленной дате канцелинга фрахтователь имеет право расторгнуть договор, но при условии, что он заблаговременно известит об этом перевозчика.

В чартеры включается статья о девиации (deviation), в которой изложено право перевозчика на отклонение от обычного пути следования, если оно вызвано такими причинами, как спасание на море человеческих жизней, судов и грузов, буксировка судна, терпящего бедствие и т.п. или в других целях вызванных действительной необходимостью для завершения рейса (бункеровка или пополнение запасов).

К данным по рейсу относятся и порядок подачи информации - нотисов о предлагаемой дате прихода судна в порт (notice of expected time of arrival) и нотиса о готовности судна к погрузке/выгрузке (notice of readiness to load/discharge).

Предварительные извещения - нотисы могут быть следующие:

- об окончании выгрузки и о предполагаемом сроке ухода судна из последнего порта захода по предыдущему рейсу;
- о предполагаемой дате прохождения судном какого-либо места по пути следования;
- о прохождении судном известных географических пунктов;
- о предполагаемом прибытии судна в первый порт захода, поданные за обусловленное число часов, дней до прибытия судна в порт назначения.

О предполагаемом сроке прибытия судна в порт выгрузки обычно обязательной является подача двух нотисов: одного при выходе из порта погрузки, второго - об

ожидаемом времени прибытия в порт выгрузки не менее чем за обусловленное количество времени.

Нотис о готовности судна к грузовым операциям подается в письменном виде обычно в рабочие часы с обязательной отметкой на копии даты и времени его вручения, а также подписи принявшего его.

Судно считается готовым к проведению грузовых операций после выполнения следующих условий: судно должно прибыть к оговоренному в чартере месту (в коммерческую зону порта, к причалу и т.д.); выполнить портовые, санитарные, таможенные и другие формальности, т.е. получить «свободную практику» (free pratique) - право общения с берегом и подготовить грузовые помещения (и если требуется – грузовые устройства судна) к грузовым операциям.

Сталийное время и взаиморасчеты по нему. Сталийное время (laytime, laydays) - это нормируемое стояночное время для производства грузовых работ и не совмещаемых с ними вспомогательных операций, полагающееся фрахтователю, с учетом которого калькулируется фрахтовая ставка.

Существуют следующие способы расчета сталийного времени:

- в чартере оговаривается общая продолжительность сталийного времени, например, шесть текущих дней (six running days);
- сталийное время (Тст) определяется исходя из загрузки судна (Qэ) и заданных норм грузовых работ на погрузку и выгрузку (Вп и Вв).

Нормы могут даваться на люк (Вл), на рабочий люк (Врл), по люковой норме на наибольший трюм (Внт), на судно в целом (Вс), по наиболее трудоемкому грузу (Втг);

- продолжительность в численном выражении не дается, а указывается, что грузовые операции должны производиться «по обычаям порта» (according to the custom of the port), или «как обычно» (as customary), или «с обычной скоростью» (with customary quick dispatch), или «так быстро, как судно может принимать или выдавать груз» (as fast as the vessel can receive or deliver the cargo) и т.п.

В тех случаях, когда сталийное время рассчитывается исходя из норм грузовых работ или задается числом дней, оно может определяться одним из следующих способов:

- в текущих днях (running days), т.е. в последовательных календарных днях, включая выходные и праздничные;
- в текущих днях, исключая выходные и праздничные (running days, Sundays and Holidays excepted (SHEX) Saturdays, Sundays, and Holidays excepted (SSHEX), Fridays and Holidays excepted (FHEX));

- в рабочих днях (working days), т.е. с учетом дней, когда в данном порту производятся работы с данным грузом. При расчете стальнойного времени в рабочих днях помимо воскресных и праздничных дней обычно частично исключаются субботние и предпраздничные дни, а также понедельники и послепраздничные дни. В большинстве стран Европы установлен восьмичасовой рабочий день с 08.00 до 12.00 и с 13.00 до 17.00;
- в погожих рабочих днях (weather working days), когда дополнительно к исключениям, указанным в варианте «в рабочих днях», добавляется непогожее время, в которое невозможно производство грузовых работ.

В ряде портов расчет идет в погожих рабочих днях продолжительностью 24 последовательных часа, т.е. с 0 до 24 часов.

В зависимости от условий чартера расчет стальнойного времени может производиться раздельно по портам погрузки и выгрузки либо в целом за рейс, т.е. вместе по портам погрузки и выгрузки. Последний способ расчета называется «реверсибл» (reversible). Он нежелателен для судовладельца, так как в этом случае непроизводительный простой в одном порту может быть компенсирован досрочной обработкой в другом, а ставка штрафа за простой, которую платит фрахтователь, как правило, в два раза превышает ставку вознаграждения за досрочную обработку, которую выплачивает перевозчик.

Важным является определение момента начала отсчета стальнойного времени. Обязательным условием для начала отсчета стальнойного времени является вручение и акцепт нотиса о готовности судна к грузовым операциям (notice of readiness to load). Период времени между моментом принятия нотиса о готовности и началом отсчета стальнойного времени называется льготным (period of grace), который дается фрахтователю для приготовлений к погрузке/выгрузке груза. Если судно имеет несколько портов захода при одном фрахтователе, то льготный период предусматривается только в первом порту. В различных проформах этот период определяется по-разному. Наиболее часто встречаются следующие варианты:

- нотис о готовности судна принят до 12 часов, отсчет стали начинается с 13 (14) часов;
- нотис принят после 12 часов, отсчет стали начинается с 6 (8) часов утра следующего рабочего дня;
- отсчет стали начинается через 24 часа после вручения нотиса о готовности;
- независимо от часа принятия нотиса о готовности отсчет стали начинается с начала следующего рабочего дня.

Взаиморасчеты по стальнойному времени производятся исходя ставок демереджа и диспача, которые оговариваются в чартерах, соглашениях на перевозку грузов.

В случае, если стояночное время превысило сталийное, начинается непроизводительный простой - контрсталийное время (time on demurrage), за который фрахтователь выплачивает судовладельцу штраф - демередж (demurrage), должный компенсировать дополнительные расходы судовладельца, связанные с непроизводительным простоем. Контрсталийное время считается в текущих днях.

Ставки демереджа устанавливаются обычно в зависимости от какой-либо технической характеристики или в целом по судну за сутки (час) простоя.

В ряде чартеров оговаривается допустимая продолжительность контрсталийного времени. Обычно она составляет 5-10 суток. В этом случае после окончания контрсталийного времени судно переходит на сверхконтрсталийное время (time on detention). За сверхконтрсталийное время судовладельцу также выплачивается штраф - детеншен (detention), ставка которого выше ставки демереджа и позволяет покрывать не только расходы по содержанию судна, но и возмещать часть убытка от потери фрахта за время простоя.

В отличие от ставки демереджа, оговариваемой при фрахтовании, ставка детеншен устанавливается после окончания грузовых операций.

При досрочной обработке судна судовладелец выплачивает фрахтователю премию - диспач (dispatch), которая в зависимости от условий чартера рассчитывается или за все спасенное время (for all time saved), которое исчисляется текущими днями, или за все рабочее спасенное время (for all working time saved), когда диспач выплачивается только за сэкономленное время, считающееся в порту рабочим. Ставка диспача, как правило, равна 50% ставки демереджа. В ряде чартеров выплата диспача не предусматривается.

Оплата грузовых работ. В рейсовых чартерах условия распределения расходов по погрузке и выгрузке груза между судовладельцем и фрахтователем могут быть сведены к следующим стандартным вариантам:

- фио free in and out (fio) - судовладелец свободен от расходов по погрузке и выгрузке;
- фиос free in and out and stowage (fios) - перевозчик свободен от расходов по погрузке, выгрузке и штивке (укладке);
- фиот free in and out and trimming (fiot) - перевозчик свободен от расходов по погрузке, выгрузке и триммингу (разравниванию) грузов;
- фри ин free in - судовладелец свободен от расходов по погрузке, но несет расходы по выгрузке;
- фри аут free out - судовладелец свободен от расходов по выгрузке, но несет расходы по погрузке;
- гросс термз gross terms - судовладелец оплачивает расходы по погрузке и выгрузке;

- liner terms - судовладелец оплачивает погрузку, выгрузку, доставку груза от борта судна до склада.

Расчет фрахта. В чартере оговаривается ставка фрахта, фрахтовая расчетная единица, оплачиваемое количество груза, время оплаты, фрахтовый аванс, залоговое право, валюта фрахта, особые условия оплаты.

Фрахтовая ставка (rate of freight) - цена морской перевозки одной фрахтовой единицы груза [2]. Величина ее зависит от конъюнктуры фрахтового рынка, расстояния и направления перевозки, рода груза, технических характеристик судна, условий оплаты грузовых работ, коммерческих условий рейса и связанных с ним расходов и устанавливается соглашением сторон.

Фрахтовая расчетная единица (freight unit) устанавливается за расчетную весовую или обмерную единицу, грузовое место (т, м³, контейнер).

В чартерах оговаривается количество груза, за которое производится оплата фрахта, так как при перевозке груза погруженное (коносаментное) количество груза не всегда соответствует выгруженному. В большинстве чартеров оплата производится по количеству груза, сданному судном в порту назначения.

Время оплаты фрахта оговаривается в чартерах по-разному. Он может выплачиваться в порту погрузки в полной сумме после подписания коносаментов, в порту назначения после сдачи груза или частями в разное время, например, 50% после подписания коносаментов в порту погрузки, а остальные 40% после выгрузки груза и 10% после представления судовладельцем счета на фрахт с соответствующими документами о количестве выгруженной массы и таймшита по порту выгрузки.

В тех случаях, когда фрахт выплачивается в порту выгрузки груза, в чартере оговаривается право судовладельца требовать у фрахтователя выплаты аванса фрахта для покрытия судовых расходов. Обычно его величина не превышает 1/3 общей суммы причитающегося фрахта.

В случае неуплаты фрахта судовладелец может воспользоваться залоговым правом на груз (lien), в соответствии с которым судовладелец имеет право не выдавать груз или часть груза до тех пор, пока он не получит фрахт и другие суммы, связанные с перевозкой.

В чартерах оговаривается валюта, в которой должна быть произведена оплата фрахта. Выбор валюты зависит от ряда факторов, в т.ч. стран, между которыми осуществляется перевозка, наличием платежных соглашений и т.п.

Помимо описанного выше способа расчета провозных плат, т.е. через фрахтовую ставку и количество груза, могут применяться другие способы расчета люмпсум, ад валорем, с учетом мертвого фрахта, экстра фрахта, по дедвейту.

Условие лямпсум (lumpsum) означает, что размер фрахта устанавливается за все судно или за часть грузовых помещений в целом, не зависимо от того, сколько тонн груза погружено на судно и как использовано по грузоместимости.

Способ ад валорем (ad valorem) используется при перевозке особо ценных грузов (драгоценные металлы и камни, меха, ювелирные изделия и т.п), когда фрахт определяется в процентах (1,5-5) от стоимости груза.

Оплата фрахта за недогруженный груз по сравнению с заявленным в чартере с учетом марджина носит название мертвый фрахт.

Ставка фрахта, как правило, устанавливается за один порт погрузки и один порт выгрузки. При направлении судна в два порта погрузки (выгрузки) или более устанавливаются надбавки (экстра) с обусловленного базисного фрахта.

Иногда в чартере может быть оговорена фрахтовая ставка за тонну дедвейта или единицу объема грузовых помещений судна, что, как правило, бывает при фрахтовании судна под еще не проданный груз.

К прочим статьям чартера относятся агентирование, коносаменты, брокерская комиссия, право и арбитраж, прекращение ответственности фрахтователя.

Агентирование (agency). Обслуживание судов в портах осуществляют агентские фирмы. По условиям чартера право назначить агента предоставляется либо судовладельцу либо фрахтователю. Судовладелец заинтересован в назначении своего агента. Агентское вознаграждение (agency fee) всегда оплачивается судовладельцем.

Коносаменты. Чартеры обычно содержат специальные оговорки, обязывающие капитана выдавать фрахтователю (отправителю) коносамент на груз и определяющие порядок его подписания, форму, число экземпляров, расписку и т.п.

Содержание коносамента должно соответствовать условиям чартера. Но, например, чартер «Дженкон» предусматривает право отправителя требовать, а капитана выдавать коносаменты с условиями, отличающимися от чартера.

Брокерская комиссия (brokerage). Брокерская комиссия оплачивается брокеру судовладельцем за подыскание груза, переговоры с фрахтователем и оформление чартера. Величина ее определяется в процентах от суммы фрахта, мертвого фрахта и демереджа.

Арбитражная оговорка (arbitration clause). Споры, возникающие при исполнении чартера, разрешаются арбитражами. Оговаривается место арбитражного разбирательства, которое определяет законодательство и процессуальные правила рассмотрения споров.

В ряде случаев, когда фрахтователь и судовладелец живут в разных странах, предусматривается рассмотрение дел в Лондонском арбитраже или в ином месте по согласованию сторон. Встречаются также оговорки, что дело может рассматриваться

арбитрами, назначенными сторонами, которые не достигнув единогласия избирают суперарбитра.

Прекращение ответственности фрахтователя (*cesser clause*). Оговорка в чартере освобождающая фрахтователя от ответственности перед судовладельцем в отношении уплаты фрахта, мертвого фрахта и демереджа после погрузки груза на судно и выдачи коносамента.

Наличие этой оговорки дает судовладельцу залоговое право на груз как гарантию на фрахт, подлежащий оплате при доставке груза (но не на аванс фрахта), мертвый фрахт, демередж и возмещение арбитражных убытков.

Преобладающее число проформ чартеров содержат следующие генеральные оговорки: об общей аварии, военную, о забастовке, ледовую, «Парамаунт».

Общая авария (*general average clause*). Оговорка, которая устанавливает, что распределение расходов по общей аварии между судном, фрахтом и грузом должно производиться в соответствии с Йорк-Антверпенскими правилами и что место составления диспаша должно быть специально указано в чартере.

В чартере следует также указывать и дату используемых Правил (1924, 1950, 1974, 1994 гг.)

Военная оговорка (*war clause*) регулирует отношения сторон в случае возникновения военных рисков (войны, блокады, гражданской революции и т.п.). Капитан не должен следовать в порт, зная, что там имеется вероятность возникновения или наличия военных рисков; если указанная опасность возникает во время нахождения судна в порту, капитан имеет право не принимать груз или выгрузить его, если он частично уже был погружен, и расторгнуть договор перевозки; если военные риски появляются во время следования в порт, то по требованию капитана фрахтователь обязан указать безопасный порт выгрузки и, если в течение 48 часов порт не указывается, капитан может выгрузить груз в любом безопасном порту по своему усмотрению. Все возникающие при этом дополнительные расходы оплачивает фрахтователь.

Оговорка о забастовке (*strike clause*) определяет взаимоотношения сторон в случае забастовки или локаута и отличается большим разнообразием условий. В проформе чартера «Дженкон» указывается, что если забастовка или локаут возникли в момент подхода судна к порту выгрузки или во время нахождения судна в порту и не прекращены в течение 48 часов, то грузополучатель имеет право либо задержать судно до окончания забастовки или локаута с оплатой 50% демереджа по истечении стальнойного времени, либо направить судно в безопасный порт выгрузки.

Ледовая оговорка (ice clause) регламентирует взаимоотношения фрахтователя и судовладельца в случае возникновения ледовой оговорки в порту погрузки или выгрузки либо угрозы ее наступления. Тексты ледовых оговорок в чартерах весьма разнообразны. Так, согласно проформы чартера «Дженкон» судовладелец имеет право расторгнуть договор и не идти в порт погрузки, опасный из-за льда; если ледовая обстановка возникла во время грузовых работ, капитан имеет право уйти из порта и осуществить догрузку груза или выгрузку оставшегося на борту груза в ближайшем безопасном порту; также предусмотрена обязанность перевозчика ждать возобновления навигации в порту выгрузки с оплатой демережда за непроизводительный простой либо фрахтователь вправе направить судно в безопасный и доступный порт.

Оговорка «Парамаунт» (paramount clause) предусматривает распространение на данную перевозку положения Международной Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов (Брюссельская конвенция 1924 г.) и Гаагский правил 1924 г. в части ответственности судовладельца за обеспечение мореходности судна, в соответствии с которыми «ни перевозчик, ни судно не будут ответственны за потери или убытки, явившиеся результатом не мореходности, если немореходность не вызвана отсутствием должной заботливости со стороны перевозчика, чтобы сделать судно мореходным» (ст. IV Брюссельской конвенции).

4.2. Перевозки на морской линии

Перевозки на морской линии, когда суда работают по расписанию прибытий и отходов в порты погрузки-выгрузки, на строго определенных регулярных линиях, с оплатой перевозки по объявленному тарифу.

Перевозки на морской линии характеризуются мелкопартионностью отправок, большим числом грузовладельцев, постоянством оборота судов, несколькими портами захода за один рейс, производством практически в каждом порту работ как по погрузке, так и по выгрузке. На линейных судах перевозят в основном генеральные грузы.

При перевозках на морской линии цена перевозки выступает в виде единых тарифов, которые относительно стабильны в течение определенного времени.

Тарифы выше фрахтовых ставок, так как линейные компании приобретают дорогие суда, срок амортизации которых короче, чем у трамповых, на линейных судах перевозят более ценные грузы, значительные средства линейные компании расходуют на сооружение причалов, терминалов, складов, содержание управленческого аппарата, агентов.

Расходы по грузовым работам, как правило, включаются в тарифы и являются заботой судовладельцев.

Перевозки на морской линии в основном находятся под контролем линейных конференций.

Для отправки груза грузоотправитель обращается к агенту определенной линии, который подтверждает букировку груза букинг-нотом (booking note).

Букинг-нот применяется для бронирования (букирования) места на судне при перевозке мелких партий груза. Оформляется букинг-нот двухсторонним соглашением, которое в начале в виде заявки делает грузовладелец и в последующем подписывает перевозчик. Условия перевозки оговариваются кратко, так как букинг-нот содержит ссылку на проформу коносамента, условиями которого будет регулироваться перевозка. Стандартная проформа букинг-нота, рекомендованная БИМКО содержит следующие основные реквизиты: наименование перевозчика, грузовладельца и судна (обычно с правом замены), вид, количество и место размещения груза (в трюме, на палубе), пункты отправления и назначения, предполагаемое время погрузки, линейный тариф и форму коносамента.

При погрузке груза на судно или принятия его в распоряжение перевозчика выписывается соответствующий коносамент.

При перевозках на морской линии коносамент служит доказательством наличия и содержания договора морской перевозки, кроме того, имеет функцию расписки капитана в принятии груза к перевозке, и товарораспорядительного документа, т.е. ценной бумаги.

Товарораспорядительная функция коносамента, выражается также в том, что груз выдается в обмен на оригинал коносамента.

В 1924 г. была принята Брюссельская конвенция, регламентирующая правовые взаимоотношения сторон при морских перевозках, что привело к унификации условий коносаментов. В 1946 г. Балтийская и Международная морская конференция (БИМКО) разработала коносамент под кодовым названием «Конбилл», а в 1949г. – проформу «Конлайнбилл», которая была пересмотрена в 1950, 1952, 1973, 1974, 1976, 1978 и 2000гг. В новом виде эта проформа принимается за основу многими линейными компаниями, однако, полной унификации форм до настоящего времени не достигнуто.

Условия коносамента линейные компании разрабатывают самостоятельно без согласования с фрахтователем. Коносамент действует в течении достаточно длительного периода времени и регулирует взаимоотношения перевозчика с грузоотправителями и грузополучателями.

Линейный коносамент имеет две стороны – лицевую и оборотную.

Лицевая сторона приспособлена для компьютерного заполнения и считывания.

На лицевой стороне коносамента «Конлайнбилл 2000» приводятся эксплуатационные и коммерческие условия линии: номер коносамента, ссылка на номер букинга, грузоотправитель, грузополучатель, адресат для извещения, название и основное место деятельности перевозчика, судно, порт погрузки, порт выгрузки, № контейнера, № пломбы, марки и номера, число и вид упаковок, описание груза, вес брутто, объем, стоимость, заявленная грузоотправителем, плата за заявленную стоимость, сведения о фрахте и сборах, дата приемки на борт, место и дата выписки коносамента, число оригиналов коносамента, подпись перевозчика или от имени перевозчика, капитана или их агента.

Состав статей лицевой стороны линейного и чартерного коносаментов практически одинаков. Различия заключаются в том, что в линейный коносамент введены три статьи - предыдущий перевозчик, место приемки груза предыдущим перевозчиком и место доставки груза последующим перевозчиком, которые заполняются лишь при оформлении сквозной перевозки.

Обе проформы коносаментов содержат также следующие общие оговорки, помещенные на лицевой стороне: «Сведения о грузе, заявленные грузоотправителем, но не подтвержденные перевозчиком (№ коносамента/№ пломбы/ марки и номера, число и вид упаковок, описание груза, вес брутто, объем)» и «Погружено на борт в хорошем по внешнему виду состоянии (если здесь не указано иное)».

Эти оговорки несколько отличаясь по тексту от оговорок чартерного коносамента, по существу одинаковы с ней.

Включение этих оговорок объясняется тем, что коносамент составляется на основании подписанного отправителем документа, который должен содержать и данные по грузу, в т.ч. его наименование, имеющиеся на нем марки, число мест, либо количество и/или меру (вес, объем), а в необходимых случаях – данные о внешнем виде, состоянии и особых свойствах груза. Таким образом, перевозчик лишь проверяет данные о внешнем виде груза, сообщенные ему в письменном виде отправителем.

Однако при перевозках на морской линии перевозчик в соответствии со статьей 10 оставляет за собой право получить от коммерсанта оригинал накладной и организовать проверку содержимого, а также уточнить вес, объем и стоимость груза. При обнаружении неправильных сведений перевозчик имеет право требовать двойного размера фрахта.

Оговорка «Для сдачи груза в таком же хорошем виде и состоянии в порту выгрузки законному держателю коносамента после уплаты фрахта плюс других сборов», означает, что если груз принят без замечаний, то он должен быть сдан в таком же хорошем состоянии.

Как правило, составляют несколько оригиналов коносамента, каждому из которых присваивается порядковый номер, и в тексте указывается их количество. При выдаче груза по одному из оригиналов коносамента, остальные теряют силу.

Помимо оригиналов выписываются копии коносаментов, предназначенные для агентов судна, таможенных органов, портовой администрации, транспортно-экспедиторских фирм и др.

На оборотной стороне линейные коносаменты, будучи единственным доказательством наличия договора морской перевозки, по ряду статей более обширны, чем чартерные, так как последние применяются вместе с чартером, где и излагаются положения, о которых идет речь. Помимо этого, различие в содержании оборотной стороны рассматриваемых коносаментов вызвано тем, что при линейной форме организации перевозок ряд статей, присущих чартерному коносаменту, оговаривается в других документах, регулирующих перевозку, и в коносамент не вносится. Это, например, сроки подачи судна под погрузку, нотисы о прибытии и готовности к грузовым операциям, порядок расчета стальнойного времени, диспача и демереджа. Однако ответственность грузовладельцев за непроизводительный простой судов, произошедший по вине отдельных грузовладельцев, может быть предусмотрена в линейном коносаменте аналогично трамповому судоходству. Кроме того, в коносаменте не указывается ставка фрахта, так как провозные платы при перевозках на морской линии определяются на основании тарифов, публикуемых в справочниках или приводимых в соглашениях.

Оборотная сторона линейного «Конлайнбилл 2000» включает две части – основные условия, носящие общий характер и предназначенные для регулирования условий перевозки на любой линии (так называемые типовые условия), и дополнительные условия, содержащие частные условия, учитывающие коммерческо-правовые особенности конкретной линии. Типовые условия проформы линейного коносамента состоят из 18 статей, которые по содержанию могут быть объединены в следующие разделы:

- 1) условие, уточняющее применяемое в коносаменте определение, условия о превалирующем законодательстве и юрисдикции;
- 2) практические условия, уточняющие выполнение всего процесса перевозки, а именно: уведомление, свобода действий в рейсе, замена судна, перевалка груза, погрузка и выгрузка, размещение груза, фрахт, сборы, затраты, расходы, пошлины, налоги и штрафы;
- 3) условия, определяющие ответственность и обязанности перевозчика: ответственность по предварительной и последующей перевозке, изъятия из ответственности и пределы

ответственности перевозчика, его служащих и агентов, праве проверки груза и залоговом праве;

4) специальные условия перевозки грузов в контейнерах;

5) прочие условия, в т.ч. оговорки об общей аварии и спасании, о взаимной ответственности при столкновении, распоряжения властей, война, эпидемия, ледовые условия, забастовки.

1) Определение. Условие о том, что термин «коммерсант» включает в себя грузоотправителей, грузополучателей, держателя коносамента, владельца груза и любое другое лицо, получившее право на владение грузом.

Оговорка «Парамаунт» распространяет на отношения сторон действие Гаагских, Гаагско-Висбийских правил или основанных на них положений национального законодательства, определяющих обязанности, возложенные на перевозчика, и перечень обстоятельств, позволяющих перевозчику требовать освобождения от ответственности за утерю или повреждение груза.

Право и юрисдикция. Оговорка обуславливает разрешать споры исключительно в судах и по юрисдикции основного места деятельности перевозчика.

2) Уведомление. Согласно этой статьи не оговаривается необходимость подачи нотисов перевозчиком о прибытии судна отправителю груза, так как движение закрепленных за линией судов осуществляется по объявленному расписанию.

Свобода действий в рейсе. Условие, предусматривающее право перевозчика осуществить перевозку любым путем следования (в намеченном направлении, через любые порты, в любой последовательности в обоснованных целях, связанных с выполнением рейса).

Замена судна. Оговорка, которая предоставляет перевозчику право перевозить груз любыми видами транспорта (на судне или судах перевозчика или других владельцев, или другими видами транспорта) и любым путем следования, причем на все время пути сохраняют свою силу условия настоящего коносамента.

Перевалка груза. Статья, предоставляющая перевозчику право перегружать и складировать груз по пути следования, а также отправлять груз в порт выгрузки за счет перевозчика, но на риск коммерсанта.

Погрузка и выгрузка. Согласно этой статье погрузка и выгрузка осуществляется перевозчиком или его агентом, но за счет коммерсанта.

При перевозке крупных партий груза коммерсант обеспечивает перегрузку и/или складирование груза перед погрузкой и после выгрузки.

Грузовые операции могут начинаться без предварительного уведомления. Коммерсант или агент должны подавать / принимать груз с такой скоростью, с какой судно может принимать / выгружать его. Поэтому предусматривается оплата мертвого фрахта за груз, заявленный к перевозке, но не готовый к погрузке в течение стояночного времени, обусловленного расписанием.

Грузовые работы по требованию перевозчика должны производиться во внеурочное время. В случае невыполнения этого условия перевозчик может выгрузить груз и, если груз не будет востребован в течение приемлемого времени, то и продать.

Размещение груза. Оговорка предусматривает перевозку грузов в контейнерах, трейлерах, цистернах, на поддонах на палубе или в подпалубных помещениях без уведомления коммерсанта. На перевозку грузов на палубе применяются условия настоящего коносамента.

Фрахт, сборы, затраты, расходы, пошлины, налоги и штрафы. Условие в коносаменте, согласно которому фрахт считается полностью заработанным после погрузки судна и ни в коем случае не возвращается, независимо от того, погибло ли судно и груз или нет. К затратам коммерсанта относятся все расходы по фумигации, сбору и сортировке рассыпавшегося груза, по его взвешиванию на борту судна, ремонту и замене упаковки, а также за дополнительную перегрузку, пошлины, налоги и сборы, различные штрафы, издержки, расходы и убытки из-за несоблюдения таможенных и /или экспортных и импортных правил.

3) Ответственность по предварительной и последующей перевозке. Оговорка, которая обуславливает освобождение перевозчика от ответственности за потерю или повреждение груза, возникшие до погрузки на судно и после выгрузки с него, или в связи с перевозкой палубного груза или живых животных.

Изъятия из ответственности и пределы ответственности перевозчика, его служащих и агентов. Условие, согласно которому на агентов и служащих перевозчика распространяются все привилегии и исключения из ответственности, относящиеся непосредственно к самому перевозчику.

Залоговое право. В соответствии с этой статьей перевозчик имеет право задержать выдачу груза до уплаты фрахта и всех других сумм, причитающихся ему по данному договору, а также стоимости их возмещения. Если в течении разумного срока груз не будет востребован или коммерсант не оплатит всех упомянутых выше платежей, то перевозчик вправе продать груз самостоятельно или с аукциона, о чем посылает письменное уведомление коммерсанту.

4) Контейнеры, трейлеры, цистерны, поддоны и паллеты, загруженные грузоотправителем. Оговорка, освобождающая перевозчика от ответственности за убытки или повреждения грузов внутри контейнеров, если последние были загружены не перевозчиком, а также за работу рефрижераторного оборудования трейлеров, предоставленных коммерсантом. Эта оговорка обуславливает ответственность коммерсанта за небрежное заполнение или загрузку контейнеров и любых других укрупненных грузовых мест; непригодность груза для перевозки в контейнерах или любых других укрупненных грузовых местах.

Возврат контейнеров. Условие обязывающее коммерсанта вернуть порожние контейнеры в месте, указанном перевозчиком, в хорошем состоянии за исключением естественного износа, зачищенными, в сроки, предусмотренные в тарифе перевозчика.

Эта же статья предусматривает ответственность коммерсанта перед перевозчиком при задержке возврата контейнеров к обусловленному сроку за утрату, повреждение или задержку, включая демередж и простой контейнеров.

5) В тексте коносамента «Конлайнбилл 2000» приводятся оговорки об общей аварии и спасании, о взаимной ответственности при столкновении, о распоряжениях властей, войне, эпидемии, ледовых условиях, забастовках на основе типовых, принятых в международном торговом судоходстве оговорок.

Дополнительные условия, включенные в коносамент «Конлайнбилл 2000» регламентируют перевозки в США и период ответственности.

Вопросы и задания для самоконтроля

1. Дайте определение договора фрахтования.
2. При рейсовом фрахтовании за кем сохраняется контроль за работой и использованием судна?
3. При каком виде фрахтования судовладелец оплачивает постоянные расходы, а фрахователь-переменные?
4. Дайте определение договора морской перевозки.
5. Перечислите и охарактеризуйте виды договоров морской перевозки.
6. Что выражают термины: «субститут», «марджин», «полный груз»?
7. Что выражают термины: «географическая ротация», «географический опцион», «девиация»?
8. Перечислите и охарактеризуйте условия оплаты грузовых работ.
9. Перечислите и охарактеризуйте особые условия оплаты фрахта.
10. Дайте определение стальнойного времени, контрстальнойного, сверхконтрстальнойного и стояночного времени.

11. Что выражает термин «реверсибл»?
12. Перечислите и охарактеризуйте способы порядка расчета стальнойго времени.
13. Что выражает термин «льготный период»?
14. Что выражают термины: «демередж», «детеншен», «диспач»?
15. Перечислите условия начала отсчета стальнойго времени.
16. Перечислите характерные черты регулярного линейного судоходства.
17. Чем объясняется высокий уровень тарифов в линейном судоходстве?

Литература

1. Современный толковый коммерческо-транспортный словарь (в трех книгах). – СПб., ЗАО «ЦНИМФ», 2002, 2003.
2. Сколов А.И. Краткий морской коммерческий словарь – справочник. – Одесса: Латстар, 2001. – 216 с.
3. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации
4. Новожилова Н.А. Стальнойное время и взаиморасчеты по нему. – СПб.: СПбГУВК, 2011. – 37 с.

ГЛАВА 5

ТАМОЖЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

5.1. Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли

Процесс доставки товара, который на транспорте переходит в понятие «груз», в логистике предполагает наличие цепи поставок. Число возможных комбинаций в последовательности и составе необходимых операций при реализации цепей поставок может вырасти до большого множества. В связи с этим возникает необходимость изменения подхода к управлению процессами на уровне всей цепи поставок, за основу которого принято обеспечение безопасности груза. Это направление тесно смыкается с применением такого важного инструмента как управление рисками в цепях поставок, нашедшего применение в международных спецификациях систем управления безопасностью поставок.

В 2005 году Всемирная таможенная организация (далее - ВТамО) в целях создания глобальной рамочной основы системы поставок приняла и в июне 2010 года опубликовала «Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли» (далее - Рамочные стандарты). Эти стандарты получили широкое распространение и являются важным ориентиром как для таможенных администраций, так и для участников внешнеэкономической деятельности во всех странах. Рамочные стандарты дополняются и развиваются с годами в качестве динамичного инструмента, призванного уравновесить упрощение процедур торговли и меры контроля, с одной стороны, с обеспечением безопасности глобальных цепей поставок, с другой.

Рамочные стандарты ВТамО состоят из четырех основных элементов. Первый элемент предусматривает гармонизацию требований в отношении предварительного электронного уведомления о грузе при входящих, исходящих и транзитных отправлениях. Второй предполагает последовательный подход к управлению рисками с целью решения вопросов безопасности для всех стран, присоединяющихся к Рамочным стандартам. Третий элемент требует, чтобы по обоснованному запросу принимающей страны, основанному на сопоставимой методике отслеживания рисков, таможенная администрация направляющей страны производила досмотр контейнеров и грузов повышенного риска при экспорте, желательно с использованием неинтрузивной аппаратуры обнаружения, позволяющей производить контроль без вскрытия тары или выгрузки груза из транспортного средства. Четвертый элемент определяет льготы, которые таможенные службы будут предоставлять компаниям, соблюдающим минимальные стандарты безопасности международной цепи поставок товаров и использующим эффективные методы работы.

Рамочные стандарты объединены в два блока, или говоря иначе, имеют две «опоры». К первому блоку относятся соглашения о сети сотрудничества между таможенными организациями, ко второму - партнерства предпринимательского сообщества и таможенных администраций.

В перечень стандартов «первой опоры» входят 11 стандартов:

Стандарт 1 – Комплексное управление цепью поставок товаров. Согласно этому стандарту таможенная администрация должна следовать комплексным процедурам таможенного контроля, изложенным в Таможенных рекомендациях ВТамО по комплексному управлению цепью поставок товаров (Рекомендации КУЦП).

Стандарт 2 – Право досмотра груза. Здесь таможенная администрация должна иметь право досматривать груз, происходящий из страны, покидающий ее, проходящий транзитом (в том числе остающийся на борту транспортного средства) или переваливаемый на территории страны.

Стандарт 3 – Использование современных технологий в досмотровом оборудовании. Под современными технологиями в первую очередь имеется в виду оборудование для неинтрузивного досмотра (далее – НИД), необходимое для проведения оперативного досмотра, не прерывающего поток законной торговли досмотра контейнеров или грузов повышенного риска.

Стандарт 4 – Системы управления рисками. Такие системы, как правило, автоматизированные и создаются с целью выявления потенциально опасных грузов и валидации оценок угроз и решений по отслеживанию грузов, а также определения наиболее эффективных методов работы.

Стандарт 5 – Груз или контейнер повышенного риска. Здесь имеются в виду такие отправки, которые по разным признакам нельзя отнести к отправкам низкого риска, например, из-за недостаточности информации и, наоборот, из-за полученной информации о наличии риска, а также признакам, полученным по методике балльной оценки рисков на основе элементов данных, характеризующих безопасность.

Стандарт 6 – Предварительная электронная информация. Это условие требуется для обеспечения адекватной оценки рисков при доставке грузовых или контейнерных отправлениях.

Стандарт 7 – Целевой отбор и коммуникация. Стандарт предполагает возможность совместного использования стандартных наборов критериев целевого отбора, создания совместимых механизмов для коммуникаций и/или обмена информацией.

Стандарт 8 – Показатели эффективности. Такие показатели, включая количество досмотренных партий грузов, количество отгрузок повышенного риска, количество проведенных досмотров отгрузок повышенного риска, количество досмотров отгрузок

повышенного риска с использованием технологий НИД, количество досмотров отгрузок повышенного риска с использованием НИД и физических средств и т.п. должны включаться в статистическую отчетность и обобщаться ВТамО.

Стандарт 9 – Оценка безопасности. Оценка безопасности перемещения товаров по международной цепи поставок товаров и оперативное устранение выявленных слабых мест должна проводиться таможенной администрацией при сотрудничестве с другими компетентными органами.

Стандарт 10 – Морально-этические качества персонала. Стандарт предусматривает проведение программ по предотвращению фактов несоблюдения сотрудниками таможенных служб морально-этических норм, а также по выявлению таких фактов и борьбе с ними.

Стандарт 11 – Досмотр в целях безопасности при отправке. В целях обеспечения безопасности таможенные администрации по обоснованному запросу импортирующей страны должны досматривать контейнеры и грузы повышенного риска при отправке.

В перечень стандартов «второй опоры» входят 6 стандартов:

Стандарт 1 – Партнерство. Уполномоченные экономические операторы, участвующие в международной цепи поставок товаров, будут проводить самооценку с учетом заранее установленных стандартов безопасности и передовой практики с тем, чтобы их собственные программы и процедуры обеспечивали адекватные гарантии для своих отправок и контейнеров вплоть до того, как они будут выпущены из-под таможенного контроля в пункте назначения.

Стандарт 2 – Безопасность. Стандарт предусматривает использование в деятельности операторов наиболее эффективных методов обеспечения безопасности.

Стандарт 3 – Уполномочивание. Стандарт предполагает разработку порядка валидации или процедуры аккредитации по критериям качества, которые обеспечивают компаниям, имеющим статус уполномоченного экономического оператора, соответствующие стимулы.

Стандарт 4 – Технология. Стандарт предусматривает целостность грузов и контейнеров посредством содействия всех сторон по использованию современных технологий.

Стандарт 5 – Коммуникация. Стандарт требует регулярно обновлять программу партнерства "таможня-бизнес" с тем, чтобы способствовать внедрению минимальных стандартов безопасности и наиболее эффективных методов обеспечения безопасности цепи поставок товаров.

Стандарт 6 – Облегчение. Стандарт предполагает совместную работу таможенных администраций и операторами транспортных потоков для обеспечения максимальной безопасности и облегчения функционирования международной цепи поставок товаров.

Рамочные стандарты представляют собой прочную платформу, которая способствует развитию мировой торговли, повышению уровня защищенности от террористических актов, увеличению вклада таможенных служб и торговых партнеров в процесс повышения социально-экономического благосостояния государств. Эти стандарты позволяют расширить возможности таможенных служб по обнаружению отправок повышенного риска для дальнейшей работы с ними, а также повысить эффективность администрирования товаров, ускоряя, таким образом, процесс таможенного оформления и выпуска грузов [1].

В настоящее время Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли используются многими странами при формировании систем таможенного регулирования внешнеторговой деятельности и составляют основу таможенного законодательства стран-членов ЕАЭС, в том числе и России.

5.2. Общие положения о таможенном регулировании и таможенных операциях

Таможенное регулирование в Таможенном союзе представляет собой правовое регулирование отношений, связанных: с перемещением товаров через таможенную границу Таможенного союза; перевозкой товаров по единой таможенной территории Таможенного союза под таможенным контролем; временным хранением товаров; таможенным декларированием; выпуском товаров и использованием в соответствии с таможенными процедурами; проведением таможенного контроля; уплатой таможенных платежей; регулированием властных отношений между таможенными органами и лицами, реализующими права владения, пользования и распоряжения указанными товарами.

Таможенное регулирование в Таможенном союзе осуществляется в соответствии с таможенным законодательством Таможенного союза, а в части, не урегулированной таким законодательством, до установления соответствующих правоотношений на уровне таможенного законодательства Таможенного союза, - в соответствии с законодательством государств-членов Таможенного союза.

Единую таможенную территорию Таможенного союза составляют территории Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации, а также находящиеся за пределами территорий государств - членов Таможенного союза искусственные острова, установки, сооружения и иные объекты, в отношении которых государства - члены Таможенного союза обладают исключительной юрисдикцией. С 2015 года в состав Таможенного союза также вошли Армения и Киргизия. [2]

Пределы таможенной территории Таможенного союза являются *таможенной границей Таможенного союза*. В соответствии с международными договорами государств-членов Таможенного союза таможенной границей могут являться пределы отдельных территорий, находящихся на территориях государств - членов Таможенного союза. Например, если на территории государства члена Таможенного союза создана свободная таможенная зона или свободный склад, то пределы указанных территорий и являются таможенной границей.

Таможенное законодательство Таможенного союза состоит из:

- 1) Таможенного кодекса Таможенного союза (далее – ТК ТС);
- 2) международных договоров государств-членов Таможенного союза, регулирующих таможенные правоотношения в Таможенном союзе;
- 3) решений Комиссии Таможенного союза (с февраля 2012 года - Евразийской экономической комиссии), регулирующих таможенные правоотношения в Таможенном союзе, принимаемых в соответствии с ТК ТС и международными договорами государств-членов Таможенного союза.

Таможенное законодательство Таможенного союза действует на таможенной территории Таможенного союза. Если в соответствии с таможенным законодательством Таможенного союза таможенное регулирование в Таможенном союзе осуществляется в соответствии с законодательством государства-члена Таможенного союза, такое законодательство действует только на территории этого государства-члена Таможенного союза. Так, например, на территории России в дополнении к нормам ТК ТС применяются нормы Федерального закона от 27.11.2010 N 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации».

При таможенном регулировании применяются меры таможенно-тарифного регулирования, запреты и ограничения, законодательные акты государств-членов Таможенного союза в сфере налогообложения, действующие на день регистрации таможенной декларации или иных таможенных документов, если иное не установлено настоящим Кодексом и (или) в соответствии с международными договорами государств-членов Таможенного союза.

С 1 января 2010 года на территории Таможенного союза применяется Единая Товарная номенклатура ВЭД и Единый Таможенный тариф ТС (ЕАЭС).

Единый таможенный тариф - свод ставок ввозных таможенных пошлин, применяемых к товарам, ввозимым (ввезенным) на таможенную территорию Таможенного союза из третьих стран, систематизированный в соответствии с единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности. Единый таможенный тариф применяется как в

отношении ввозимых товаров на таможенную территорию ТС, так и вывозимых с ее территории товаров путем применения следующих видов ставок пошлин:

- 1) *адвалорных ставок пошлин* - начисляемых в процентах к таможенной стоимости облагаемых товаров (например, 15% от таможенной стоимости);
- 2) *специфических ставок пошлин* - начисляемых в установленном размере за единицу облагаемых товаров (например 0,3 евро за литр);
- 3) *комбинированных ставок пошлин* - сочетающих оба названных вида таможенного обложения (например, 10 % от таможенной стоимости, но не менее 3 евро за 1 шт.).

Единая Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности – классификатор товаров, используемый при проведении таможенных операций участниками ВЭД и таможенными органами при осуществлении таможенного контроля. Ставки импортной и экспортной пошлины зависят от того, к какому коду ТН ВЭД относится товар. Код классификации товара по ТН ВЭД является одним из главных и ключевых компонентов процесса таможенного оформления. От него зависит применение к товарам мер тарифного и нетарифного регулирования. В зависимости от кода товара определяется размер таможенных платежей и необходимость предоставления различной разрешительной документации при декларировании товара.

В соответствии со ст.4 ТК ТС **таможенные операции** – это действия, совершаемые лицами и таможенными органами в целях обеспечения соблюдения таможенного законодательства Таможенного союза (далее – ТС).

В ТК ТС таможенные операции разделены на две группы:

1. *Таможенные операции, предшествующие подаче таможенной декларации*, или таможенные операции не связанные с помещением товаров под таможенную процедуру. К ним относятся: прибытие товаров и транспортных средств на таможенную территорию ТС, убытие товаров и транспортных средств с таможенной территории ТС, временное хранение товаров.
2. *Таможенные операции, связанные с помещением товаров под таможенную процедуру*, или таможенные операции, связанные с декларированием товаров. К ним относятся: подача и регистрация таможенной декларации, выпуск товаров под таможенную процедуру и другие действия связанные с помещением товаров под таможенную процедуру.

Таким образом, можно сказать, что таможенное оформление представляет собой определенную последовательность таможенных операций в отношении товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу ТС.



Рис.5.1. Таможенные операции при ввозе товаров на территорию ТС



Рис. 5.2. Последовательность совершения таможенных операций при ввозе товаров на территорию ТС

Все товары, перемещаемые через таможенную границу, подлежат таможенному контролю в порядке, установленном таможенным законодательством Таможенного союза и законодательством государств-членов Таможенного союза.

5.3. Прибытие товаров на таможенную территорию ЕАЭС и убытие товаров с таможенной территории ЕАЭС

Прибытие товаров на таможенную территорию осуществляется в местах перемещения товаров через таможенную границу (далее - места прибытия) и во время работы таможенных органов в этих местах. По общему правилу местами прибытия, а также местами убытия товаров с таможенной территории являются пункты пропуска через государственные

границы стран-членов ТС. Отдельные категории товаров могут прибывать на таможенную территорию ТС только в местах прибытия, определенных законодательством государств-членов ТС.

Перечень мест прибытия (убытия) направляется странами-участниками ТС в Евразийскую экономическую комиссию (ЕЭК) и публикуется на официальном сайте ЕЭК в разделе таможенное сотрудничество.

После пересечения таможенной границы, ввезенные товары приобретают статус находящихся под таможенным контролем и должны быть доставлены перевозчиком в место прибытия (пункт пропуска) и предъявлены таможенному органу. При этом не допускаются изменение состояния товаров или нарушение их упаковки, а также изменение, удаление, уничтожение или повреждение наложенных пломб, печатей и иных средств идентификации.

Перевозчик обязан уведомить таможенный орган о прибытии на таможенную территорию ТС путем представления документов и сведений, предусмотренных статьей 159 ТК ТС, в зависимости от вида транспорта, на котором осуществляется перевозка товаров. Независимо от вида транспорта, на котором осуществляется перевозка, при уведомлении таможенного органа о прибытии товаров на таможенную территорию таможенного союза представляются документы, подтверждающие соблюдение запретов и ограничений. [2]

От имени перевозчика документы могут быть представлены таможенным представителем либо иными лицами, действующими по поручению перевозчика, если это допускается в соответствии с законодательством государств-членов ТС.

Перевозчик или иное заинтересованное лицо вправе представить таможенному органу предварительную информацию о товарах до их фактического прибытия на таможенную территорию ТС. Сведения предоставляются в электронном формализованном виде по технологии предварительного информирования.

Предварительное информирование таможенных органов – это технология предоставления сведений о товарах и транспортных средствах до их фактического прибытия на таможенную территорию ТС. Данная технология предназначена для проведения предварительной проверки определенных сведений, а также сокращения времени оформления груза на границе.

С 2012 года на территории России, Белоруссии и Казахстана действует обязательное предварительное информирование таможенных органов при ввозе товаров автомобильным транспортом, с 2014 года обязательное предварительное информирование применяется при ввозе товаров железнодорожным транспортом [4,8]. С 1 апреля 2017 года обязательное предварительное информирование введено для товаров, прибывающих на таможенную территорию Союза воздушным транспортом [9]. При прибытии товаров водными видами

транспорта предварительное информирование пока не является обязательным, и применяется в экспериментальном порядке в крупнейших морских портах России. Предварительная информация подается в информационную систему таможенных органов не менее чем за 2 часа до прибытия товаров и транспортных средств в пункт пропуска (место прибытия).

После регистрации таможенными органами прибытия товаров и транспортных средств на таможенную территорию ТС в отношении товаров могут проводиться:

1. Грузовые операции - разгрузка и перегрузка (перевалка) товаров, а также замена транспортного средства. Поскольку товары находятся под таможенным контролем, грузовые операции с ними осуществляются во время работы таможенных органов и в местах, специально предназначенных для этих целей (в зонах таможенного контроля), а также с разрешения таможенного органа, выдаваемого по запросу заинтересованного лица.

2. В местах прибытия допускается совершение таможенных операций, связанных с временным хранением товаров, или их таможенным декларированием в соответствии с заявленной таможенной процедурой. Перевозчик или иное заинтересованное лицо обязаны совершить таможенные операции, связанные с помещением товаров на временное хранение или их таможенным декларированием в течение 3 (трех) часов после предъявления товаров таможенному органу в месте прибытия (пункте пропуска), если иной срок не установлен таможенным законодательством ТС или законодательством государств-членов ТС.

Убытие товаров с таможенной территории ТС. Убытие товаров с таможенной территории Союза осуществляется в местах перемещения товаров через таможенную границу (места убытия или пункты пропуска) и во время работы таможенных органов. Отдельные категории товаров могут убывать с таможенной территории только в местах убытия, определенных законодательством государств-членов ТС. Для убытия товаров с таможенной территории ТС перевозчик обязан представить таможенному органу таможенную декларацию либо иной документ, допускающий их вывоз с таможенной территории ТС, а также документы и сведения, предусмотренные статьей 159 ТК ТС, в зависимости от вида транспорта, на котором осуществляется перевозка товаров. Независимо от вида транспорта, на котором осуществляется перевозка, для убытия товаров с таможенной территории ТС таможенному органу представляются документы, подтверждающие соблюдение запретов и ограничений [2].

Убытие товаров с таможенной территории ТС допускается с разрешения таможенного органа, расположенного в месте убытия (пункте пропуска). Разрешение таможенного органа на убытие товаров с таможенной территории оформляется путем проставления на таможенной декларации либо ином документе, допускающем их вывоз с таможенной

территории ТС, и транспортных документах соответствующих отметок таможенного органа. Товары должны быть фактически вывезены с таможенной территории ТС в том же количестве и состоянии, в котором они находились в момент их помещения под таможенную процедуру либо в момент прибытия на таможенную территорию ТС, если эти товары не покидали пункт пропуска. Допускаются изменения количества и (или) состояния товаров только вследствие естественного износа или убыли либо вследствие изменения естественных свойств товаров при нормальных условиях перевозки, транспортировки и хранения, а также изменения количества товаров вследствие наличия несливаемых остатков в транспортном средстве [2].

Лица не несут ответственность за несоблюдение указанных положений в случае, если утрата либо изменение состояния товаров произошли вследствие аварии либо действия непреодолимой силы, а в случаях, предусмотренных техническими регламентами и стандартами, действующими в государствах членах ТС, - при изменении сведений о количестве товаров из-за погрешности методов измерения.

Товары Таможенного союза могут быть вывезены с таможенной территории в меньшем количестве, чем количество, заявленное при их помещении под определенную таможенную процедуру, вне зависимости от причин, по которым произошло уменьшение количества товаров.

5.4. Доставка товаров под таможенным контролем по процедуре таможенного транзита

Таможенный транзит - таможенная процедура, в соответствии с которой товары перевозятся под таможенным контролем по таможенной территории ТС, в том числе через территорию государства, не являющегося членом ТС, от таможенного органа отправления до таможенного органа назначения без уплаты таможенных пошлин, налогов с применением запретов и ограничений, за исключением мер нетарифного и технического регулирования [2].



Рис.5.3. Схема таможенного транзита

Таможенный транзит применяется в следующих случаях:

1) перевозка иностранных товаров от таможенного органа в месте прибытия до таможенного органа в месте убытия (*транзит через территорию ТС*);

2) перевозка иностранных товаров от таможенного органа в месте прибытия до внутреннего таможенного органа (*ввоз иностранных товаров на территорию ТС*);

3) перевозка иностранных товаров от внутреннего таможенного органа до таможенного органа в месте убытия (*вывоз иностранных товаров с территории ТС*);

4) перевозка иностранных товаров от одного внутреннего таможенного органа до другого внутреннего таможенного органа (*перевозка между внутренними таможенными постами*);

5) перевозка товаров Таможенного союза от внутреннего таможенного органа до таможенного органа в месте убытия и от таможенного органа места убытия до таможенного органа места прибытия через территорию государства, не являющегося членом Таможенного союза (*транзит через территорию государства, не являющегося участником ТС*).

Товары, помещенные под таможенную процедуру экспорта, перевозятся по таможенной территории ТС без помещения под процедуру таможенного транзита.

Помещение товаров под таможенную процедуру таможенного транзита допускается при соблюдении следующих условий:

1) товары не запрещены к ввозу на таможенную территорию таможенного союза или вывозу с такой территории;

2) в отношении товаров представлены документы, подтверждающие соблюдение ограничений, связанных с перемещением товаров через таможенную границу, если такое перемещение допускается при наличии этих документов;

3) в отношении ввозимых товаров осуществлены пограничный контроль и иные виды государственного контроля, если товары подлежат такому контролю в месте прибытия;

4) представлена транзитная декларация;

5) в отношении товаров приняты меры обеспечения соблюдения таможенного транзита в соответствии со ст.217 ТК ТС;

6) обеспечена идентификация товаров в соответствии со ст.109 ТК ТС;

7) транспортное средство международной перевозки оборудовано надлежащим образом в случае, если товары перевозятся под таможенными пломбами и печатями.

При помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита таможенному органу отправления представляется транзитная декларация.

Декларантом, лицом заявляющим процедуру таможенного транзита, чаще всего выступают:

- перевозчик, являющийся иностранным лицом или лицом государства-участника Таможенного союза, в том числе таможенный перевозчик;

- экспедитор, если он является лицом государства-участника Таможенного союза.

Также в соответствии с п.3 ст.186 ТК ТС декларантом процедуры таможенного транзита могут являться иные лица указанные в пп.1 и 2 ст.186 ТК ТС.

В соответствии со ст. 182 ТК ТС транзитная декларация должна содержать сведения о (об):

1) отправителе, получателе товаров в соответствии с транспортными (перевозочными) документами;

2) стране отправления, стране назначения товаров;

3) декларанте;

4) перевозчике;

5) транспортном средстве международной перевозки, на котором перевозятся товары;

6) наименовании, количестве, стоимости товаров в соответствии с коммерческими, транспортными (перевозочными) документами;

7) коде товаров в соответствии с Гармонизированной системой описания и кодирования товаров или ТН ВЭД на уровне не менее первых шести знаков;

8) весе товаров брутто или объеме, а также количестве товаров в дополнительных единицах измерения (при наличии таких сведений) по каждому коду Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности или Гармонизированной системы описания и кодирования товаров;

9) количестве грузовых мест;

10) пункте назначения товаров в соответствии с транспортными (перевозочными) документами;

11) документах, подтверждающих соблюдение ограничений, связанных с перемещением товаров через таможенную границу, если такое перемещение допускается при наличии этих документов;

12) планируемой перегрузке товаров или грузовых операциях в пути.

Транзитная декларация регистрируется таможенным органом, в том числе с использованием информационных систем применяемых таможенными органами. Порядок подачи и регистрации транзитной декларации определяется Решением Комиссии Таможенного союза № 438 от 17 августа 2010 года «О порядке совершения таможенными органами таможенных операций, связанных с подачей, регистрацией транзитной декларации и завершением таможенной процедуры таможенного транзита».

Форма и порядок заполнения транзитной декларации утверждены Решением Комиссии Таможенного союза от 18.06.2010 №289.

В соответствии с п.2 ст. 182 ТК ТС в качестве транзитной декларации могут представляться транспортные (перевозочные), коммерческие и (или) иные документы, в том

числе определенные международными договорами (например, книжка МДП), содержащие вышеуказанные сведения.

Меры обеспечения соблюдения таможенного транзита

К мерам обеспечения соблюдения таможенного транзита относятся:

- 1) обеспечение уплаты таможенных пошлин, налогов в отношении иностранных товаров в соответствии с главой 12 ТК ТС;
- 2) таможенное сопровождение;
- 3) установление маршрута перевозки товаров.

Уплата таможенных пошлин и налогов обеспечивается следующими способами:

- денежными средствами (денежный залог);
- банковской гарантией;
- поручительством;
- залогом имущества.

Плательщик вправе выбрать любой из указанных способов обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов.

При таможенном транзите таможенные органы не требуют предоставления обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов в случаях если:

- 1) в качестве декларанта выступают таможенный перевозчик или уполномоченный экономический оператор;
- 2) товары перемещаются железнодорожным и трубопроводным транспортом или по линиям электропередачи;
- 3) это установлено международными договорами (Конвенция МДП 1975 года);
- 4) товары перевозятся под таможенным сопровождением;
- 5) в иных случаях, установленных ТК ТС и (или) международными договорами государств-членов Таможенного союза.

Документом, подтверждающим принятие таможенным органом обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов при перевозке товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, является *Сертификат обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов*, зарегистрированный и выданный таможенным органом, принявшим обеспечение уплаты таможенных пошлин и налогов, лицу, предоставившему такое обеспечение.

Мера обеспечения в виде установления маршрута перевозки может применяться только дополнительно к иным мерам обеспечения соблюдения таможенного транзита в случаях, определяемых на основе системы управления рисками. Маршруты определяются таможенным органом отправления на основании сведений, указанных в транспортных

документах. Изменение маршрута допускается с письменного разрешения таможенного органа отправления либо любого таможенного органа, находящегося по пути следования. Также Правительство Российской Федерации вправе устанавливать маршруты перевозки по территории России отдельных видов товаров, помещенных под таможенную процедуру таможенного транзита.

Таможенное сопровождение – это сопровождение транспортных средств, перевозящих товары в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, которое осуществляется должностными лицами таможенных органов либо иными организациями в соответствии с законодательством государств-членов Таможенного союза в целях обеспечения соблюдения таможенного транзита.

За таможенное сопровождение взимаются таможенные сборы в порядке, предусмотренном главой 14 ФЗ «О таможенном регулировании в РФ». Размеры ставок сборов за таможенное сопровождение установлены п.5 ст.130 ФЗ №311 «О таможенном регулировании в РФ».

Таможенный орган вправе принять решение о таможенном сопровождении в случаях:

- 1) определяемых на основе применения системы управления рисками;
- 2) непредставления либо недостаточности обеспечения уплаты ввозных таможенных пошлин, налогов;
- 3) неоднократного невыполнения перевозчиком обязанностей при перевозке товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, которое было установлено вступившими в законную силу постановлениями о привлечении к административной ответственности, если хотя бы одно из указанных постановлений не исполнено;
- 4) неисполнения перевозчиком обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов в соответствии со ст.227 ТК ТС.

В случае принятия решения о таможенном сопровождении таможенный орган организует его не позднее 24 часов с момента принятия такого решения [3].

Срок таможенного транзита и место доставки

Срок таможенного транзита от таможенного органа отправления до таможенного органа назначения устанавливается таможенным органом отправления в соответствии с обычным сроком перевозки товаров, исходя из вида транспорта и возможностей транспортного средства, установленного маршрута, других условий перевозки и (или) заявления декларанта или перевозчика, если перевозчик не выступал декларантом таможенной процедуры таможенного транзита, а также с учетом требований режима труда и отдыха водителя в соответствии с международными договорами, но не более предельного срока таможенного транзита.

Предельный срок таможенного транзита не может превышать срок, определяемый из расчета 2000 (двух тысяч) километров за 1 (один) месяц.

Место доставки товаров при таможенном транзите также определяется таможенным органом отправления на основании сведений о пункте назначения, указанном в транспортных документах. Местом доставки товаров является зона таможенного контроля, находящаяся в регионе деятельности таможенного органа назначения. Местом доставки товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом, является зона таможенного контроля на станции назначения (подъездных путях).

Оборудование транспортных средств международной перевозки при перевозке товаров под таможенными пломбами и печатями

Для перевозки товаров под таможенными пломбами и печатями транспортные средства международной перевозки должны быть сконструированы и оборудованы с соблюдением следующих требований:

- 1) таможенные пломбы могут быть наложены простым и надежным способом;
- 2) товары не могут быть извлечены из опломбированной части грузовых помещений транспортного средства международной перевозки или вложены в них без оставления видимых следов их вскрытия или без повреждения таможенных пломб и печатей;
- 3) отсутствуют потайные места, в которых товары могут быть спрятаны;
- 4) места, в которых могут находиться товары, легко доступны для таможенного осмотра товаров.

Указанные требования к транспортному средству международной перевозки считаются выполненными, если такое транспортное средство соответствует требованиям к его конструкции и оборудованию, установленным международными договорами (Конвенция МДП 1975г).

Соответствие транспортного средства международной перевозки указанным требованиям может быть подтверждено заблаговременно путем получения свидетельства о допуске транспортного средства международной перевозки к перевозке товаров под таможенными пломбами и печатями (далее - *свидетельство о допуске транспортного средства*).

Форма свидетельства о допуске транспортного средства, а также порядок его выдачи и использования определены Решением Комиссии Таможенного союза № 676 от 22 июня 2011 года.

Свидетельство о допуске может быть выдано:

- в индивидуальном порядке (владельцу транспортных средств);

- по типу конструкции (сериям) транспортных средств (изготовителю транспортных средств).

Свидетельство о допущении выдается таможенным органом по заявлению заинтересованного лица не позднее трех рабочих дней со дня получения заявления. Указанное свидетельство остается действительным до тех пор, пока не произошли изменения конструкции транспортного средства, но не более двух лет. Свидетельство о допущении при переходе к другому лицу права владения транспортным средством остается действительным.

Грузовые операции при таможенном транзите

Разгрузка, перегрузка (перевалка) и иные грузовые операции с товарами, перевозимыми в соответствии с процедурой таможенного транзита, а также замена транспортных средств международной перевозки, перевозящих такие товары, допускаются с разрешения таможенного органа отправления или таможенного органа, в регионе деятельности которого осуществляется соответствующая грузовая операция.

Если грузовые операции могут быть проведены без повреждения наложенных таможенных пломб, либо если на товары таможенные пломбы не наложены, осуществление таких операций допускается после уведомления таможенного органа в письменной и (или) электронной форме.

Обязанности и ответственность перевозчика при таможенной процедуре таможенного транзита

При перевозке товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита перевозчик, независимо от того, является ли он декларантом этой таможенной процедуры, обязан:

- 1) доставить товары и документы на них в установленные таможенным органом отправления сроки в место доставки товаров, следуя по определенному маршруту, если он установлен;
- 2) обеспечить сохранность товаров, таможенных пломб и печатей, либо иных средств идентификации, если они применялись;
- 3) не допускать разгрузки, перегрузки (перевалки) и иных грузовых операций с товарами, перевозимыми в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, а также замены транспортных средств международной перевозки, перевозящих такие товары, без разрешения таможенных органов.

При недоставке товаров и документов на них в таможенный орган назначения перевозчик несет ответственность в соответствии с законодательством государства-члена Таможенного союза, таможенным органом которого товары помещены под процедуру таможенного транзита.

За неисполнение своих обязанностей при перевозке товаров по процедуре таможенного транзита, за исключением недоставки товаров и документов, перевозчик несет ответственность в соответствии с законодательством государства-члена Таможенного союза, на территории которого выявлено нарушение.

Завершение таможенной процедуры таможенного транзита

Таможенная процедура таможенного транзита завершается после доставки товаров в место доставки, установленное таможенным органом отправления. В месте доставки товаров до завершения таможенной процедуры таможенного транзита товары размещаются в зоне таможенного контроля. Размещение товаров в зоне таможенного контроля допускается в любое время суток.

Для завершения таможенной процедуры таможенного транзита перевозчик обязан представить таможенному органу назначения транзитную декларацию, а также имеющиеся у него другие документы:

- в отношении товаров, перевозимых автомобильным транспортом, - в течение 1 (одного) часа с момента их прибытия в место доставки товаров, а в случае прибытия товаров вне установленного времени работы таможенного органа - в течение 2 (двух) часов с момента наступления времени начала работы этого таможенного органа;

- в отношении товаров, перевозимых с использованием водных, воздушных судов и железнодорожного транспорта, - в течение времени, установленного технологическим процессом порта, аэропорта или железнодорожной станции при осуществлении международной перевозки, если иной срок не установлен законодательством государств-членов таможенного союза. Так, в соответствии с п.3 ст.237 ФЗ «О таможенном регулировании в РФ» при перевозках товаров железнодорожным транспортом срок представления перевозчиком таможенному органу назначения транзитной декларации, а также имеющихся у него иных документов не может превышать 12 часов с момента прибытия транспортного средства в место доставки товаров. В целях исчисления указанных сроков учитываются часы рабочего времени таможенного органа.

По требованию таможенного органа перевозчик обязан предъявить товары.

Таможенный орган назначения в течение 1 (одного) часа с момента представления перевозчиком документов регистрирует их подачу и выдает перевозчику письменное подтверждение о прибытии транспортного средства.

Таможенный орган назначения завершает таможенную процедуру таможенного транзита в возможно короткие сроки, но не позднее 24 (двадцати четырех) часов после регистрации документов путем проставления на транзитной декларации или иных

документах, признаваемых в качестве транзитной декларации, отметки о завершении таможенного транзита.

Перевозчик или иное заинтересованное лицо обязаны совершить таможенные операции, связанные с помещением товаров на временное хранение или их таможенным декларированием в соответствии с таможенной процедурой в течение 3 (трех) часов, после завершения таможенной процедуры таможенного транзита, а в отношении товаров, перевозимых железнодорожным или водным транспортом, в течение 12 часов после завершения таможенной процедуры таможенного транзита.

5.5. Временное хранение товаров

Временное хранение – хранение иностранных товаров под таможенным контролем в местах временного хранения до их выпуска таможенным органом в соответствии с заявленной таможенной процедурой либо до совершения иных действий, предусмотренных таможенным законодательством. Временное хранение осуществляется без уплаты таможенных пошлин и налогов.

Лица, обладающие полномочиями в отношении товаров, или их представители не вправе пользоваться товарами, находящимися на временном хранении, в том числе вывозить с территории места временного хранения до их выпуска в соответствии с заявленной таможенной процедурой.

Временное хранение товаров применяется не позднее 3-х часов (а в отношении товаров, перевозимых железнодорожным или водным транспортом 12 часов) с момента завершения таможенной процедуры таможенного транзита либо с момента предъявления товаров таможенному посту в месте прибытия на таможенную территорию. Товары при этом помещаются на склад временного хранения (СВХ) либо иное место временного хранения.

Товары могут не помещаться на временное хранение, если в течение указанного времени, совершены таможенные операции, связанные с их таможенным декларированием в соответствии с таможенной процедурой:

- таможенному органу подана и им зарегистрирована таможенная декларация;
- представлены все сведения, необходимые для таможенного декларирования товаров;
- представлены документы, необходимые для выпуска товаров, за исключением случая, если отдельные документы, на основании которых заполнена таможенная декларация, не могут быть представлены при подаче таможенной декларации, и по мотивированному обращению декларанта таможенный орган разрешает представление таких документов после выпуска товаров.

Товары в вышеуказанных случаях размещаются в зоне таможенного контроля и на временное хранение не размещаются.

В случае отзыва таможенной декларации либо отказа в выпуске товаров, а также продления срока выпуска - товары должны быть размещены на временное хранение, поскольку не могут рассматриваться как товары, в отношении которых совершены таможенные операции, связанные с помещением их под таможенную процедуру, т.е. с их декларированием. Помещение товаров на временное хранение осуществляется уполномоченным лицом в течение 3-х часов с момента наступления соответствующего события.

Обязанность помещения товаров на временное хранение возлагается на перевозчика, иных лиц, обладающих полномочиями в отношении товаров, или их представителей.

Местами временного хранения являются склады временного хранения (далее – СВХ), а также иные следующие места [3]:

- 1) склад таможенного органа (СВХ таможенного органа);
- 2) склад получателя (ст.200 ФЗ №311);
- 3) помещения и территории уполномоченного экономического оператора (п.1 ч.1 ст.86 ФЗ№311);
- 4) отдельные помещения в местах международного почтового обмена (ч.2 ст.317 ФЗ№311);
- 5) место хранения неполученного или невостребованного багажа, перемещаемого в рамках договора авиационной или железнодорожной перевозки пассажира;
- 6) место разгрузки и перегрузки (перевалки) товаров в пределах территории морского (речного) порта;
- 7) специально оборудованное место разгрузки и перегрузки (перевалки) иностранных товаров, в пределах режимной территории аэропорта, при условии, что место ввоза в РФ и вывоза из РФ таких товаров совпадает;
- 8) железнодорожные пути и контейнерные площадки, расположенные в согласованных с таможенными органами местах в пределах железнодорожных станций и предназначенные для временного хранения товаров без их выгрузки из транспортных средств;
- 9) места, определяемые другими федеральными законами или актами Правительства Российской Федерации.

Любое место временного хранения, в том числе СВХ, является зоной таможенного контроля. Места временного хранения должны отвечать требованиям по их расположению, обустройству и оборудованию, установленным законодательством государств-членов таможенного союза. Товары, которые могут причинить вред другим товарам или требуют особых условий хранения, должны храниться в местах временного хранения, специально приспособленных для хранения таких товаров. Контроль за функционированием СВХ (иного

места временного хранения) осуществляет таможенный пост, в регионе деятельности которого находится место временного хранения.

Для помещения товаров на временное хранение перевозчик, иные лица, обладающие полномочиями в отношении товаров, или их представители представляют в таможенный орган транспортные, коммерческие и (или) таможенные документы, содержащие сведения о товарах, отправителе (получателе) товаров, стране их отправления (назначения). Такие документы могут быть представлены в таможенный орган в виде электронных документов подписанных электронной подписью. Если указанные документы уже представлены в таможенный орган (при завершении таможенного транзита/при прибытии товаров, перемещаемых водным транспортом) уполномоченное лицо представляет в таможенный орган письменное обращение, составленное в произвольной форме и содержащее сведения о реквизитах этих документов. Если на момент представления указанных документов товары уже размещены на СВХ (в ином месте временного хранения), в качестве указанных документов используется отчетность по форме ДО-1.

Документы, необходимые для помещения товаров на временное хранение, предоставляются в таможенный орган, осуществляющий контроль за функционированием СВХ (или иного места временного хранения), не позднее 3-х часов с момента завершения процедуры таможенного транзита (или предъявления товаров таможенному органу в месте прибытия), в случаях водных и ж/д перевозок 12 часов. Не позднее истечения указанного времени владелец СВХ (лицо, осуществляющее временное хранение товаров в ином месте) принимает меры по фактическому перемещению товаров и транспортных средств в помещение или на открытую площадку СВХ (иное место временного хранения).

Таможенный пост регистрирует документы, представленные для помещения товаров на временное хранение в срок не более 1 (одного) часа после их подачи и выдает лицу подтверждение о регистрации документов. Со дня регистрации документов, товары считаются находящимися на временном хранении [11].

Лицо, осуществляющее временное хранение приступает к исполнению своих обязанностей после приема-передачи товара (проставления отметки о принятии товаров на хранение в виде оттиска штампа приема-передачи или подобной отметки, свидетельствующей о принятии товаров на хранение, заверенной подписями представителя лица, осуществляющего временное хранение и уполномоченного лица, с указанием времени и даты передачи товаров на хранение в транспортных документах. Если в процессе принятия товаров на хранение либо в процессе временного хранения товаров устанавливаются факты повреждения или порчи товаров, а также несоответствие их наименования и количества, количества грузовых мест, характера и способов упаковки и маркировки, веса брутто либо

объема сведениям указанным в транспортных или коммерческих документах, владелец СВХ (лицо, осуществляющее временное хранение) извещает об этом таможенный пост (либо оперативно-дежурную службу данного таможенного поста либо таможни) путем представления соответствующих документов, которыми в соответствии с законодательством РФ и обычаями делового оборота фиксируются данные обстоятельства.

По умолчанию *срок временного хранения товаров составляет два месяца*. По письменному запросу (заявлению) лица, обладающего полномочиями в отношении товаров (его представителя) таможенный пост продлевает указанный срок не более чем на два месяца. *Предельный срок временного хранения* товаров не может превышать *4 (четыре) месяца*, а в отношении международных почтовых отправлений, хранящихся в местах международного почтового обмена, а также не полученного или не востребованного пассажиром багажа, перемещаемого воздушным транспортом, - *6 (шесть) месяцев*. Срок временного хранения товаров исчисляется со дня, следующего за днем регистрации таможенным органом документов, представленных для помещения товаров на временное хранение.

На следующий день после истечения срока временного хранения уполномоченное должностное лицо таможенного поста обеспечивает оформление в двух экземплярах акта об истечении срока временного хранения. Второй экземпляр акта должен быть вручен владельцу товаров лично под подпись либо путем направления по почте (с уведомлением о вручении). Копия акта вручается под подпись владельцу СВХ (лицу, осуществляющему временное хранение товаров в ином месте).

Товары с истекшим сроком временного хранения, не помещенные под таможенную процедуру, задерживаются таможенным органом в соответствии с главой 21 ТК ТС. Хранение задержанных товаров может осуществляться до 1 месяца. Продление этого срока не допускается. По истечении сроков хранения задержанных товаров, не востребованных получателем, такие товары подлежат передаче для распоряжения органу, уполномоченному Правительством РФ на распоряжение задержанными товарами (Российское агентство по управлению госимуществом) в порядке, установленном главой 21 ФЗ №311.

Лица, обладающие полномочиями в отношении товаров, или их представители вправе совершать с товарами, находящимися на временном хранении, обычные операции, необходимые для обеспечения их сохранности в неизменном состоянии, в том числе осматривать и измерять товары, перемещать их в пределах места временного хранения без разрешения таможенного органа. Все остальные операции, в том числе взятие проб и образцов товаров, исправление поврежденной упаковки, а также операции, необходимые для подготовки товаров к последующей транспортировке, осмотр товаров связанный со

вскрытием упаковки и (или) снятием пломб и т.п. могут совершаться только с разрешения таможенного органа. Разрешение выдается по заявлению лица, уполномоченного в отношении товаров. Таможенный орган отказывает в выдаче разрешения на проведение таких операций, если такие операции могут повлечь за собой утрату товаров или изменение их состояния.

Для получения разрешения на проведение указанных операций лица, обладающие полномочиями в отношении товаров, или их представители подают на имя начальника таможенного поста либо его заместителя заявление в письменном виде в произвольной форме, в котором указывают планируемые операции.

Выдача товаров с СВХ (иного места временного хранения), перемещение товаров с СВХ в случае его закрытия осуществляются на основании выпущенной таможенной декларации.

Лицо, осуществляющее временное хранение обязано вести учет хранимых товаров, находящихся под таможенным контролем, и представлять на таможенный пост, в регионе деятельности которого функционирует место временного хранения, отчетность следующих форм:

ДО-1 - отчетность, формируемая при принятии товаров на хранение;

ДО-2 - отчетность, формируемая при выдаче товаров с территории СВХ;

ДО-3 - отчетность, представляемая по разовому требованию таможенного органа.

Формы отчетности представляются на таможенный пост в электронном виде при наличии электронной подписи либо в электронном виде без электронной подписи с обязательным предоставлением информации на бумажном носителе, заверенной подписью руководителя организации, главного бухгалтера либо лицом, ими уполномоченным, и печатью.

5.6. Таможенные операции при декларировании и выпуске товаров под таможенную процедуру

Таможенное декларирование - это заявление уполномоченным лицом по установленной форме точных сведений о товарах в соответствии с требованиями избранной таможенной процедуры [2].

Таможенное декларирование и помещение товаров под таможенную процедуру - это выражения, отличные по звучанию, но одинаковые по сути, поскольку обозначают совершение одних и тех же действий. Помещение товаров под таможенную процедуру начинается с момента подачи таможенному органу таможенной декларации с необходимыми документами и завершается выпуском товаров в соответствии с заявленной таможенной процедурой.

Лицом, уполномоченным на подачу таможенной декларации, может быть декларант либо таможенный представитель.

Согласно ст. 186 ТК ТС *статусом декларанта* обладают следующие лица:

а) лица государства - члена Таможенного союза.

Учитывая, тот факт, что декларирование товаров на территории ТС применяется с учетом принципа резидентства, на территории России декларантом может быть только российское лицо:

- заключившее внешнеэкономическую сделку либо от имени (по поручению) которого эта сделка заключена (например, российский покупатель или продавец товаров по договору международной купли-продажи),
- имеющее право владения, пользования и (или) распоряжения товарами - при отсутствии внешнеэкономической сделки (например, перемещение товаров физическими лицами для личного пользования, временный вывоз товаров организациями для участия в выставочно-ярмарочных мероприятиях);

б) иностранные лица, могут выступать декларантами только в определенных случаях:

- физические лица, перемещающие товары для личного пользования,
- отдельные категории иностранных лиц (дипломатические представительства, консульские учреждения, иные официальные представительства иностранных государств, международных организаций, персонал этих представительств, учреждений и организаций), организации, имеющие представительства, созданные на территории государства - члена Таможенного союза (при заявлении таможенных процедур временного ввоза, реэкспорта, выпуска для внутреннего потребления товаров, ввозимых для собственных нужд таких представительств),
- лица, имеющие право распоряжаться товарами не в рамках сделки, одной из сторон которой выступает лицо государства - члена таможенного союза (например, заявление таможенной процедуры реэкспорта в случае ошибочной поставки товаров на территорию РФ);

в) все вышеперечисленные российские и иностранные лица, а также перевозчик, в том числе таможенный перевозчик и экспедитор, если он является лицом зарегистрированным на территории государства-члена ТС – обладают статусом декларанта при заявлении таможенной процедуры таможенного транзита.

Виды таможенных деклараций

1. Декларация на товары (далее - ДТ).

Решением КТС от 20.05.2010 N 257 утверждена форма ДТ, а решением ЕЭК от 26.04.2012 №39 введена в действие новая редакция Инструкции о порядке заполнения декларации на товары.

2. Транзитная декларация (ТД).

Решением КТС от 18.06.2010 № 289 «О форме и порядке заполнения транзитной декларации» введены в действие форма ТД и порядок ее заполнения.

3. Пассажирская таможенная декларация.

Решением КТС от 18.06.2010 № 287 «Об утверждении формы пассажирской таможенной декларации и порядка заполнения пассажирской таможенной декларации» введены в действие форма пассажирской таможенной декларации и порядок ее заполнения.

4. Декларация на транспортное средство международной перевозки. Решением КТС от 14.10.2010 № 422 «О форме таможенной декларации на транспортное средство и инструкции о порядке ее заполнения» введены в действие форма таможенной декларации на транспортное средство и порядок ее заполнения.

Предусмотрена возможность при соблюдении определенных условий использовать транспортные (перевозочные), коммерческие и (или) иные документы в качестве декларации на товары с предоставлением упрощенной формы в виде письменного заявления или перечня товаров [3]. В отношении экспресс-грузов может подаваться упрощенная форма заявления, а в отношении других товаров стоимостью не более 1000 евро в эквиваленте – заявление в произвольной письменной форме.

Представление Перечня товаров, например, допускается в отношении товаров, предназначенных для проведения спортивных соревнований и тренировок, концертов, конкурсов, фестивалей, религиозных, культурных и иных подобных мероприятий, демонстраций на выставках, ярмарках, а также для проведения и освещения официальных и иных мероприятий в средствах массовой информации и заявляемых под таможенные процедуры временного ввоза (допуска) или временного вывоза на срок до одного года, если в отношении таких товаров предоставляется полное условное освобождение от уплаты таможенных пошлин, налогов.

ТК ТС предусматривает две формы декларирования – письменную и электронную. Электронное декларирование осуществляется путем представления электронной декларации и электронных документов, подтверждающих заявленные в таможенной декларации сведения, в соответствии с выбранной таможенной процедурой. Электронная таможенная декларация подписывается электронной подписью (ЭП).

В России с 1 января 2014 года применяется обязательное электронное декларирование коммерческих товарных партий. Постановлением Правительства

Российской Федерации от 13.12.2013 № 1154 установлен перечень товаров, таможенных процедур, а также случаев, при которых таможенное декларирование товаров может осуществляться в письменной форме [10].

Подача таможенной декларации в письменной форме должна сопровождаться представлением на таможенный пост ее электронной копии, если иное не установлено таможенным законодательством. В частности, электронная копия не требуется при подаче пассажирских таможенных деклараций, декларации на транспортное средство международной перевозки, а также при использовании транспортных (перевозочных), коммерческих и (или) иных документов в качестве декларации на товары.

Подача декларации на товары сопровождается представлением таможенному органу следующих документов, подтверждающих сведения, заявленные в таможенной декларации:

- 1) документов, подтверждающих совершение внешнеэкономической сделки, а в случае отсутствия внешнеэкономической сделки – иных документов, подтверждающих право владения, пользования и (или) распоряжения товарами, в т.ч. коммерческие документы;
- 2) транспортных документов;
- 3) документов, подтверждающих полномочия лица, подающего таможенную декларацию.

В зависимости от видов таможенной декларации, таможенной процедуры, категорий товаров и лиц, а также сведений, заявленных в декларации на товары, наряду с вышеупомянутыми документами таможенному органу также могут представляться следующие документы:

- 1) документы, подтверждающие соблюдение запретов и ограничений, специальных защитных, антидемпинговых и компенсационных мер (лицензии, сертификаты, разрешения и т.д.)
- 2) документы, подтверждающие страну происхождения товаров в случаях, предусмотренных ТК ТС (декларация о происхождении товаров, сертификат происхождения товаров);
- 3) документы, на основании которых был заявлен классификационный код товара по ТН ВЭД (техническая документация изготовителя, паспорт на машину или оборудование, фотографии, рисунки и т.д.);
- 4) документы, подтверждающие уплату и (или) обеспечение уплаты таможенных платежей, а при заявлении льгот также документы, подтверждающие право на льготы по уплате таможенных платежей;
- 5) документы, подтверждающие таможенную стоимость товаров.

Отдельные вышеупомянутые документы могут не представляться декларантом, когда такие документы могут быть получены таможенными органами путем обращения к

информационным ресурсам государственных органов (организаций) посредством межведомственного электронного взаимодействия.

В отношении товаров, помещаемых под таможенную процедуру экспорта и необлагаемых вывозными таможенными пошлинами, предусмотрен сокращенный перечень документов, в числе которых: инвойс, транспортные документы, документы, подтверждающие соблюдение ограничений, документы, подтверждающие сведения о декларанте (таможенном представителе) и полномочия физического лица, подающего таможенную декларацию, а также платежный документ, подтверждающий уплату таможенных сборов.

Если отдельные документы, на основании которых заполнена таможенная декларация, не могут быть представлены при подаче таможенной декларации, по мотивированному обращению декларанта таможенный орган разрешает представление таких документов до выпуска товаров, или в течение 45 дней после выпуска товаров (при этом применяется условный выпуск товаров).

Сроки подачи декларации на товары (ДТ)

ДТ на ввезенные иностранные товары подается до окончания сроков их временного хранения, включая случаи продления таких сроков.

ДТ на вывозимые товары должна быть подана до их убытия за пределы таможенной территории.

ДТ на товары, явившиеся предметом совершения административного правонарушения, подается в течение 30 дней после вступления в силу процессуального документа (приговора, постановления, определения), допускающего их возврат заинтересованному лицу (декларанту).

В зависимости от особенностей таможенного декларирования товаров, таможенным законодательством таможенного союза установлены и другие сроки подачи таможенной декларации. Например, срок подачи предварительной таможенной декларации - не более 30 дней до предъявления товара; срок подачи таможенной декларации в отношении товаров, выпущенных до подачи, таможенной декларации - не позднее 10 числа месяца следующего за месяцем выпуска.

Подача и регистрация декларации на товары

Порядок регистрации таможенной декларации и также оформления отказа в регистрации ДТ определяется решением КТС от 02.07.2014 № 98 «О порядке регистрации или оформления отказа в регистрации декларации на товары».

ДТ подается декларантом или таможенным представителем таможенному органу, правомочному регистрировать ДТ в соответствии с законодательством государств - членов

Таможенного союза. Дата и время подачи ДТ фиксируются таможенным органом в журнале регистрации деклараций на товары в письменном и (или) электронном виде с использованием информационных технологий. В случае если ДТ подана в виде электронного документа, таможенный орган информирует декларанта или таможенного представителя о дате и времени подачи ДТ в электронном виде с использованием информационных технологий. При подаче ДТ таможенный орган проверяет наличие или отсутствие оснований для отказа в регистрации ДТ, предусмотренных п.4 ст.190 ТК ТС.

После проведения указанной проверки таможенный орган регистрирует или отказывает в регистрации ДТ в срок *не более 2 часов с момента подачи ДТ*. В случае если ДТ подана таможенному органу или поступила в виде электронного документа в информационную систему таможенного органа менее чем за 1 час до окончания времени его работы, регистрация или отказ в регистрации такой ДТ производится *не позднее 2 часов с момента начала времени работы этого таможенного органа*.

Основаниями для отказа в регистрации ДТ являются:

- 1) таможенная декларация подана таможенному органу, не правомочному регистрировать таможенные декларации;
- 2) таможенная декларация подана не уполномоченным лицом;
- 3) в таможенной декларации не указаны необходимые сведения, предусмотренные ТК ТС;
- 4) таможенная декларация не подписана либо не удостоверена надлежащим образом или составлена не по установленной форме;
- 5) в отношении декларируемых товаров не совершены действия, которые должны совершаться до подачи или одновременно с подачей таможенной декларации.

При отсутствии вышеуказанных оснований декларации присваивается регистрационный номер. *С момента присвоения регистрационного номера таможенная декларация становится документом, свидетельствующим о фактах имеющих юридическое значение.*

При наличии оснований для отказа в регистрации ДТ таможенным органом оформляется отказ в регистрации ДТ с обязательным указанием причин и даты отказа в регистрации ДТ. При таможенном декларировании товаров в электронной форме сведения об отказе в регистрации ДТ направляются декларанту или таможенному представителю в электронном виде с использованием информационных технологий.

Изменение и дополнение сведений в декларации на товары

Сведения, заявленные в таможенной декларации, могут быть изменены или

дополнены как до выпуска товаров, так и после их выпуска.

Изменение и дополнение сведений до выпуска товаров возможно, если эти действия не связаны прямо или косвенно с уклонением от ответственности за несоблюдение требований таможенного законодательства (ч. 1 п. 1 ст. 191 ТК ТС). Дело в том, что изменение (дополнение) сведений будет иметь место в принятой и зарегистрированной таможенным органом декларации, т.е. документе, имеющем юридическое значение, и если изменяемые сведения касаются соблюдения условий выпуска товаров (уплата таможенных платежей, соблюдение запретов и ограничений), то тут возможности декларанта сильно ограничены.

Исключением является изменение сведений о таможенной стоимости товаров посредством процедуры ее корректировки.

Недостовверные сведения, влияющие на принятие решения о выпуске товаров, а также о возможности привлечения к административной ответственности за несоблюдение требований таможенных правил могут быть обнаружены как в порядке документального контроля (проверки декларации и необходимых документов), так и при проведении фактического контроля (таможенного досмотра). Поэтому декларант не имеет право изменять или дополнять сведения не только, например, о классификационном коде товара в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС, стране его происхождения, но и о количестве товаров, подлежащем проверке при проведении таможенного досмотра.

Вторым исключением (помимо возможности корректировки таможенной стоимости) из данных правил можно назвать возможность внесения изменений (дополнений) в предварительную декларацию. В этом случае декларант на момент подачи предварительной таможенной декларации может и не располагать (по причинам, от него не зависящим) точными сведениями о стоимостных, количественных, весовых и других характеристиках декларируемых товаров.

В соответствии с п. 4 ст. 193 ТК ТС в случае изменения стоимостных, количественных или весовых показателей, отличных от ранее заявленных на основании копий транспортных или коммерческих документов, обязательно представляются документы, подтверждающие изменение стоимости, количества или веса.

Внесение изменений и дополнений в таможенную декларацию как до выпуска товаров, так и после выпуска товаров допускается в порядке, определенном решением ЕЭК от 10.12.2013 № 289.

Корректировка ДТ после выпуска товаров возможна в соответствии с решением уполномоченного таможенного органа, принимаемым по результатам:

- проведения таможенного контроля после выпуска товаров;
- рассмотрения мотивированного письменного обращения декларанта (таможенного

представителя).

Поводами для изменения (дополнения) выпущенной декларации на товары могут быть:

- установление (выявление) недостаточности (несоответствия) сведений, заявленных в таможенной декларации, сведениям, подлежащим указанию в ней согласно установленному порядку заполнения;

- рассмотрение жалоб на решения, действия (бездействие) таможенных органов и их должностных лиц;

- вступление в законную силу решений судебных органов, предусматривающих внесение изменений и (или) дополнений сведений, заявленных в таможенной декларации.

Внесение изменений (дополнений) в таможенную декларацию после выпуска товаров допускается *в течение трех лет со дня окончания нахождения товаров под таможенным контролем* [7].

Отзыв декларации на товары

Помимо случаев внесения изменений (дополнений) в декларацию на товары возможны ситуации, когда изменяются намерения декларанта относительно перемещаемых через таможенную границу товаров. Это может быть необходимость изменения таможенной процедуры по причинам, возникшим после подачи декларации и до выпуска иностранных товаров, либо отказ от перемещения (вывоза) выпущенных (задекларированных) товаров Таможенного союза.

Отзыв декларации на иностранные товары обязывает декларанта в течение срока временного хранения подать новую таможенную декларацию. Для товаров Таможенного союза такого требования нет, так как товары таможенного союза находятся на таможенной территории без каких-либо ограничений прав собственности, требований и условий со стороны таможенного законодательства.

Отзыв разрешается таможенным органом, если до обращения декларанта за разрешением на отзыв таможенный орган:

- не обнаружил признаков правонарушений в сфере таможенного дела;
- не уведомил декларанта о проведении таможенного досмотра.

На основании п. 5 ст. 193 ТК ТС декларант вправе отозвать в том числе и предварительную таможенную декларацию.

Выпуск товаров - это действие таможенных органов, разрешающее заинтересованным лицам использовать товары в соответствии с условиями заявленной таможенной процедуры или в соответствии с условиями, установленными для отдельных

категорий товаров, не подлежащих в соответствии с ТК ТС помещению под таможенные процедуры.

Выпуск товаров осуществляется таможенными органами при соблюдении следующих условий:

1) таможенному органу представлены лицензии, сертификаты, разрешения и (или) иные документы, необходимые для выпуска товаров, за исключением случаев, когда указанные документы могут быть предоставлены после выпуска товаров;

2) лицами соблюдены необходимые требования и условия для помещения товаров под избранную таможенную процедуру;

3) в отношении товаров уплачены таможенные пошлины, налоги либо предоставлено обеспечение их уплаты.

Выпуск товаров осуществляется таможенными органами в срок:

- не позднее 1 (одного) рабочего дня, следующего за днем регистрации таможенной декларации;

- не позднее четырех часов с момента регистрации декларации на товары, вывозимые и не облагаемые таможенными пошлинами.

Срок выпуска товаров может быть продлен таможенным органом до 10 (десяти) рабочих дней со дня, следующего за днем регистрации таможенной декларации при необходимости применения дополнительных форм таможенного контроля или завершения уже проводимых проверок.

В ст.220 ФЗ №311 «О таможенном регулировании в РФ» определены основания для продления таможенным органом срока выпуска товаров в пределах 10 рабочих дней [3].

Таможенный орган вправе продлить срок выпуска товаров только по вышеуказанным основаниям, если ТК ТС прямо не установлено, что выпуск товаров не осуществляется до проверки дополнительных документов и сведений, либо если предъявленные для проверки товары не разделены на упаковочные места по отдельным видам и (или) наименованиям товаров и (или) сведения об упаковке и о маркировке не указаны в коммерческих и (или) транспортных документах. Продление срока проверки товаров осуществляется при условии, что указанные обстоятельства не позволяют таможенным органам произвести необходимые операции для установления соответствия товаров сведениям о них. Срок проверки товаров продлевается на время, необходимое лицу, обладающему полномочиями в отношении товаров, для разделения товарной партии на отдельные товары.

В случае выявления административного правонарушения или преступления выпуск товаров может быть осуществлен до завершения производства по делу или завершения административного процесса, если такие товары не изъяты или на них не наложен арест.

Законодательством государств-членов Таможенного союза может быть предусмотрена необходимость предоставления обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов, которые могут быть дополнительно начислены.

Схематично процесс декларирования товаров представлен на рисунке 5.4.

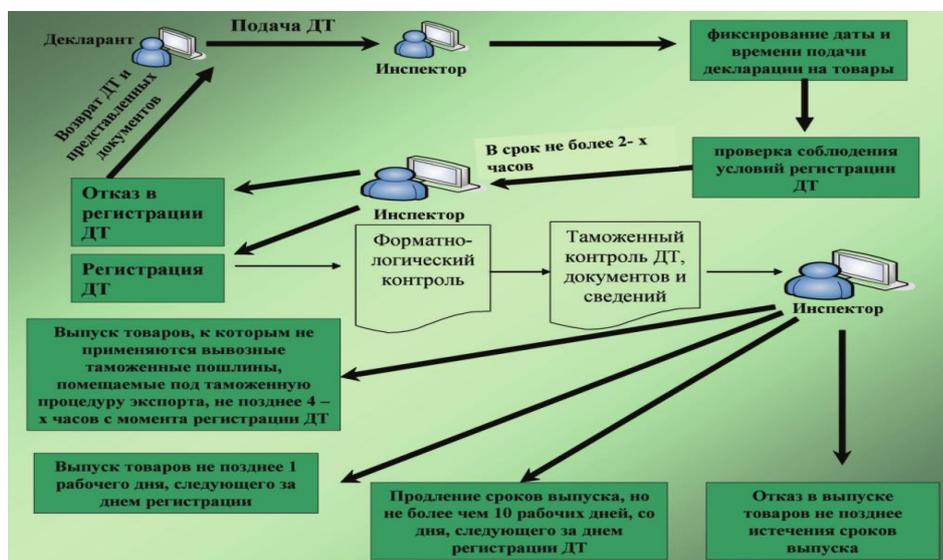


Рис. 5.4. Схема процесса декларирования с применением декларации на товары

Таким образом, понимание значения и последовательности действий заинтересованных лиц, участвующих в перемещении товаров через таможенную границу, а также действий должностных лиц таможенных органов, осуществляющих таможенный контроль, позволит лицам избежать серьезных ошибок при совершении таможенных операций, нарушений таможенного законодательства, а также неоправданных убытков, связанных с прохождением процессов таможенного оформления и таможенного контроля при осуществлении доставки внешнеторговых грузов.

Вопросы и задания для самопроверки:

1. Что предусматривают четыре элемента Рамочных стандартов ВТамО?
2. Что относится к основным «опорам» Рамочных стандартов ВТамО?
3. Какая организация приняла и опубликовала «Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли»?
4. Что такое таможенные операции и как они классифицируются?
5. Какие требования по количеству и состоянию предъявляются к товарам при их убытии с таможенной территории ТС?
6. Каковы цели временного хранения товаров?
7. При каких условиях товары могут не помещаться на временное хранение?
8. Назовите места временного хранения товаров?
9. Какие документы могут использоваться в качестве транзитной декларации?

10. Назовите меры обеспечения соблюдения таможенного транзита?
11. Кто устанавливает срок и место доставки товаров при таможенном транзите?
12. Каковы обязанности перевозчика при таможенном транзите товаров?
13. Перечислите лиц, обладающих статусом декларанта?
14. Назовите все виды таможенных деклараций?
15. Каковы сроки подачи таможенной декларации на ввозимые товары?
16. В каких случаях декларант имеет право отозвать декларацию на товары?
17. В каких случаях таможенный орган отказывает в регистрации таможенной декларации?
18. Каковы сроки и условия выпуска товаров таможенным органом под заявленную таможенную процедуру?
19. В каких случаях таможенный орган вправе продлить срок выпуска товаров и на сколько?
20. Перечислите документы, которые необходимо предоставить при декларировании товаров вывозимых без уплаты таможенной пошлины в соответствии с таможенной процедурой экспорта?

Литература:

1. Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли [Электронный ресурс] — Режим доступа: <http://tfig.unecse.org/RUS/contents/wco-safe.htm> (дата обращения 01.10.2016)
2. Таможенный кодекс Таможенного союза (приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27.11.2009 №17) [Электронный ресурс] — Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_94890/ (дата обращения 17.12.2016).
3. Федеральный закон от 27.11.2010 №311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации» [Электронный ресурс] — Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_107181/ (дата обращения 10.12.2016)
4. Решение Комиссии Таможенного союза №899 от 09.12.2011 «О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на таможенную территорию Таможенного союза автомобильным транспортом» [Электронный ресурс] — Режим доступа: <https://www.alta.ru/tamdoc/11sr0899/> (дата обращения 17.11.2016)

5. Решение Комиссии Таможенного союза № 263 от 20 мая 2010 года «О порядке использования транспортных (перевозочных), коммерческих и (или) иных документов в качестве декларации на товары» [Электронный ресурс] — Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_101150/ (дата обращения 08.10.2016)
6. Решение Комиссии Таможенного союза № 438 от 17.08.2010 «О порядке совершения таможенными органами таможенных операций, связанных с подачей, регистрацией транзитной декларации и завершением таможенной процедуры таможенного транзита» [Электронный ресурс] — Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_106502/ (дата обращения 15.11.2016)
7. Решение ЕЭК от 10.12.2013 № 289 «О внесении изменений и (или) дополнений в сведения, указанные в декларации на товары» [Электронный ресурс] — Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_155689/ (дата обращения 09.10.2016)
8. Решение ЕЭК от 17.09.2013 № 196 «О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на единую таможенную территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом» [Электронный ресурс] — Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_151956/ (дата обращения 07.12.2016)
9. Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 01.12.2015 № 158 «О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза воздушным транспортом» [Электронный ресурс] — Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_189736/ (дата обращения 04.12.2016)
10. Постановление Правительства Российской Федерации от 13.12.2013 № 1154 «О перечне товаров, таможенных процедурах, а также случаях, при которых таможенное декларирование товаров может осуществляться в письменной форме» [Электронный ресурс] — Режим доступа: <http://ivo.garant.ru/#/document0537600:2> (дата обращения 08.12.2016)
11. Приказ ФТС России от 29.12.2012 № 2688 «Об утверждении Порядка представления документов и сведений в таможенный орган при помещении товаров на склад временного хранения (иные места временного хранения товаров), помещения (выдачи) товаров на склад временного хранения (со склада) и иные места временного

хранения, представления отчетности о товарах, находящихся на временном хранении, а также порядка и условий выдачи разрешения таможенного органа на временное хранение товаров в иных местах» [Электронный ресурс] — Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_148704/ (дата обращения 24.11.2016)

ГЛАВА 6.

ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ НА ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ТАРИФНЫЕ СИСТЕМЫ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА

6.1. Функции и принципы ценообразования

6.1.1. Виды цен

Ценообразование представляет собой процесс формирования цен на продукцию предприятий. Ценовые решения — это решения, от которых во многом зависит его конкурентоспособность, положение на рынке, финансовая и деловая устойчивость. Выделяют следующие функции цен.

Учетно-измерительная функция отображает возможность использования цены для измерения результатов и стоимостного учета разных экономических процессов.

Регулирующая функция характеризует связь между производством и потреблением, предложением и спросом, осуществляемую через цену.

Стимулирующая функция цены проявляется через ее влияние на продавца и покупателя продукции.

Распределительная функция означает, что с помощью цены осуществляется распределение вновь созданной стоимости между секторами национальной экономики, регионами, социальными группами, другими словами, происходит регулирование доходов регионов, организаций, населения.

Важнейшими *принципами ценообразования* являются следующие [1].

1. Научная обоснованность цен, т. е. необходимость учета в ценообразовании объективных экономических законов.

2. Принцип целевой направленности цен. Предприятие должно определить, какие конкретные экономические и социальные задачи оно будет решать в результате использования избранного подхода к ценообразованию.

3. Принцип непрерывности процесса ценообразования.

4. Принцип единства процесса ценообразования и контроля соблюдения установленных цен.

В зависимости от признака, принятого за основу классификации, выделяют следующие виды цен.

По характеру обслуживаемого оборота:

— оптовые и розничные;

— сметная стоимость;

— тарифы.

В зависимости от степени государственного влияния:

— свободные цены;

— регулируемые цены, из которых выделяют:

— предельные цены (лимитированные) — цены, выше или ниже которых предприятия не могут устанавливать цену на свою продукцию;

— фиксированные цены — цены, установленные на определенном уровне, изменение которых возможно только по решению установившего их органа государственной власти.

По способу установления и фиксации:

— твердая цена — это цена, которая устанавливается на момент подписания договора, и не изменяется на протяжении всего срока его действия;

— плавающая цена — это цена, которая устанавливается на момент подписания договора, который предусматривает возможность ее изменения при изменении рыночных цен на данную продукцию;

По учету временного периода:

— постоянные цены — цены, которые не изменяются в разные периоды времени;

— сезонные цены — цены, которые устанавливаются на продукцию, имеющую сезонный характер;

— ступенчатые цены — цены на продукцию, которые последовательно снижаются в заведомо обусловленные моменты времени по заранее определенной шкале.

По способу получения информации об уровне цен:

— справочные цены — цены, которые публикуются в каталогах, справочниках, экономических журналах, специальных экономических обзорах;

— прейскурантные цены — цены, опубликованные в прейскурантах, тарифных руководствах предприятий;

— расчетные цены — цены, которые применяются при определении цен на нестандартную продукцию, производимую по индивидуальным заказам и рассчитываемую производителем для каждого заказа отдельно с учетом качественных и технических особенностей конкретного вида продукции.

В зависимости от вида рынка:

— аукционные цены — цены публичной продажи, которые соответствуют максимально предложенному уровню на заранее осмотренную покупателем партию товара (лот);

— биржевые котировки — цены на различные однородные виды товара, которые реализуются через биржу;

— цены торгов — цены особой формы торговли, основанной на выдаче заказов на поставку товара или производство определенных работ (получение подрядов) по заведомо объявленным условиям;

— внутрифирменные или трансфертные цены — цены, употребляемые внутри предприятия при реализации продукции между подразделениями предприятия, а также между разными предприятиями, которые являются членами одного объединения.

Решение о цене принимается под влиянием достаточно большого количества разнообразных внутренних и внешних факторов, которые можно условно разделить на две группы [2]:

- общеэкономические факторы: налоговая и административная политика, общая конъюнктура финансового рынка, общие конкурентные условия российского экспорта на мировых товарных и транспортных рынках, нормативно-правовые акты, регулирующие состав и величину затрат организаций, общий уровень инфляции;

- отраслевые факторы: объемы и структура услуг, резервы снижения себестоимости услуг, номенклатура расходов и распределение затрат по видам работ и услуг, форма собственности и структура управления в отрасли.

Применительно к теории ценообразования из перечисленных факторов можно выделить факторы, непосредственно влияющие на решение о цене:

- маркетинговые цели;
- уровень спроса на услуги; величина издержек;
- степень государственного регулирования; характер конкуренции.

Среди указанных факторов величина издержек и маркетинговые цели организации являются приблизительными границами для установления цены на услуги.

В зависимости от особенностей продукции, мощности предприятия, его целей для расчета цены могут использоваться различные методы.

Методы ценообразования, основывающиеся на учете расходов, называются затратными. К ним относят следующие методы.

Метод, основанный на учете полных затрат. Его суть заключается в суммировании общих расходов и прибыли, которую предприятие ожидает получить.

По методу полных затрат выделяют несколько способов распределения постоянных расходов между разными видами продукции: пропорционально заработной плате производственных рабочих, пропорционально расходам на материалы, пропорционально переменным расходам или пропорционально другим крупным статьям расходов.

Метод, основанный на учете переменных затрат (метод усеченной себестоимости) заключается в установлении цены путем добавления к переменным расходам определенной прибыли — надбавки. При этом постоянные расходы не распределяются между отдельными видами продукции, а погашаются из разницы между выручкой и общими переменными расходами. Эта разница получила название «добавленного» или «маржинального» дохода.

Переменные (прямые) расходы являются той границей, ниже которой производитель не будет оценивать стоимость своей продукции. На практике переменные расходы в определенных условиях могут выступать как нижняя граница при установлении цены.

Торговые и посреднические организации (экспедиторы, агенты, брокеры) при определении цены реализации широко используют метод надбавок, согласно которому к стоимости продукции прибавляется определенная наценка (брокерская или агентская комиссия). За ее счет посредники обеспечивают возмещение своих расходов и получение прибыли.

К затратным методам относится также метод безубыточности и целевой прибыли, применяя который, предприятие стремится установить такую цену, которая обеспечит ему желательную величину чистого дохода.

Довольно ограниченно при формировании цен применяется агрегатный метод. Его суть заключается в том, что цена определяется сложением цен отдельных составных частей продукции.

В отличие от затратных методов ценообразования, в основу которых заложены расходы производства, основой *рыночных методов ценообразования* является величина спроса. Рыночные методы ценообразования могут учитывать только спрос или учитывать одновременно спрос и издержки.

К методам, которые опираются только на спрос, можно отнести установление цены на основе субъективного восприятия покупателями ценности продукции. Предприятие, которое использует такой метод, должно определить те ценностные представления, которые существуют в сознании потребителей относительно той или другой продукции. Определение таких критериев ценности товара для покупателя дает возможность предприятию установить такую цену, по которой он готов его приобрести. Обязательным условием применения этого метода является наличие на рынке взаимозаменяемых товаров и их дифференциация.

Примером ценообразования с одновременным учетом расходов производства и спроса является метод прямых расходов. Он опирается как на ожидаемые объемы производства продукции по разным ценам, т. е. на спрос, так и на расходы, связанные с выпуском указанного количества продукции.

К наиболее распространенным методам установления цен с учетом конкуренции можно отнести метод лидера и метод тендерного ценообразования. При формировании цен методом лидера или метод цены конкурента предприятие меньше внимания обращает на собственные расходы и спрос, а в большей степени опирается на цены главных конкурентов на рынке. Цена на продукцию может отличаться от цен лидера, но только в определенных границах, обусловленных отличиями в качественных характеристиках товаров. Чем меньше таких отличий, тем более цена продукции приближается к цене основного конкурента.

Метод тендерного ценообразования применяется, когда предприятия конкурируют между собой в борьбе за получение контракта. Предприятие, которое желает принять участие в торгах, подает в тендерный комитет экономически обоснованную заявку. Она содержит в себе предложение относительно цены, которая определяется не уровнем расходов или спросом, а на основе цен, которые могут назначить конкуренты.

Ценообразование по принципу *расходы плюс* — это метод ценообразования, при котором цена реализации определяется на основе себестоимости продукции путем добавления к ней определенной части прибыли (наценки). Общая формула цены по принципу «расходы плюс» имеет вид:

$$C = Z + H, \quad (6.1.1)$$

где C — цена единицы продукции;

Z — величине затрат, связанных с производством продукции;

H — величина наценки к цене.

Наценка определяется как процент расходов ($H\%$), которые являются основой для расчета цены:

$$H = H\% Z \quad (6.1.2)$$

Процент для определения наценки устанавливается исходя из ситуации в отрасли, оценки менеджера (какую наценку может выдержать рынок) или исходя из необходимой нормы рентабельности. Последний подход является наиболее распространенным.

Рассмотренные методы ценообразования не исчерпывают всех возможных подходов к формированию цен. В системе ценообразования важную роль играет государственное регулирование. Выделяют три основные сферы государственного регулирования ценообразования [2]:

- фиксирование цен — незаконный сговор двух или нескольких компаний, заключающих соглашение о ценах для ограничения конкуренции. Существуют два исключения: когда правительство само устанавливает цены или цены устанавливаются с согласия правительства;

- ценовая дискриминация — выборочное представление скидки только некоторым клиентам с целью ограничения конкуренции. Государственное регулирование, как правило, затрагивает только ценообразование на вещественные товары одинакового сорта и качества, но не услуги. В США действует закон Робинсона — Патмена о запрете ценовой дискриминации, который является ключевым в ценообразовании;

- нечестные методы ценообразования — ряд методов установления и рекламирования цен, которые, по мнению органов государственного регулирования, вводят потребителя в заблуждение. Законы, запрещающие нечестные методы ценообразования, действуют в Германии, Японии, Великобритании, Франции, Финляндии, Норвегии, Швеции, Швейцарии, Нов Зеландии и других странах.

Например, в инструкциях Федеральной торговой комиссии США указываются методы, которые считаются нечестными: сравнение со старыми, давно не действующими ценами; сравнение с ценами конкурентов, которые их не устанавливали; сравнение с ценами, которые еще предполагается назначить; заключение ограничительных сделок.

Кроме того, возможны известные демпинговые цены — как тактика вытеснения конкурентов с рынка.

Для установления конкретных цен на товары и услуги, как правило, используют два общепринятых инструмента ценообразования: наценка и анализ безубыточности.

Наценка — надбавка к сумме издержек производства услуги при установлении продажной цены для получения прибыли; другими словами, это прибыль на единицу товара или услуги.

Удельный вес наценки — разница между издержками производства товара (услуги) и его продажной ценой, выраженная в процентах.

Средняя наценка — фиксированный процент надбавки, используемый при установлении цены на все товары (услуги) определенного ассортимента. Размер наценки зависит от темпов оборота услуг организации: чем ниже темпы, тем выше должна быть наценка.

Существует множество методов оптимизации управленческих решений в области ценообразования, которые можно отнести к стратегии ценообразования, в частности:

- шкалирование цен — продажа товаров и услуг в ограниченном диапазоне цен, что облегчает продажу услуги и выбор клиента, ограничивая количество альтернативных вариантов;

- установление некруглых цен — установление цены чуть ниже следующей круглой цифры;

- предоставление скидок с цены (поправки) — временное снижение цены в зависимости от типа клиента и предлагаемой услуги, например, наличная скидка — скидка с цены для покупателя, который оплачивает услугу наличными или безотлагательно, а не в кредит.

6.2 Мировой опыт формирования сквозных тарифных ставок

Организация доставки груза «от двери до двери» предполагает установление единой сквозной тарифной ставки. С развитием смешанных перевозок постепенно формируется единая система цен для целой транспортной цепи, независимо от доли участия в ней отдельных видов транспорта. Мировая практика показывает, что это объясняется свободой и гибкостью в организации транспортного процесса мультимодальным транспортным оператором (МТО). Объединение рынков отдельных видов транспорта в общий транспортный рынок способствует единому определению цен и образованию рыночных цен, независимых от расстояния и вида транспорта [3].

В ценах на перевозку грузов в смешанном сообщении отражаются их повышенная полезная стоимость для грузоотправителей. Полезная стоимость повышается в результате:

- более высокой безопасности транспортирования, вытекающей из общей ответственности перевозчика смешанной перевозки (в том числе для ущерба, место причинения которого не устанавливается);
- улучшения соотношения между величиной затрат и временем, вытекающего из оптимальной комбинации транспортных средств;
- более высокой гибкости и надежности осуществления перевозки, вытекающей из централизованного управления процессами.

Мировой опыт установления сквозных ставок показывает, что различия ценообразования отдельных МТО вытекают из владения или не Владения транспортными средствами и, следовательно, из различной доли их собственной выработки. Перевозчики, обладающие собственным транспортом (Carrier-МТО), с точки зрения экономики предприятия, более заинтересованы в загрузенности собственного транспорта. Это, с одной стороны, может повлечь за собой вариант перевозки, расходы которого оказываются не всегда минимальными, но с другой стороны дает лучшие возможности для тарификации предельных издержек в случае неполной загрузки транспорта.

МТО, обладающие собственным транспортом (Non-Carrier-МТО), могут последовательно подобрать варианты перевозки с оптимальным уровнем издержек и использовать субституционные эффекты. Однако, ввиду более низкой доли собственной выработки, как правило, ожидается и более низкий уровень прибыли. Но с другой стороны, Non-Carrier-перевозчики даже при плохом рыночном положении могут работать еще с покрытием расходов, потому, что они имеют более низкие постоянные затраты.

Предпосылками разработки тарифа на смешанные перевозки являются:

- точное определение маршрутов;
- точное определение обслуживаемых географических регионов или мест отправления и назначения;
- определение нижнего предела ежемесячного объема контейнерных перевозок;
- заключение договоров между МТО и субподрядчиками.

На основе контрактов, а также, добавляя другие издержки, МТО разрабатывает тариф на смешанную перевозку. При калькуляции издержек перед установлением тарифа МТО учитывает не только прямые, но и не столь явные косвенные расходы, особое внимание уделяя издержкам в пунктах перевалки груза. Указанные тарифы могут быть двух видов:

- сетевые;
- интегрированные.

Сегментированные (сетевые) тарифы (network tariffs)

Характерным признаком этих тарифов является “сегментирование” калькуляции и разделение операций сквозного транспортирования на пять частей (так называемый five-part-tariff):

- завоз (подвоз) груженого контейнера от отправителя в порт отгрузки; включая выставление контейнера у склада;
- хранение и перегрузка в терминале порта отправления;
- перевозка морем;
- перегрузка и хранение в терминале порта назначения;
- вывоз (развоз) контейнера к получателю, включая возврат разгруженного контейнера в склад.

Сегментированные тарифы нашли широкое применение и позволяют предлагать транспортным клиентам одновременно мультимодальное и унимодальное транспортирование при высокой эффективности для клиентов. Другое преимущество заключается в том, что тарификация осуществляется в данной внутренней валюте (за исключением морского маршрута), чем уменьшается влияние колебаний валютных курсов.

Интегрированные тарифы (integrated tariffs)

В интегрированных тарифах указываются ставки фрахта между определенными внутренними местами без их разделения в узловых точках. Как правило образуются группы мест отправления и назначения и предлагаются различные маршруты видов транспорта.

В отличие от сегментированных тарифов должно применяться единое основание исчисления фрахта (например, ставки по TEU — 20-футовым и FEU — 40-футовым контейнерам или пр.)

Интегрированные тарифы приспособлены, в частности, для перевозчиков смешанной перевозки, обладающих широкой интегрированной системой собственной выработки, а также большой рыночной долей. Интегрированные тарифы применяют в основном в сообщении с США.

Практика использования “интегрированного” тарифа показывает, что отношение к нему многих грузоотправителей положительное. Поскольку “интегрированные” тарифы специально не соотносятся с отдельным плечом транспортной цепи, то их правила могут быть проще, чем в “сетевых” тарифах. “Интегрированный” тариф хорошо подходит для тех ОСПГ, которые непосредственно осуществляют смешанные перевозки с использованием своих собственных средств, а не полагаются на субперевозчиков. Однако они также удобны для НЭС, которые не хотят разбивать тарифную ставку на элементы в попытке спрятать свою прибыль или помешать отправителю сравнивать их тарифы с тарифами фактических перевозчиков. Даже экспедиторы, действующие в качестве агентов отправителей, препятствуют выделению морского фрахта и других плат.

Рассматривая уровень сквозного тарифа, устанавливаемого МТО, важно отметить, что он не должен превратиться в простое дополнение к тарифам фактических перевозчиков и иных сторон договора, так как это сделает его неконкурентоспособным. Например, сквозная контейнерная ставка мини-моста, включая железнодорожную провозную плату, не обязательно равна тарифной ставке за морскую перевозку от порта отправления до порта назначения, а железнодорожная составляющая — ставке, обычно назначаемой железными дорогами за груз, перевозимый не на условиях мини-моста.

В широком смысле тариф МТО должен быть привлекательнее тарифов, место которых он занимает. Здесь особенно важны два фактора: издержки и время.

Хотя издержки в смешанной перевозке должны быть ниже издержек обычной, более существенным является требование сокращения срока доставки, что обеспечивает конкурентоспособность рассматриваемого сообщения.

Сквозной тариф, не зависимо от формы построения, базируется на ставках каждого вида транспорта. При его установлении необходимо учитывать принципы построения тарифных систем и степень их унификации.

Так, в «интегрированных» тарифах следует применять лишь ставки, основанные на одной базе, а в «сетевых тарифах» возможно применение ставок, устанавливаемых на различных базах.

Уровень сквозных ставок и принципы их построения отражают конкуренцию между отдельными видами транспорта, а также тарифную политику, проводимую не только отдельными видами транспорта, но и региональными объединениями (например, тарифная политика на транспорте ЕС) с целью создания единой широкой транспортной системы.

Целесообразность установления сквозных ставок определяется целым комплексом организационных, экономических, коммерческо-правовых, технических и технологических факторов, связанных с развитием рынка транспортных услуг:

- уровнем экспедиторского и агентского сервиса;
- упрощением таможенных процедур;
- наличием прогрессивных информационных технологий;
- унификацией тарифных систем различных видов транспорта;
- унификацией документальных процедур процесса доставки «от двери до двери»;
- уровнем коммерческо-правового регулирования смешанных перевозок и его соглашением с международным законодательством;
- развитием транспортной инфраструктуры;
- уровнем развития логистической инфраструктуры (эффективностью функционирования каналов распределения).

Система установления сквозных тарифных ставок базируется на принципе баланса интересов между МТО, перевозчиком и потребителем транспортных услуг.

Предлагаемые состав и структура сквозного тарифа при смешанном сообщении на примере контейнерных перевозок приведены в табл. 6.1

Применение сквозной ставки осуществляется на основе переговоров и консультаций между МТО и клиентом.

При формировании сквозной тарифной ставки необходимо синхронное, направленное на достижение единой цели, действие всех участников процесса транспортировки с целью достижения максимального эффекта вне зависимости от конкретных ведомственных интересов.

Эффективность сквозного тарифа будет существенно повышена, если в его рамках найдут реальное воплощение оптовые скидки, создающие экономическую привлекательность и целостность транспортно-технологической схемы по сравнению с поэлементной оплатой тарифа на каждом виде транспорта.

Таблица 6.1

Структура построения сквозного тарифа мультимодальных контейнерных перевозок

№ п/п	Наименование разделов
1.	Общие положения
1.1	Описание оператора смешанной перевозки (МТО)
1.2	Общие положения <ul style="list-style-type: none"> • возможность получения тарифа • система мер и весов
1.3	Объемы услуг и районы обслуживания (описание услуг, обслуживаемые районы, перечень фрахтовых ставок и сборов, примеры исчисления фрахта)
1.4	Определения, сокращения и символы
2.	Правила для морской перевозки
2.1	Фрахтовые ставки <ul style="list-style-type: none"> • основы применения • описание грузов, правила взвешивания • калькуляция фрахта (фрахтовые единицы, ставки по виду груза, адвалорные ставки) • исчисление фрахта неполного (LCL – по фрахтовым тоннам) и полного контейнерного груза (FCL – по фрахтовым тоннам и контейнерам), ставки на основе объявленной цены груза • дополнительные сборы (тяжеловесные, объемные и длинномерные грузы) • специальные правила (прием и сдача груза, груз на поддонах для перевозки в контейнерах, правила обмера, приемлемость контейнеров, предоставляемых грузовладельцем, наличие и использование контейнеров МТО и перевозчика)
	<ul style="list-style-type: none"> • принятие новых и изменение имеющихся фрахтовых ставок (уведомление о намерении изменить уровни ставок, бланки заявок на получение или пересмотр фрахтовых ставок)
2.2	Фрахтовые платежи <ul style="list-style-type: none"> • фрахтовый аванс и оплата фрахта на месте назначения • фрахтовая валюта и порядок учета колебаний курса
2.3	Транспортные документы

2.4	Порядок совместной погрузки и укрупнения грузов в контейнерах
2.5	Охрана окружающей среды <ul style="list-style-type: none"> • декларирование опасных грузов
2.6	Экспедиторская комиссия
3.	Правила, касающиеся портовых и связанных с ними внутренних сборов
3.1	Терминальные сборы для обработки полного контейнерного груза (FCL), перечень операций, входящих в ставку сбора
3.2	Терминальные сборы для обработки неполного контейнерного груза (LCL), перечень операций, входящих в ставку сбора
3.3	Условия хранения, бесплатное хранения, ставки демереджа
4.	Правила для перевозки внутренним транспортом
4.1	Перевозка контейнеров внутренним транспортом <ul style="list-style-type: none"> • провозная плата • транспортировка речным транспортом • транспортировка железнодорожным транспортом • транспортировка автомобильным транспортом • дополнительные услуги и сборы • ответственность клиента при загрузке-разгрузке контейнеров
	<ul style="list-style-type: none"> • условия эксплуатации имущества МТО • отклонения от транспортного маршрута • время перегрузки и сборы за сверхнормативный простой транспортных средств • переход с режима «перевозчик» на режим грузовладелец <p>два 20-футовых контейнера на одном 40-футовом шасси</p>
4.2	Завоз-вывоз контейнеров отправителем <ul style="list-style-type: none"> • места передачи имущества и ответственности за выставление (позиционирование) порожних контейнеров • возврат имущества • затраты внутренней транспортировки • условия эксплуатации имущества (оборудования) • сборы за пользование имуществом • свободное (неоплачиваемое) время и сборы за сверхнормативный простой • переход с режима грузовладелец на режим перевозчик

6.3. Тарифы железнодорожного транспорта

Железнодорожными грузовыми тарифами называется система цен, включающая утвержденные в установленном порядке платы, взимаемые за перевозку грузов и услуги

инфраструктуры, выполняемые при перевозках, а также правила их исчисления. Сбором называется не включенная в тариф ставка оплаты дополнительной операции или работы.

Все ныне действующие в России железнодорожные тарифы опубликованы в следующих тарифных руководствах:

- Прейскуранте 10-01 «Тарифы на грузовые железнодорожные перевозки» Тарифное руководство № 1;
 - Тарифное руководство № 2 «Правила применения ставок платы за пользование вагонами и контейнерами федерального железнодорожного транспорта»;
 - Тарифном руководстве № 3 «Правила применения сборов за дополнительные операции, связанные с перевозкой грузов на федеральном железнодорожном транспорте».
- Тарифное руководство № 1 состоит из двух частей. Первая часть содержит правила применения тарифов, номенклатуру грузов, общие, исключительные тарифы и алфавит к номенклатуре грузов; вторая часть — расчетные таблицы плат за перевозку грузов. Действующая тарифная номенклатура грузов приведена в ч. 1 разд. 6 Тарифного руководства № 1. Против каждой тарифной позиции номенклатуры груза для повагонной отправки устанавливается весовая норма загрузки вагона и в зависимости от принадлежности вагона определяется тарифная схема перевозки.

При построении грузовых тарифов используются следующие признаки их классификации:

1. По расстоянию перевозки (классификация тарифных ставок по поясам дальности). Сеть железных дорог разбита на 127 групп расстояний от 0 до 11900 км [5]. Расстояние (пояс дальности), входящее в каждую группу, составляет от 5 до 200 км. При определении тарифов их расчет ведется по среднему расстоянию в каждом поясе дальности.

2. По видам подвижного состава (универсальные вагоны; специализированные вагоны: вагоны-термосы, цистерны, рефрижераторные вагоны, багажные вагоны для перевозки грузов, контейнеры (автопоезда, полуприцепы), сцепы вагонов, транспортеры, думпкары, цементовозы и др.; контейнеры универсальные и специализированные; подвижной состав на собственном железнодорожном ходу).

3. По родам грузов.

Все грузы, перевозимые по железной дороге сгруппированы в 222 наименования, подразделяемых на 3 класса:

1-ый класс – сырьевые грузы в количестве 33 наименований;

2-ой класс – продукция ведущих перерабатывающих отраслей в количестве 78 наименований;

3-ий класс – прочие грузы в количестве 78 наименований.

Грузы сгруппированы в классы в зависимости от доли транспортных расходов в их конечной цене. За базу отсчета приняты грузы 2-го тарифного класса (нефть и нефтепродукты, удобрения, продукция сельского хозяйства и продукты питания всех видов). Все сырьевые и нерудные грузы (кроме нефти) относятся к 1-му тарифному классу. Это объемные, навалочные грузы с невысокой себестоимостью производства/добычи. Для грузов 1-го класса предусмотрены скидки от 25 до 45% от тарифов 2-го класса в зависимости от расстояния перевозки. К грузам 3-го тарифного класса (продукция металлургии, машины и оборудование, продукция химической промышленности и проч.) относятся грузы, в цене которых доля транспортных расходов невысока (до 10%), и тариф на их перевозку повышается на 74%. Таким образом, осуществляется перекрестное субсидирование перевозок дешевых видов грузов.

При перевозке грузов в контейнерах всех видов понятие класса груза для расчета тарифа не применяется.

4. По видам отправок тарифы подразделяются: на повагонные отправки, которые подразделяются на единичные, групповые и маршрутные; контейнерные; мелкие отправки; потонные.

Повагонные тарифы распространяются на все грузы, перевозимые повагонными отправками в универсальных и в специализированных вагонах в зависимости от их принадлежности. На перевозку грузов в универсальных контейнерах транспорта установлен тариф, который не зависит от рода груза в виде готовых плат за перевозки. На перевозки грузов мелкими отправками установлен единый тариф в виде готовых плат, дифференцированных в зависимости от массы отправки.

На перевозку наливных грузов в цистернах применяются потонные тарифы и тарифные ставки сгруппированы по наименованию отдельных позиций грузов. Тариф на перевозку негабаритных грузов зависит от осности, грузоподъемности и типа транспортера, степени и вида негабаритности. Отдельные тарифы установлены на перевозку грузов в рефрижераторных вагонах и контейнерах.

5. По видам сообщения выделяют тарифы:

- в прямом железнодорожном, смешанном сообщении и непрямом международном сообщении через российские порты;
- в прямом железнодорожном, смешанном сообщении и непрямом международном сообщении через пограничные станции Российской Федерации.

6. По видам собственности подвижного состава:

- парк ОАО «РЖД»;
- парк собственный;

- парк арендованный.

7. По типу колеи тарифы устанавливаются:

- для магистральных линий с широкой и узкой колеями;
- перевозки грузов по колеям Сахалинской железной дороги (специальные тарифы).

8. По сфере распространения тарифы могут быть:

По видам:

- Общие. Перевозка на сети дорог всех грузов, за исключением тех, для которых установлены исключительные, льготные или местные тарифы;
- Исключительные. Перевозка одного или нескольких грузов на определенное расстояние или в направлении между определенными пунктами, а также в некоторые периоды времени: эти тарифы могут быть пониженные (поощрительные) и повышенные (запретительные). Представлены в виде процентных скидок и надбавок. Цель исключительных тарифов заключается в стимулировании использования местного сырья, топлива, в развитии перевозок грузов в смешанном сообщении, ограничении перевозок грузов на излишне дальние расстояния и короткопробежных, которые выгоднее передать на автотранспорт, и др.
- Льготные (пониженные против общих тарифов). Перевозки в известных направлениях грузов, предназначенных для конкретных целей, принадлежащих определенным предприятиям и организациям. Представлены в виде процентных скидок с общего тарифа.
- Местные. Применяются в местном сообщении (в пределах одной дороги)

9. По форме построения тарифы могут быть:

- Табличные. Провозные платы за 1 вагон, 1 т груза или 1 контейнер при перевозке груза между данными станциями, сведенные в таблицы.
- Схемные дифференцированные. Установлена плата в зависимости от расстояния перевозок. Эти тарифы могут быть двух- и многоставочными.
- Схемные недифференцированные. Содержат однообразные ставки с тонны и километра (или вагона и километра, или с оси и километра) для всех расстояний перевозки. При построении грузовых тарифов применяется главным образом схемная форма.

В составе тарифов на перевозку грузов, которые указаны в Прейскуранте № 10-01, не учитывается налог на добавленную стоимость и другие аналогичные налоговые платежи. Данные налоговые выплаты взимаются с отправителей грузов при определении полной провозной платы за перевозку.

В соответствии с Прейскурантом № 10-01 тарифы на перевозку грузов включают:

- платы за пробег груженых и порожних вагонов, локомотивов и другого передвижного оборудования на железнодорожном ходу общего парка, а также собственных (арендованных) вагонов с локомотивом ОАО «РЖД»;
- платы за пользование инфраструктурой ОАО «РЖД» при пробеге поездных формирований, состоящих из собственных (арендованных) локомотивов и вагонов;
- платы за пользование инфраструктурой ОАО «РЖД» при пробеге своим ходом отдельных собственных (арендованных) локомотивов;
- платы за пробег груженых и порожних вагонов, локомотивов и другого передвижного оборудования на железнодорожном ходу общего парка с собственным (арендованным) вагоном с локомотивом;
- другие платы и сборы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые ОАО «РЖД».

В основе формирования тарифов на перевозку лежит ее себестоимость, специфика формирования которой по видам перевозок и операциям перевозочного процесса влияет на уровень тарифа. Исходя из чего при формировании тарифов на перевозки применяется двухставочная модель тарифов, имеющая отдельные ставки за начально-конечные и движущие операции, опирающаяся на гиперболическую зависимость себестоимости перевозок от их дальности. При этом достигается примерно одинаковая рентабельность при перевозках на различные расстояния.

Начально-конечные операции включают затраты, связанные с отправлением и прибытием грузов. В состав движущих операций входят затраты, связанные с движением поездов. Необходимость деления себестоимости перевозок по операциям перевозочного процесса для целей ценообразования вызвана тем, что эти виды затрат различно зависят от расстояния перевозки. Расходы по начально-конечным операциям в отдельно взятой перевозке единовременны и не зависят от дальности следования. Расходы по движущим операциям пропорционально зависят от расстояния осуществляемой перевозки. В свою очередь, себестоимость изменяется обратным образом в зависимости от дальности.

Прибыль, включаемая в тариф, должна устанавливаться на таком уровне, чтобы обеспечить железнодорожной отрасли реализацию следующих задач:

- обеспечение установленного уровня расчетов с государственным бюджетом по налоговым обязательствам;
- создание накопления для научно-технического и технологического развития отрасли;

- обеспечение минимального уровня социальной защиты и стимулирования работников железнодорожного транспорта.

При формировании прибыли, включаемой в тарифы на железнодорожные перевозки, большое значение имеет система государственного регулирования этих тарифов. Данное регулирование направлено на устранение монопольного влияния отрасли на перевозки по сети железных дорог. Расширения доступности этого вида услуг для свободного предпринимательства, а также гарантирование социальной доступности железнодорожных перевозок.

По Прейскуранту № 10-01 рассчитывается плата за перевозку грузов как во внутреннем (раздел 2) так и в международном (раздел 3) сообщении, но исключительно в пределах территории РФ. Прейскурант определяет значения собственно тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом, а также регулируемые государством сборы и плата за дополнительные услуги.

Рынок железнодорожных перевозок в России относится к рынкам естественных монополий, по состоянию на август 2014 года только пять компаний имели лицензии на осуществление грузовых железнодорожных перевозок по железнодорожным путям общего пользования [4]. При этом одна из этих компаний — ОАО «Российские железные дороги» (ОАО РЖД) выполняет 99,6% объемов всех грузовых перевозок в России. Поэтому ОАО РЖД относится к категории естественных монополий. В Российской Федерации железнодорожные тарифы регулируются государством, с апреля 2004 года федеральным органом исполнительной власти в области регулирования тарифов является Федеральная служба Российской Федерации по тарифам (ФСТ РФ), до этого времени регулирование осуществляла Федеральная энергетическая комиссия РФ.

Правительство Российской Федерации ежегодно объявляет предельный уровень повышения тарифов на услуги, оказываемые железнодорожным транспортом. На основании этого решения ФСТ РФ определяет точные значения тарифов на те или иные виды услуг. В приказах ФСТ РФ указывается повышающий коэффициент (точность четыре знака после занятой), на величину которого должны быть умножены соответствующие значения тарифов, приведенные в Тарифном руководстве № 1 от 2003 года. Повышение тарифов на услуги железнодорожного транспорта обычно происходит 1—2 раза в течение календарного года, а суммарное годовое повышение составляет 10—14%.

В 2012 году Правительством России принято принципиальное решение об ограничении ежегодного роста тарифов на железнодорожные перевозки на уровне, не превышающем официальный уровень инфляции за прошлый год. В 2014 году повышение тарифов произошло дважды — 1 января и 1 июля, суммарное среднее повышение составило

10,4%. По некоторым принципиально важным направлениям, например экспортные грузы через морские порты России, с 1 июля тариф вообще не изменился.

В целях предотвращения массового ухода грузов с железных дорог, в 2014 году ОАО РЖД получило право на введение «тарифного коридора». Тарифный коридор предоставляет право перевозчику устанавливать по ряду направлений скидки и надбавки (от - 10 до + 8%). Так, в 2015 году в рамках тарифного коридора введены понижающие коэффициенты на железнодорожные перевозки грузов в универсальных контейнерах. Скидка 7,2% с начала года будет действовать на перевозки внутри РФ с ряда станций Дальневосточной, Забайкальской и Сибирской железных дорог, 1,8% — на импортные перевозки через сухопутные погранпереходы за рядом исключений.

Введена скидка в 3,6% на экспортные перевозки через припортовые станции дальневосточной дороги и через сухопутные погранпереходы Забайкальской, Восточно-Сибирской и Западно-Сибирской дорог.

На экспортные перевозки грузов в течение последних нескольких лет ОАО РЖД имело право применять тарифный коридор от 0 до +13,4%.

Для обеспечения конкуренции с автомобильным транспортом в 2016 ФАС позволило ОАО РЖД применять для перевозки некоторых видов грузов во внутреннем сообщении тарифный коридор — минус 25%. Тариф имеет 3 составляющие: вагонную, тяговую и инфраструктурную. В 2012 году весь парк грузовых вагонов и контейнеров стал частным. Взаимоотношения между грузоотправителем и владельцем (оператором) вагонов выстраиваются на основании договора, в котором стороны согласовывают и стоимость услуги по предоставлению вагона в аренду или под разовую перевозку. Фактически с этого времени государство регулирует только тяговую и инфраструктурную составляющие тарифа, которые носят неофициальное название «чистого» или «провозного» тарифа [4].

Расчет провозных платежей (таксировка) является весьма сложной процедурой, требующей немалого опыта и хорошего знания специфики работы железнодорожного транспорта. В настоящее время существует несколько компьютерных программ, облегчающих расчет тарифа. Наиболее популярными программами для повагонных грузов являются «Рэйлтариф» и «Полюс», для контейнерных — «Эксперт».

При прямых международных железнодорожных перевозках применяются иные виды тарифов. При перевозке грузов между двумя странами — участницами соглашения СНГ применяется Единый транзитный тариф (ЕТ), а при перевозке грузов транзитом через одну или несколько стран — Международный транзитный тариф (МТТ).

Международный транзитный тариф (МТТ), является приложением к соглашению о международном грузовом сообщении (СМГС) [5].

Участники МТТ — фактически железные дороги всех стран — участниц СМГС плюс Чешские железные дороги. Последняя корректировка МТТ действует с 01.01.2011 г. МТТ состоит из шести частей и содержит: общие положения, порядок исчисления провозных платежей, правила перевозки контейнеров, порядок перевозки контрейлеров, условия оформления перевозки грузов между странами, где действуют разные системы международного транспортного права, тарифные расстояния, ставки и плата за перевозки и дополнительные сборы.

Например, МТТ будет применяться как для железнодорожной перевозки в любую западноевропейскую страну через Брест или какой-либо другой железнодорожный переход (Лужайка — на границе с Финляндией, Чоп — на границе с Венгрией и Словакией) и в любую страну СНГ (Украина, Казахстан, Азербайджан). В равной степени МТТ будет применяться при транзитных перевозках грузов российской внешней торговли через территорию Эстонии, Литвы, Латвии и стран СНГ (например, в Молдавию, через территорию Украины; в Таджикистан, Узбекистан и Киргизию по территории Казахстана). Данный тариф применяется также при перевозках грузов российской внешней торговли в страны Западной Европы, не участвующие в СМГС, транзитом по территории всех стран — участниц СМГС и стран Балтии.

Приложением к СМГС служит также Единый транзитный тариф (ЕТТ). Однако он практического значения для российского бизнеса не имеет, так как применяется только для грузов Вьетнама, Монголии, КНДР и Китая, идущих транзитом через территорию России.

Принципы построения МТТ такие же, как и при тарифах внутренних перевозок. Также применяются общие и льготные тарифы, также делятся они по видам отправок и формам построения. Провозная плата должна исчисляться по кратчайшему расстоянию между теми пограничными станциями, которые указаны в накладной отправителем.

Перевозчик имеет право транспортировать грузы и через другие пограничные станции по более короткому пути, и тогда плата исчисляется по фактическому маршруту.

С момента заключения договора между Россией, Республикой Беларусь и Казахстаном о создании Единого экономического пространства (ЕЭП) начали действовать специальные тарифные ставки при перевозках грузов железнодорожным транспортом между данными странами. Положение о применении специальных тарифов оговорено в «Соглашении о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики».

Следует помнить, что национальные железнодорожные администрации и железнодорожные компании не занимаются корреспондированием перевозочных платежей друг другу, по этой причине полностью оплатить всю международную железнодорожную

перевозку на станции отправления невозможно. В такой ситуации грузоотправителю будет необходимо обратиться в экспедиторскую компанию, имеющую договорные отношения с железнодорожными администрациями или железнодорожными перевозчиками соответствующих стран.

Следует отметить, что компьютерные программы могут рассчитать исключительно плату за перевозку груза или контейнера и учесть ряд плат и сборов, относящихся к категории регулируемых государством. Но ни одна из программ не содержит сведений о стоимости погрузочно-разгрузочных работ, подачи/уборки вагонов на подъездные пути необщего пользования, а также о величине договорных тарифов на те или иные услуги железнодорожного перевозчика и инфраструктуры железнодорожного транспорта [4].

6.4. Тарифы воздушного транспорта

Перевозки грузов воздушным транспортом являются наиболее дорогостоящими, при этом тарифы на авиаперевозки изменяются достаточно динамично как под влиянием рыночной конъюнктуры, так и в силу ряда внешних факторов, главным из которых является цена топлива.

Начиная с 1980-х годов благодаря значительному росту объемов и массовому вводу в эксплуатацию широкофюзеляжных самолетов грузовые авиатарифы постоянно снижались. В период с 1991 по 2002 г. средний уровень тарифа уменьшился на 60%! Однако затем снижение прекратилось и сменилось ростом (около 4% в год), обусловленным динамикой цен на топливо и ужесточением мер безопасности. После резкого (на 22 %) снижения в 2009 г., обусловленного экономическим кризисом, тарифы в течение года вернулись к прежним значениям и в последние годы незначительно возрастают (около 1 % в год). Ожидается, что многолетняя тенденция к снижению грузовых авиатарифов должна восстановиться благодаря выходу на рынок более эффективных воздушных судов.

Мировая гражданская авиация является единственным среди всех видов транспорта, где грузовые линейные тарифы регулируются на глобальном уровне. Эту функцию осуществляет IATA, которая регулярно публикует соответствующие руководства (ТАСТ — The Air Cargo Tariff and Rules— авиагрузовые тарифы и правила).

ТАСТ (Air Cargo Tariff) это серия книг, публикуемых в Голландии Международной организацией ИАП (International Airline Publications) при содействии ИАТА [6].

Книги содержат опубликованные грузовые авиатарифы и необходимую информацию по международной воздушной перевозке грузов. ТАСТ публикуются в трёх томах:

— том 1 ТАСТ «Правила» книга, которая содержит все основные правила, положения, процедуры IATA по международной перевозке грузов, которые являются специфическими для авиаперевозчиков, их примерно 90. ТАСТ «Правила» также дают информацию по

странам, в том числе об аэропортах, таможенных вопросах, документации и ограничениях или примечаниях, которые действуют в данной стране. Справочник ТАСТ «Правила» включает общие правила по применению тарифов, а также определения различных терминов (около 150), употребляемых в справочной литературе (например, нормальный тариф, сквозной тариф, построенный тариф и т. д.).

В справочнике освещены правовые и организационные проблемы, возникающие при приёме, перевозке и доставке груза. Чётко оговорены пределы ответственности грузоотправителя, грузополучателя, владельца груза и перевозчика, а также правила предоставления и рассмотрения исков и претензий в случаях утери, повреждения груза. Рассмотрены требования, предъявляемые к грузу перевозчиком при приёме для перевозки, и ограничения в приёме, связанные с характером груза (живые животные, оружие, взрывчатые, радиоактивные вещества, человеческие останки и т. д.), его весом и размерами, величиной объявленной стоимости.

В справочнике дан образец заполнения грузовой бирки, приведены виды стандартных маркировок различных грузов. Приведены правила, которыми должен руководствоваться перевозчик в случаях отказа от получения доставленного груза или неявки грузополучателя. В справочнике подробно рассмотрены все виды грузовых тарифов (тарифы на генеральный груз, классные, специальные грузовые тарифы, тарифы для контейнерной перевозки и т. д.) и правила по их применению.

Помимо описания, опубликованных тарифов, относящихся к перевозке груза по воздуху, ТАСТ «Правила» содержат правила взимания сборов за услуги, оказываемые при приёме и доставке груза, хранении, страховании, сборы и штрафы, налагаемые или взимаемые государственными властями и т. п.

ТАСТ «Правила» также знакомят с вариантами оплаты перевозки груза (предварительная оплата или оплата в кредит) и правилами округления сумм сбора, правилами перевода валюты страны оплаты в валюту опубликованного тарифа, а также с методиками установления банковских обменных курсов, действующих в различных странах мира. В справочнике содержится описание грузовой авианакладной (AWB) - контракта на перевозку груза между авиаперевозчиком и отправителем. Подробно рассмотрены возможные варианты заполнения каждой графы AWB.

«Правила» ТАСТ публикуются два раза в год, с датами вступления в силу 1 апреля и 1 октября соответственно.

Тома 2 и 3 — «Ставки». Справочник ТАСТ «Ставки» разделён на две части:

— том 2 «Ставки — Североамериканский Выпуск» — справочник, который содержит различные типы ставок, применяемых при выполнении грузовых авиаперевозок от/до и внутри США и Канады;

— том 3 «Ставки — Всемирный Выпуск» — справочник, который содержит различные типы ставок, применяемых при выполнении грузовых авиаперевозок на территории стран мира, кроме США и Канады.

Тарифные справочники ТАСТ «Ставки» публикуются каждые два месяца, с датами вступления в силу 1 февраля, 1 апреля, 1 июня, 1 августа, 1 октября, 1 декабря соответственно.

Международные тарифы, регулируемые ИАТА, — это базисные тарифы, не зависящие от авиакомпании, информация о них занесена в тарифные справочники и доступна во всех компьютерных системах бронирования.

Другой, самый большой тип тарифов - это опубликованные тарифы авиакомпаний, т. е. тарифы на данное направление и на данного перевозчика. Эти тарифы не могут устанавливаться и изменяться без согласования с ИАТА, их значения подобны тарифам ИАТА. Авиакомпания может опубликовать и тарифы, не имеющие аналогов среди тарифов ИАТА, но с согласия ИАТА, которая в данном случае выражает интересы всех перевозчиков, имеющих коммерческий интерес на данном направлении.

Целями регулирования являются сохранение определенной ценовой стабильности на рынке авиаперевозок, а также переключение максимально возможного объема перевозок с других видов транспорта на авиационный. Тарифы ИАТА являются максимальными; авиакомпании, агенты и экспедиторы вправе предлагать пониженные ставки.

Грузовые тарифы, указанные в справочнике, применяются только для перевозок от пункта отправления до пункта назначения и не включают сборы за доставку грузов в аэропорт отправления, хранение грузов, их страхование, выполнение таможенных формальностей и т. д.

Как правило, международные авиатарифы устанавливаются на двусторонней основе путем соглашений между авиакомпаниями, эксплуатирующими одни и те же авиалинии. Но по одному и тому же маршруту осуществляют перевозки многие авиакомпании. Кроме того, тарифы, установленные между теми или иными пунктами, затрагивают интересы авиакомпаний, выполняющих полеты на смежных авиалиниях. Поэтому международные тарифы выходят за пределы двусторонних соглашений между авиакомпаниями и образуют сложную систему, включающую различные виды тарифов для перевозки между двумя пунктами и более [4].

На систему международных авиатарифов влияет также целый ряд факторов: расстояние между пунктами, спрос на перевозки, тарифы, предлагаемые другими видами транспорта, наличие чартерных перевозок, несбалансированность авиаперевозок по направлениям, различные интересы перевозчиков, агентов, отправителей и пассажиров. Все эти факторы учитываются ИАТА при разработке системы международных авиатарифов. Система тарифов и правила их построения и применения разрабатываются авиакомпаниями — членами ИАТА на конференциях по воздушным перевозкам, которые проводятся, как правило, один раз в два года.

Грузовые тарифы ИАТА представляют собой унифицированную тарифную систему, которую в той или иной степени используют в своей работе все ведущие авиакомпании мира. Издаваемые в виде справочников, тарифы ИАТА становятся котировками цен на перевозку грузов по конкретным направлениям.

Каждая авиакомпания вправе устанавливать по согласованию со своими коммерческими партнерами практически любые цены на перевозку грузов по регулярным линиям. Однако сложившиеся международные рынки грузовых авиационных услуг являются высоко конкурентными, что не дает возможности авиакомпаниям значительно отступать от рекомендуемых ИАТА тарифов.

Для определения авиатарифов с учётом особенностей воздушных перевозок в различных регионах мира, установления единых правил их применения, унификации расчётов между перевозчиками всю территорию земного шара ИАТА условно разделила на три зоны:

— 1 зона ИАТА — включает в себя оба американских материка вместе с островами: Гренландия, Тринидад, Гваделупа, Барбадос, островами Карибского моря, Гавайскими и Бермудскими;

— 2 зона ИАТА — включает в себя Европу и Африку вместе с прилегающими островами и территорией Среднего Востока. К Среднему Востоку относятся территории (страны): Аден, острова Бахрейн и Кипр, Египет, Иран, Ирак, Израиль, Иордания, Кувейт, Ливан, Катар, Саудовская Аравия, Судан, Сирия, Йемен;

— 3 зона ИАТА — включает в себя всю Азию восточнее Ирана, Австралию, Новую Зеландию, Филиппины, остров Борнео, Новую Гвинею, Суматру и острова Тихого океана, которые не включены в 1 зону ИАТА, Россию и страны СНГ восточнее Урала.

Ставки грузовых тарифов дифференцированы по расстояниям перевозки и определяются по дегрессионной шкале. Удельная ставка на перевозку 1 кг груза на 1 км пути уменьшается с увеличением расстояния транспортировки. Базовая ставка тарифа установлена при перевозке грузов на расстояние 500 км (100%). При перевозках грузов в

зоне расстояний от 1001 до 1800 км ставки снижаются на 8%, от 1801 до 3000 км — на 25%, от 3001 до 5000 км — на 33%, от 5001 до 8000 км на 36%, свыше 8000 км — на 42%.

Когда предъявляемые к перевозке грузы имеют значительный объем при небольшой массе, тарифы исчисляются по первому показателю. Пороговым является соотношение: 1 кг = 6000 см³. При удельном объеме груза меньше 6000 см³ на 1 кг тариф взимается за массу груза.

Система установления цен на международные воздушные грузовые перевозки включает три вида тарифов.

1) базовые тарифы (general cargo rates) Применяются для любых видов грузов и делятся на нормальные (normal) для партий массой менее 45 кг, перевозимых на расстояние до 500 км, и количественные (quantity), в которых ставка на один килограмм снижается относительно нормальной с увеличением размера отправки и расстояния перевозки. В базовом тарифе имеется также минимальный сбор — плата, взимаемая с клиента, каким бы малым ни был размер отправки;

2) классные тарифы (commodity classification rates). Они содержат понижающие или повышающие коэффициенты к нормальным тарифам для определенных видов грузов.

Классные тарифы устанавливаются на виды груза, требующие особых условий для перевозки: живые животные; клетки для животных; ценный груз; человеческие останки в гробу; несопровождаемый багаж; печатная продукция и др.

Классовые тарифы исчисляются на основе нормального сквозного тарифа до 45 кг, который умножается на соответствующую процентную надбавку, затем округленный результат умножается, на вес отправки.

Процентная надбавка зависит от класса груза и зоны перевозки и составляет от 150 до 300% от нормального грузового тарифа до 45 кг. Например, за перевозку ценных грузов (золота, платины, драгоценных камней, банкнот, ценных бумаг и т. д.) взимается плата в размере 200% от нормального грузового тарифа до 45 кг для всех зон.

3) специальные тарифы, или корейты (specific commodity rates). Устанавливаются для отдельных грузов, перевозимых по определенным направлениям, с целью переключения их на воздушный транспорт.

Полеты на международных воздушных линиях по форме их выполнения можно классифицировать на регулярные (выполняемые в соответствии с условиями соглашений о воздушном сообщении между государствами) и на нерегулярные (выполняемые на основании специальных разрешений на разовые полеты): дополнительные, специальные, чартерные.

Регулярные рейсы — это рейсы, выполняемые в соответствии с опубликованным расписанием по договорным авиалиниям. В расписании указаны маршрут полета, промежуточные пункты посадок, время вылета и прилета в каждый пункт маршрута, частота движения и тип самолета. Изменение этих условий выполнения регулярных рейсов может быть произведено только при взаимном согласии договаривающихся государств.

Регулярные авиаперевозки оплачиваются по международным авиационным тарифам, опубликованным и неопубликованным.

Опубликованные (сквозные) тарифы — это тарифы и сборы от аэропорта отправления до аэропорта назначения, помещенные в тарифных справочниках. Если между двумя пунктами имеется опубликованный тариф, то перевозка должна осуществляться только по этому тарифу.

Неопубликованные тарифы это тарифы, которые при отсутствии опубликованного тарифа между данными пунктами образуются двумя способами:

1. путем прибавления к опубликованному (сквозному) тарифу дополнительной суммы, так называемой суммы «эд-он». Суммы пропорциональных тарифов «эд-он» публикуются на «оранжевых страницах» справочников АРТ и АСТ;

2. при отсутствии пропорционального тарифа — путем сложения участковых тарифов отдельных сквозных участков перевозки с соблюдением соответствующих правил построения тарифов.

Большинство существующих тарифов не публикуется, их нет в тарифных справочниках и других официальных тарифных изданиях. Более того, каждая авиакомпания разрабатывает свои неофициальные тарифы, которые в основном являются закрытыми и составляют коммерческую тайну авиакомпании.

Перевозчик может установить сборы за дополнительно предоставляемые услуги, связанные с перевозкой негабаритного, опасного, срочного, тяжеловесного груза и груза, требующего специальную обработку.

Указанные сборы взимаются дополнительно к плате за перевозку груза.

Сборы устанавливаются только после установления тарифов. Величина сбора может устанавливаться в абсолютных величинах или процентах к основному или применяемому тарифу.

Перечень дополнительных услуг, предоставляемых при перевозке грузов и устанавливаемых за них сборов, может быть дополнен Перевозчиком в установленном порядке.

Коды сборов:

— RA	сбор за перевозку опасного груза;
— KA	— сбор за перевозку тяжеловесного груза;
— FD	— сбор за приоритетную отправку груза;
— IA	— сбор за срочный груз;
— AW	— сбор за оформление грузовой авианакладной;
— LA	— сбор за перевозку живых животных;
— VA	— сбор за перевозку ценного груза;
— HR	— сбор за перевозку человеческих останков;
— BI	— сбор за обработку документов;
— SO	— сбор за хранение груза на складе;
— MC	— терминальные сборы;
— M	— разные сборы [7]

Код «А» используется, если сборы взимаются в пользу агента. Код «С» используется, если сборы взимаются в пользу перевозчика.

Любые регулярные рейсы любой авиакомпании не могут выполняться без аккредитации ИАТА. В России 12 авиакомпаний являются членами ИАТА, включая «Аэрофлот», «Трансаэро», «Сибирь» (S7 Airlines) и др. Среди грузовых авиаперевозчиков российскими компаниями — членами ИАТА являются «Волга-Днепр» и Air Bridge Cargo. Каждому перевозчику присваивается уникальный код, а решения по всем вопросам принимаются на региональных конференциях по перевозкам.

6.5. Тарифы линейного судоходства

Цена на фрахтовом рынке в линейном судоходстве находит свое выражение в форме тарифов (freight tariffs), в виде систем провозных плат (rates of tariffs) и дополнительных сборов (additional charges) [7].

Валютной единицей тарифа (tariff currency) в прошлом был английский фунт, теперь — доллар США и евро.

По способу построения различают три типа линейных тарифов:

- 1 — *классные* (class rates), имеющие ключ к фрахтовым ставкам;
- 2 — *потоварные* (commodity rates), содержащие различные ставки для отдельных грузов;
- 3 — *смешанные* (class and commodity rates), являющиеся комбинацией первых двух.

Все тарифы в линейном судоходстве состоят из двух частей:

вступительной, содержащей необходимые предписания к условиям применения тарифа, и основной, в которой указываются ставки для грузов, перевозимых на данном направлении действия тарифов. Ставки тарифов рассчитывают в зависимости от массы, объема, ценности груза. Применяются ставки, рассчитанные в виде процента от цены FOB, а также различные ставки на единицу массы или объема груза в тех случаях, когда цена товара может изменяться в зависимости от его качества, потребительского назначения или различной стоимости первичного сырья, полуфабрикатов и т. д.

Ставки тарифов чаще всего устанавливаются за единицу массы или объема груза. Раньше тарифы давались в английских мерах, после 1971 г. переведены в десятичную систему.

Основной базой расчета фрахта является условная единица фрахтовая тонна (freight ton), равная весовой или объемной тонне в 1016/907,18 кг или 40 куб. футов, либо 1000 кг или 1 м³. Линейный перевозчик имеет право выбирать применение весовой или объемной ставки по принципу «Whichever yields the greater freight to the ship» (вариант, который дает больший фрахт для судна).

В тарифах, в зависимости от базы расчета ставок, против отдельных позиций указываются символы: W (weight — вес), M (measurement — объем) или W/M (weight/measurement). Эти символы показывают, что тариф предписывает рассчитывать фрахт на базе: W — по массе (весу) груза или по стоимости одной весовой тонны груза; M — по кубатуре груза или по стоимости одной объемной тонны груза; W/M — против ставки тарифа означает, что база расчета фрахта в опционе линии.

Наиболее простой является ставка, рассчитанная от стоимости груза (ad valorem rate). Она позволяет получить больший фрахт, но связана и с большей степенью ответственности перевозчика за груз. Иногда адвалорная ставка применяется дополнительно к нормальной ставке за массу или объем груза, что является эквивалентом повышенной ответственности перевозчика. Адвалорные ставки фрахта не учитывают, как правило, массы (веса) или кубатуры груза. Тем не менее бывают случаи, когда в тарифе предусматривается альтернативное применение ставки адвалором: либо за массу (вес), либо за объем, по выбору перевозчика. Для правильной калькуляции фрахта, особенно на объемной базе, необходимо определить удельный погрузочный объем каждого грузового места, то есть разделить его объем на объемные тонны» (1 м³ или 40 куб. футов), а затем на массу (вес) в метрических или английских тоннах. Если удельный погрузочный объем окажется больше 1, то провозную плату необходимо рассчитывать путем умножения величины объема грузового места в «объемных тоннах» на тарифную ставку.

Если же удельный погрузочный объем окажется менее 1, то провозная плата определяется путем умножения массы (веса) грузового места на тарифную ставку. Условия определения объема груза обычно содержатся в тарифах или в специальных правилах (Measurements Rules). В большинстве случаев этими правилами предусматривается индивидуальный обмер грузовых мест и запрещается общий обмер нескольких мест или штабеля груза.

Тарифы (или коносаменты) линий обычно предусматривают правила определения объемов грузов, заявленных отправителем, а также право пересчета фрахта на основании своих данных или данных специальных компаний по обмеру грузов, имеющихся почти во всех крупных портах мира. Эти компании подтверждают результаты своего обмера так называемыми сертификатами по обмеру (Measurement certificates). Поскольку кубатурные грузы составляют большинство перевозимых линиями грузов некоторые тарифы не употребляют символ М и указывают только символ W в тех немногочисленных случаях, когда фрахт рассчитывается в зависимости от массы (веса) груза. По остальным случаям расчет ведется только в зависимости от кубатуры. В некоторых тарифах указывается символ О (optional). В этих тарифах обязательной является основа альтернативного применения массы (веса) или кубатуры груза как базы расчета фрахта в зависимости от того, что выгодно перевозчику. В этом случае символ W/M эквивалентен символу О.

Классные тарифы (class rates) по содержанию почти не отличаются от других тарифов.

Они предусматривают раздел с номенклатурой грузов в алфавитном порядке. Отличие заключается в способе определения фрахтовой ставки. При этом против каждой позиции тарифа вместо ставки указывается цифровой или буквенный символ, данного груза, т. е. против каждой позиции показывается обозначение класса тарифа — значение ключа (rating), отвечающего определенной ставке - на весь класс грузов, выраженной в денежной единице.

Этот ключ, как правило, помещается на первых страницах тарифа и складывается из отдельных классов фрахтовых ставок, число которых колеблется от нескольких единиц до нескольких десятков. Большое число классов позволяет в большей степени дифференцировать ставки для разных групп товаров.

Классу 1 в большинстве случаев соответствует высший уровень ставок. Классные тарифы чаще всего применяются на направлениях с обширной номенклатурой перевозимых грузов.

Товарные тарифы и тарифы с дифференцированными ставками фрахта (commodity rates) отличаются от классных тарифов в основном способом указания ставок

фрахта для отдельных позиций. Против каждого наименования груза указывается специально рассчитанная фрахтовая ставка только этой позиции тарифа.

В таких тарифах также допускается определенная группировка ставок, так как дифференциация ставок в них значительно выше, а число отличающихся друг от друга ставок достигает нескольких сот по сравнению с максимум несколькими десятками групп, которые применяются в классном тарифе. Однако практически невозможно предусмотреть в тарифе все грузы, которые могут стать предметом перевозки, принимая во внимание исключительно быстрое развитие техники и появление новых грузов, таких, например, как радиоактивные материалы или новые химические соединения. Наконец, и без того встречаются трудности при попытке указать в данном тарифе полный список всех грузов. Поэтому и в товарных тарифах предусматривается специальная ставка для непоименованных грузов (goods N.O.S. — «Not if hervise speciflicated» или N.O.E. — «not of hervise enumerated»), которая обычно указывается на уровне самых высоких ставок, так как в момент создания тарифа трудно предусмотреть, какие грузы будут подведены под эту позицию. Товарные тарифы обычно применяются на направлениях с меньшей номенклатурой перевозимых грузов, где есть возможность более тщательной индивидуализации ставок.

Смешанные тарифы (class commodity rates) - это комбинация классных и товарных тарифов. В них для ряда грузов указаны специальные ставки против соответствующих позиций. Кроме того, в начале тарифов указывается «ключ», по которому классифицируются грузы, не имеющие специальных, только им отвечающих фрахтовых ставок. Такая структура тарифов выгодна для линий, которые обслуживают ряд портов с различной структурой грузов и с различными условиями работы портов. Такие тарифы часто разделяются на несколько частей, в соответствии географическими районами, каждая из которых имеет против некоторых позиций индивидуальные ставки. Около большинства товарных позиций ставки не указываются. Каждая из частей тарифа вначале имеет «ключ» с указанием классов, с географической разбивкой на группы портов и указанием размера ставок, обязательной для каждой из этих групп. Такие системы тарифов сложны, но позволяют охватить различные по своему характеру районы.

Все указания системы тарифов отвечают одному уровню, считающемуся минимальным, ниже которого ни один член конференции не может идти при котировании ставок для грузов, перевозимых своими судами. Существуют тарифы, структура которых отличается от названных тем, что в них указываются два различных уровня ставок, т. е. применяется система двойных ставок или контрактов. Определенные генеральные грузы перевозятся с регулярными интервалами, с объявлением грузоотправителем заранее размера партии и продолжительности интервалов. В таком случае линейный перевозчик соглашается

с применением пониженных ставок фрахта при условии подписания контракта на перевозку всей партии.

Специальные ставки Контрактные ставки можно отнести к специальным. Другим видом специальных контрактов являются «временные» ставки (temporary rates), которые применяются на протяжении определенного, строго ограниченного времени. В тарифе или изменении к тарифу четко указывается период действия ставки.

Все тарифные ставки считаются минимальными. Это означает, что агент или член конференции не может их снижать без специального разрешения перевозчика или конференции. В то же время существует свобода применения более высоких ставок, чем тарифные, что, однако, на практике встречается крайне редко.

Несмотря на исключительную полноту, тарифы линий все же не охватывают всех грузов, которые могут перевозиться линейным тоннажем. Существует большая группа грузов, которые трудно причислить к генеральным, но которые перевозятся как трамповым, так и линейным тоннажем.

Установление тарифной ставки с указанием ее в конференциальном тарифе при конкуренции со стороны трамповых судов, а также при постоянном изменении тарифов, «связало бы руки» линии и вызвало потерю для нее таких грузов. В связи с этим линейные тарифы содержат так называемые «открытые ставки» (open rates). Такие ставки можно назвать рыночными, в отличие от тарифных. Их размер определяется в случае конкретного предложения на перевозку «полумассовых» грузов, таких, как сахар, цемент, цветные металлы, минеральные удобрения и т. п., предлагаемые к перевозке партиями 500-2000 т и более. При перевозке на линиях иногда находит также применение ставка люмпсум (lumpsum rates). Такие ставки, как правило, не указываются в тарифах, потому что устанавливаются в процессе переговоров и применяются по отношению к грузам, имеющим сложную композицию (например, оборудование, автомобили определенных марок и т. п.). Иногда ставки люмпсум указываются и в тарифах, особенно по грузам, имеющим стандартные размеры или массу (неупакованные автомобили определенных марок, трактора и т. п.).

Размер тарифной ставки, которая покрывает постоянные эксплуатационные расходы, приходящиеся на единицу груза, и обеспечивает среднюю прибыль, называется «базисной ставкой» (base rate). Тарифное руководство содержит надбавки к этим ставкам за транспортировку грузов, перевозимых на особых условиях, например, надбавки: за тяжеловесность груза (heavy lift additional), начисляемую за перевозку места, превышающего установленный общий весовой базис тарифа (обычно 5 т); надбавку за длинномерность груза (long length additional) - за перевозку места длиной, превышающей установленный базис

(обычно 12 м или 40 фут). За превышение предусмотренного «Гаагскими правилами» размера материального возмещения перевозчиком (2 SDR за 1 кг и др.) утраты или повреждения груза, если он был отправлен с объявленной грузоотправителем ценностью (declared valuables) взимается сбор согласно «ценовой шкале» (valuation scale) — шкале надбавок к базисным ставкам в зависимости от цены FOB каждого товара, а также ряд других плат.

В том случае, когда судно следует в порт, где по тем или иным причинам возможен его простой, судовладельцы вводят временную (temporary) надбавку для компенсации потерь за перегруженность, скопление судов в порту (surcharge of congestion).

Возникают случаи введения надбавок за дополнительные расходы на погрузку /выгрузку специальных, например, опасных грузов, относимых на грузоотправителя /получателя. Их называют «портовыми надбавками» (port liner terms charges).

Зачастую, в обстановке конкуренции с трамповым судоходством, линия вводит тарифы ниже рыночных трамповых фрахтовых ставок в форме или договорных ставок на отдельные грузы (open rates) или тарифов на перевозку порожних тары и контейнеров (tariffs for tare carriage), или в виде специальных ставок для грузов, используемых взамен балласта для обеспечения надлежащей остойчивости судна (bottom cargoes).

При разработке тарифов учитываются факторы, обеспечивающие сохранение и увеличение доходности линии. Для этих целей применяются скидки с тарифов (discounts from the tariff) за предъявление крупных партий грузов, вводятся специальные ставки в качестве стимула для развития экспорта или импорта — «поощрительные тарифы» (promotional rates), ставки для содействия проникновению товаров на «новые рынки» (for the sale of goods into new markets). Для упрощения использования такой фрахтовой политики эти товары зачастую относят в тарифную категорию «грузов, не упомянутых в тарифе» (not otherwise nominated) — с низкой котировкой цены перевозки.

Тарифные правила и оговорки Линейные тарифы имеют ряд правил, объясняющих способ применения отдельных ставок, а также содержащих общие указания которые с момента предъявления отправителями грузов и принятия их к перевозке линией (бронирования) становятся обязательными для клиента, пользующего услугами данной линии. Каждый из фрахтовых тарифов имеет оговорку, что его могут изменить без предварительного извещения об этом заинтересованных лиц. В связи с этим тарифы имеют оговорку, что в случае бронирования груза на судно конференциальной линии тарифные ставки являются обязательными в течение одного месяца, начиная от конца месяца, в котором объявлено о повышении тарифа. Период действия первоначальных тарифных ставок может регулироваться по-разному в различных тарифах, однако всегда оставляется время

для осуществления контрактов купли-продажи на основе ставок, действовавших в момент заключения данных контрактов.

Ставки в тарифах рассчитываются по тарифным единицам в зависимости от обычаев, принятых на данном направлении, но всегда за все расстояние перевозки. Применение различных единиц массы (веса) или кубатуры зависит от обычаев, действующими в данных портах, а часто и от единиц системы мер, применяемых в странах линий. Как правило, тарифы также предусматривают минимальный тариф за партию груза малой массы (веса) или кубатуры, калькуляция которого основывается на минимальных расходах линии при перевозке этого рода грузов.

Срочное линейное судоходство, в основном контейнерное, внесло радикальные изменения в транспортную документацию и тарифное ценообразование, которое затронуло даже традиционную фрахтовую терминологию. Например, термин демередж (demurrage) в срочном линейном судоходстве стал применяться к предусмотренному (scheduled) в тарифе сбору, оплачиваемому отправителем или получателем судоходной линии за задержку (for detaining) контейнера судовладельца на причале сверх установленного времени (обычно 5 суток) – beyond the time allowed (с прогрессивной шкалой по времени задержки). Термин detention, который в трамповом судоходстве означает задержку судна сверх стадии, в контейнерообороте означает задержку контейнера на складе грузовладельца, за которую взыскивается сбор— detention charge [7].

Контейнеризация существенно упростила тарифы на перевозки грузов, и не только в линейном судоходстве, но и на сухопутных (железнодорожных и автомобильных) сообщениях. На морских перевозках с коротким плечом, на направлениях с низким спросом на тоннаж используются аккордные ставки за доставку 20- или 40- футового контейнера независимо от класса погруженного в него груза — тарифы ФАК /ЕАК (Freight all kinds).

Таким образом значительно было уменьшено значение в прошлом основного принципа формирования тарифов линейного судоходства «платежеспособности груза» или «сколько выдержит грузопоток». Суть его в том, чтобы руководствуясь экономическими обоснованиями, а зачастую опытом проб и ошибок, доводить уровень линейного тарифа по каждому грузу, на каждом направлении до максимального уровня, который может себе позволить грузоотправитель/получатель в качестве производителя и покупателя товара.

На направлениях, где кроме контейнерных линий работают линии, эксплуатирующие многоцелевые суда и суда типа ро-ро, применяется тарифная система СВР (commodity boxrate). Тариф СВР, как правило, содержит 5-7 различных ставок, дифференцированных в зависимости от рода груза. К низкотарифицированным грузам относят так называемые полумассовые грузы.

Такая тарифная политика позволяет контейнерным линиям сохранить за собой эти грузопотоки, не понижая ставки для других **чисто** контейнерных грузов.

В срочном линейном судоходстве в настоящее время широко применяется заключение долгосрочных контрактов на организацию перевозок грузов в контейнерах с предоставлением «скидок за объемы грузовой массы» (volume rate system). (В США и в Японии до 2/3 отправок).

Товарная классификация на контейнерные партии грузов (commodity box rates) сохраняется, но применяется в укрупненном виде (до 5—6 классов).

Погрузка и выгрузка грузов производятся на контейнерном терминале, и его оператору безразлично кто ему — грузовладелец или судовладелец оплачивает аккордную ставку за погрузку/выгрузку контейнера (CSC — Container Service Charge/CHC — Container Handling Charge).

Состав транспортных операций, включенных в ставку провозной платы, указан в общих условиях применения тарифа. При оформлении коносаментов, поэтому, вносятся на этот счет прямые указания с использованием аббревиатур:

LILO — Liner in/ Liner out — в тарифную ставку включены терминальные расходы (CHC/CSC);

LIFO — Liner in / Liner out — в тарифную ставку включены THC/CSC в порту погрузки (выгрузка за счет покупателя);

FILO — Free in / Liner out — в ставку включена THC/CSC в порту назначения (погрузка за счет отправителя);

FIO — Free in / Free out — в провозную плату включена только цена морской перевозки; погрузка и выгрузка контейнеров за счет отправителя/получателя.

6.6. Тарифы грузового автомобильного транспорта

В настоящее время на услуги грузового автомобильного транспорта установлены свободные цены. Их уровень определяется конкурентной средой и фактическими затратами перевозчика. Для удобства выполнения расчетов с клиентами автотранспортные предприятия разрабатывает собственную тарифную систему, которая зависит от специфики работы организации, конкретных условий доставки грузов, объемов перевозки и т. п.

На автомобильном транспорте наибольшее распространение получили повременные, покилометровые и сдельные тарифы.

Повременные тарифы используются при предоставлении клиенту подвижного состава (ПС) на определенное время, когда невозможно или нерационально определять количественные характеристики перевозок. Ставка тарифа рассчитывается на один час, зависит от типа ПС и может учитывать пробег, выполненный ПС за время использования.

Также обычно для компенсации повышенных накладных расходов при незначительном времени использования ПС устанавливается минимальная плата за предоставление автотранспортного средства (АТС).

Покилометровые тарифы предусматривают оплату в зависимости от модели и типа ПС исходя из величины пробега. Обычно эта схема тарифов используется при выполнении междугородных и международных перевозок или при перемещении самих АТС (перегон, подача и возврат, порожний пробег по объективным причинам и т. п.).

Сдельные тарифы целесообразно использовать в тех случаях, когда имеется возможность точного учета объема перевозимого груза, так как в этом случае создается объективная необходимость в повышении производительности АТС и снижении затрат, что позволяет получить коммерческую выгоду при выполнении перевозок. Ставка сдельного тарифа зависит от расстояния перевозки груза, размера отправки и класса груза.

Рекомендации по применению тарифов приведены в таблице 6.2 [2].

Принципы ценообразования на международные автомобильные перевозки определяются типом рынка — монополистической конкуренцией. Предложения примерно десятка тысяч перевозчиков, например, на международном сегменте рынка автомобильных перевозок в России удовлетворяют спрос нескольких сотен тысяч грузовладельцев.

Особенностью рынка международных автотранспортных перевозок является его однородность в отношении вида и качества оказываемых услуг. Большинство грузов перевозится в универсальном подвижном составе и не требует, за некоторыми исключениями (для опасных, скоропортящихся, тяжеловесных, длинномерных грузов и пр.), особых условий их транспортировки и обработки (обслуживания). Это приводит к обезличиванию тарифа по отношению к роду перевозимого в транспортном средстве груза. То есть для международного автомобильного перевозчика не имеют принципиального значения название, характер и свойства груза, а значимыми являются объем и масса партии [4].

Стоимостным результатом сложившегося конкурентного рынка стала известная в экономической теории равновесная цена перевозки, именуемая грузовладельцами, перевозчиками и экспедиторами международным автомобильным грузовым тарифом.

Таблица 6.2.

Рекомендации по применению тарифов на автомобильном транспорте

Тариф	Формула для расчета	Рекомендации
Одноставочный сделельный за 1 т	$C_t = C_{км1} L/Q$	При перевозке массовых грузов при отсутствии ограничений и партионности и в целях повышения производительности труда
Одноставочный сделельный за 1 т.км	$C_{т.км} = C_{км1} L/Q$	При междугородных и международных перевозок
Одноставочный сделельный	$C_{ч2} = S_{ач} (1 + R/100)$	При затруднительном определении объемов перевозки мелких партий грузов (для перевозок грузов торговли и при нестабильных грузопотоках)
Повременный за 1 час.	$C_{ч1} = C_{км1} L/АЧ$	То же
Одноставочный сделельный за 1 км	$C_{км1} = S_{км1} (1 + R/100)$	При перевозке стандартных грузов (контейнеров) и перемещении самих АТС (перегон, подача и возврат, порожний пробег и т. п.)
Двуставочный	$C_{км2} = S_{км2} (1 + R/100)$ $C_{ч2} = S_{ач} (1 + R/100)$	При значительных суточных пробегах АТС и времени их работы
За езду	По себестоимости	При использовании АТС на постоянном маршруте
Машинодень	То же	При затруднительном определении объема перевозок, времени использования, расстояния перевозки, а также систематизации тарифов. Из расчета восьмичасового рабочего дня, при различных простоях и неиспользовании ПС клиентом
<p>Примечание. АЧ – время работы АТС данной марки за прошедший период, авт.-ч; $C_{км1}$ – тарифная ставка за 1 км пробега, руб./км; $C_{км2}$ – тарифная ставка за 1 км пробега и за 1 авт.-ч пользования АТС, руб./ч; C_t - груза, руб./т; $C_{т.км}$ - тарифная ставка за 1 т.км, руб./т.км; $C_{ч1}$ – часовая тарифная ставка пользования АТС, руб./ч; $C_{ч2}$ –тарифная ставка за 1 ч работы АТС, руб./ч; L – суммарный пробег АТС данной марки за прошедший период (месяц, квартал и т. д.), км; R – суммарный грузооборот по АТС данной марки за прошедший период, т.км; Q – суммарный объем перевозок груза за прошедший период, т; R –закладываемый уровень рентабельности, %; $S_{ач}$ – смма всех условно постоянных затрат, отнесенных на 1 авт.-ч, руб./ч; $S_{км1}$ – сумма всех затрат, приходящихся на 1 км пробега, руб./км; $S_{км2}$ – сумма всех переменных затрат, отнесенных на 1 км пробега, руб./км.</p>		

Международный перевозчик предоставляет вместимость автомобиля любому грузовладельцу, который согласен заплатить ему покิโลметровый тариф за все расстояние перевозки независимо от того, какое количество груза будет помещено в автотранспортное средство (с учетом существующих ограничений на грузоподъемность, вместимость и нагрузку на ось). Стоимость международной автомобильной перевозки согласовывается перевозчиком и отправителем и устанавливается, как правило, в какой-либо свободно конвертируемой валюте. В Европе принято котировать ставки международных автомобильных тарифов в евро, в России в евро и в долларах США. В последние годы на территории стран СНГ автотранспортные тарифы все чаще стали устанавливаться перевозчиками в российских рублях, но только, как правило, в рамках поставок товаров взаимной торговли.

Российский рынок международных автотранспортных услуг в ценовом аспекте является достаточно устойчивым и стабильным, хотя в последние пять лет наблюдался рост тарифов, основанный на платежеспособном спросе производителей и потребителей товарной продукции. Тарифы за перевозку груза в одном автомобиле выросли от одного доллара США, до более чем одного евро за один километр пути. Колебания цен за последние пять лет находились в диапазоне от одного до полутора евро за 1 км груженого пробега автомобиля. Данный уровень цен основывается на реальных финансовых результатах исполненных договоров перевозки.

Учитывая тот факт, что автомобили различны по грузоподъемности и вместимости, стандартный международный тариф относится, как правило, к автотранспортным средствам грузоподъемностью 20 тонн или объемом кузова или тента 82 м³. Если отправитель требует предоставить ему автотранспортное средство с иными весовыми или объемными характеристиками, то стороны договора корректируют соответственно тарифную ставку с помощью системы поправочных коэффициентов.

6.7. Применение портовых сборов в морских и речных портах и плат за использование инфраструктуры внутренних водных путей

6.7.1. Основные принципы и условия применения портовых сборов в российских морских портах

Портовые сборы в морских портах Российской Федерации устанавливаются для российских судов, осуществляющих плавание под государственным флагом Российской Федерации (далее - российские суда), и судов, осуществляющих плавание под флагами иностранных государств (далее - иностранные суда). Портовые сборы уплачивают российские и иностранные судовладельцы или уполномоченные ими лица за заход судна в порт, выход судна из порта, а также проход судном акваторию порта транзитом. Ставки

портовых сборов (сборов с судов) применяются для расчетов за услуги, оказываемые субъектами естественных монополий, по использованию отдельных объектов инфраструктуры морского порта, обеспечению безопасности мореплавания в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним.

При применении и расчете величины портовых сборов в российских морских портах следует иметь в виду следующее:

- ставки портовых сборов по величине и по составу различаются для каждого морского порта;

- ставки портовых сборов различаются при нахождении судна в заграничном плавании и каботажном плавании;

- ставки портовых сборов различаются в зависимости от типа судна.

- судно заходит в порт для грузовых/пассажирских операций или проходит порт транзитом;

- судно имеет российский флаг или иностранный;

- имеет ли судно на борту мерительное свидетельство;

- выполняемые в порту грузовые/пассажирские операции имеют коммерческий характер или нет;

- судно заходит в порт с грузом или без груза

- имеет ли судно право на освобождение от уплаты всех или отдельных видов сборов;

- имеет ли судно право на применение дополнительных поправочных коэффициентов. При применении к судну нескольких коэффициентов производится их последовательное умножение.

- право применять портовые сборы имеет ограниченный круг организаций, относящихся к субъектам естественных монополий, к которым в частности относятся Администрации морских бассейнов и ФГУП «Росморпорт», а также иные организации в отдельных морских портах.

Администрации морских портов соответствующих бассейнов применяют и взимают только корабельный сбор. В перечень администраций включены Администрации морских портов: Азовского моря; Балтийского моря; Западной Арктики; Каспийского моря; Охотского моря и Татарского пролива; Приморского края и восточной Арктики; Сахалина, Курил и Камчатки; Черного моря.

ФГУП «Росморпорт» применяет и взимает остальные виды портовых сборов: каналный, маячный, навигационный, включая сбор СУДС, экологический, лоцманский и ледакольный.

ФГУП «Росморпорт» имеет филиалы во всех российских морских бассейнах. Ниже представлены основные условия применения портовых сборов в морских портах.

Ставки портовых сборов в морских портах Российской Федерации устанавливаются для российских судов в заграничном плавании и иностранных судов, а также для российских судов в каботажном плавании и дифференцируются по типам судов: а) все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных; б) накатные, наплавные суда и контейнеровозы; в) наливные суда.

Иностранные суда, осуществляющие каботажные рейсы, уплачивают портовые сборы по ставкам, установленным для иностранных судов в заграничном плавании. Флаг и тип судна определяются судовыми документами. Для целей применения ставок портовых сборов флаг баржебуксирного состава определяется флагом самоходной части состава.

Ставки портовых сборов установлены в рублях за единицу валовой вместимости судна (GT), указанной в мерительном свидетельстве судна. Расчет портовых сборов для судов, не имеющих мерительных свидетельств, производится по условному объему судна, исчисляемому в кубических метрах путем произведения трех величин судна — наибольшей длины, наибольшей ширины и наибольшей высоты борта судна, указанных в судовых документах, с применением коэффициента 0,35. Расчет портовых сборов для танкеров с изолированными балластными танками производится без учета валовой вместимости изолированных балластных танков, указанной в мерительном свидетельстве. При отсутствии сведений в мерительном свидетельстве о валовой вместимости изолированных балластных танков и, соответственно, об уменьшенной валовой вместимости танкера расчет портовых сборов производится с коэффициентом 0,9. Пассажирское судно при GT более 40000 GT считается равным 40000 GT.

Ставки портовых сборов (за исключением ставок лоцманского сбора и навигационного сбора в части системы управления движения судов (далее - СУДС) для судов, заходящих в порт без осуществления операций с грузами и обслуживания пассажиров, проходящих акваторию порта транзитом, за исключением случаев, оговоренных в пунктах 7 и 8 правил, применяются с коэффициентом 0,5. Ставки портовых сборов являются базовыми, к которым применяются коэффициенты, указанные в Правилах. При применении к судну нескольких коэффициентов производится их последовательное умножение.

Ставки портовых сборов не применяются для следующих судов: учебных, учебно-тренажерных судов и учебно-производственных судов, используемых для образовательной деятельности; судов, осуществляющих государственные надзорные и контрольные функции; военных кораблей (в том числе военных кораблей под иностранным флагом) и военно-вспомогательных судов; судов, предназначенных для защиты и сохранения морской среды,

не используемых в коммерческих целях; судов, предназначенных для поисковых и спасательных операций, не используемых в коммерческих целях.

Ставки портовых сборов, кроме лоцманского сбора, не применяются для следующих судов: ледоколов; научных и исследовательских судов; маломерных судов; прогулочных судов длиной не более 20 м; спортивных парусных судов; судов, осуществляющих перевозки лиц между рейдом и причалами порта, мощностью менее 500 кВт; судов, осуществляющих операции по обслуживанию и снабжению судов, объектов инфраструктуры морского порта и работающих в акватории одного морского порта или смежных акваториях нескольких морских портов; судов, проходящих ходовые испытания,

Ставки портовых сборов, кроме лоцманского сбора и навигационного сбора в части СУДС, не применяются для следующих судов: судов, заходящих с моря на внешний рейд на подходах к порту и выходящих с него в море, без выполнения на рейде каких-либо операций; судов, заходящих в порт вынужденно, в связи с угрозой безопасности судна, жизни или здоровью экипажа и пассажиров, без осуществления в порту операций с грузами и обслуживания пассажиров; судов, заходящих в порт для аварийного ремонта без осуществления в порту операций с грузами и обслуживания пассажиров. Навигационный сбор в части СУДС уплачивается этими судами за каждый заход в порт и выход судна из порта.

Портовые сборы при заходе судна в порт уплачиваются по рейсу, каким судно зашло в порт. При выходе судна из порта портовые сборы уплачиваются по рейсу, каким судно выходит из порта, кроме экологического сбора, который уплачивается только по рейсу (каботажному или заграничному), каким судно зашло в порт. Судно, заходящее в порт без груза, уплачивает портовые сборы (в том числе и экологический сбор) по рейсу, для выполнения которого оно зашло. Судно, выходящее из порта без груза, уплачивает портовые сборы по рейсу, которым оно зашло в порт. Судно, заходящее в порт без выполнения грузовых и пассажирских операций, а также проходящее акваторию порта транзитом, уплачивает портовые сборы по ставкам текущего рейса (каботажного или заграничного). Портовые сборы, кроме лоцманского сбора, не применяются к судам, повторно заходящим в порт, после выхода из порта по решению портовых властей или для производства девиационных работ,

При перевозке (буксировке) между портами Российской Федерации российские суда (составные плавучие объекты, в том числе плоты), следующие с ВВП (участков рек Российской Федерации) в морские порты (включая прохождение морских портов транзитом) и обратно, уплачивают портовые сборы по ставкам каботажного плавания.

Суда, осуществляющие плавание между несмежными акваториями одного порта, в случае получения разрешения на многократный кратковременный выход из порта и вход в порт, предусмотренного обязательными постановлениями в морском порту, портовые сборы уплачивают один раз при первом выходе из порта и входе в порт в соответствии с указанным разрешением.

При заходе судна в порт и выходе из порта, проходе акватории порта транзитом взимаются канальный (при прохождении канала), маячный, лоцманский (в пределах установленного района лоцманской проводки), ледакольный сборы и сбор транспортной безопасности акватории морского порта. Корабельный и навигационный сборы взимаются за вход в порт и выход судна из порта. Для судов, проходящих акваторию порта транзитом, навигационный сбор взимается по ставке навигационного сбора в части СУДС, а ставки корабельного сбора не применяются, кроме порта «Большой порт Санкт-Петербург».

Для судов (за исключением пассажирских), работающих на линиях, открытых в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, к ставкам корабельного, навигационного, ледакольного и лоцманского сбора применяется коэффициент 0,8. Суда (за исключением пассажирских), не работающие на линиях, открытых в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, при последовательной погрузке либо последовательной выгрузке в нескольких морских портах Российской Федерации в течение одного рейса корабельный и навигационный сборы уплачивают в первом порту захода полностью, в последующих портах - с коэффициентом 0,5 к установленным ставкам.

Пассажирские суда корабельный, канальный и навигационный сбор уплачивают полностью в каждом порту захода один раз в течение календарного года при первом заходе в порт и выходе из порта. Начиная со второго захода в порт корабельный, канальный, а навигационный сбор по ставке навигационного сбора в части СУДС уплачиваются с коэффициентом 0,25 к установленным ставкам за каждый вход в порт и выход судна из порта. В портах, где не установлена ставка навигационного сбора в части СУДС, начиная со второго судозахода пассажирские суда уплачивают навигационный сбор с коэффициентом 0,25 к установленным ставкам за каждый заход в порт и выход судна из порта. Суда пассажирские накатные, а также накатные суда, имеющие пассажирское свидетельство, уплачивают портовые сборы по ставкам и правилам, применяемым для накатных судов.

Ставки ледакольного сбора не применяются для пассажирских судов и судов с ледовым классом Arc 7 (по классификации РМРС) или соответствующим ему классам других классификационных обществ, следующих самостоятельно, без проводки ледокола.

Экологический сбор взимается в портах, располагающих техническими средствами для приема с судов всех видов предъявляемых судовых отходов без каких-либо ограничений (за исключением балластных вод) за все время нахождения в порту. При пребывании судна в порту: а) включительно до 10 суток для расчета экологического сбора применяется базовая ставка экологического сбора; б) свыше 10 суток и до 30 суток и выше включительно к базовой ставке экологического сбора применяется коэффициент 1,3. При расчете времени стоянки судна в порту неполные сутки округляются до полных суток в большую сторону. Судно, не сдавшее судовые отходы, от оплаты экологического сбора не освобождается, за исключением нижеупомянутых судов, ставки экологического сбора к которым не применяются: судов, осуществляющих операции только на внешнем рейде на подходах к порту; несамоходных судов; транзитных судов; пассажирских судов. Прием отходов с судов, в отношении которых не применяются ставки экологического сбора, осуществляется на платной основе.

Лоцманский сбор взимается за лоцманскую проводку судна в пределах установленного района обязательной (необязательной) проводки и за каждую лоцманскую операцию, указанную ниже, которой заканчивается/начинается лоцманская проводка. Лоцманский сбор за проводку уплачивается за каждую милю. Лоцманский сбор за проводку между причалами, причалом и рейдом и обратно уплачивается также по ставкам проводки за каждую милю. Неполная миля считается за полную. Лоцманский сбор уплачивается за каждую самостоятельную лоцманскую операцию, включая: постановку на якорь, швартовные бочки; снятие с якоря, швартовной бочки; швартовку к причалу; отшвартовку от причала; ввод и вывод судна из дока. При перетяжке судна вдоль причала с лоцманами на борту лоцманский сбор уплачивается за операцию с коэффициентом 0,5. Лоцманский сбор включает в себя плату за транспортные средства, используемые для доставки и снятия лоцмана с судна. При отказе от услуг лоцмана, вызванного на судно, уплачивается 50% лоцманского сбора за проводку и за операцию, причитающиеся за услугу, для которой был вызван лоцман. Для расчета величины лоцманского сбора судно валовой вместимостью меньше 1400 считается равным судну валовой вместимостью 1400 (кроме маломерных, спортивных парусных, прогулочных судов). Для расчета величины лоцманского сбора валовая вместимость маломерных, спортивных парусных, прогулочных судов определяется в соответствии с вышеприведенными положениями данного пункта.

Суда, осуществляющие операции по обслуживанию и снабжению судов, находящихся на акватории морского порта и на подходах к нему, включая внутренний и внешний рейды, объектов инфраструктуры морского порта, пользующиеся услугами лоцмана, уплачивают лоцманский сбор по ставкам каботажного плавания.

6.7.2. Условия применения сборов в иностранных морских портах

В иностранных портах портовые сборы могут быть государственными (Commonwealth Dues) и местными (Local Dues), в зависимости от принадлежности портов (гаваней) государству, местному муниципалитету или частным компаниям. Некоторые портовые сборы, взимаемые с судов, имеют аналогию с российскими, но следует отметить их многообразие, как по названию, так по уровню ставок и способам применения. Наиболее часто встречаются следующие сборы: портовый (Port/Harbour Dues); тоннажный, или корабельный. (Tonnage or Ship's Dues); маячный (Light Dues); доковый (Dock Dues); причальный (Quay/Pier Dues, Berthage, Wharfage); шлюзовый (Lock Dues); якорный (Anchorage Dues); навигационный (Navigation Dues); бакенный (Buoy Dues); дноуглубительный (Dredging Dues); ледовый (Ice Dues), лоцманский (Pilotage Dues или Pilot Dues) и др. Вместо слова «Dues» часто применяется термин «Charges», например, в порту Бремен (Harbour Pilot Charges, Tonnage Charge, Berth Charge и др.), а в порту Гульль на р. Хамбер одновременно эти два термина — Pilot Charges, Security Charge, Mandatory Waste Charge и др., но Ships Dues, Passenger Dues, Goods Dues и др. Несомненно, что при заходе в каждый отдельный порт применяется только часть этих сборов, обычно не более пяти, иногда вообще 1-2. В то же время присутствуют сборы или платы за отдельные услуги, например, швартовные, буксирные, санитарные. Уровень этих сборов и плат значительно отличается от основных сборов.

При начислении сборов за основу обычно принимается чистая или валовая вместимость судов. Среди других характеристик следует упомянуть дедвейт судна, осадку судна, длину судна. Могут также учитываться: продолжительность стоянки судна в порту или на рейде, количество заходов судна в порт в течение определенного периода, вид плавания (заграничное или каботажное), количество погруженного (выгруженного) груза, направление перевозки груза, число пассажиров и другие характеристики. Учитывая разнообразие способов и условий применения портовых сборов в иностранных государствах, при предстоящем заходе судна в морской порт необходимо ознакомиться с действующими тарифами, которые публикуются на официальных сайтах этих портов или соответствующих государств, в которых находятся порты.

6.7.3. Основные принципы и условия применения сборов (тарифов) с судов на внутренних водных путях

Сборы (тарифы) с судов на устанавливаются за услуги субъектов естественных монополий в речных портах и по использованию инфраструктуры внутренних водных путей, далее — «ВВП».

За услуги субъектов естественных монополий *в речных портах* могут взиматься следующие сборы (тарифы), далее — «портовые сборы»:

корабельный — по условному объему судна отдельно за вход судна в порт и выход судна из порта (руб./1000м³ за 1 вход/выход). Взимание сбора производится со всех судов (за исключением судов, проходящих акваторию порта без швартовки к причалам (бочкам, сваям), без постановки на якорь, либо другой связи с грунтом в пределах акватории порта, а также заходящих в порт вынужденно, в связи с угрозой жизни и здоровью экипажа и пассажиров);

якорный — по условному объему судна за каждый час стоянки на рейде порта (руб./1000м³ за 1 час). Неполный час стоянки считается за полный час.

причальный — по наибольшей длине судна за каждый час стоянки судна у причала (за исключением стоянки грузового судна у причала во время проведения грузовых операций). Неполный час стоянки грузовых судов у причала считается за полный час. При стоянке пассажирского судна у причала менее получаса сбор взимается как за 0,5 часа, при стоянке более получаса сбор взимается как за 1 час, при стоянке пассажирского судна более 1 часа сбор взимается за каждый полный час. С судов, стоящих лагом к другому судну, ошвартованному у причала, либо ошвартованных у причала носом или кормой, сбор взимается по полной ставке. Наибольшая длина судна определяется на основании судовых документов:

лоцманский (внутрипортовая проводка) — за каждую операцию внутрипортовой проводки судна (руб./операция). Ставка сбора включает в себя также и плату за доставку лоцмана на судно и возвращение лоцмана с судна. Портовые сборы оплачивают российские и иностранные суда за услуги, оказанные в речном порту.

За услуги субъектов естественных монополий *по использованию инфраструктуры внутренних водных путей* могут взиматься следующие сборы (тарифы), далее — «сборы с судов»:

навигационный — по условному объему судна за фактическое расстояние пройденных участков ВВП, на которых установлен данный сбор (руб./1000м³ за 1 км). Навигационный сбор взимается за услуги субъектов естественных монополий по использованию инфраструктуры внутренних водных путей, под которыми понимаются услуги по обеспечению безопасности плавания судов по внутренним водным путям. Право взимания навигационного сбора имеют Администрации бассейнов внутренних водных путей, которые относятся к субъектам естественных монополий. Поэтому при решении задач, связанных с определением навигационного сбора, необходимо правильно установить границы водных

бассейнов, по которым следует судно и ставки навигационного сбора, относящихся к соответствующему бассейну.

маячный и канальный — по условному объему судна при каждом прохождении судном участков ВВП, на которых установлен данный сбор (руб./1000м³ за 1 проход);

лоцманский (проводка по внутренним водным путям) — за каждый час лоцманской проводки судна или в целом за лоцманскую проводку судна на участках внутренних водных путей (руб./час или руб./проводка). Неполный час считается за полный час. Лоцманский сбор взимается с российских судов на участках ВВП с обязательной лоцманской проводкой. Иностранные суда оплачивают сбор за лоцманскую проводку в течение всего пути следования по ВВП России, если иное не установлено международными договорами Российской Федерации и другими нормативными актами Российской Федерации. Для расчета величины сбора принимается время нахождения лоцмана на судне. В случае, когда сбор взимается в целом за лоцманскую проводку судна на участках внутренних водных путей, сбор устанавливается в целом за лоцманскую проводку судна. При осуществлении лоцманской проводки судна двумя и более лоцманами дополнительный сбор за лоцманскую проводку не взимается. При проводке судна в течение одного рейса на отдельных участках ВВП лоцманами различных хозяйствующих субъектов величина сбора рассчитывается, исходя из ставки сбора, установленной тому хозяйствующему субъекту, который оказывал услуги по обеспечению лоцманской проводки на конкретном участке внутреннего водного пути. В случае, если в течение рейса услуги по обеспечению лоцманской проводки судну оказывались одним субъектом естественной монополии, то величина сбора определяется, исходя из ставки сбора, установленного для данного субъекта естественной монополии (независимо от того, в чьей зоне ответственности находятся участки ВВП, при прохождении судном которых осуществляется лоцманская проводка). Ставка сбора включает в себя также и плату за доставку лоцмана на судно и возвращение лоцмана с судна.

сбор за проход иностранных судов по внутренним водным путям - по условному объему судна за фактическое расстояние участков ВВП, пройденных иностранным судном (руб./1000м³ за 1 км).

Сборы с судов оплачивают российские и иностранные суда, проходящие по внутренним водным путям Российской Федерации. Ставки портовых сборов и сборов с судов устанавливаются для российских и иностранных судов. Ставки портовых сборов и сборов с судов являются предельно максимальными и устанавливаются в рублях, если иное не установлено международными договорами Российской Федерации.

Субъектам естественных монополий в речных портах и по использованию инфраструктуры внутренних водных путей предоставлено право применять ставки портовых

сборов и сборов с судов на уровне или ниже установленного уровня ставок.

Условный объем судна, исчисляемый в кубических метрах, определяется произведением трех величин, указанных в судовых документах: наибольшей длины судна, наибольшей ширины судна и наибольшей высоты борта судна. Для судов, имеющих две и более палуб, используемая в расчете высота борта составляет половину наибольшей ширины судна. Условный объем плота (плавучего объекта) определяется произведением трех величин: наибольшей длины плота (плавучего объекта), наибольшей ширины плота (плавучего объекта) и наибольшей осадки плота (высоты плавучего объекта), указанных в документах, необходимых для буксировки. Условный объем баржебуксирных, плотовых составов и прочих составных плавучих объектов для исчисления всех видов сборов определяется как сумма условных объемов отдельных элементов. В случае, когда отдельные элементы баржебуксирных составов имеют различную национальную принадлежность, сборы рассчитываются с условного объема каждого отдельного элемента. Тип судна и его назначение определяются судовыми документами.

Вопросы и задания для самоконтроля.

1. Укажите основные функции цен.
2. Укажите факторы, влияющие на уровни цен.
3. Перечислите методы ценообразования
4. Что понимается под сквозным тарифом? Виды сквозных тарифов. Состав.
5. Укажите признаки классификации грузовых железнодорожных тарифов.
6. В каких тарифных руководствах опубликованы железнодорожные грузовые тарифы.
7. В чем особенность определения провозной платы при прямых международных и транзитных железнодорожных перевозках.
8. Где опубликованы грузовые авиатарифы?
9. В чем отличие опубликованных и неопубликованных международных авиатарифов?
10. Какие факторы влияют на систему международных авиатарифов? Виды тарифов.
11. Укажите типы линейных тарифов по способу построения.
12. В чем особенность построения тарифов при перевозке контейнеров в линейном судоходстве?
13. Укажите тарифные правила и оговорки, используемые в тарифах линейного судоходства.

14. Какие виды тарифов используются при грузовых автомобильных перевозках. Дайте рекомендации по их применению.
15. В чем особенность определения провозных платежей при международных перевозках?
16. Кто имеет право применять портовые сборы в морских портах Российской Федерации?
17. По каким группам типов судов дифференцируются ставки портовых сборов в морских портах Российской Федерации?
18. Какая единица принята за основу при установлении ставки портовых сборов в Российской Федерации?
19. В каких случаях с судов взимается экологический сбор в морских портах России?
20. На какие две основные группы подразделяются портовые сборы в иностранных государствах?
21. Какими английскими словами выражается слово «сборы» в иностранных государствах?
22. Какие сборы (тарифы) с судов устанавливаются на ВВП и в речных портах?
23. Какой сбор установлен для иностранных судов при прохождении внутренних водных путей Российской Федерации?
24. Как определяется условный объем судна в целях исчисления сборов на ВВП?

Литература:

1. Кацман Ф. М., Королева Е. А. Функционирование международных и национальных транспортных коридоров. – СПб.: СПГУВК, 2002. – 292 с.
2. Неруш Ю. М. Транспортная логистика: учебник для академического бакалавриата/ Ю. М. Неруш, С. В. Саркисов. – М.: Издательство Юрайт. 2015. – 351 с. – Серия: Бакалавр. Академический курс.
3. Организация перевозок и управление движением (по видам транспорта): учебник /П. Ж. Жунисбеков, М. А. Кобдилов, А. Г. Схиртладзе. С. Е. Бекжанова. – Старый Оскол: ТМТ, 2015. – 528 с.
4. Плужников К. И., Чунтомова О. А. Транспортное экспедирование. – М.: Транслит, 2006, - 528 с.
5. Правила применения портовых сборов в морских портах Российской Федерации. Утверждены приказом ФАС России от 10.03.2016 № 223/16 [Электронный ресурс]. — Режим доступа:

- http://www.rosmorport.ru/media/File/portcharges/fas_prikaz_223-16.pdf (время обращения 01.03.2017)
6. Правила применения сборов (тарифов) с судов за услуги субъектов естественных монополий в речных портах и по использованию инфраструктуры внутренних водных путей. Утверждены приказом ФСТ России от 08.10.2013 № 184-т/5 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_155017/ (время обращения 01.03.2017)
 7. Сханова С. Э. Транспортно-экспедиционное обслуживание: Учеб. пособие для студ. выш. учеб. Заведений/ С. Э. Сханова, О. В. Попова. А. Э. Горев. – М.: Издательский центр «Академия», 2005. – 432 с.
 8. Экономика морского транспорта: Учебник/[Жихарева В. В., Котлубай А. М., Кибик О. Н. и др.]; под ред. В. В. Жихаревой. – Харьков: «Бурун КНИГА», 2012 – 480 с.
 9. Холопов К. В., Голубчик А. М., Исакова М. А., Экономика и организация транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности; Учебник / К. В. Холопов, А. М. Голубчик, М. А. Исакова; Всероссийская академия внешней торговли Минэкономразвития России. – М.: ВАВТ, 2016. – 236с.

ГЛАВА 7.

ПОСРЕДНИЧЕСКИЕ И ИНЫЕ УСЛУГИ В ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМАХ

7.1. Понятие посредничества. Посредничество на транспортных рынках

Посредничество является весьма важной и неотъемлемой частью современной рыночной экономики, а также является способом повышения международной конкурентоспособности России и осуществления перехода отечественной экономики к инновационному типу развития. Сегодня поиск партнеров, осуществление мероприятий по подготовке и исполнению сделок зачастую требует от производственных компаний отвлечения от основного бизнеса значительных ресурсов. Посреднические организации в данном смысле приобретают важную роль в решении такой задачи, и является внешней специализированной организацией, оказывающей профессиональные услуги по содействию компании в организации их деятельности. Практикой работы в сфере реализации зарубежных производителей, экспортеров и импортеров доказана необходимость и эффективность торгово-посреднического звена в международной торговле сырьем, полуфабрикатами, готовыми изделиями, машинами, оборудованием и услугами.

Посредники имеют важное значение для предприятий малого и среднего бизнеса, так как данные компании не владеют достаточным количеством собственных ресурсов для самостоятельного ведения бизнеса на рынке. В то же время к услугам компаниям-посредникам обращаются и крупные производственные компании с целью повышения эффективности своих операций.

Под посредничеством понимается предпринимательская деятельность по содействию заключению контрактов между поставляющей и потребляющей сторонами. Операции по посредничеству могут совершаться по поручению поставщика или потребителя физическими или специализированными компаниями [17]. Или посреднические услуги представляют собой форму предпринимательской деятельности, заключающейся в способствовании налаживанию связей между производителями и потребителями с тем, чтобы ускорить и облегчить обращение сырья, материалов, продукции, денег, валюты, информации, потребительских товаров [17]. Таким образом, можно сделать вывод, что посредничество подразумевает под собой содействие заключению сделки между сторонами.

К посредничеству можно отнести:

- поиск партнеров;
- подготовка договорной и контрактной документации;
- совершение договоров по поручению клиентов;
- транспортно-экспедиционное обслуживание;
- кредитно-финансовое обслуживание;

- страхование;
- рекламные услуги;
- послепродажное обслуживание на период освоения или гарантийного срока;
- анализ рынка сбыта продукции и т.д.

Особенностью компаний-посредников является то, что они опосредованно связывают рынки товарных и транспортных услуг, профессионально владея опытом работы на тех и на других. С развитием международного разделения труда и аутсорсинга посреднические функции заняли соответствующее место в транспортном обеспечении внешнеэкономической деятельности.

Грузовладельцам достаточно часто трудно осуществить весь комплекс транспортных операций в связи с их разнообразием и специфическими особенностями, поэтому транспортные услуги стали самостоятельным объектом торговли и при этом разделились на отдельно реализуемые части, являющиеся самостоятельными предметами сделок между грузовладельцами и специализированными посредническими организациями.

Существует разные подходы к классификации посреднической деятельности на транспорте. Так можно классифицировать компании-посредники по таким признакам как: по месту оказания услуги, в чьих интересах действуют посредники, по виду транспорта (см. таблицу 7.1).

Таблица 7.1

Классификация посреднической деятельности

<i>Признак</i>	<i>Характеристика</i>
По месту оказания услуги	<ul style="list-style-type: none"> – по всему миру; – в рамках страны ли группы стран; – в рамках региона; – в рамках транспортного узла; – точечные (терминал, порт).
В чьих интересах действуют посредники	<ul style="list-style-type: none"> – грузовладельцу; – перевозчик; – предприятий транспортной инфраструктуры; – владельцу транспортных средств; – терминалу и т.д.
По виду транспорта	<ul style="list-style-type: none"> – на морском транспорте; – на автомобильном транспорте и т.д.

К основным наиболее распространенным видам посредничества в международных транспортных операциях следует отнести такие виды как: транспортно-экспедиционное

обслуживание; агентирование, брокерская деятельность, логистические посредники и др. Подробно формы посредничества представлены в таблице 7.2.

Таблица 7.2

Виды посредничества

Виды посредничества	Посредник	Основная характеристика деятельности
Транспортно-экспедиционное обслуживание.	Экспедитор	Организация доставки грузов, информирование и консультирование (см. подробно следующий параграф).
Агентирование (судовое, фрахтовое).	Агент (судовой, фрахтовый)	Судовое: обработка судна в порту, снабжение судна запасами, прохождение судовой комиссии. Фрахтовое: продажа услуг перевозчика, оформление документов, информационное сопровождение.
Брокерская деятельность (на морском транспорте).	Брокер	Действует на открытом фрахтовом рынке в интересах судовладельца. Продажа услуг перевозчика, купля продажа судов.
Хранение груза.	Склад терминал	Операции с грузом в целях сохранения количества и качества переданного ему груза.
Погрузочно-разгрузочные и стивидорные работы.	Погрузочно-разгрузочные и стивидорные компании	Осуществление погрузки и выгрузки грузов на (с) транспортное средство и операции с грузами на борту судна (стивидорные работы)
Лизинговые (арендные) операции.	Лизинговые компании	Закупка транспортных средств и контейнеров для использования их арендаторами.
Логистические посредники.	Логистические операторы	Закупка и реализации продукции, осуществление хозяйственных связей с производителями и потребителями продукции, а также предоставление новых видов услуг, когда они налаживают хозяйственные связи производителя с потребителями.
Сюрвейерские и тальманские услуги.	Сюрвейерские компании	Тальманский счет груза при погрузо-разгрузочных работах, осмотр грузов и контейнеров, маркировка грузовых мест, отчет о повреждении груза.

Кроме представленных видов посреднических услуг, всех посредников можно разделить на две укрупненные группы:

1. Экспедирование.
2. Агентирование.

И того и другого посредника главным содержанием деятельности является организация перевозки либо сопутствующих операций по доставке товара. Отличием является только то, что первый действует в интересах грузовладельца, а второй действует в интересах перевозчика либо владельца транспортной инфраструктуры.

Указанные виды посредничества возникают в результате разделения труда между грузовладельцами и перевозчиками, перевозчиками и портами, между различными видами транспорта. Посредниками могут выступать как физические, так и юридические лица (специализированные предприятия, объединения, осуществляющие разнообразные функции по поручению владельца груза с момента подготовки товара к транспортировке до момента сдачи его покупателю). При этом виды посреднических услуг постоянно расширяются, увеличивается объем услуг.

Между участниками сделок заключаются договора посредничества, которые имеют очень широкое применение в предпринимательской практике. Такого рода отношения, устанавливаемые между субъектами гражданского оборота, оказывают большое влияние на рыночную экономику.

Сфера применения посреднических договоров достаточно широкая. Так с помощью компании-посредника можно реализовать какой-то товар или, наоборот, приобрести или можно делегировать поверенному, совершать те или иные действия от своего имени, а можно привлечь компанию-посредника с целью реализации каких-либо услуг или дать указание посреднику по приобретению таких услуг.

В соответствии с российским законодательством выделяют договоры посредничества, представленные на рисунке 7.1.

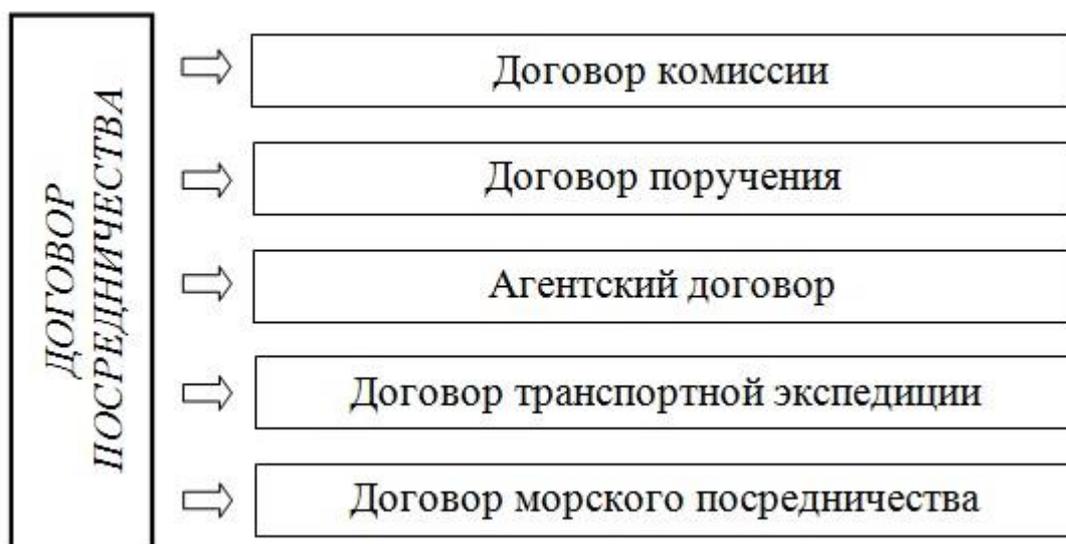


Рис. 7.1. Виды договоров посредничества

Рассмотрим каждый договор подробно.

Договор комиссии. По данному договору 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, хотя бы комитент и был назван в сделке или вступил с третьим лицом в непосредственные отношения по исполнению сделки.

На основании такого договора посредник может:

- получить исключительное право продажи товаров комитента на какой-либо территории;
- установить определенный срок или без указания срока действия продажи товаров;
- установить обязательство комитента не предоставлять третьим лицам право совершать в его интересах и за его счет сделки, совершение которых поручено комиссионеру, или без такого обязательства;
- установить требования относительно ассортимента товаров, являющихся предметом комиссии.

Комитент может регулировать рынок сбыта, наложив запрет на комиссионера выступать посредником такого же товара у других производителей или оптовиков. Таким образом, такой договор предполагает достаточно большие возможности для развития предпринимательства.

Договор комиссии прекращается в таких случаях как: отказ комитента или комиссионера от исполнения договора, смерти комиссионера, признания его недееспособным, ограниченно дееспособным или безвестно отсутствующим, признания индивидуального предпринимателя, являющегося комиссионером, несостоятельным (банкротом).

Договор поручения. По данному виду договора посредничества одна сторона (поверенный) обязуется совершить от имени и за счет другой стороны (доверителя) определенные юридические действия. На практике такой договор представляет собой один из самых распространенных видов договоров в сфере оказания каких-либо услуг. У субъектов хозяйственной деятельности часто возникает необходимость в посреднике, который может представлять интересы субъекта, например, при заключении сделок или представления в суде. Для этого гражданское законодательство и предусматривает договор поручения. Необходимо отметить, что договор поручения, как институт гражданского законодательства носит достаточно универсальный характер, однако в соответствии со ст. 971 ГК РФ, в основе договора поручения, в первую очередь, лежит одна из основных разновидностей обязательств – это обязательство по оказанию услуг.

Права и обязанности по сделке, совершенной поверенным, возникают непосредственно у доверителя. Договор поручения может быть заключен с указанием срока, в течение которого поверенный вправе действовать от имени доверителя, или без такого

указания. Прекращает свое действие такой договор в таких случаях как: отмена поручения доверителем, отказа поверенного, смерти одного из сторон, реорганизации юридического лица.

Агентский договор. По данному договору посредничества одна сторона (агент) обязуется за вознаграждение совершать по поручению другой стороны (принципала) юридические и иные действия от своего имени, но за счет принципала либо от имени и за счет принципала.

По сделке, совершенной агентом с третьим лицом от своего имени и за счет принципала, приобретает права и становится обязанным агент, хотя бы принципал и был назван в сделке или вступил с третьим лицом в непосредственные отношения по исполнению сделки.

По сделке, совершенной агентом с третьим лицом от имени и за счет принципала, права и обязанности возникают непосредственно у принципала.

В случаях, когда в агентском договоре, заключенном в письменной форме, предусмотрены общие полномочия агента на совершение сделок от имени принципала, последний в отношениях с третьими лицами не вправе ссылаться на отсутствие у агента надлежащих полномочий, если не докажет, что третье лицо знало или должно было знать об ограничении полномочий агента. Агентский договор также может быть заключен на определенный срок или без указания срока его действия. Такой договор прекращается в таких случаях как: отказ одной из сторон от исполнения договора, заключенного без определения срока окончания его действия; смерть агента, признания его недееспособным, ограниченно дееспособным или безвестно отсутствующим, признание индивидуального предпринимателя, являющегося агентом, несостоятельным (банкротом).

Законом могут быть предусмотрены особенности отдельных видов агентского договора. Так согласно гл. XIII Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ выделяют договор морского агентирования, в соответствии с которым морской агент обязуется за вознаграждение совершать по поручению и за счет судовладельца юридические и иные действия от своего имени или от имени судовладельца в определенном порту или на определенной территории. [3].

Договор транспортной экспедиции. По данному договору одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента-грузоотправителя или грузополучателя) выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза. Подробно данный договор будет рассмотрен в следующем параграфе.

Договор морского посредничества. По данному договору посредник (морской брокер) обязуется от имени и за счет доверителя оказывать посреднические услуги при заключении договоров купли-продажи судов, договоров фрахтования и договоров буксировки судов, а также договоров морского страхования.

Морской брокер по поручению доверителя может совершать формальности, связанные с приходом судна в порт, пребыванием судна в порту и выходом судна из порта, а также другие действия, которые обычно совершает морской агент.

Морской брокер имеет право на вознаграждение за оказание посреднических услуг, однако после исполнения поручения доверителя морской брокер обязан отчитаться за полученные от доверителя суммы.

7.2. Транспортно-экспедиционные услуги

Важную роль в развитии транспортно-логистических систем играет транспортно-экспедиционное обслуживание (ТЭО), под которым обычно понимается представление транспортно-экспедиционных услуг. В России данный вид деятельности существует достаточно давно, при этом большинство предприятий занимается организацией доставки грузов только отдельными видами транспорта. В связи с этим, классификация экспедиторской деятельности, которую можно классифицировать по некоторым критериям, представлена на рисунке 7.2.



Рис. 7.2. Классификация экспедиторской деятельности

Экспедиционное обслуживание является составной частью процесса движения товара от производителя к потребителю и включает выполнение дополнительных работ и операций, без которых перевозочный процесс не может быть начат в пункте отправления, продолжен и завершен в пункте назначения. При экспедиционном обслуживании предоставляются экспедиционные, коммерческо-правовые и информационно-консультационные услуги. Экспедиционные услуги призваны обеспечить эффективную связь между всеми элементами сложной современной инфраструктуры рынка [11].

В основном под транспортным экспедированием груза понимают его своевременную доставку в целостности и сохранности по оптимальному маршруту с минимумом усилий, затраченных на это заказчиком. Экспедирование груза предполагает его доставку силами компании-исполнителя, тем самым избавляя заказчика не только от множества хлопот, но и от лишних затрат на перевозку груза. В соответствии с заключенным договором экспедирования груза транспортная компания принимает на себя обязанность по доставке груза, его складированию, обработке, страхованию, хранению, а также оформлению товарораспорядительных документов и разрешению других вопросов, возникающих в ходе перевозки груза [12]. В различных информационных источниках содержатся разные определения термина «транспортно-экспедиционное обслуживание». Основные из них представлены в таблице 7.3.

Таблица 7.3

Определение термина «транспортно-экспедиционное обслуживание»

<i>Автор</i>	<i>Определение</i>
ГОСТ Р 52297-2004	Процесс предоставления транспортно-экспедиторских услуг грузоотправителям и грузополучателям в соответствии с договорными обязательствами и установленными нормами и требованиями.
А.С. Тарараев	Деятельность, связанная с предоставлением комплекса транспортно-экспедиционных услуг в соответствии с договорными обязательствами и охватывающий весь комплекс логистических операций и услуг по доставке товаров от производителя продукции к потребителю, включая управление цепями поставок, а также оказание дополнительных услуг.
К.И. Плужников	Сложный, многоотраслевой комплекс, включающий около ста видов услуг, начиная с общего логистического распределения грузов и товарооборота транснациональной корпорации и заканчивая транспортным обслуживанием сельского магазина, организацией доставки топлива жителям отдалённого посёлка.
Н.Г.Кивал	Деятельность в области перевозок, охватывающая весь комплекс операций и

	услуг по доставке товара от производителя продукции к потребителю.
Е.В.Филатова	Процесс, отражающий деятельность ТЭО и включающий интегральное единство трёх взаимосвязанных составляющих: продукцию ТЭО, организацию технологического процесса доставки груза и организационную культуру, определяющую взаимодействие потребителей с поставщиками ТЭО. Каждый компонент имеет собственное содержание (совокупность операций) и, отражает процесс предоставления транспортно-экспедиционных услуг грузоотправителям и грузополучателям в соответствии с договорными обязательствами и установленными нормами и требованиями.
И.Е. Данилина	Совокупность действий экспедитора по оказанию или организации оказания клиенту определенных договором транспортной экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза, а также по доставке груза. Транспортно-экспедиционная деятельность осуществляется в трех основных направлениях: 1) деятельность по полному транспортно-экспедиционному обслуживанию, иначе именуемая «доставка груза от двери до двери»; 2) деятельность по экспресс-доставке; 3) отдельные транспортно-экспедиционные операции.

Также хотелось бы отметить, что некоторые авторы различают транспортно-экспедиционную и транспортно-экспедиторскую деятельность. Так, транспортно-экспедиторская деятельность предполагает необходимость сопровождения груза экспедитором, то есть лицом ответственным за сохранность груза, а экспедиционная деятельность используется в основном на автомобильном транспорте при перевозках опасных, негабаритных и особо ценных грузов.

Понятие «транспортно-экспедиционное обслуживание» намного шире чем «транспортно-экспедиционная услуга». Рассмотрим подробно, что понимается под такой услугой, и какая классификация принята в настоящее время в соответствии с нормативно-правовыми актами.

Согласно определению, данным Международной федерацией ассоциацией экспедиторов (ФИАТА), транспортно-экспедиционная услуга – это любого вида услуги, относящиеся к перевозке (одним или несколькими видами транспорта), консолидации, хранению, обработке, упаковке, вывозу, завозу товаров, равным образом, как и вспомогательные и консультативные услуги, связанные с предоставлением вышеперечисленных услуг, включая (но не ограничивая) услуги, касающиеся таможенных и налоговых дел, декларирования товаров, обеспечения страхования товаров, производства платёжных операций с товарами и сбора относящихся к ним документов.

В российских нормативных документах понятие транспортно-экспедиционной услуги не имеет единого толкования. Федеральный закон «О Транспортно-экспедиционной деятельности» трактует её как транспортно-экспедиционную деятельность. В Национальном стандарте РФ ГОСТ Р 52297-2004 говорится о транспортно-экспедиторском обслуживании. В правилах транспортно-экспедиционной деятельности под транспортно-экспедиционными услугами понимаются услуги по организации перевозки груза, заключению договоров перевозки груза, обеспечению отправки и получения груза, а также иные услуги, связанные с перевозкой груза.

Согласно Гражданского кодекса Российской Федерации транспортно-экспедиционные услуги подразделяют на основные и дополнительные (см. рисунок 7.3).



Рис. 7.3. Классификация транспортно-экспедиционных услуг

Согласно ГОСТ Р 52298-2004. «Национальный стандарт Российской Федерации. Услуги транспортно-экспедиторские. Общие требования» классификация транспортно-экспедиторских услуг представлена в таблице 7.4.

Таблица 7.4

Классификация транспортно-экспедиционных услуг

<i>Услуга</i>	<i>Характеристика</i>
Участие в переговорах по заключению контрактов купли-продажи	Данные услуги означают участие в переговорах экспедитора с целью выработать правильное решение грузовладельцем по выбору транспортных условий, транспортных средств, условий поставки товаров при обеспечении сохранности товаров, своевременной и экономичной доставки.

товаров.	
Оформление документов, прием и выдача грузов.	<p>К данным услугам относят:</p> <ul style="list-style-type: none"> – оформление товаросопроводительной, товаротранспортной, фитосанитарной, карантинной, консульской и т.п. документации и комплекта перевозочных документов; – оформление переадресовки грузов; – оформление коммерческих актов о недостатке, излишках, порче, повреждениях и утрате груза и тары; – предъявление грузов к перевозке в местах общего и необщего пользования на станциях (в портах) отправления; – выдачу грузов на станциях (в портах) назначения.
Завоз-вывоз грузов.	<p>Данные услуги представляют собой услуги по доставке грузов от склада грузоотправителя до станции (порта) и от станции (порта) до склада грузополучателя автомобильным транспортом экспедитора или других организаций, выполняющих указанные услуги на основе договора.</p>
Погрузочно-разгрузочные и складские услуги.	<p>К данным услугам относят:</p> <ul style="list-style-type: none"> – погрузку и выгрузку транспортных средств, в том числе автомобильного транспорта, соответственно на станциях (в портах) отправления и назначения, на складах грузоотправителей и грузополучателей; – сортировку грузов; – хранение, подработку и перевалку грузов; – комплектование мелких партий товаров в поездные отправки и укрупнение грузовых единиц; – разукрупнение поездных отправок для доставки грузополучателям; – формирование и расформирование пакетов; – прием и выдачу товаров, проверку количества мест, веса, внешнего вида груза, состояния тары и упаковки; – погрузку грузов в контейнеры и выгрузку из них; – маркировку грузов; – упаковку, увязку, обшивку грузов; – ремонт транспортной тары и упаковки.
Информационные услуги.	<p>К данным услугам относят:</p> <ul style="list-style-type: none"> – уведомление грузополучателя об отправке грузов по его адресу; – уведомление грузополучателя о продвижении груза и подходе к станции (порту) назначения; – слежение за продвижением груза от станции (порта) отправления до станции (порта) назначения; – уведомление грузополучателя или грузоотправителя о подходе груженого или порожнего автотранспорта; – уведомление грузоотправителя о выдаче груза грузополучателю; – уведомление о пересечении грузом Государственной границы; – уведомление грузополучателя или грузоотправителя о прибытии груза на станцию (в порт) назначения; – уведомление о погрузке груза на подвижной состав (борт судна) и прибытии к месту назначения.
Подготовка и	<p>К данным услугам относят:</p>

дополнительное оборудование транспортных средств.	<ul style="list-style-type: none"> – очистку вагонов, трюмов судов, кузовов автомобилей и контейнеров от остатков грузов и их промывку; – обеспечение грузоотправителей средствами пакетирования; – оборудование вагонов, судов, автомобилей устройствами и материалами, необходимыми для погрузки и перевозки грузов; – предоставление запорно-пломбировочных устройств.
Страхование грузов.	<p>К данным услугам относят:</p> <ul style="list-style-type: none"> – подготовку и заключение договора страхования; – оплату страховых взносов; – оформление документов при наступлении страхового случая и получение страхового возмещения.
Платежно-финансовые услуги.	<p>К данным услугам относят:</p> <ul style="list-style-type: none"> – оформление и оплату провозных платежей, сборов и штрафов; – проведение расчетных операций за перевозку и перевалку грузов с отдельными станциями, портами и пристанями, за проведение погрузочно-разгрузочных, складских и иных работ, выполняемых в начальных, перевалочных и конечных пунктах.
Таможенное оформление грузов и транспортных средств.	<p>К данным услугам относят:</p> <ul style="list-style-type: none"> – декларирование грузов в таможенных органах; – консультации грузоотправителя и грузополучателя по вопросам, связанным с декларированием груза и иного имущества; – оформление декларации на товары и сопутствующих документов на отправляемый (прибывший) груз; – выполнение платежей по таможенным сборам.
Прочие транспортно-экспедиторские услуги.	<p>К данным услугам относят:</p> <ul style="list-style-type: none"> – разработку и согласование технических условий погрузки и крепления грузов; – розыск груза после истечения срока доставки; – контроль за соблюдением комплектной отгрузки оборудования; – перемаркировку грузов; – обслуживание и ремонт универсальных контейнеров грузоотправителей; – обслуживание рефрижераторных контейнеров; – сдачу в аренду вагонов, контейнеров, складов, погрузочно-разгрузочных площадок, земельных участков, предназначенных для оказания транспортно-экспедиторских услуг; – хранение грузов в складских помещениях экспедитора; – другие услуги по требованию заказчика.

Итак, транспортно-экспедиционные услуги представляют собой комплекс специфических операций, связанных с организацией грузопотоков и обеспечением доставки товаров. От уровня построения таких систем зависит уровень эффективности международной торговли товарами, международной торговли транспортными услугами, контроль над материальными и финансовыми потоками.

Транспортно-экспедиционные услуги оказывают на основании договора транспортной экспедиции (Приложение 1), являющийся гражданско-правовой сделкой, 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. При этом необходимо учитывать, что клиентом может выступать как физическое, так и юридическое лицо. Услуги, оказываемые экспедитором, могут отличаться в зависимости от различных факторов, например, в зависимости:

- от потребностей клиента;
- от вида транспорта, на котором должна быть осуществлена перевозка;
- от того, заключен ли договор транспортной экспедиции по организации доставки, либо же по обеспечению отправки (получения) груза;
- другие факторы.

Договор транспортной экспедиции должен быть заключен в письменной форме. В случае необходимости клиент обязан выдать экспедитору доверенность, если такой документ необходим для выполнения его обязанностей. Данный договор является возмездным договором по оказанию услуг клиенту (грузоотправителю, грузополучателю).

В соответствии с Федеральным законом № 87-ФЗ от 30.06.2003 «О транспортно-экспедиционной деятельности» экспедитор обладает определенными правами, обязанностями и ответственностью. Рассмотрим подробно данные положения.

К правам экспедитора относят:

- право отступать от указаний клиента, если 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;
- право выбирать или изменять вид транспорта, маршрут перевозки груза, последовательность перевозки груза различными видами транспорта исходя из интересов клиента (экспедитор обязан незамедлительно уведомлять клиента о таких изменениях);
- право 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;
- право не приступать к исполнению обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции, до представления клиентом необходимых документов (поручение экспедитору, экспедиторская расписка, складская расписка), а также информацию о свойствах груза, об условиях его перевозки и иную информацию, необходимую для исполнения экспедитором обязанностей (если информация представлена не в полной мере, экспедитор обязан запросить у клиента необходимые дополнительные данные).

К *обязанностям* экспедитора относят:

- оказывать услуги в соответствии с договором транспортной экспедиции (при этом при заключении договора экспедитор обязан проверить достоверность предоставляемой клиентом необходимой информации);
- обязанность уведомить клиента о допущенных отступлениях, как только уведомление станет возможным, если отсутствует возможность предварительного запроса об отступлении от указаний клиента или если ответ на такой запрос не получен экспедитором в течение суток;
- обязанность предоставления по требованию информацию, предусмотренную законодательством Российской Федерации о защите прав потребителей в случае оказания услуги клиенту для личных, семейных, домашних или иных нужд, не связанных с осуществлением клиентом предпринимательской деятельности;
- обязанность проверки достоверности представленных документов, а также информации о свойствах груза, об условиях его перевозки и иной информации при приеме груза (после проверки обязан выдать клиенту экспедиторский документ и представить оригиналы договоров);
- экспедитор не имеет права заключать от имени клиента договор страхования груза, если это прямо не предусмотрено договором транспортной экспедиции.

За неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции и Федеральным законом «О транспортно-экспедиционной деятельности», экспедитор несет ответственность по основаниям и в размере, которые определяются в соответствии с гл. 25 Гражданского кодекса Российской Федерации и иными нормативно-правовыми актами. 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 [26].

При оказании транспортно-экспедиционных услуг при перевозке 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 должны превышать 666,67 расчетной единицы за место или иную единицу отгрузки, кроме установленных исключений.

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 [26]:

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.

При оказании транспортно-экспедиционных услуг при перевозке грузов в международном сообщении, ответственность экспедитора за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, не должна 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.

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. 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 [26].

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 Федеральным законом № 87-ФЗ от 30.06.2003 «О транспортно-экспедиционной деятельности».

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 [26].

Груз считается утраченным, если он не был выдан по истечении 13 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, 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.

Если во время выдачи груза получатель, или уполномоченное им лицо не уведомили экспедитора в письменной форме об утрате, о недостатке или повреждении/порче груза и не указали общий характер недостачи или повреждения/порчи груза, считается, если не доказано иное, что они получили груз неповрежденным.

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 13 календарных дней со дня приема груза. Датой уведомления считается дата получения экспедитором такого уведомления [26].

В случае если договором не установлено, что экспедитор должен исполнить свои обязанности лично, экспедитор вправе привлечь к исполнению своих обязанностей других лиц. При этом он не освобождается от ответственности перед клиентом за действия этих лиц и несет ее в этом случае на общих основаниях.

Любая из сторон вправе отказаться от исполнения договора транспортной экспедиции, предупредив об этом другую сторону в разумный срок. При одностороннем отказе от исполнения договора транспортной экспедиции клиент или экспедитор возмещает другой стороне убытки, вызванные расторжением договора, и уплачивает штраф в размере 10% суммы понесенных экспедитором или клиентом затрат.

7.3. Логистический оператор

Одним из приоритетов государственной политики Российской Федерации на долгосрочный период, в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 15.04.2014 №

319 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы», является формирование и распространение новых транспортных (перевозочных) и транспортно-логистических технологий, обеспечивающих повышение качества и доступности транспортных услуг, в том числе с использованием логистических систем. Помощником в реализации такой задачи может выступать логистический оператор, под которым обычно понимают компанию, предоставляющую логистические услуги.

Классификация логистических операторов представлена на рисунке 7.3.

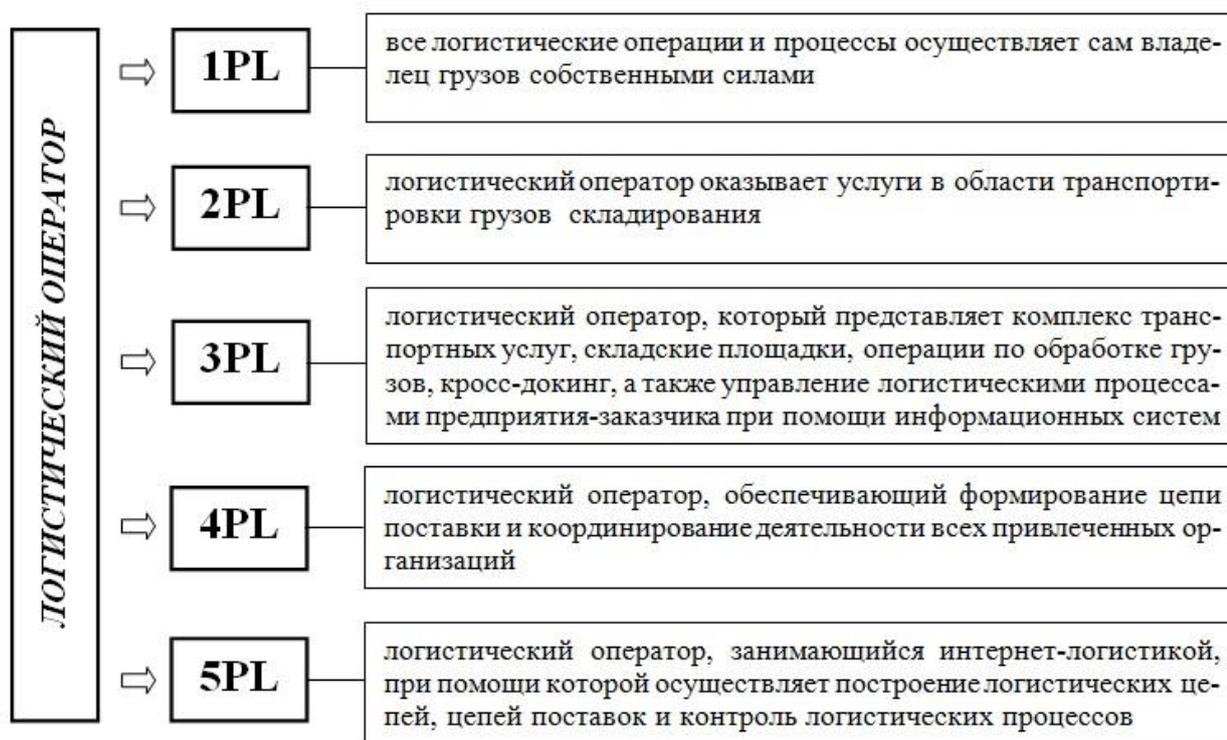


Рис. 7.3. Виды логистического оператора

Если обратиться к истории, то одними из первых логистических операторов в России считаются крупные международные логистические компании, услуги которых были востребованы крупными международными корпорациями, привыкшими получать сервис европейского уровня. А на российском рынке другой альтернативы не было. Тем не менее, со временем на рынке стали появляться российские компании, которые стали отвечать таким требованиям. Данному факту во многом способствовал переход квалифицированного персонала от западных логистических операторов, который приносил опыт.

Кроме этого, российские компании стали иметь преимущество потому, что они были хорошо адаптированы к российской бизнес среде, оперативно принимали решения, стали гибкими в плане предоставления сервиса и в настоящее время можно отметить, что рынок российских логистических операторов достаточно широк.

Современный логистический оператор должен работать по принципу одного окна, который призван оказать любые услуги в одном месте, начиная от подачи заявки до выдачи результатов решения.

Логистические операторы призваны выполнять определенные функции, к которым можно отнести:

- организация перевозок;
- совершенствование бизнес-процессов;
- оптимизация стоимости обслуживания;
- увеличение доли услуг;
- расширение географического присутствия;
- управление запасами продукции и ее учет;
- складское хранение;
- обработка груза;
- подготовка документации;
- доставка конечному потребителю и др.

Передача основных логистических бизнес-процессов логистическими операторам в целом дает положительный экономический эффект для развития рынка (сокращение затрат, перераспределение ресурсов, повышение эффективности выполнения отдельных бизнес-процессов). Это связано с тем, что логистические операторы, работая по принципам спланированности и сбалансированности товарных потоков, выравнивают среднегодовую загрузку складских помещений, транспортных средств, среднегодовую нагрузку логистического персонала [20].

Кроме этого, компания-заказчик при выборе логистического оператора должен руководствоваться определенными критериями, а именно:

- опыт работы и репутация компании на рынке;
- размер, масштаб и надежность логистического оператора;
- гибкость, т.е. способность логистического оператора быстро подстраиваться под требования заказчика;
- качество и уровень обслуживания;
- возможность экономии;
- условия заключения контракта;
- географическое присутствие оператора на рынке;
- наличие собственных или арендованных транспортных средств;
- наличие собственных или арендованных складских помещений;
- особенности рынка сбыта;

– межкультурные коммуникации и т.д.

Приведенные критерии оценки и выбора логистического оператора во многом носят условный характер и в зависимости от ситуаций могут меняться.

Исторически сложилось, что значительная часть российских компаний малого и среднего бизнеса, в настоящее время хотели бы иметь собственные логистические службы. Однако по мере укрупнения бизнеса приходит понимание, что выгоднее иметь логистического оператора. И этому есть причины, к которым можно отнести:

1. Логистический оператор обладает большим опытом работы в сфере логистики товаров.

2. Могут иметь собственные складские помещения, которые могут располагаться в разных частях города или в разных городах.

3. Могут иметь собственный транспорт, в т.ч. иметь широкую базу субподрядчиков, которые по причине большого объема перевозок могут выдавать вполне конкурентно способные цены.

4. Имеют квалифицированный персонал.

5. Можно гарантировано получить доставку грузов по рыночным ценам. Также при обработке крупных партий грузов можно рассчитывать на определенные скидки.

6. Можно точно знать нахождение груза.

7. При таможенном оформлении – хорошо осведомлены в текущих изменениях и принимают меры по сохранению своего бизнеса. При ограничении мест таможенного оформления можно не сильно беспокоиться с проблемами таможенным оформлением, так как оператор предлагает несколько таможенных постов на выбор, и в т. ч. вариант оформления на границе.

8. Конкретика в расходах на логистические услуги (т.к. на стадии коммерческого предложения и стадии расчета, клиент логистического оператора получает достаточно полную картину бюджета).

9. Гибкость логистического оператора, которая используя опыт может предложить индивидуальный логистический продукт и др.

Таким образом, логистический оператор оказывает наиболее качественные услуги и снижает общелогистические затраты в цепи поставок.

7.4. Морское агентирование

Понятие «Морское агентирование» в России относится к торговому мореплаванию. Согласно главы XIII КТМ РФ морское агентирование предусматривает наличие договора, форма которого не оговорена. В морской практике обычно используется письменная форма, хотя могут быть и иные формы с применением современных средств связи. «По договору

морского агентирования морской агент обязуется за вознаграждение совершать по поручению и за счет судовладельца юридические и иные действия от своего имени или от имени судовладельца в определенном порту или на определенной территории» [6].

Договор морского агентирования не противоречит положениям гражданского законодательства России, которое в главе 52 ГК РФ хотя и рассматривает агентирование более шире, но в ст. 1005 указывает, что «законом могут быть предусмотрены особенности отдельных видов агентского договора» [3].

Одной из сторон агентского договора и договора морского агентирования является по ГК РФ принципал, а по КТМ РФ судовладелец, другой стороной агент, под которым в морских условиях подразумевается морской агент. Согласно международной практике понятие «морской агент» ближе соответствует понятию “*agent for all maritime services and vessels*”, которое содержится в проформе генерального агентского соглашения, разработанной международной организацией ФОНАСБА [16].

В зависимости от обязательств, которые морской агент принимает по договору морского агентирования, его агентская деятельность может принимать следующие основные виды:

- портовое агентирование (англ. — “*port agency*”);
- линейное агентирование (англ. — “*liner agency*”);
- генеральное агентирование (англ. — “*general agency*”).

В морском судоходстве могут иметь место и другие виды агентской деятельности, описываемые в специальной литературе и справочных изданиях [7, 8, 10, 28]:

- специальное агентирование (англ. — “*special agency*”);
- всеобщее или универсальное агентирование (англ. — “*universal agency*”)

При портовом агентировании морской агент, называемый портовым (англ. — “*port agent*”) или судовым (англ. — “*ship agent*”) агентом, осуществляет агентирование грузовых и пассажирских судов при заходе в порт, пребывании в порту, выходе из порта, включая различного вида формальности, связанные с портовым, санитарно-карантинным, пограничным, таможенным и иными видами государственного контроля, а также агентским обслуживанием судов (“*agency services*”) по вопросам, необходимым для поддержания жизнедеятельности и технического состояния судна, юридической защиты, оплаты портовых сборов и т.п. Между судовладельцем и портовым агентом заключается договор на портовое агентирование (агентирование судов), которое в международном сообщении называется “*port agency agreement*» или “*ship agency agreement*”

При линейном агентировании, иначе говоря агентировании судоходной морской линии, морской агент, называемый линейным (англ. — “*liner agent*”) агентом, осуществляет

не только агентирование грузовых и пассажирских судов, но и грузов. Агентская компания, осуществляющая линейное агентирование, как правило, имеет в своей структуре грузовой отдел и судовой отдел. Работа судового агента в основном сводится к обязанностям, относящимся к портовому агентированию. Работа грузового отдела напоминает работу, относящуюся к транспортному экспедированию. Между судовладельцем и линейным агентом заключается договор на агентирование линии, в международном сообщении называемый “*liner agency agreement*”.

Генеральное агентирование предполагает агентскую деятельность включающую портовое и/или линейное агентирование на определенной территории, которая может охватывать как один, так и несколько морских портов одной страны, а на морских линиях и порты линии в других странах. Территория может включать и внутренние регионы страны, что характерно, например, для внутренних водных путей Европы. Между судовладельцем и генеральным агентом заключается договор на генеральное агентирование, в международном сообщении называемый “*general agency agreement*”. «Генеральный агент» (англ. — “*general agent*”) может назначить для выполнения отдельных обязательств по суб-агентскому договору (соглашению) “*sub-agency agreement*” другого агента «суб-агента» (англ. — “*sub-agent*”) на условиях генерального соглашения с судовладельцем, причем генеральный агент осуществляет контроль за деятельностью суб-агента и остается ответственным перед судовладельцем за действия суб-агента.

Специальное агентирование предполагает выполнение одной функции, порученной судовладельцем. Агенты выполняющие такие функции могут быть инлэнд-агент, сэйлз-агент, агент-экспедитор, агент по страхованию [28].

При всеобщем или универсальном агентировании «универсальный агент» (англ. — “*universal agent*”) имеет неограниченные полномочия принципала (судовладельца) заключать контракты и любые коммерческие сделки. Следует предположить, что судовладелец, назначая универсального агента, имеет в агентской компании преобладающий собственный капитал. Урегулирование отношений сторон оформляется агентским договором (соглашением).

Функции морского агента различаются в зависимости от вида агентской деятельности, формы судоходства (трамповое, морская линия), назначения судна (грузовое, пассажирское, специального назначения), характера поручений, определяемых принципалом (судовладельцем).

КТМ РФ в ст. 237 определяет следующие функции (права) морского агента, который:

- выполняет различные формальности, связанные с приходом судна в порт, пребыванием судна в порту и выходом судна из порта;

- оказывает помощь капитану судна в установлении контактов с капитаном морского порта и местными властями и в организации снабжения судна и его обслуживания в порту;
- оформляет документы на груз;
- инкассирует суммы фрахта и иные причитающиеся судовладельцу суммы по требованиям, вытекающим из договора морской перевозки груза;
- оплачивает по распоряжению судовладельца и капитана судна суммы, подлежащие уплате в связи с пребыванием судна в порту;
- привлекает грузы для перевозок на морской линии;
- осуществляет сбор фрахта, экспедирование груза и совершает иные действия в области морского агентирования.

Вместе с тем, анализ существующих проформ агентских договоров (соглашений) показывает, что функции морского агента более многогранны, чем определено в ст. 237 КТМ РФ, хотя в ней также указывается на иные действия агента в области морского агентирования. Представляется, что функции агента могут быть разделены на следующие группы:

- основные — возникают при наличии факта назначения морского агента судовладельцем и не зависят ни от формы судоходства, ни от назначения судна;
- грузовые — характерны для предоставления услуг агента при обслуживании грузовых судов. Имеют различия для линейного агента в части обеспечения загрузки судна на морской линии и для портового агента в части организации и контроля грузовых операций;
- пассажирские — характерны для предоставления услуг агента при обслуживании пассажирских судов. Имеют некоторые различия для пассажирских судов, работающих на морской линии, круизных судов и пассажирских судов, работающих на местных перевозках.
- дополнительные — возникают при установлении судовладельцами агентам определенных обязательств, не входящих в выше перечисленные группы, связанных с заходом и пребыванием судна в порту. Как правило, они основаны на отдельных поручениях принципала (судовладельца) или по заявке капитана судна.

К *основным* функциям морского агента можно отнести следующие:

- выполнение различных формальностей, связанных с судами: приходом в порт, пребыванием в порту и выходом из порта. К таким формальностям относятся пограничные, таможенные, санитарно-карантинные, портовые и т.п.;
- информирование портовых властей и других заинтересованных организаций об ожидаемом и уточненном времени прихода судна, цели захода;

- право действовать от имени судовладельца, защищать и обеспечивать интересы судовладельца в порту захода перед официальными портовыми или иными властями и любыми организациями различных форм собственности;

- организация и оказание любых услуг в отношении судов судовладельца, их груза, пассажиров и экипажа как до прихода судна в порт, на приход, во время его стоянки в порту, так и после отхода судна из порта;

- оказание помощи капитану судна в установлении контактов с портовыми и местными властями, а также в организации снабжения судна и его обслуживания в порту;

- ознакомление судовладельца с портовыми обычаями и обеспечение судовладельца, по его запросу, выписками или копиями основных портовых или местных правил;

- содействие в предоставлении судну буксиров или ледоколов, а также лоцманской проводки, если по правилам порта эти услуги обязательны;

- информирование принципала (судовладельца) об условиях обработки судна, о претензиях к судну и его экипажу от местных властей, юридических и физических лиц, о выполнении иных условий договора агентирования;

- ведение учета расходования средств за оказанные судну услуги и предоставление судовладельцу отчета и дисбурсментского счёта в порядке и в сроки, предусмотренные договором морского агентирования.

К *грузовым* функциям можно отнести следующие:

а) при трамповых перевозках:

- ведение учета стальнойного времени, оформление таймшита (стейтмента);

- контроль хода проведения грузовых операций на судах принципала;

- информирование Принципала о времени начала/завершения грузовых операций, о возникших проблемах при грузовой обработке судна;

- организация проведения сверхурочных, рейдовых грузовых работ по заявке принципала или капитана;

- вручение администрации судна перевозочных и других (транспортных и сопроводительных) документов при погрузке или выгрузке груза

- заключение контрактов со стивидорными, тальманскими и сюрвейерскими компаниями по заявке судовладельца или капитана судна.

б) при перевозках на морской линии:

- привлечение экспортных и импортных грузов для перевозок на морской линии, бронирование (букирование) грузовых мест на судах, прием груза к перевозке, выдача груза получателям;

- участие в разработке расписания грузовой морской линии и обеспечение его выполнения, реклама морской линии, объявления расписания морской линии и об отходах судов;

- оформление документов на груз;

- заключение контрактов со стивидорными, тальманскими и сюрвейерскими компаниями;

- организация, координация и контроль обработки судов, в т.ч. грузовой, в пределах расписания морской линии;

- расчет, инкассация и сбор фрахта фрахта;

- выставление грузовладельцу счёта за перевозку груза, инкассирование провозных платежей по перевозкам на морской линии;

- контроль за парком контейнерного оборудования, организация хранения груженых и порожних контейнеров (на контейнерной линии);

К пассажирским функциям можно отнести следующие:

- бронирование (букирование) пассажирских мест;

- оформление и реализация пассажирских билетов, круизных и туристических путевок;

- организация оформления перевозки багажа и домашних животных пассажиров;

- составление списков пассажиров;

- участие в составлении расписания пассажирской морской линии с учётом пассажиропотока;

- организация всех видов обслуживания в отношении пассажиров, включая организацию посадки (высадки) пассажиров на судно, доставки пассажиров и багажа к месту стоянки судна;

- организация миграционных формальностей для пассажиров.

К дополнительным функциям можно отнести следующие:

- оплата по распоряжению судовладельца или капитана судна сумм, подлежащих уплате в связи с пребыванием судна в порту;

- осуществление сбора фрахта, если поручено судовладельцем;

- приглашение по запросу капитана: а) корреспондента страховщика ответственности судна, при наличии претензий третьих лиц к судну или экипажу; б) сюрвейера для освидетельствования мореходного состояния судна или состояния и количества груза; в) представителя классификационного общества для продления классификационных документов или согласования с портовыми властями разрешения на разовый переход судна для возобновления классификационных документов в следующем порту захода;

- замена субагентов и субподрядчиков по просьбе или указанию принципала (судовладельца);
- организация в случае необходимости: а) ремонта судов; б) смену членов экипажа судна; в) девиационных и иных работ по заявке капитана судна;
- совершение иных действий, предусмотренных договором морского агентирования.

Следует отметить, что данный перечень функций не является исчерпывающим. Судовладелец (Принципал) вправе включить в договор дополнительные виды услуг, которые представляются необходимыми для обеспечения стоянки и обработки судна в порту, входа в порт и выхода из порта.

Как уже упоминалось выше, морские агенты осуществляют свою деятельность на основе договоров. В морском агентировании применяются различные проформы договоров (соглашений) [21]. Некоторые крупные судовладельцы предлагают агентским компаниям свои проформы договоров на морское агентирование. В свою очередь, агентские компании рекомендуют судовладельцам собственные проформы агентских договоров. Вместе с тем, в морской практике широкое распространение нашло применение стандартных форм агентского договора, разработанных международными организациями. Например, Федерация национальных ассоциаций морских брокеров и агентов (ФОНАСБА) разработала, а БИМКО, представляющая интересы судоходных компаний, рекомендовала стандартные линейные соглашения «Стандартное линейное соглашение ФОНАСБА» (*англ. — Standard Liner Agency Agreement*) и «Генеральное агентское соглашение ФОНАСБА (для линейного судоходства)» (*англ. — General Agency Agreement (for Liner Agency)*). ФОНАСБА также разработала стандартные условия портового агентирования (*англ. — Standard Liner Agency Agreement*) [16]. Таким образом условия этих соглашений позволили учесть интересы двух противоположных сторон. В свою очередь, российские морские агенты и судовладельцы имеют возможность применять эти проформы на основе положения статьи 233 КТМ РФ.

Следует отметить, что при заключении конкретного агентского договора стороны имеют право исключать отдельные положения стандартных проформ и, в то же время, вносить новые, которые уточняют требования, связанные с условиями обслуживания судов и грузов в определенном порту.

7.5. Услуги по перевалке грузов

Перевалка груза является неотъемлемой частью процесса транспортировки. Под перевалкой груза понимается перегрузка или передача груза с одного вида транспорта на другой или с одного транспортного средства на другое. Кроме погрузки и выгрузки перевалка обычно включает в себя технологическое накопление груза, а также оформление документов по передаче грузов. На водном транспорте погрузка и выгрузка осуществляется в

портах и на пристанях, на железнодорожном транспорте - на грузовых дворах станций или подъездных путях промышленных предприятий, на воздушном транспорте – в аэропортах, на автомобильном транспорте – на грузовых автостанциях и складах грузоотправителей или грузополучателей. В зависимости от обстоятельств и условий договоров услуги по перевалке грузов могут оказывать операторы портов и терминалов, перевозчики, владельцы инфраструктур, иные юридические лица и индивидуальные предприниматели. Тарифы и платы за услуги по перевалке грузов устанавливаются предприятиями, оказывающими услуги, а если последние отнесены к субъектам естественных монополий, то в соответствии с российским законодательством о естественных монополиях, если законом не предусмотрено иное.

Услуги по перевалке грузов в морском порту оказываются операторами морских терминалов на основании договора перевалки груза, которые включают в себя условие погрузки, выгрузки, перемещение в границах морского порта, технологическое накопление груза и иные дополнительные работы и услуги по обработке груза. По договору перевалки груза заказчиком услуги может выступать грузоотправитель (отправитель), грузополучатель (получатель), перевозчик, экспедитор либо иное физическое или юридическое лицо. Условия оказания по перевалке грузов в морском порту включены в Правила оказания услуг по перевалке грузов в морском порту.

В случае, если договором перевалки груза на оператора морского терминала возложена обязанность принять груз от перевозчика и (или) сдать груз перевозчику для продолжения перевозки груза, перевозчик при наличии договора перевозки груза обеспечивает сдачу груза оператору морского терминала и (или) прием груза от оператора морского терминала с проверкой его состояния посредством внешнего осмотра, а также с проверкой массы груза и количества его мест. Оператор морского терминала несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение грузов со дня их принятия на склад до дня их выдачи или предоставления грузов в распоряжение заказчика либо уполномоченного им лица. Оператор морского терминала должен принять меры, доступные в сложившихся обстоятельствах и направленные на обеспечение сохранности грузов, не вывезенных из морского порта в установленный срок, а также уведомить в письменной форме заказчика об истечении срока, установленного договором перевалки груза для вывоза грузов из морского порта. В дальнейшем оператором морского терминала может быть использовано право удержания грузов, не вывезенных из морского порта в установленный срок или передачи таможенному органу для вывоза на склад временного хранения.

В случае отказа в выдаче груза заказчику или при выдаче груза обнаружен факт его утраты, недостачи или повреждения, то заказчиком подается заявление оператору морского

терминала в день выдачи. Если во время выдачи грузов заказчик или уполномоченное им лицо не подали в письменной форме заявление оператору морского терминала об утрате, о недостатке или о повреждении грузов и не указали общий характер утраты, недостачи или повреждения грузов, считается, если не доказано иное, что грузы получены в соответствии с описанием, содержащимся в документах, сопровождающих груз. Претензии, вытекающие из договора перевалки груза, могут быть предъявлены оператору морского терминала в течение шести месяцев со дня наступления событий, послуживших основаниями для предъявления претензий. К претензии должны быть приложены документы, подтверждающие предъявленные требования, в том числе документы, удостоверяющие массу грузов, количество их мест и стоимость грузов. Оператор морского терминала обязан рассмотреть претензию, вытекающую из договора перевалки груза, в течение тридцати дней со дня ее получения и уведомить в письменной форме заявителя об удовлетворении (в том числе о частичном удовлетворении) или отклонении данной претензии. Иски, вытекающие из договора перевалки груза, могут быть предъявлены в течение года со дня наступления событий, послуживших основаниями для предъявления таких исков.

Особые требования предъявляются к перевалке опасных грузов. В случае возникновения ситуации в морском порту, создающей угрозу другим грузам, безопасности деятельности, объектов инфраструктуры порта, жизни или здоровью человека когда опасный груз сдан оператору морского терминала с нарушением установленных правил и при приеме опасного груза оператор морского терминала не мог посредством наружного осмотра удостовериться в опасном характере груза или иным образом не был осведомлен об опасном грузе либо о необходимых мерах предосторожности, оператор морского терминала обеспечивает уничтожение и (или) обезвреживание такого груза без возмещения убытков грузоотправителю (отправителю) или грузополучателю (получателю) либо другому действующему на ином законном основании в отношении данного груза лицу. Расходы оператора морского терминала, понесенные им в связи с принятием мер по уничтожению или обезвреживанию опасного груза, возмещаются лицом, обязанным информировать об опасном грузе.

Порядок взаимодействия, права, обязанности операторов морских терминалов и перевозчиков морского, железнодорожного, автомобильного и иных видов транспорта при оказании услуг по перевалке грузов в морском порту определяются узловыми соглашениями. Перевозчики морского, железнодорожного и иных видов транспорта могут заключать соглашения с владельцами объектов инфраструктуры морского порта, не являющимися операторами морских терминалов.

В зарубежных портах услуги по перевалке грузов оказывают операторы терминалов или стивидорные компании на основании стивидорных контрактов или иных договорных форм. Деятельность операторов терминалов в международном судоходстве может регулироваться Конвенцией ООН об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле. Конвенция применяется к транспортным услугам, предоставляемым в отношении груза, но следует учитывать, что она еще не вступила в силу, причем ведущие морские державы к ней не присоединились.

На рисунке 7.4 представлена схема взаимоотношений оператора терминала с заказчиками при перевалке груза в морском порту в трамповом сообщении 6.1а) и при перевозке на морской линии 6.1б).

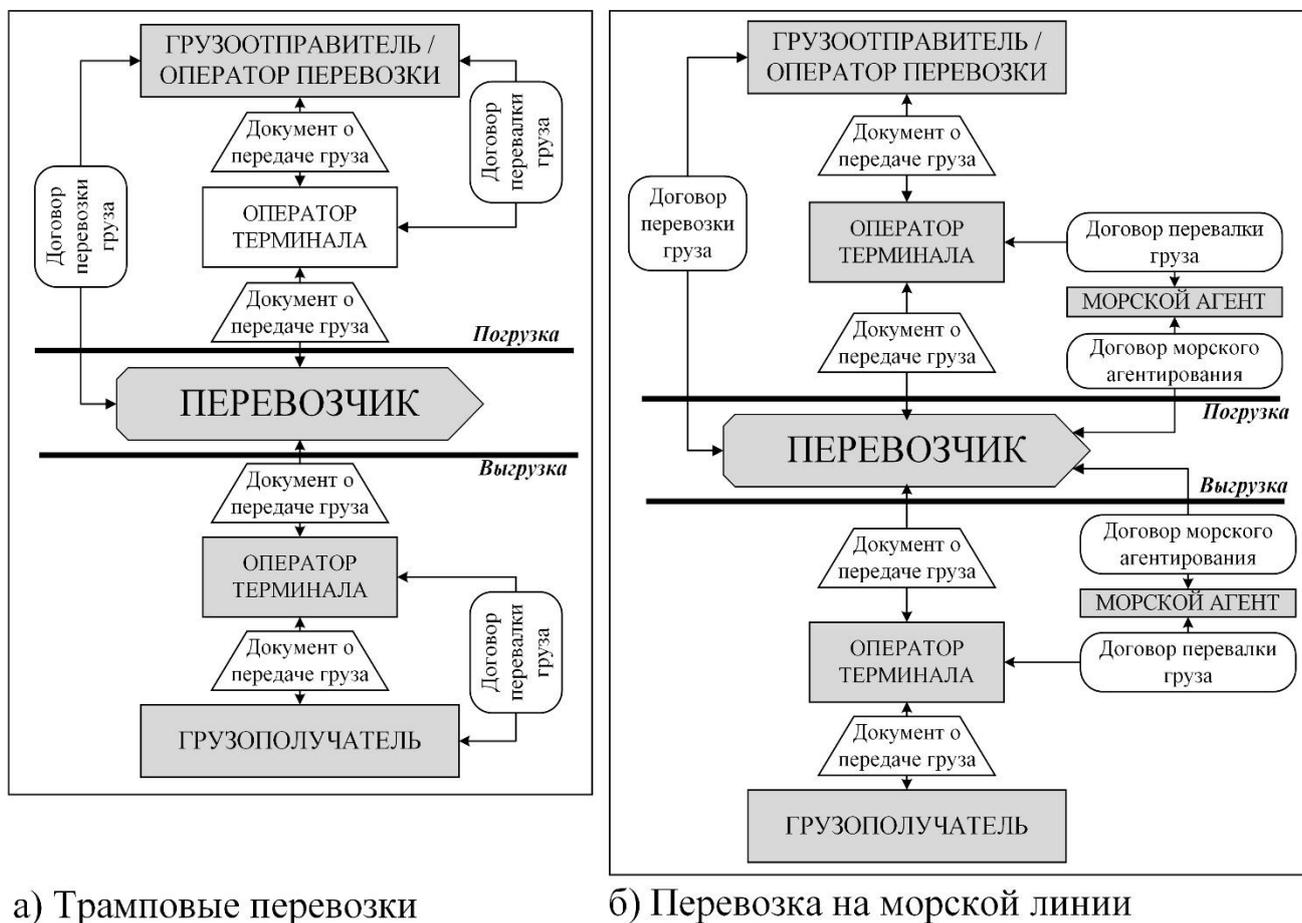


Рисунок 7.4. Схема взаимоотношений оператора терминала с заказчиками при перевалке груза в морском порту

На внутреннем водном транспорте России услуги по перевалке грузов оказывают операторы портов или причалов. Термины «Оператор порта» и «оператор причала»

включены в КВВТ Федеральным законом от 03.07.16 г № 367-ФЗ и означают транспортную организацию, осуществляющую эксплуатацию порта или причала, операции с грузами (в том числе их перевалку), обслуживание судов, иных транспортных средств и (или) обслуживание пассажиров и их багажа [25]. Схема взаимоотношений участников перевозки в принципе аналогична схеме, представленной на рисунке с тем отличием, что по договору перевозки груза обязанность по погрузке и выгрузке возложена на грузовладельцев (рис.6.1а) или на перевозчика (рис. 6.1б). Учитывая, что морских линий на внутреннем водном транспорте нет, вторая схема возможна, когда перевозчик и оператор порта (причала) структурно связаны между собой.

На железнодорожном транспорте погрузка грузов и грузобагажа в вагоны и контейнеры, а также выгрузка из них в местах общего и необщего пользования обеспечивается грузоотправителями (отправителями), грузополучателями (получателями). Погрузка порожних или груженых контейнеров в вагоны, а также выгрузка таких контейнеров из вагонов в местах общего пользования обеспечивается перевозчиками за счет грузополучателей с ее оплатой по соглашению сторон, если иное не установлено законодательством Российской Федерации. Перевозчики, владельцы инфраструктур, иные юридические лица и индивидуальные предприниматели при наличии соответствующих погрузочно-разгрузочных машин и приспособлений могут принимать на себя по договору с грузоотправителями, грузополучателями выполнение услуг по погрузочно-разгрузочным работам [24].

В качестве иных юридических лиц может выступать «оператор железнодорожного подвижного состава, контейнеров» - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие железнодорожный подвижной состав, контейнеры на праве собственности или ином праве и оказывающие юридическим или физическим лицам услуги по предоставлению железнодорожного подвижного состава, контейнеров для перевозок железнодорожным транспортом. В 2009 году была учреждена саморегулируемая организация «Союз участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» сокращенное наименование которого «СРО Союз операторов железнодорожного транспорта». В качестве юридических лиц может также выступать транспортно-экспедиторская компания, для которых предоставление погрузочно-разгрузочной услуги на железнодорожном транспорте предусмотрено в ГОСТ Р 51133-98 «Экспедиторские услуги на железнодорожном транспорте. Общие требования» [1]. Экспедиторские услуги предоставляют на основании договора транспортной экспедиции, заключаемого между экспедитором и грузоотправителем или грузополучателем.

Для выполнения операций по погрузке и выгрузке грузов в местах общего пользования на железнодорожном транспорте организации и индивидуальные предприниматели должны иметь квалифицированных работников, обладающих соответствующей профессиональной подготовкой и прошедших аттестацию. Погрузка и выгрузка опасных грузов на железнодорожном транспорте России регулируется законодательством о лицензировании погрузочно-разгрузочной деятельности.

На автомобильном транспорте погрузка грузов на автомобиль, закрепление, укрытие и увязка грузов должны производиться грузоотправителем, а разгрузка грузов из автомобиля, снятие креплений и покрытий – грузополучателем. Автотранспортное предприятие или организация может по соглашению с грузоотправителем или грузополучателем принять на себя погрузку и разгрузку [23].

На воздушном транспорте обработка груза производится перевозчиком или обслуживающей организацией на основании договора с грузовладельцем [22]. Перегрузку опасных грузов с транспортных средств на воздушное судно и наоборот должны производить наиболее опытные и квалифицированные работники, для чего в аэропортах выделяется постоянный штат работников, обученных для работы с опасными грузами.

7.6. Прочие виды услуг в транспортных системах

7.6.1. Услуги по хранению груза

При организации международных перевозок грузов необходимо учитывать условия для временного хранения груза в местах погрузки, выгрузки и перевалки груза с одного вида транспорта на другой. Хранение груза (товара) с правовой точки зрения относится к категории обязательств по оказанию услуг и предполагает наличие определенных последовательных действий, таких как:

а) передача груза (товара) иному лицу (хранителю) для временного владения с условием возмездного характера и сохранности груза (товара) в течение установленного срока хранения;

б) хранитель обязан выполнять действия по обеспечению сохранности переданного ему груза (товара);

в) возврат груза (товара) грузовладельцу по его требованию или по истечении установленного срока.

В российском законодательстве положение о хранении изложено в главе 47 ГК РФ, причем в статьях 907 – 918 непосредственно изложены вопросы хранения на товарном складе [3]. Согласно ГК РФ хранение груза (товара) на товарном складе предполагает заключение договора складского хранения в письменной форме, которая считается

соблюденной, если его заключение и принятие товара на склад удостоверены складским документом. Стороной договора хранения в качестве хранителя может быть любая коммерческая либо некоммерческая организация, осуществляющая хранение в качестве одной из целей своей профессиональной деятельности, например, оператор терминала или причала, экспедитор, грузовладелец, таможенный склад, перевозчик и т.п. Товарный склад выдает в подтверждение принятия товара на хранение один из следующих складских документов: двойное складское свидетельство; простое складское свидетельство; складскую квитанцию. Простое складское свидетельство выдается на предъявителя. Двойное складское свидетельство состоит из двух частей - складского свидетельства и залогового свидетельства (варранта), которые могут быть отделены одно от другого. Обе части двойного складского свидетельства должны иметь идентичные подписи уполномоченного лица и печати товарного склада (при наличии печатей). Держатель складского и залогового свидетельств имеет право распоряжения хранящимся на складе товаром в полном объеме. Держатель складского свидетельства, отделенного от залогового свидетельства, вправе распоряжаться товаром, но не может взять его со склада до погашения кредита, выданного по залоговому свидетельству. Держатель залогового свидетельства, иной, чем держатель складского свидетельства, имеет право залога на товар в размере выданного по залоговому свидетельству кредита и процентов по нему. При залоге товара об этом делается отметка на складском свидетельстве. Товар, принятый на хранение по двойному или простому складскому свидетельству, являющимися ценными бумагами, может быть в течение его хранения предметом залога путем залога соответствующего свидетельства. Товарный склад выдает товар держателю складского и залогового свидетельств (двойного складского свидетельства) не иначе как в обмен на оба эти свидетельства вместе. Держателю складского свидетельства, который не имеет залогового свидетельства, но внес сумму долга по нему, товар выдается складом не иначе как в обмен на складское свидетельство и при условии представления вместе с ним квитанции об уплате всей суммы долга по залоговому свидетельству. Товарный склад, вопреки требованиям настоящей статьи выдавший товар держателю складского свидетельства, не имеющему залогового свидетельства и не внесшему сумму долга по нему, несет ответственность перед держателем залогового свидетельства за платеж всей обеспеченной по нему суммы. Держатель складского и залогового свидетельств вправе требовать выдачи товара по частям. При этом в обмен на первоначальные свидетельства ему выдаются новые свидетельства на товар, оставшийся на складе. Товаровладелец и товарный склад имеют право каждый требовать при возвращении товара его осмотра и проверки его количества, при этом расходы несет тот, кто потребовал осмотра товара или проверки его количества.

7.6.2. Услуги в отношении транспортных средств и грузов

Транспортные средства, являясь частью транспортной системы, непосредственно перемещают грузы, без которых создание транспортных систем не имеет смысла. И к тем и к другим в целях безопасной, сохранной и эффективной доставки предъявляются довольно серьезные требования, изложенные в международных стандартах, конвенциях, кодексах и рекомендациях, а также в национальных нормативно-правовых актах или иных документах. Для удостоверения или подтверждения надлежащего состояния транспортных средств и грузов и соответствия их существующим требованиям владельцы грузов и транспортных средств вынуждены обращаться в специализированные организации, уполномоченные предоставлять услуги для этих целей.

Для транспортных средств необходимо подтверждение соответствия их технического состояния и предметов дополнительного оборудования требованиям нормативных правовых, а также возможности перевозить определенные грузы.

На автотехнику такое подтверждение обычно выдается в результате техосмотра, выполняемого как услуга, подход к которому в различных странах неоднозначен. В европейских странах в соответствии с директивой Евросоюза, обязательной для исполнения во всех странах объединенной Европы, ввели «техническое тестирование» автомобилей, например, в Англии он под контролем транспортного министерства, во Франции им занимаются авторизованные центры, в Испании - официальные автодилеры, в Германии и Австрии – частные организации, имеющие государственную аккредитацию. В США техосмотр занимает до 5 минут и обычно проверяется на содержание газа СО при выхлопе и внешнее состояние автомобиля всего за 5 долларов. В Японии техосмотр самый строгий в мире и включает в себя более 100 параметров со стоимостью более 1500 долларов. В Украине подход к прохождению техосмотра такое, как в России. В России контроль за конструкцией и техническим состоянием автотранспортных средств, находящихся в эксплуатации, возложен на ГИБДД. По результатам проверки технического состояния оформляется диагностическая карта транспортного средства, акт технического осмотра транспортного средства и талон о прохождении государственного технического осмотра.

Государственная функция по контролю (надзору) за соблюдением транспортного законодательства Российской Федерации и международных договоров Российской Федерации (за исключением безопасности движения) возложена на Федеральную службу по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор), которая, кроме выполнения назначенных функций, оказывает государственные услуги:

- на автомобильном транспорте:

- выдача специальных разрешений на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов, в случае если маршрут или часть маршрута указанного транспортного средства проходит по автомобильным дорогам федерального значения, участкам таких дорог или по территориям двух и более субъектов Российской Федерации;

- выдача специальных разрешений на осуществление международных автомобильных перевозок опасных грузов;

- допуск российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок;

- лицензирование деятельности по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя).

Ространснадзор оказывает также услуги по лицензированию: деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом и железнодорожным транспортом опасных грузов; погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на внутреннем водном транспорте, на железнодорожном транспорте и в морских портах; деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом и железнодорожным транспортом пассажиров; деятельности по осуществлению буксировок морским транспортом (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя).

Технический надзор за судами для обеспечения безопасности мореплавания и другие виды услуг (в области сертификации, промышленного аудита, технической инспекции, инспекции и верификации судов и грузов, проверки соответствия стандартам в области качества, экологии, безопасности и охраны труда) в международном отношении является предметом деятельности Международной ассоциации классификационных обществ, МАКО (англ. International Association of Classification Societies, IACS). Ассоциация объединяет крупные национальные классификационные общества, такие как Американское бюро судоходства (American Bureau of Shipping — ABS), Бюро Веритас (Bureau Veritas — BV), Германский Ллойд (J-Germanischer Lloyd — GL), Китайское классификационное общество (China Classification Society — ZC), Регистр судоходства Ллойда (Lloyd's Register of Shipping — LR), Норвежское классификационное общество (Det Norske Veritas — DNV), Российский морской регистр судоходства (Russian Maritime Register of Shipping — RS), Японский регистр судоходства (Nippon Kaiji Kyokai — NK); и др.

Российский морской регистр судоходства (далее — РМРС) оказывает ряд услуг в отношении судов и грузов, среди них: классификация и переклассификация судов; техническое наблюдение за постройкой судов и судов, находящихся в эксплуатации; освидетельствование охраны судов и систем управления безопасностью; сертификация систем менеджмента на соответствие требованиям стандартов серий ИСО 9000, 14000, OHSAS 18001, ГОСТ РВ 0015-002-2012 и др.; система добровольной сертификации продукции и производств общепромышленного назначения; техническое наблюдение за контейнерами; регистрация кода владельца контейнеров; услуги по сертификации тары и декларированию опасных грузов; услуги по декларированию и сертификации навалочных грузов. РМРС удостоверяет техническую пригодность судов для перевозки грузов вообще и перевозки отдельных видов грузов (опасных, зерновых, лесных, навалочных и др.) с выдачей соответствующих свидетельств (сертификатов). РМРС имеет свои представительства за рубежом.

На речном транспорте России услуги по классификации и освидетельствованию судов и плавучих объектов, а также добровольной сертификации продукции, работ и услуг, систем менеджмента качества осуществляет федеральное автономное учреждение Российский Речной Регистр (далее — РРР). РРР является членом некоммерческой организации «Международная ассоциация органов технического надзора и классификации», на двухсторонней основе сотрудничает с 19 зарубежными классификационными обществами и организациями по вопросам обеспечения безопасности на море и внутренних водных путях.

Процесс доставки грузов предусматривает заключение договоров между участниками перевозки, в которых устанавливается ответственность сторон по качеству и количеству груза. При передаче груза принимающая сторона заинтересована в состоянии груза, которое соответствует условиям контракта/договора, а передающая груз сторона в отношении грузов и транспортных средств обязана обеспечить соответствие требованиям не только условиям договора/ контракта, но также стандартам и правилам перевозки грузов. Каждая передача груза может потребовать подтверждения установленного ранее количества и качества груза, если иное не установлено договором/контрактом. Установление фактического состояния груза при передаче груза может быть обоюдно согласовано между двумя сторонами, но довольно часто для подтверждения реального состояния количества и качества груза при передаче груза во временное владение (перевозка, хранение и др.) заинтересованная сторона обращается к третьей независимой стороне, специализирующейся в области инспекции груза.

В сфере морского транспорта подобные услуги оказывают сюрвейерские компании. Понятие «сюрвей» означает осмотр или инспекцию чего-либо. Использование сюрвейерских

услуг дает возможность получить сертификат (сюрвейерский отчет), заверенный подписью сюрвейера, в котором удостоверяется состояние транспортного средства или груза в определенный момент перевозки. Данный сертификат обладает юридической силой и может являться неоспоримым свидетельством в арбитражном суде, поскольку сюрвейер является независимой стороной. Услугами сюрвейеров пользуются банки, страховые и экспедиторские компании, торговые и транспортные организации, морские агентства, судовладельцы и индивидуальные предприниматели. Большое значение играет участие сюрвейера в установлении количества груза при его взвешивании на весах или при обмере груза в определенном штабеле, подсчете мест штучного груза или укрупненных грузовых мест (тальманские услуги), определение веса груза по осадке судна (драфт-сюрвей) или количества наливного груза по замерам танков. Немаловажное значение для сторон договора перевозки груза и страховых компаний является установление или определение сюрвейером, как третьей стороны, качества товара (груза) с целью установления его соответствия, а также проведение инспекции транспортных средств на предмет пригодности к перевозке грузов. В действительности перечень предоставляемых сюрвейером услуг значительно шире и зависит от направления деятельности сюрвейерской компании.

7.6.3. Брокерские услуги

Понятие брокерских услуг обычно увязывают с банковской, финансовой или торговой деятельностью. Вместе с тем, при организации транспортных систем наряду с вышеупомянутыми могут применяться иные виды брокерских услуг. Так, КТМ РФ вводит понятие «морского брокера», под которым посредник в рамках договора морского посредничества обязуется от имени и за счет доверителя оказывать посреднические услуги при заключении договоров купли-продажи судов, договоров фрахтования и договоров буксировки судов, а также договоров морского страхования [6]. Морской брокер по поручению доверителя может совершать формальности, связанные с приходом судна в порт, пребыванием судна в порту и выходом судна из порта, а также другие действия, которые обычно совершает морской агент в соответствии со ст. 237 КТМ РФ. Услуги морского брокера в рамках договоров морского страхования см. в главе 8 данного учебника. Особенность морского брокера в том, что согласно ст. 243 КТМ РФ при заключении вышеупомянутых договоров, он может представлять обе стороны таких договоров, если стороны уполномочили его. При этом морской брокер обязан сообщать каждой из сторон, что он представляет также другую сторону и при оказании посреднических услуг обязан действовать в интересах обеих сторон. После исполнения поручения доверителя морской

брокер обязан отчитаться за полученные от доверителя суммы и имеет право на вознаграждение за оказание посреднических услуг при заключении договоров.

Морской брокер, предлагающий посреднические услуги во фрахтовой деятельности обычно именуется «фрахтовым брокером». Фрахтовым брокером являются специализированные фирмы или отдельные физические лица, обладающим высоким профессионализмом и большим опытом работы на мировом фрахтовом рынке, владеющие ситуацией по спросу и предложениям на тоннаж судов и структурой грузооборота в определенном секторе торговли, тяготеющем к водным перевозкам. К услугам фрахтовых брокером обращается судовладелец, заинтересованный в поисках груза для своих судов, а также грузовладелец, которому нужен тоннаж для перевозки груза морским или речным путем. Фрахтовые брокеры, имея необходимые информационные ресурсы и деловые контакты в области морского судоходства и внешнеторговой деятельности, достаточно оперативно и квалифицированно выполняют подобные посреднические услуги. Материалы по фрахтовым операциям см. в главе 4 данного учебника.

В международных транспортных системах востребована посредническая деятельность во взаимоотношениях таможенных органов с участниками внешнеэкономической деятельности и лицами, осуществляющими деятельность в сфере таможенной деятельности. Таможенное регулирование в таможенном союзе в рамках Евразийского экономического сообщества (Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Кыргызская Республика и Российская Федерация) предусматривает статус таможенного представителя. Правовой статус таможенного представителя определен ст. 12 - 17 ТК ТС [19]. Согласно ст. 12 ТК ТС таможенный представитель совершает от имени и по поручению декларанта или иных заинтересованных лиц таможенные операции в соответствии с таможенным законодательством таможенного союза на территории государства - члена таможенного союза, таможенным органом которого он включен в реестр таможенных представителей. По сути это равноценно определению таможенного брокера, понятие которого содержалось в ТК РФ, до вступления в силу ТК ТС. Материалы по таможенному регулированию содержатся в главе 5 данного учебника.

Вопросы и задания для самоконтроля:

1. Что представляет собой посредничество? Какова его роль в развитии экономики страны?
2. Какие виды посредничества вы знаете? Охарактеризуйте каждый из перечисленных видов.
3. Какие договора посредничества вы знаете? Охарактеризуйте каждый из перечисленных видов.

4. Чем отличается транспортно-экспедиционное обслуживание от транспортно-экспедиционной услуги?
5. Каким образом можно классифицировать транспортно-экспедиционные услуги?
6. Какой документ является основанием для осуществления транспортно-экспедиционной услуги? В какой форме такой документ заключается?
7. Какие документы должны быть приложены к договору транспортной экспедиции?
8. Перечислите права и обязанности экспедитора.
9. За что несет ответственность экспедитор в соответствии с договором транспортной экспедиции?
10. Кто такой логистический оператор?
11. Перечислите виды логистического оператора.
12. Назовите преимущества логистического оператора.
13. Что обязуется выполнять морской агент по договору морского агентирования?
14. Укажите стороны агентского договора по Гражданскому Кодексу РФ и договору морского агентирования по Кодексу торгового мореплавания.
15. Назовите основные виды морского агентирования.
16. Что предполагает генеральное агентирование?
17. На какие группы можно подразделить основные функции морского агента?
18. Является ли обязанностью портового агента оформление грузовых документов?
19. Какая международная организация разработала стандартные условия портового, линейного и генерального агентирования?
20. Особенности установления тарифов и платы за услуги по перевалке грузов
21. Кем оказываются услуги по перевалке грузов в морском порту?
22. Кем оказываются погрузочно-разгрузочные услуги на железнодорожном транспорте?
23. Каким законом регулируется погрузка и выгрузка опасных грузов на транспорте?
24. Какими документами могут оформляться взаимоотношения между владельцем груза и организацией, предоставляющей услуги по погрузке и выгрузке груза?
25. Какие основные виды услуг предоставляют сюрвейерские компании?
26. Назовите крупные классификационные общества, входящие в Международную ассоциацию классификационных обществ?
27. С чем связывают понятие брокерских услуг?
28. Покажите роль таможенного представителя в рамках ТК ТС?
29. Какие документы выдает товарный склад в подтверждение принятия товара на хранение?

Литература:

1. ГОСТ Р 51133-98 Экспедиторские услуги на железнодорожном транспорте. Общие требования. Утвержден Постановлением Госстандарта РФ от 23 января 1998 г. № 14
2. ГОСТ Р 52297-2004 Национальный стандарт Российской Федерации. Услуги транспортно-экспедиторские. Термины и определения.
3. Гражданский кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс].— Режим доступа: <http://www.consultant.ru> (время обращения 21.01.2017)
4. Завьялова, Я.Д. Организация транспортно-экспедиционной деятельности в логистических сетях: автореф. дис. канд. экон. наук: 08.00.05 / Завьялова Янина Дмитриевна. – СПб., 2001. – 16 с.
5. Кивал, Н.Г. Основы транспортно-экспедиционного обслуживания: учебное пособие / Н.Г. Кивал, А.П. Кивал. – Владивосток: изд-во ДВГТУ, 2010. – 154 с.
6. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации [Электронный ресурс].— Режим доступа: <http://www.consultant.ru> (время обращения 21.01.2017)
7. Кудюкин А. А. Правовые аспекты морского агентирования. Учебно-методическое пособие. Изд-во «Феникс», 2006. — 262 с.
8. Луговцов А. Ф., Маслов Г. А. Агентирование морских судов: Учебник для вузов мор. трансп. - М.: Транспорт, 1988.— 207 с.
9. Макашина, Е.В. Транспортное экспедирование в структуре современного морского порта: монография / Е.В. Макашина. – Новороссийск: ГМУ им. адм. Ф.Ф. Ушакова, 2012. – 64 с.
10. Петров И.М., Виговский В.А. Агентирование морских судов: теория и практика. Учебное пособие. - Черновцы: Книги - XXI, 2005. — 496 с.
11. Плужников, К.И. Транспортное экспедирование / К.И. Плужников, Ю.А. Чунтомова. – М.: ТРАНСЛИТ, 2006. – 528с.
12. Постановление Правительства РФ от 08.09.2006 № 554 «Об утверждении Правил транспортно-экспедиционной деятельности»
13. Постановление Правительства РФ от 15.04.2014 № 319 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»
14. Правила оказания услуг по перевалке грузов в морском порту. Утверждены приказом Министерства транспорта РФ от 9 июля 2014 г. № 182
15. Приказ Минтранса РФ от 11.02.2008 № 23 «Об утверждении Порядка оформления и форм экспедиторских документов»

16. Сайт ФОНАСБА [Электронный ресурс].— Режим доступа: <https://www.fonasba.com> (время обращения 01.03.2017)
17. Словари и энциклопедии на Академик.ру Словарь [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://dic.academic.ru/dic.nsf/ushakov/962502> (дата обращения 20.08.2016).
18. Сухова, Л.Ф. Транспортное обслуживание международных экономических связей / Л.Ф. Сухова. – Алматы: Казак университети, 1998. – 194 с.
19. Таможенный кодекс Таможенного союза [Электронный ресурс].— Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_94890/ (время обращения 01.03.2017)
20. Тарараев, А. С. Управление комплексом логистических услуг в транспортно-экспедиционном обслуживании международных цепей поставок телекоммуникационного оборудования: автореф. дис. ...канд. экон. наук: 08.00.05 / Тарараев Александр Сергеевич. – М., 2010. – 24 с.
21. Типовая форма договора морского агентирования [Электронный ресурс].— Режим доступа: <http://dogovor-blank.ru> (время обращения 01.03.2017)
22. Федеральные авиационные правила "Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей". Утверждены Приказом Министерства транспорта Российской Федерации (Минтранс России) от 28 июня 2007 г. N 82 г. Москва
23. Федеральный закон "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" от 08.11.2007 N 259-ФЗ [Электронный ресурс].— Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_72388/(время обращения 01.03.2017)
24. Федеральный закон "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" от 10.01.2003 N 18-ФЗ [Электронный ресурс].— Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_40444/ (время обращения 01.03.2017)
25. Федеральный закон «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» от 07.03.2001 N 24-ФЗ [Электронный ресурс].— Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_30650/ (время обращения 01.03.2017)
26. Федеральный закон от 30.06.2003 №87-ФЗ (ред. от 06.07.2016) «О транспортно-экспедиционной деятельности» [Электронный ресурс].— Режим доступа:

http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_43006/ (время обращения 02.04.2017)

27. Филатова, Е.В. Формирование и управление качеством транспортно-экспедиционного обслуживания в сфере морских перевозок: монография / Е.В. Филатова. Новороссийск: РИО ГМУ им. адм. Ф.Ф. Ушакова, 2015. – 120 с.
28. Шеина А.А. Организационно-правовое положение морского агента. "Общество и право", 2009, № 5
29. Якунина, Ю.С. Тенденции развития современного рынка логистических услуг в России / Ю.С. Якунина, И.Ю. Окольнішнікова // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Экономика и менеджмент Выпуск № 1. том 8. 2014.

ГЛАВА 8.

УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ И СТРАХОВАНИЕ В ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМАХ

8.1. Страхование как метод воздействия на риски при организации международных транспортно-логистических систем

Определение понятия «риск» дано в Федеральном законе Российской Федерации «О техническом регулировании» от 27.12.2002 № 184-ФЗ: «Риск – вероятность причинения вреда жизни или здоровью граждан, имуществу физических или юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, окружающей среде, жизни или здоровью животных и растений с учетом тяжести этого вреда» [23].

Снижение вероятности неблагоприятных событий, тяжести их последствий может обеспечиваться целым рядом мер, реализуемых хозяйствующим субъектом. Выработка таких мер осуществляется на основе менеджмента риска или управления рисками.

Практика управления рисками и исследования в этой области возникли сравнительно недавно. Это порядка 60 лет назад. Только в 1963 году появился первый учебник по управлению рисками [11].

До сих пор среди отечественных ученых, занимающихся этим направлением, нет единства в определении понятия «управление рисками». У многих авторов «управление рисками» отождествляется с понятием «риск-менеджмент» [1].

Следует всё же различать воздействие на риск и принятие решений по отношению к риску от принятия решений по отношению к какому-либо управляемому объекту (управленческих решений) в условиях неопределенности. Риск-менеджмент и управление рисками связаны между собой, так как прежде чем принимать управленческое решение, следует определиться с тем, что может негативно повлиять на успешность достижения поставленной цели, оценить риск, позаботиться о минимизации последствий проявления риска, подготовиться к нейтрализации последствий проявления риска.

Перечисленное детерминировано целым рядом ГОСТов и стандартов ИСО, а также методическими рекомендациями по стандартизации и метрологии [2-8,16].

На базе данных документов субъектами транспортно-логистического бизнеса и участниками международных коммерческих и внешнеэкономических операций могут разрабатываться функциональные системы управления рисками в их хозяйственной сфере.

В настоящее время определенных положительных результатов в этом направлении добились на железнодорожном транспорте. Распоряжением ОАО «РЖД» от 26 июля 2012 г. №149р утверждена Функциональная стратегия управления рисками в холдинге «РЖД»,

ранее распоряжением от 13 декабря 2010 г. №2570р в ОАО "РЖД" был утвержден стандарт Управление ресурсами на этапах жизненного цикла, рисками и анализом надежности (УРРАН), порядок определения допустимого уровня риска [17,18].

Дальнейшему распространению практики управления рисками на железнодорожном транспорте будут способствовать принятый ГОСТ 33433-2015 Безопасность функциональная. Управление рисками на железнодорожном транспорте. Имеется ряд ГОСТов, определяющих правила управления рисками на воздушном транспорте. На морском и внутреннем водном транспорте определенный вклад в разработку проблем управления безопасностью и управления рисками внес Российский морской регистр судоходства [13,15]. Во исполнение приказа Минтранса от 12.04. 2010 г N 87 «Об утверждении порядка проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» Федеральным агентством морского и речного транспорта распространены Методические рекомендации по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта [12].

В соответствии с ГОСТ Р ИСО 31000-2010 Менеджмент риска. Принципы и руководство управление рисками может применяться к любой организации в целом в любое время в её многих областях и на многих уровнях, а также к особым функциям, проектам и видам деятельности.

В транспортно-логистической деятельности достаточно специфических рисков, что требует специального решения по управлению ими.

Транспортно-логистические риски – это риски, связанные с эксплуатацией транспортных средств, с хранением и перевозкой товарных ценностей (грузов).

Можно выделить следующие признаки и факторы, по которым будут различаться отдельные риски и их группы:

- Вид транспорта, вид транспортного средства;
- Транспортно-технологическая схема доставки;
- Род груза;
- Тип транспортной операции в технологическом процессе доставки (в начально-конечном пунктах, перегрузочные, хранения, ввоза-вывоза, бункеровочные операции, движущая операция, собственно перевозка);
- Топографические (оползни, просадки грунта, снежные лавины и заносы, камнепады, гидрология питания рек);

- Источник происхождения (природа) риска (стихия, ошибки при управлении транспортным средством, скрытые дефекты и неисправности транспортного средства, аварии на гидротехнических сооружениях, состояние дорожного полотна, недостатки гидрографического обеспечения судоходства, уровень регулирования дорожного движения, криминогенная обстановка, общественно-политическая стабильность);
- Воздействующие на груз статические и динамические силы, вибрация, температура, влажность, газозагрязненная среда и загрязнения;
- Субъект, допустивший ошибку или небрежность при оформлении перевозочных документов, при подготовке груза к транспортированию, при осуществлении такелажных и погрузочно-разгрузочных работ, при размещении груза в транспортное средство, при его креплении и раскреплении, при опломбировании грузовых помещений и транспортного оборудования, на которого может быть возложена ответственность за несохранность груза или аварию на транспорте (грузоотправитель, грузополучатель, транспортно-экспедиционное предприятие, перевозчик).

В обобщенном виде, в соответствии с уже упомянутыми ГОСТами и методическими рекомендациями по стандартизации и метрологии, процесс управления рисками представляет собой непрерывный возобновляемый процесс, в котором следует выделять следующие этапы.

1 этап – идентификация риска. Он представляет собой процесс выявления рисков, а именно, установления в отношении каждого из имущественных интересов, подвергающихся опасностям, состава неблагоприятных факторов, которые могут вызвать события, причиняющие вред, и в результате которых появляется ущерб. На этом этапе необходимо рассматривать самый широкий спектр последствий, даже если источник риска будет не столь очевидным. При идентификации риска необходимо учитывать эффект домино, каскада и кумуляции негативных эффектов.

На данном этапе задачей риск-менеджера является составление реестра риска. Реестр риска в соответствии с ГОСТ Р 51901.21 -2012 Менеджмент риска. Реестр риска это форма записи информации об идентифицированном риске (вместо термина «реестр риска» может использоваться термин «Журнал риска»). Реестр риска в соответствии с названным ГОСТом является одним из способов представления и хранения информации об опасных событиях и риске.

2 этап – анализ риска. Разумеется, для выполнения анализа риска необходимо обладать его количественными параметрами (оценками). В качестве оценок степени риска принято рассматривать вероятность его проявления и тяжесть последствий, которые он может вызвать в отношении каждого из объектов, которые ему подвергались и подверглись. Вероятности и оценки стоимости возможного ущерба по каждому риску отражаются в реестре риска.

Тяжесть последствий выражается в стоимостной оценке того ущерба, который возник. Поскольку различные события могут происходить с разной вероятностью и вызывать различные ущербы по объектам (видам имущественных интересов), для принятия управленческих решений по отношению к рискам, целесообразно объединять их в группы. Например, А.Е. Рубцовым предложено следующее выделение групп рисков в зависимости от вероятности потерь [19]:

- с вероятностью близкой к нулю (ничтожной вероятностью);
- с низкой (малой) вероятностью;
- с небольшой вероятностью;
- со средней вероятностью;
- с большой вероятностью;
- с вероятностью близкой единице (неизбежные часто повторяющиеся события).

В свою очередь, в зависимости от уровня потерь (ущерба), все риски, внесенные в реестр риска, распределяются на группы:

- с незначительным уровнем потерь (ущербом от 0 до A1);
- с малым уровнем потерь (ущерб от A1 до A2);
- с допустимым уровнем потерь (от A2 до A3);
- со средним уровнем потерь (от A3 до A4);
- с большим уровнем потерь (от A4 до A5);
- с катастрофическим уровнем потерь (>A5).

В результате выполненного ранжирования и дифференцирования рисков в соответствии с сочетанием перечисленных параметров можно иметь дело с 36 группами рисков, в отношении каждой из которых будут применяться процедуры воздействия, а по существу: решения о снижении и удержании риска либо о передаче ответственности другому лицу (о страховании).

3 этап – выбор метода воздействия на риск.

В качестве альтернативных вариантов способов воздействия на риск (принятия решения о процедуре по отношению к риску) можно считать: уклонение от риска (избежание

риска), удержание риска на своей ответственности, передача риска на ответственность другого лица.

Уклонение от риска (его избежание) означает отказ от какого-либо проекта, управленческого решения, учитывая характер и величину риска, с которым ничего не представляется возможным предпринять.

Удержание риска предполагает возможность принятия управленческих решений с учетом имеющегося риска. При этом, как правило, применяются все возможные и целесообразные меры воздействия на снижение степени риска: предупредительные и репрессивные меры. Предупредительные или превентивные меры обеспечивают снижение вероятности наступления неблагоприятного события или тяжести его последствий (величины ущерба). Они выполняются заранее, до того как риск проявит себя. Удержание риска предполагает возможность субъекта уже при наступлении неблагоприятного события благодаря эффективным репрессивным мерам не допустить превышения величины ущерба заданного допустимого возможного уровня. Репрессивными являются меры по локализации неблагоприятного события, когда оно уже произошло и по сокращению ущерба от него.

Возможность удержания риска на ответственности субъекта, управляющего риском, связано с возможностью покрытия ущерба, либо из величины дохода от текущей деятельности (выручки), либо из выручки от продажи какого-либо имущества, из средства ранее сформированного резервного (страхового) фонда в рамках организации (самострахование).

В качестве источника средств для покрытия возникшего ущерба может рассматриваться и получение займа (кредита) определенной, достаточной для покрытия убытка величины. Для этого организация должна обладать имуществом, которое может становиться предметом залога при оформлении кредитной сделки. В противном случае средств, полученных на этой основе, может оказаться не достаточно для компенсации ущерба в полном объеме и компенсация не произойдет.

Передача риска на ответственность другого лица (страхование).

При условии включения страховщиками риска в состав страхового покрытия по условиям предлагаемого ими вида страхования этот метод воздействия на риск является наиболее часто используемым и наиболее эффективным. Если плата за услугу страховщика находится в пределах до 5% от стоимостной оценки имущественного интереса по договору (страховой суммы), то потеря эффективности отвлекаемых от основной деятельности средств при направлении их в резервный фонд может составлять при высокой эффективности производства более крупную величину, не говоря уже о плате за пользование заемными средствами, составляющей более 10%.

При использовании средств резервного капитала и средств, полученных по кредиту, ущерб останется ущербом, только растянутым во времени. В условиях же страхования ущерб покрывается многими субъектами (страхователями), из взносов которых формируется страховой фонд, и средства которого выступают источником для покрытия конкретного ущерба.

Благодаря страхованию лицо, испытывающее на себе проявление какого-либо риска получает возможность исключить из своей сферы последствия проявления риска полностью, практически его нейтрализовав за счет передачи риска на ответственность страховой компании за определенную плату.

К данному способу воздействия на риск можно отнести и участие во взаимной форме страхования.

Взаимное страхование отличается от договорного (коммерческого) страхования тем, что оно осуществляется на некоммерческой основе, как выражаются, по себестоимости. При взаимном страховании, если собранных в фонд средств окажется недостаточно, со всех участников страхования может потребоваться уплата дополнительных взносов. По мере же накопления средств в фонде с участников взаимного страхования может требоваться уплата премии все меньшего размера, а может быть и полное освобождение от уплаты очередного взноса.

По отношению к различным рискам, дифференцированным по вероятности и величинам возможного ущерба, будут характерными решения о воздействии на риск и в отношении источников средств для их компенсации. Распределение вариантов возможного воздействия на риск представлено в таблице 8.1.

Таблица 8.1.

Распределение вариантов воздействия на риск по группам рисков в зависимости от их параметров.

вероятность потерь величина ущерба	Близкая к нулю	Низкая	Небольшая	Средняя	Высокая	Близкая к единице
Незначительный ущерб	Удержание риска Покрытие ущерба за счет дохода от текущей деятельности					
Малый ущерб						
Допустимый ущерб						
средний	Коммерческое (договорное) страхование	Удержание риска. Самострахование (покрытие ущерба за счет формируемого резервного фонда (резервного капитала))			Избежание риска	
большой						
катастрофически й		Использование взаимного страхования	Снижение степени риска			

4 этап – реализация выбранных мер воздействия на каждый из реестра риск. Оценка результативности выбранных вариантов воздействия и корректировка системы управления рисками. Далее все продолжается начиная с 1 этапа, так как могут быть выявлены новые угрозы, ранее не являвшиеся столь актуальными. Могут быть получены новые данные, касающиеся оценки рисков, что требует их анализа и пересмотра управляющих воздействий.

Из всех выбираемых методов воздействия на риски страхование обычно оказывается наиболее эффективным. Страхование практически всегда оправдано, так как затраты на него во много раз меньше того ущерба, который по условиям страхования будет возмещен. В

результате страхования высокий или недопустимый риск в конечном итоге превращается в допустимый или минимальный.

С помощью страхования можно решать проблемы не со всеми рисками. Возможность рассчитывать на страхование зависит от содержания тех программ по страхованию, которые исходят от страховщиков. Тем не менее, польза от участия в страховании состоит уже в том, что оно позволяет субъекту сосредоточиться на не страхуемых рисках, таких как инвестиционные, политические, риски НИОКР, финансово-экономические риски, кадровые риски, риски обусловленные выбором партнеров по бизнесу, клиентов, контрагентов, рыночные риски как таковые. Элиминирование не страхуемых рисков, правильная их оценка, позволяют правильно их учитывать при ведении бизнеса.

8.2. Отдельные виды страхования при организации международных транспортных систем

8.2.1. Транспортное страхование грузов

Данный вид страхования является, может быть, самым распространенным и востребованным в транспортно-логистических системах, что обусловлено рядом причин. Без страхования грузов не обходится внешняя торговля. Страхование грузов направлено в первую очередь на защиту интересов экспортеров и импортеров, но постепенно становится все более востребованным и при поставках на территории России.

Страхование грузов имеет ряд особенностей, выделяющих его среди других видов имущественного страхования. Возможности этого страхования используются и самими перевозчиками, транспортными экспедиторами, операторами смешанных перевозок, когда в качестве объекта страхования выступает их интерес, связанный с провозной платой, комиссионным вознаграждением, фрахтом.

Условия страхования содержатся в Правилах, которые разрабатываются и утверждаются самими страховщиками. Может показаться, что Правила различных страховщиков почти одинаковы. Однако, это не так. Полезно сравнивать их с известными Оговорками института Лондонских страховщиков по страхованию грузов, используемыми повсеместно при международных перевозках грузов [23].

До заключения договора со страховщиком, если будут использованы его стандартные Правила страхования, следует позаботиться об их изменении, исключении отдельных положений и формулировок, а также о дополнении Правил (п.3 статьи 943 ГК РФ это допускает).

Среди других видов имущественного страхования страхование грузов имеет свои особенности.

Страховая сумма по договору может существенно превышать фактурную стоимость товара (цену товара) в месте его приобретения. В соответствии с Правилами ИНКОТЕРМС при базисных условиях поставки CIF и CIP продавец обязан застраховать в пользу покупателя товар со страховой суммой, как минимум, на 10% превышающей цену товара. В соответствии с запродажными контрактами по требованию покупателей по некоторым категориям товаров (подакцизным, например) превышение может достигать и 20-30% [20].

В страховании грузов интерес страхователя (выгодоприобретателя) как объект страхования связан не только с самим грузом (затратами на его приобретение), но и с расходами по его доставке к месту реализации, а также возможностью получения прибыли от оборота (для чего и совершается внешнеторговая сделка).

За время действия страховой защиты груз находится вне контроля со стороны продавца и покупателя. Имеется ответственность у перевозчика, за исключением только определенных обстоятельств, которых может быть несколько. При наличии ответственности перевозчика страховщик будет обязан выполнить свое обязательство по договору страхования только при условии получения от страхователя (выгодоприобретателя) всех необходимых документов, позволяющих страховщику воспользоваться суброгацией и предъявить к виновной стороне требование о возмещении ущерба. Соответствующие правовые нормы об этом содержатся и в ГК РФ (ст. 965) и в КТМ РФ (ст.281).

Является распространенной практика страхования грузов по генеральным полисам.

Согласно ст. 941 ГК РФ систематическое страхование разных партий однородного имущества (товаров, грузов и т.п.) на сходных условиях в течение определенного срока может по соглашению между страхователем и страховщиком осуществляться на основании одного договора страхования –генерального полиса.

Статья 262 КТМ РФ определяет генеральный полис как особое соглашение, по которому могут быть застрахованы все или известного рода грузы, которые страхователь получает, или отправляет в течение определенного срока.

При отношениях сторон по генеральному полису страхователь сообщает страховщику сведения о каждой перевозке (форма сообщения устанавливается договором) непосредственно в день отправки груза, а страховщик в течение суток выдает полис на конкретную отправку и выставляет счет на оплату страховой премии. Возможна и периодическая уплата страховой премии, когда перечисление денег производится плановыми платежами (например, один раз в месяц).

Страхование грузов по генеральному полису обходится дешевле. Степень удешевления может достигать 30%.

Из рекомендаций одной из страховых брокерских компаний («Gold Stability Club»): Все генеральные договора требуют тщательной проработки до момента возникновения страховых событий. В рамках заключенного генерального договора на страхователе лежит обязанность в обусловленные договором страхования сроки направлять страховщику в письменном виде сведения о подлежащих осуществлению перевозках. На основании этих сведений страховщиками выдаются страховые полисы, подтверждающие факт страхования задекларированной единичной отправки. Нарушение страхователями сроков заявления единичных отправок может повлечь невыдачу страховщиком страхового полиса. Это означает исключение, из числа застрахованных, такой отправки и отказ впоследствии, если потребуются, от выплаты страхового возмещения. В реальной действительности, по тем или иным причинам (в том числе вызванным и небрежностью), нарушение сроков декларирования отдельных отправок бывает достаточно вероятным. Устранить эту проблему поможет следующая рекомендуемая страховым брокером формулировка условий генерального полиса: «непреднамеренные ошибки и упущения, допущенные страхователем в извещении, а также ошибки, связанные с не предоставлением сведений об осуществленной перевозке, не влияют на права страхователя (выгодоприобретателя) по настоящему договору. В любом случае страхователь обязан незамедлительно поставить в известность страховщика/брокера о допущенных ошибках» [22].

Камнем преткновения на пути получения страхового возмещения может являться запрашивание страховщиком всё новых и новых документов, и на этой основе затягивание сроков решения вопроса о выплате страхового возмещения.

Здесь в первую очередь необходимо позаботиться об указании в договоре исчерпывающего перечня документов, на основании которых будет решаться страховщиком вопрос о выплате страхового возмещения, причем в строго оговоренные сроки с момента получения этих документов.

Вполне достаточным может являться следующий состав документов:

- внешнеторговый контракт, договор купли-продажи, договор поставки (документы, подтверждающие наличие интереса в сохранении товарных ценностей у страхователя или у выгодоприобретателя);
- счет-фактура, инвойс отгрузочный (документ свидетельствующий о выбранной страховой сумме и подтверждающий наличие имущественного интереса в определенном размере);
- заказ на вид упаковки (документ подтверждающий наличие требуемой заботливости со стороны страхователя об обеспечении сохранности перевозимого груза);
- фрахтовый ордер (поручение на отгрузку);

- грузовая таможенная декларация (документ, подтверждающий факт идентификации груза заявленному на страхование и оплату ввозной пошлины, что увеличивало фактурную стоимость груза);
- передаточная ведомость;
- коносамент (транспортная накладная, железнодорожная накладная, внутренняя водная, авианакладная);
- акт осмотра места происшествия;
- аварийный сертификат;
- калькуляция расходов по приведению груза в состояние годности для дальнейшего использования (затраты на просушку, переупаковку, перегрузку, сепарирование и т.д.);
- диспаша в случае общей аварии;
- коммерческий акт (акт-извещение, аутторн-репорт).

Учитывая, что грузы могут быть застрахованы как на основе отечественных правил, так и на основе Оговорок института Лондонских страховщиков, представляется необходимым рассмотреть различия между этими двумя источниками условий договора транспортного страхования грузов.

1. Согласно Оговоркам института Лондонских страховщиков по страхованию грузов пиратство не входит в число исключаемых рисков в соответствии с оговоркой об исключении военных рисков. В отечественных правилах, даже в Правилах СОАО ВСК (п.3.4.20. Правил транспортного страхования грузов от 23 декабря 2013г.), в числе оснований для освобождения страховщика от обязанности по возмещению ущерба от повреждения или полной гибели всего или части груза, кроме всякого рода военных действий или военных мероприятий и их последствий, фигурирует и пиратство.

2. В числе общих исключений, согласно Оговоркам института Лондонских страховщиков, не покрываемыми страхованием случаями являются только те, которые вызваны умыслом или грубой неосторожностью Страхователя (только его самого). В отечественных правилах чаще всего можно встретить: «не является страховым случаем (если иного не предусмотрено договором страхования) утрата (гибель), повреждение груза или расходы, произошедшие вследствие умысла или грубой неосторожности (в случаях, предусмотренных законом) Страхователя или Выгодоприобретателя, или их представителей». Таким образом, круг лиц, по вине которых возникающий ущерб не подлежит возмещению, значительно расширяется.

3. Согласно Оговоркам института Лондонских страховщиков не покрывается факт гибели, повреждения и расходы, вызванные применением любого военного оружия, принцип

действия которого основан на реакции деления ядра или ядерного синтеза, а также подобных реакций, вызывающих радиоактивное излучение.

По правилам же отечественных страховщиков это: «вследствие прямого или косвенного воздействия атомного взрыва, радиации или радиоактивного заражения, связанных с любым применением атомной энергии и использованием расщепляемых материалов». В данном случае исключение из страхового покрытия уже не ограничивается только применением атомного оружия, а распространяется на любые применения атомной энергии и использование расщепляемых материалов.

4. Согласно Оговоркам института Лондонских страховщиков в числе общих исключений фигурирует гибель, повреждения и расходы, вызванные неплатежеспособностью или невыполнением финансовых обязательств владельцами, фрахтовщиками или операторами судна.

Согласно правилам страхования отечественных страховщиков к страховым случаям не относятся повреждения или полная гибель всего или части груза вследствие неплатежеспособности или невыполнения Страхователем или Выгодоприобретателем обязательств по договорам, отличным от договоров страхования грузов.

5. При страховании на условиях В Оговорок института Лондонских страховщиков в числе покрываемых страхованием рисков входит и смывание волной или выбрасывание за борт груза.

По отечественным правилам для условий «с ответственностью за частную аварию» или «с ограниченной ответственностью», как и «без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения» данный риск может являться исключаемым из покрытия.

По оговоркам института Лондонских страховщиков никак не оговаривается факт гибели или повреждения груза вследствие отпотевания судна и подмочки груза атмосферными осадками, обесценивания груза вследствие загрязнения или порчи тары при целостности наружной упаковки. Напротив, в отечественных правилах эти обстоятельства могут определять не наступление страхового случая.

6. При страховании по Оговоркам института Лондонских страховщиков на минимальных условиях (С) не покрываемым страхованием риском оказывается полная гибель всего или части груза за счет землетрясения, извержения вулкана, или удара молнии. Не покрывается и риск гибели в результате подмочки груза заборной водой.

Согласно отечественным правилам при условии «без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения» спектр покрываемых страхованием рисков может быть существенно шире. Так, например, в качестве покрываемых страхованием рисков могут быть названы и полная гибель всего или части груза произошедшие как от удара молнии,

землетрясения и извержения вулкана, так и от бури, вихря, наводнения и других стихийных бедствий (список, таким образом, открытым является). Покрываемым является и риск повреждения судна льдом, и подмочки груза забортной водой, если они приводят к гибели всего или части груза.

В транспортном страховании грузов особым образом, по сравнению с другими видами страхования учитываются и определяются условия по франшизам

1. Величина безусловной франшизы устанавливается на уровне естественной убыли, естественных потерь, которые имели бы место вне зависимости от страхового случая, поэтому страховщик ни при каких обстоятельствах перед страхователем за них отвечать не будет.

2. Франшиза учитывается не по всему застрахованному грузу, а только относящемуся к поврежденным местам, к коносаментной партии груза, к количеству груза, находящемуся в подвозном судне (лихтере) в случаях грузовой обработки судна на рейде, а не у причала, что называется лихтеровкой.

3. При страховании по генеральному полису может иметь место применение кумулятивной франшизы, определяющей величину убытков по совокупности случаев, за которые страховщик не отвечает и свыше которой убытки подлежат возмещению страховщиком, даже если в отдельной перевозке величина ущерба не превысит установленной величины условной франшизы.

Страховое покрытие при страховании грузов распространяется на весь период доставки груза «от склада продавца-производителя до склада покупателя», договором оговаривается и максимальная продолжительность действия страховой защиты после выгрузки груза из морского судна в порту страны назначения. Период действия страховой защиты по договору может устанавливаться и с включением некоторого времени до отправления груза и после прибытия груза на склад грузополучателя. Такое страхование груза считается с дополнительным покрытием: «с ответственностью за риски хранения».

В соответствии с правилами «Инкотермс-2010» обязанность продавца по страхованию в пользу покупателя входит в поставки на условиях CIF и CIP, означающих: «стоимость, страхование и фрахт», «перевозка и страхование оплачены до ... (название порта назначения, пункта назначения)».

Однако, в других случаях, когда в соответствии с правилами Инкотермс по базису поставки обязанностей у продавца по страхованию в пользу покупателя нет, по взаимному согласию стороны могут предусмотреть по договору поставки осуществление сквозного страхования. Так, например, при поставке на условиях DES договор международной перевозки заключает продавец, риски случайной гибели и повреждений груза за время

международной перевозки лежат на продавце, и он осуществляет страхование товарных ценностей на этот период в свою пользу. Стороны могут предусмотреть по запродажному контракту страхование до момента прибытия груза на склад получателя (покупателя). В этом случае потребуется согласовать в контракте надбавку к цене товара, покрывающую дополнительные расходы по страхованию в пользу покупателя на участке от судна до склада покупателя, то есть относящиеся к страхованию на время перевозки по территории страны импортера, где риски несет покупатель.

Другой вариант, например, при поставке запасных частей из Германии в Россию на условиях «ФОБ Гамбург»: стороны могут договориться о сквозном страховании покупателем груза по одному полису, предусмотрев определенную скидку с цены в контракте, за принятие на себя расходов по страхованию на территории экспортера.

Согласованные условия контракта в этом случае могут быть изложены следующим образом: «покупатель принимает на себя все заботы по страхованию поставляемых по договору запчастей с момента их отгрузки с завода продавца и/или субпоставщиков и до момента их получения заводом покупателя товара. Расходы по страхованию от продавца и/или субпоставщиков до погрузки товара на борт судна в порту отгрузки в размере 0,015% страховой суммы указанной в полисе выписываемом на имя покупателя относятся на счет продавца и удерживаются покупателем при оплате счетов за запчасти. Страхование за время всего периода транспортировки и перевалок производится на условиях «с ответственностью за все риски» [20].

Как известно, для получения страхового возмещения страхователем (выгодоприобретателем) по факту наступления несохранности перевозимого и застрахованного груза, необходимо:

- установление факта страхового случая;
- определение размера ущерба;
- обращение к страховщику с заявлением о страховом случае.

Общепринятой практикой в транспортном страховании является при получении информации о факте несохранности груза обращение страхователя, выгодоприобретателя или их представителей к аварийному комиссару. Списки аварийных комиссаров обычно прилагаются к страховому полису. Аварийный комиссар проводит расследование обстоятельств случившегося непосредственно на месте и оформляет аварийный сертификат. Данный документ позволяет страхователю (выгодоприобретателю) обратиться с обоснованным заявлением к страховщику для получения страхового возмещения по факту случившегося.

При необходимости аварийный комиссар привлекает специалистов-сюрвейеров для установления истинных причин появления ущерба, для оценки величины ущерба. Соответствующие акты экспертизы и отчеты сюрвейеров в этих случаях прилагаются к аварийному сертификату.

Страховщик после получения заявления от страхователя (выгодоприобретателя) должен убедиться в том, что событие произошло именно с застрахованным имуществом и, что возникновение ущерба имело место после вступления договора страхования в силу и до окончания срока его действия. В противном случае событие может быть не признано страховщиком страховым случаем.

В договоре страхования полезно указывать меры ответственности, как за задержку уплаты страховых взносов, так и за задержку страховщиком выплаты страхового возмещения, но не допускать отклонения страховщиком страховой претензии по причине задержки (неуплаты в установленный срок очередного взноса при уплате премии в рассрочку) уплаты страховой премии. В ст. 954 ГК РФ прямо сказано: «если страховой случай наступил до уплаты очередного страхового взноса, внесение которого просрочено, страховщик вправе при определении размера подлежащего выплате страхового возмещения зачесть сумму просроченного страхового взноса» [9].

8.2.2. Страхование судов водного транспорта

Морскими судами и судами смешанного (река-море) плавания обеспечивается более 60% объема международной торговли. Устойчивость функционирования международной транспортной системы, в которой задействованы перевозчики, оперирующие судами, зависит от использования такого инструмента защиты имущественных интересов при эксплуатации судов, которым является страхование.

Во всем мире в страховании судов получили распространение условия, именуемые Оговорками Института Лондонских страховщиков, из которых особенно широкое применение имеет Оговорка о страховании судов на срок – Institute Time Clauses Hulls № 280 от 01.11.95.

На отечественном страховом рынке суда могут быть застрахованы как на условиях названных оговорок, так и на основе условий, содержащихся в правилах страхования судов, разработанных и утвержденных российскими страховщиками. Некоторыми российскими страховщиками Оговорки Института Лондонских страховщиков размещаются непосредственно в своих правилах, в качестве приложения к ним.

Страхование данного вида направлено на защиту имущественных интересов, связанных с судоходством, с самим судном, его машинами и оборудованием, с финансовыми обязательствами, обусловленными общей аварией, с расходами на содержание судна в

эксплуатации не покрываемыми фрахтом за время ремонта судна, вызванного страховым случаем.

Условия страхования, относящиеся к страховому покрытию, могут излагаться по-разному. Одни страховщики, как это сделано и в Оговорках, дают исчерпывающий перечень рисков, от которых предоставляется страховая защита. Другие, по вариантам типовых условий страхования определяют, какие из убытков и расходов подлежат возмещению, и какие убытки возмещению не подлежат. Этот вариант, в частности, реализован в Правилах страхования судов СПАО «Ингосстрах» от 24 июня 2015 года. При изложении возможностей страхования военных рисков правила имеют ссылку на список районов повышенного риска Института Лондонских Страховщиков, на которые не распространяется страховое покрытие при включении в договор военных рисков.

Итак, если договор страхования будет содержать перечень рисков, от которых по нему предоставляется страховая защита, то их состав может быть следующим:

- опасности судоходства по морям, рекам, озерам или иным судоходным путям;
- пожар, взрыв;
- грабеж, совершенный посторонними для судна лицами;
- преднамеренное выбрасывание имущества за борт;
- пиратство;
- контакт (столкновение или касание) с сухопутным транспортным средством, доком или портовым оборудованием или сооружением;
- землетрясение, извержение вулкана или удар молнии;
- происшествие во время погрузочно-разгрузочных работ, либо в результате смещения груза или горючего.

Именно такой состав рисков для стандартного покрытия определен Оговорками № 280 (Institute Time Clauses Hulls), № 284 (Institute Time Clauses Hulls – Total Loss, General Average and 3/4ths Collision Liability (including Salvage, Salvage Charges and Sue and Labour) и № 289 (Institute Time Clauses Hulls – Total Loss Only (including Salvage, Salvage Charges and Sue and Labour) Института Лондонских Страховщиков.

При условии, что гибель или повреждение не были вызваны отсутствием должной заботливости со стороны страхователя, владельцев, менеджеров любого берегового подразделения судовладельца, страхованием покрывается также гибель и повреждение произошедшие вследствие:

- взрыва котлов, поломки валов, или любого скрытого дефекта машинного оборудования или корпуса судна;
- небрежности капитана, командного состава, членов экипажа или лоцмана;

- небрежности судоремонтных фирм или фрахтователей, при условии, что ни те, ни другие не являются страхователями по данному договору;
- баратрией со стороны капитана, командного состава или членов экипажа;
- контакта с самолетами, вертолетами или аналогичными объектами

По условиям страхования Страховщики возмещают Страхователю три четверти любой суммы или сумм, уплаченных Страхователем третьему лицу или лицам в связи с тем, что страхователь по закону признается ответственным за:

гибель или повреждение любого другого судна или имущества на этом судне;
задержку или невозможность использования другого судна или имущества на нем;
общую аварию, спасание или спасание по контракту в отношении любого другого судна или имущества на нем;

при условии, что такие платежи осуществляются Страхователем вследствие столкновения застрахованного судна с любым другим судном.

Не покрывается страхованием тот факт, что связан с:

- войной, гражданской войной, революцией, восстанием или гражданскими волнениями, или какими-либо враждебными действиями со стороны воюющей державы или направленными против такой державы;
- захватом, арестом, лишением свободы или задержанием (за исключением баратрии и пиратства) и последствиями вышеуказанных событий или попытками предпринять такие действия;
- минами, торпедами, бомбами или другими неразорвавшимися орудиями войны.

Страхованием не покрываются также факты гибели и повреждения судна, другие обязательства и расходы, вызванные действиями:

- забастовщиков, уволенных рабочих, или лиц, участвующих, в трудовых конфликтах, мятежах или гражданских волнениях;
- террористов или лиц, действующих по политическим мотивам.

Не подлежат возмещению также ущербы, вызванные взрывом какого-либо взрывчатого вещества, каким-либо орудия войны, действиями со стороны любого лица, действующего противоправно или по политическим мотивам. Не подлежат возмещению ущербы в связи с гибелью, повреждениями, расходами и обязательствами прямо или косвенно вызванные или связанные с:

- с ионизирующей радиацией или радиоактивным заражением от какого-либо ядерного топлива или радиоактивных отходов, или сгоранием ядерного топлива;

- радиоактивными, токсичными, взрывчатыми или иными опасными или заражающими качествами любой ядерной установки, реактора или иного ядерного устройства или его составных частей;
- каким-либо орудием войны с применением атомного или ядерного распада и/или слияния или иной сходной реакции, или радиоактивной силы или вещества.

Условия страхования предполагают необходимость обеспечения на начало и в течение всего периода действия страхования наличия у судна класса, присвоенного Классификационным обществом, согласованным со страховщиком, выполнения Страхователями, Владельцами и Менеджерами судна всех рекомендаций, предписаний или ограничений, налагаемых Классификационным обществом судна и касающихся мореходности судна или его поддержания в мореходном состоянии.

Правилами, исходящими от отечественных страховщиков, устанавливается больше исключений из страхового покрытия. Здесь, как и уже упомянутыми правилами Ингосстраха, в состав исключений из страхового покрытия входит:

- умысел и грубая неосторожность Страхователя, Выгодоприобретателя или их представителей, однако капитан и члены команды застрахованного судна не считаются таковыми;
- немореходность судна, если об этом было или должно было быть известно Страхователю, Выгодоприобретателю или их представителям до выхода судна в рейс;
- износ, коррозия судна, его частей, машин, оборудования или принадлежностей;
- эксплуатация судна в условиях, не предусмотренных его классом;
- прямое или косвенное воздействие радиации или радиоактивного заражения, вызванного любыми причинами;
- содержание судна и экипажа, за исключением случаев, связанных с ремонтом судна после повреждений в результате страхового случая;
- удаление останков застрахованного судна, причинения вреда окружающей среде, жизни и здоровью и (или) имуществу третьих лиц, а также косвенные убытки Страхователя;
- устранение любого дефекта, если дефект не вызвал гибель судна или повреждение его корпуса, механизмов, машин и оборудования;
- обязанности Страхователя оплатить убытки владельцу другого судна вследствие столкновения судов;

- обязанности Страхователя оплатить убытки третьим лицам вследствие повреждений застрахованным судном какого-либо плавучего, недвижимого или иного объекта;
- потеря фрахта;
- военные действия или военные мероприятия и их последствия, гражданские войны, народные волнения, трудовые конфликты, а также захват судна пиратами или иные риски пиратства, включая возможные расходы по освобождению заложников и (или) судна, а также расходы по общей или частной аварии, связанные с пиратским захватом судна;
- действия правительственных органов в отношении застрахованного судна, за исключением убытков от гибели или повреждения застрахованного судна вследствие мер, принятых для предотвращения или уменьшения опасности загрязнения с судна, получившего повреждения, за которые Страховщик несет ответственность по договору страхования.

Такие риски, как связанные с ответственностью страхователя за причинение вреда в связи со столкновением застрахованного судна с другими судами или в связи с повреждением какого-либо плавучего, недвижимого или иного объекта, с потерей фрахта, с военными действиями, пиратством, могут по согласованию сторон быть включены в договор страхования. По Оговоркам Института Лондонских Страховщиков эти риски входят в стандартное покрытие.

Ни при каких обстоятельствах не подлежат возмещению суммы, выплаченные страхователем в связи с:

перемещением или удалением препятствий для судоходства, обломков, груза и любых других предметов;

гибелью или повреждением недвижимого или личного имущества, за исключением других судов или имущества на них;

грузом или другим имуществом на борту застрахованного судна, а также обязательствами судна;

смертью, травмами или заболеваниями людей;

загрязнением или угрозой загрязнения любого недвижимого или личного имущества или предмета (за исключением других судов, с которыми столкнулось застрахованное судно, и имущества на них) или вредом окружающей среде или его угрозой, однако это исключение не распространяется на суммы, которые страхователь может выплатить в качестве вознаграждения спасателям, если размер такого вознаграждения рассчитывается с учетом квалификации спасателей и приложенных ими усилий по

предотвращению или уменьшению вреда окружающей среде, как то определено в Статье 13 1(б) Международной Конвенции о Спасании 1989 года.

Существенным условием данного вида страхования является действие договора страхования только в рамках того района плавания, который в договоре указан. Изменение условий договора в отношении границ района плавания может быть сделано только после заявления об этом страхователя. Однако, в соответствии с Оговоркой № 26 от 01.07.76 (Оговорка о территориальных ограничениях) страхование не распространяется на плавание судов в определенных широтах Атлантического побережья Северной Америки, по Балтийскому морю в определенные периоды года, в водах Северного Ледовитого океана севернее 70-й широты, за исключением выполнения прямых рейсов в любой порт или место или из любого порта или места Норвегии или Кольского залива, на российском Дальнем Востоке страхование не распространяется к северу от 46-й параллели, к югу от 50-й параллели южной широты, имеются и другие территориальные ограничения.

Место ремонта поврежденного в результате страхового случая судна согласовывается со страховщиком и предоставляется возможность осмотра поврежденного судна до начала ремонта представителем страховой организации. После окончания восстановительного ремонта судно также должно быть предъявлено к осмотру представителем страховой компании, в противном случае страховщиком могут не признаваться страховыми последующие случаи повреждений судна или его гибели по причине некачественно выполненного ремонта.

Возмещение неполученного за время аварийного простоя судна фрахта производится по согласованной суточной ставке исходя из общего количества дней аварийного простоя в ремонте, включая время на переход судна к месту ремонта.

Период аварийного простоя исчисляется с момента наступления страхового случая и включает в себя время спасательных операций и ремонта по устранению повреждений, возникших в результате страхового случая.

Время, затраченное на перегон судна к месту ремонта, включается в период аварийного простоя при условии, что в результате страхового случая судно было вынуждено прервать рейс и немедленно следовать на ремонт.

Убытки от потери фрахта вследствие простоя судна во время ремонта по устранению повреждений, полученных в результате страхового случая, возмещаются при условии, что такой ремонт был произведен в течение 24-х месяцев с момента окончания срока страхования.

Не возмещаются убытки от потери фрахта в случае полной гибели судна (фактической или конструктивной) или пропажи судна без вести.

При определении размера страхового возмещения по факту повреждения судна в возмещаемую стоимость ремонта включаются только те расходы по очистке и окраске судна, которые приходятся на поврежденные участки корпуса судна и только в том случае, когда последние очистка и покраска корпуса производились в течение последних 12 месяцев.

Расходы по вводу судна в док и выводу из него, или подъему и спуску с помощью эллинга, а также расходы за время пользования доком или эллингом включаются в возмещаемую стоимость ремонта полностью при условии, что в ходе ремонта выполнялись работы, направленные исключительно на устранение последствий страхового случая. В противном случае они возмещаются в половинном размере, а расходы за время пользования доком или эллингом включаются в возмещаемую стоимость только в той части, которая связана исключительно с выполнением аварийно-восстановительного ремонта.

Существенным недостатком правил страхования, исходящих от отечественных страховщиков, является положение о том, что страховщик имеет право в одностороннем порядке прекратить действие договора страхования. Подобных норм о предоставлении такого права страховщику в КТМ РФ нет, а ГК РФ имеет положение (ст.452) о том, что если договор имеет письменную форму, то его изменение и расторжение должны производиться в этой же форме.

Только при отказе страхователя от расторжения договора по требованию страховщика, имеющего основания для таких требований, страховщику предоставляется право обращения в суд за расторжением договора. Прав на прекращение действия договора страховщиком в одностороннем порядке по причине несвоевременной уплаты страхователем очередного страхового взноса страховой премии закон не дает.

По отношению к транспортному страхованию грузов (8.2.1.) уже была дана рекомендация, полностью относящаяся и к страхованию судов.

В ст. 954 ГК РФ прямо сказано: «если страховой случай наступил до уплаты очередного страхового взноса, внесение которого просрочено, страховщик вправе при определении размера подлежащего выплате страхового возмещения по договору имущественного страхования ... зачесть сумму просроченного страхового взноса». Другого права страховщику закон не предусматривает, следовательно, содержащиеся в правилах положения, наделяющие страховщика правами большими, чем это предусматривается законом, не являются законными и должны оспариваться страхователем.

8.2.3. Страхование каско автотранспортных средств

В международных транспортных системах автомобильный транспорт занимает важное место. Среди других видов транспорта автомобильный транспорт в значительной мере отличается большей протяженностью дорог. При доставках товаров «от двери до

двери», автомобильный транспорт может участвовать в качестве единственного вида транспорта, но может быть задействован и в комбинированной (смешанной) перевозке. Страхование автотранспортного средства здесь осуществляется путем заключения договора с отечественной страховой организацией, имеющей лицензию на страхование автотранспортных средств, на условиях соответствующих Правилам, разработанным и применяемым самим страховщиком.

В соответствии с Указаниями банка России страховщики при осуществлении добровольного страхования транспортных средств не вправе требовать от страхователя иных документов, подтверждающих факт и обстоятельства дорожно-транспортного происшествия, чем те, которые предусмотрены статьей 11.1 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств». Такими документами могут являться составленные самими водителями, причастными к дорожно-транспортному происшествию транспортных средств, без участия уполномоченных сотрудников полиции, извещения о дорожно-транспортном происшествии на бланках установленной формы [21].

Оформление документов о дорожно-транспортном происшествии без участия уполномоченного на то сотрудника полиции, допускается, когда ущерб причинен имуществу, а не жизни или здоровью лиц, находившихся в автотранспортном средстве, когда дорожно-транспортное происшествие произошло с участием двух транспортных средств. Возмещение ущерба производится в пределах величины, установленной подпунктом «б» статьи 7 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств». От страхователя потребуется представить транспортное средство для осмотра страховщику или получить от него направление на проведение независимой технической экспертизы и оценки ущерба в течение пяти рабочих дней. Страховщик по договору каско не будет возмещать ущерб в пределах установленного по договору ОСАГО лимита, а именно 400 тысяч рублей. Если в дорожно-транспортном происшествии будет иметь место вина водителя другого транспортного средства, возмещение ущерба в пределах этой величины будет производиться страховщиком по ОСАГО, а страховщиком по каско страхованию будет подлежать возмещению только разница между фактической величиной ущерба и 400 тыс. рублей.

При обращении в страховую компанию за страховым возмещением страхователь должен будет представить также данные зафиксированные с помощью технических средств контроля, обеспечивающих некорректируемую регистрацию информации (фото или видеосъемка транспортных средств и их повреждений на месте дорожно-транспортного происшествия, а также данные, зафиксированные с применением средств навигации,

функционирующих с использованием технологии системы ГЛОНАСС или ГЛОНАСС совместно с иными глобальными спутниковыми навигационными системами). Требования к техническим средствам контроля, составу информации о дорожно-транспортном происшествии и порядок представления такой информации страховщику, обеспечивающий получение страховщиком некорректируемой информации о дорожно-транспортном происшествии, установлены Постановлением Правительства РФ от 1 октября 2014 г. №1002. Этим же Постановлением утверждены и Правила представления информации о дорожно-транспортном происшествии страховщику.

По договору страхования каско автотранспортных средств могут быть застрахованы транспортные средства, как находящиеся в собственности страхователя, так и взятые им в аренду, приобретаемые по лизингу или переданные ему в оперативное управление. Договор страхования может ограничивать территорию, на которую распространяется его действие, а может предусматривать и распространение его действия на территории других государств.

В качестве объекта страхования выступает сам автомобиль, транспортное оборудование в виде того прицепа, установленное на транспортном средстве оборудование, в качестве такового можно рассматривать и технические средства контроля, обеспечивающие фото- или видеосъемку, определение координат с применением средств навигации, функционирующих с использованием технологий системы ГЛОНАСС или других глобальных спутниковых систем.

Основными страховыми событиями, на случай наступления которых, может заключаться договор, являются:

- похищение транспортного средства;
- повреждение или уничтожение транспортного средства в результате аварии (столкновение, опрокидывание, наезд, падение), а также повреждение, уничтожение или хищения частей транспортного средства, повреждение или уничтожение транспортного средства или его частей в результате стихийного бедствия, пожара, взрыва, или иных событий, которые могут привести к ущербу;
- повреждение, хищение или уничтожение дополнительного оборудования.

Не подлежат возмещению по условиям данного страхования ущербы, возникшие вследствие:

- умысла или грубой неосторожности страхователя (его представителя);
- управления водителем транспортного средства в состоянии алкогольного или наркотического опьянения;

- всякого рода военных действий или военных мероприятий и их последствий, воздействия мин, ракет, бомб, торпед и других орудий войны, гражданских волнений и гражданских войн, забастовок, мятежей, конфискации, ареста, реквизиции, национализации, уничтожения или повреждения транспортного средства по распоряжению властей;
- прямого или косвенного воздействия атомного взрыва, радиоактивного поражения, связанного с любым применением атомной энергии, использованием, перевозкой и хранением расщепляемых материалов;
- повреждения шин, их разрыва и прокола, не повлекших причинения других повреждений транспортного средства.

В отношении условий, определяющих общую ответственность страховщика за произошедшие в период действия договора страховые случаи, возможно предусмотрение договором одного из двух вариантов.

При первом варианте условий - после выплаты страхового возмещения страховая сумма по договору страхования по соответствующему риску уменьшается на размер страховой выплаты, произведенной по данному риску. Страхователь имеет право восстановить страховую сумму путем заключения дополнительного соглашения на оставшийся период страхования при условии уплаты соответствующей части страховой премии.

При втором варианте - после выплаты страхового возмещения страховая сумма по договору страхования по соответствующему риску остается неизменной. Страхование по второму варианту будет несколько дороже, но оно оправданно тем, что страхователь сможет получить возмещение в случае гибели транспортного средства после случая, связанного с его повреждением, в размере страховой суммы.

Страховые суммы (лимиты ответственности) в договоре страхования устанавливаются обычно в российских рублях. По соглашению сторон в договоре страхования могут быть установлены страховые суммы (лимиты ответственности) в иностранной валюте, эквивалентом которых являются соответствующие суммы в рублях, Такое страхование называется страхованием с валютным эквивалентом.

При страховании с валютным эквивалентом важно в договоре зафиксировать, по курсу на какой день будет осуществляться перевод стоимости ремонта в иностранной валюте в рубли, в целях определения величины выплачиваемого страхового возмещения. Если учесть в случаях осуществления международных перевозок, что повреждение и ремонт транспортного средства могут происходить за рубежом, а курс рубля к иностранной валюте падает, то лучшим вариантом будет являться фиксирование курса на дату страхового случая.

При страховании автотранспортных средств достаточно распространенным является вариант оплаты страховой премии в рассрочку. Этот вариант оплаты особенно полезен крупным автохозяйствам и автотранспортным предприятиям, имеющим парк автотранспортных средств, в отношении которых следует заключать единовременно договор страхования. Уплата премии может предусматриваться и в два, и три платежа.

Страховщики в своих правилах страхования включают положения, явно противоречащие закону, которые касаются последствий неуплаты очередного взноса в установленный договором страхования срок. Так, например, в Правилах страхования автотранспортных средств, гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств, водителей и пассажиров в салоне автотранспортного средства (редакция №2) от 15 декабря 2014 г. ОАО Страховой группы «Спасские ворота» в п. 6.4. записано: «В случае невнесения страховой премии (страхового взноса) в сроки и в размерах, предусмотренных договором страхования, такой договор прекращает свое действие с даты, когда данная премия (взнос) должны были быть уплачены, если иное не будет урегулировано дополнительным соглашением сторон». Данная формулировка, по существу означает возможность страховщика в одностороннем порядке отказываться от исполнения обязательства, что недопустимо в соответствии со ст. 309 и 310 ГК РФ. Учитывая также то, что договор страхования, в соответствии со ст. 940 ГК РФ, должен быть заключен в письменной форме, он должен изменяться и прекращаться также в письменной форме, как установлено ст. 452 ГК РФ. Это означает, что у страховщика может появиться лишь основание для прекращения договора, в связи с которым он должен направить в адрес страхователя в письменном виде предложение о расторжении договора страхования. Только в случае отказа в расторжении договора и не поступления ответа от страхователя в установленный срок, у страховщика будет возможность обращения в суд с заявлением о расторжении договора.

Поэтому, статьей 954 ГК РФ, которая уже процитирована в разделе 8.2.1. допускается только при расчете размера страхового возмещения зачитывать сумму недополученных страховщиком взносов (частей страховой премии).

8.2.4. Страхование ответственности перевозчика и экспедитора

Данное страхование нередко реализуется как единый вид страхования. Примером могут служить Правила страхования гражданской ответственности автоперевозчиков и экспедиторов от 21 августа 2008 г., применяемые ОСАО «Ингосстрах».

Объектами по данному виду страхования выступают:

- ответственность за груз;
- ответственность за финансовые потери правомочного по договору перевозки лица;

- ответственность за ущерб, причиненный грузом имуществу, жизни или здоровью третьих лиц;
- ответственность Страхователя перед владельцем трейлера или контейнера;
- ответственность Страхователя перед таможенными органами по внесению таможенных платежей;
- ответственность за передачу груза неправомочному лицу;
- ответственность за утрату товаросопроводительных документов, за исключением книжек МДП;
- ответственность перевозчика в части, которая касается арендованного автотранспорта, в соответствии с требованиями АСМАП.

Страховыми рисками являются:

- повреждение, гибель, утрата груза при ДТП, в результате пожара, опрокидывание транспортного средства, хищения;
- просрочка в доставке груза, неправильная отправка груза;
- ущерб, причиненный грузом имуществу, жизни или здоровью третьих лиц;
- утрата, гибель или повреждения трейлера или контейнера;
- расходы по спасанию груза, а также по уменьшению убытка и по установлению его размера;
- расходы, вызванные необходимостью расследования обстоятельств страхового случая, защиты интересов страхователя в органах государственной власти;
- риск неуплаты таможенных платежей вследствие утраты груза или не доставления его в таможенную зону назначения.

В рамках данного вида страхования по комплексному полису страхования возможно предоставление страховой защиты от таможенных рисков. Это страхование призвано защитить имущественные интересы перевозчиков – держателей книжек МДП при предъявлении им таможенными органами претензий по уплате таможенной пошлины, налогов и любых процентов в случае нарушений процедуры доставки товаров. Страхование гарантирует возмещение ущерба, причиненного таможенным органам, а также дает возможность воспользоваться высококвалифицированной сервисной поддержкой «Ингосстраха»: от проверки правильности расчетов таможенных платежей до представления интересов страхователя в таможенных и судебных органах.

Поскольку и перевозчик, и экспедитор по закону (главы 40 и 41 ГК РФ, Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта РФ, ФЗ РФ «О транспортно-экспедиционной деятельности») перед своими клиентами несут ответственность за ненадлежащее исполнение обязанностей, определяемых договором

перевозки (транспортной экспедиции), данный вид страхования является востребованным, особенно перевозчиками и экспедиторами при международных перевозках.

Между тем, поскольку ст. 932 ГК РФ установлено, что страхование ответственности за нарушение договора, должно производиться только в случаях, предусмотренных законом, а ни один закон транспортного законодательства, за исключением Воздушного кодекса Российской Федерации, не содержит норм, указывающих на возможность страхования ответственности перед клиентами перевозчиков и экспедиторов, данный вид страхования проводится в нарушение закона. Это подтверждает и позиция ВС РФ, выраженная в определении от 20.07.2015 N 307-ЭС15-1642 по делу N А21-10221/2013 (Судебная коллегия по экономическим спорам). Ранее, в практике рассмотрения аналогичных споров ВАС РФ, встречались и случаи, когда, несмотря на действие п. 1 ст. 932 ГК РФ, принималось решение о том, что договор страхования имущественных рисков ответственности страхователя перед клиентами и связанных с его деятельностью имущественных рисков третьих лиц является комплексным, и не противоречит норме о запрете страхования риска ответственности за нарушение договора, то есть, когда такое страхование не допускается законом. Такая позиция высшего суда наблюдалась при рассмотрении дела N А43-27008/200839-731 в постановлении ВАС РФ от 13 апреля 2010 г. N 16996/09.

22.07.2010 Федеральная служба страхового надзора (ФССН) разослала информационное письмо №5805/02-01 субъектам страхового дела, в котором однозначно определила незаконность заключения договоров, в которых стороны договариваются о возмещении убытков, связанных с обязанностью Страхователя возместить вред, причиненный имущественным интересам клиентов страхователя в результате наступления страхового случая. В частности указывается на запрещение страхования: расходов, вызванных просрочкой в доставке груза; расходов, вызванных нарушением указаний о задержке выдачи или его выдачи без причитающихся наложенных платежей. В письме, при этом, ни слова не говорится о незаконности включения в условия страхования ответственности за причинение вреда перевозимому грузу.

В письме сообщается о том, что в ходе выборочной проверки правил страхования гражданской ответственности в них обнаруживались положения, относящиеся к страхованию гражданской ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по договору (№21 по классификации видов страхования согласно ст. 32.9 ФЗ РФ «Об организации страхового дела в Российской Федерации»), и это является нарушением статьи 932 ГК РФ. Статьей 932 ГК РФ определяется возможность страхования рисков ответственности за нарушение договора только в случаях, предусмотренных законом.

Если иметь в виду, что классификацией видов страхования, на которые может выдаваться лицензия, предусмотрен и вид страхования под №19 (страхование гражданской ответственности за причинение вреда вследствие недостатков товаров, работ, услуг), то правилами страхования гражданской ответственности перевозчиков и экспедиторов вполне законным можно признавать защиту от случаев ответственности за причинение материального ущерба, в связи с несохранностью грузов за время перевозки.

В любом случае, отсутствие в действующих законах упоминания о возможности страхования ответственности перевозчика (экспедитора) создает основу для постановки под сомнение легитимность данного вида страхования. Для устранения такого положения необходимо внесение в транспортное законодательство таких норм, которые позволяли бы пользоваться страховой защитой субъектам транспортного и транспортно-экспедиторского бизнеса на случай возникновения их гражданской ответственности перед клиентами.

Зарубежная практика страхования ответственности перевозчиков и экспедиторов свидетельствует о её благополучном распространении во взаимной форме. Там действуют Р&I клубы взаимного страхования судовладельцев, ТТ клуб страхования операторов смешанных перевозок, операторов терминалов, операторов складов.

Являясь обществами взаимного страхования, Р&I клубы и ТТ клуб осуществляют страхование по себестоимости, не извлекая прибыли из страхования своих членов, у них отсутствуют акционеры и необходимость удовлетворения их финансовых интересов: все решения принимаются управляющими клуба на основе Устава и Правил клуба, а также на общем собрании или избранным из членов клуба Правлением.

Для возможности осуществления страхования в некоммерческой организационно-правовой форме в России в 2007 году был принят ФЗ РФ № 286 от 29 ноября 2007 года «О взаимном страховании» (ред. от 03.07.2016 [N 292-ФЗ](#)).

Статьей 4 этого закона в качестве объекта взаимного страхования предусматриваются интересы членов общества, связанные и с ответственностью, то есть с обязанностью возместить причиненный другим лицам вред (страхование гражданской ответственности). Однако законом от 30 декабря 2012 года № 294-ФЗ п.2 статьи 4 Закона «О взаимном страховании» изменен. В новой редакции: «Объектом взаимного страхования, в частности, являются связанные с риском наступления ответственности за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц, а в случаях, предусмотренных законом, риском ответственности за нарушение договора (страхование гражданской ответственности)».

Не удивительно, что в нашей стране взаимное страхование, особенно в той области где наблюдается острая потребность в страховании ответственности перед клиентами субъектов транспортного и транспортно-экспедиционного бизнеса не получает своего развития.

Вопросы и задания для самоконтроля:

1. Дать определение понятия «риск» со ссылкой на официальный источник.
2. Меры, направленные на снижение риска и нейтрализацию последствий его проявления.
3. Определить группы транспортных рисков.
4. Что означает «удержание риска» субъектом на своей ответственности?
5. Благодаря какому методу воздействия на риск становится возможным его нейтрализация?
6. Отличие взаимного страхования от договорного.
7. Перечислить особенности транспортного страхования грузов.
8. Как соотносятся условия страхования по договору страхования с Правилами страхования.
9. Преимущества страхования грузов по генеральному полису.
10. Состав документов, требующихся при подаче претензии к страховщику по факту несохранности застрахованного груза.
11. Стандартный перечень рисков, от которых осуществляется страхование судов водного транспорта.
12. Дополнительные риски, покрываемые договором страхования «каско» судов.
13. Не покрываемые в рамках страхования судов риски.
14. В каких случаях для доказательства наличия страхового случая по добровольному страхованию транспортных средств достаточно предъявления страховщику оформленного извещения о дорожно-транспортном происшествии на бланках установленной формы.
15. Не подлежат возмещению по условиям страхования каско автотранспортных средств ущерба, возникшие вследствие: ... (назвать причины и обстоятельства появления ущерба).
16. Назвать условия страхования авто-каско по способу возмещения страховщиком ущерба.
17. В страховании ответственности перевозчика и экспедитора какие имущественные интересы являются объектами страхования?
18. Чем обусловлено возможное не признание легитимности страхования ответственности перевозчика и экспедитора?
19. В какой организационно-правовой форме в других странах практикуется страхование ответственности субъектов транспортно-логистических систем?
20. Какие виды страхования гражданской ответственности предусматривает ФЗ РФ «О взаимном страховании»?

Литература:

1. Балдин К.В., Воробьев С.Н., Управление рисками. Учебное пособие. –М.: Юнити-Дана, 2012 – 510 с.
2. ГОСТ 33433-2015 Безопасность функциональная. Управление рисками на железнодорожном транспорте

3. ГОСТ Р 51897 – 2011/ Руководство ИСО 73:2009 Менеджмент риска. Термины и определения.
4. ГОСТ Р 51901.21 – 2012 Менеджмент риска. Реестр риска. Общие положения.
5. ГОСТ Р 51901.22 – 2012 Менеджмент риска. Реестр риска. Правила построения.
6. ГОСТ Р 51901.23 – 2012 Менеджмент риска. Реестр риска. Руководство по оценке риска опасных событий для включения в реестр риска.
7. ГОСТ Р ИСО 31000 – 2010 Менеджмент риска. Принципы и руководство.
8. ГОСТ Р ИСО 31010 – 2011 Менеджмент риска. Методы оценки риска.
9. Гражданский кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс].— Режим доступа: <http://www.consultant.ru> (время обращения 21.01.2017)
10. Королькова Е.М. Риск-менеджмент: управление проектными рисками: учебное пособие для студентов экономических специальностей / Е.М.Королькова – Тамбов : Изд-во ФГБОУ ВПО «ТГГУ», 2013 – 160 с.
11. Кошелевский И. С. История развития практики и исследований в области управления рисками // Молодой ученый. — 2014. — №20. — С. 307-310.
12. Методические рекомендации по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта.(утв. Росморречфлотом) [Электронный ресурс] — Режим доступа: <http://www.consultant.ru/cons/cgi...> (время обращения 27.08.2017)
13. Оценка рисков в судовых операциях (учебный курс). Risk Assessment (Training course). Российский морской регистр судоходства [Электронный ресурс] — Режим доступа: <http://deckofficer.ru/titul/handbook/item/otsenka-riskov-v-sudovykh-operatsiyakh> (время обращения 27.08.2017)
14. Приказ Минтранса РФ от 12 апреля 2010 г. N 87 "О порядке проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств" [Электронный ресурс] — Режим доступа: <http://ivo.garant.ru/#/document/198346:0> (время обращения 21.08.2017)
15. Руководство по управлению рисками. Risk Management Guide (2012) [Электронный ресурс] — Режим доступа: <http://navlib.net> (время обращения 27.08.2017)
16. Р 50.1.084 – 2012 Менеджмент риска. Реестр риска. Руководство по созданию реестра риска организации.
17. Распоряжение ОАО "РЖД" от 26 июля 2012 г. N 1494р «Об утверждении функциональной стратегии управления рисками в холдинге "РЖД" [Электронный ресурс].— Режим доступа: <http://oac.rgotups.ru> (время обращения 21.08.2017)

18. Распоряжение ОАО "РЖД" от 13 декабря 2010 г. N 2570р «Об утверждении комплекса стандартов ОАО "РЖД" "Управление ресурсами на этапах жизненного цикла, рисками и анализ надежности (УРРАН)" [Электронный ресурс].— Режим доступа: <http://оас.rgotups.ru> (время обращения 21.08.2017)
19. Рубцов А.Е.. Риски транспортного предприятия. Учебное пособие. Санкт-Петербургский государственный экономический университет, – СПб. : Изд-во СПбГЭУ 2013. – 108 с.
20. Саркисов С.В. Влияние логистического фактора на страхование грузов во внешней торговле // Страхование дело, 2007. №1. С. 45-51
21. Указания Банка России «О минимальных (стандартных) требованиях к условиям осуществления добровольного страхования средств наземного транспорта (за исключением средств железнодорожного транспорта) и добровольного страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств» от 12 сентября 2014 года N 3380-У
22. Услуги по страхованию автоперевозок Европа-Москва. Павел Евсеев//Логинфо 2002, №4, с 32-34
23. Федеральный закон "О техническом регулировании" от 27.12.2002 N 184-ФЗ (ред. от 29.07.2017) [Электронный ресурс].— Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_40241/(время обращения 14.08.2017)
24. Reference Book of Marine Insurance Clauses. 78th Edition 2015.

ДОГОВОР НА ТРАНСПОРТНО-ЭКПЕДИЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

(Рекомендуемая форма)

« _____ » _____ Г _____
 (дата)
 (место подписания)

 (наименование транспортно-экспедиционной компании)

в лице _____,

(должность, ФИО должностного лица)

действующего на основании _____,

(доверенности, устава)

именуемое в дальнейшем Экспедитор, с одной стороны, и _____,

(наименование

клиента)

в лице _____,

(должность, ФИО должностного лица)

действующего на основании _____,

(доверенности, устава)

именуемый в дальнейшем Заказчик, с другой стороны, заключили настоящий Договор о нижеследующем:

1. Предмет договора. Общие положения

1.1. Предметом настоящего Договора является оказание Экспедитором транспортно-экспедиционных услуг при организации международной и внутрироссийской перевозки товаров.

1.2. В целях настоящего Договора под транспортно-экспедиционным обслуживанием понимается порядок оказания транспортно-экспедиционных услуг по организации перевозок грузов любыми видами транспорта, оформлению перевозочных документов, документов для таможенных целей и других документов, необходимых для осуществления перевозок грузов, а также иные услуги, указанные в Дополнительном соглашении к настоящему Договору.

1.3. Номенклатура груза, объем, транспортные условия поставки, вид транспорта, перечень услуг, предоставляемых Экспедитором, ставки, перечень документов

предоставляемых Заказчиком, а также дополнительные обязанности Сторон определяются в Дополнительных соглашениях к настоящему Договору.

2. Права и обязанности Сторон

2.1. Права и обязанности Экспедитора:

2.1.1. По заявке Заказчика организует транспортно-экспедиционное обслуживание.

2.1.2. По отдельным поручениям и за счет Заказчика, организует проведение работ по приему, помещению груза на склад временного хранения на срок, установленный законодательством, взвешиванию груза, восстановление тары (упаковки) с письменного разрешения таможенного органа, оформлению документации, подготовку груза к вывозу и выдачу груза получателю, связанным с перевалкой импортных грузов.

Экспедитор вправе совершать с грузами, помещенными на склад временного хранения, обычные операции, необходимые для обеспечения сохранности груза в неизменном состоянии, а также любые иные операции, предусмотренные таможенным законодательством.

2.1.3. По поручению и за счет Заказчика оплачивает услуги порта и других транспортных и иных организаций, за производство погрузо-разгрузочных работ, за хранение грузов (или) контейнеров на складах, за их перевозку различными видами транспорта, за использование предоставленных для перевозки контейнеров, включая оплату за их сверхнормативное использование, а также за другие виды услуг, связанных с исполнением Договора и определенных в Дополнительных соглашениях к настоящему Договору.

2.1.4. Ведет учет перевозок грузов.

2.1.5. Участвует в качестве представителя Заказчика в составлении актов, связанных с перевалкой внешнеторговых грузов, в случае задержки погрузки-выгрузки судов, вагонов, а также в случаях прибытия грузов в ненадлежащем состоянии (со следами нарушений упаковки, с излишком (недостачей) грузовых мест по сравнению с транспортными документами, подмочкой, порчей, без документов). По поручениям Заказчика и за его счет вызывает соответствующих экспертов для составления актов экспертизы по определению состояния, количества и качества прибывшего груза.

2.1.6. По согласованию сторон выполняет другие поручения Заказчика с возмещением расходов в порядке, установленном настоящим договором.

2.1.7. Экспедитор вправе удерживать находящийся в его распоряжении груз Заказчика до уплаты вознаграждения и возмещения понесенных им в интересах Заказчика расходов или до предоставления Заказчиком надлежащего обеспечения исполнения своих

обязательств в части уплаты вознаграждения и возмещения понесенных расходов Экспедитора в связи с организацией перевозки грузов Заказчика. За возникшую порчу груза, вследствие его удержания Экспедитором, в случаях предусмотренных настоящим пунктом, ответственность несет Заказчик.

2.1.8. Экспедитор вправе не приступать к исполнению обязанностей, предусмотренных настоящим Договором, до исполнения Заказчиком обязательств по направлению в адрес Экспедитора заявки, а также по предоставлению необходимых документов, содержащих информацию о свойствах груза, об условиях его перевозки и иной затребованной Экспедитором информации, необходимой для исполнения им своих обязанностей.

2.1.9. Экспедитор осуществляет перевозки в соответствии с поручением и условиями данного Договора. Надлежащим исполнением обязательств Экспедитора считается доставка груза в пункт назначения. Экспедитор принимает на себя ответственность за сохранность груза с момента его получения до сдачи Заказчику, в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации.

2.1.10. Экспедитор обязан выдавать груз указанному Заказчиком лицу, либо доставить груз в место указанное таможенным органом отправления, если груз следует по процедуре таможенного транзита.

2.1.11. Экспедитор незамедлительно устно, а затем письменно, информирует Заказчика о любых задержках в пути, авариях на дороге, хищениях или попытках хищения груза, повреждениях пломбы и т.п., то есть о любых происшествиях, которые могут повлечь за собой утрату, повреждение, порчу груза.

2.1.12. Экспедитор вправе привлекать третьих лиц к исполнению своих обязательств.

2.1.13. Экспедитор обязан выдерживать транзитное время (срок) доставки груза, исходя из среднесуточного пробега автомобиля в летнее время – 400 км, в зимнее время (с 1-го ноября по 31 марта) – 350 км.

2.1.14. При совершении таможенных операций экспедитор обладает теми же правами, что и лицо, которое уполномочивает его представлять свои интересы во взаимоотношениях с таможенными органами.

2.1.15. Экспедитор, после получения от Заказчика поручения в порядке, определенным настоящим Договором, обязан:

- а) осуществлять таможенное декларирование товаров;
- б) представлять таможенному органу документы и сведения, необходимые для таможенных целей;
- в) совершать иные действия, необходимые для таможенных целей.

2.1.16. В обязанности Экспедитора не входит совершение таможенных операций, связанных с соблюдением требований и условий заявленных таможенных процедур, а также иных обязанностей, которые в соответствии с таможенным законодательством возлагаются только на представляемых ими лиц.

2.1.17. Полученная от представляемых лиц информация, составляющая государственную, коммерческую, банковскую и иную охраняемую законом тайну, либо другая конфиденциальная информация не должна разглашаться или использоваться Экспедитором и его работниками для собственных целей, передаваться иным лицам, за исключением случаев, предусмотренных таможенным законодательством.

2.2. Права и обязанности Заказчика:

2.2.1. Заказчик обязан предоставить Экспедитору заявку, на основании которой Экспедитор приступает к выполнению обязательств согласно настоящему Договору.

Заявка, оформленная в соответствии с требованием настоящего пункта Договора, подписанная уполномоченным представителем Заказчика (лицом, действующим на основании Устава/доверенности), направляется Заказчиком в адрес Экспедитора только посредством факсимильной связи или электронной почты. Заявка направляется Заказчиком в адрес Экспедитора в срок не менее 3 рабочих дней до даты начала исполнения обязательств Экспедитором. К заявке прилагаются документы, необходимые для оказания Экспедитором услуг. Заявка должна содержать точные и достоверные сведения о количестве, весе, объеме, идентификационных признаках груза, дате прибытия груза, виде транспортного средства на котором прибывает груз, отправителе/получателе груза, свойствах перевозимого груза, условиях дальнейшей перевозки груза, включая место доставки груза и необходимых документах для осуществления этих действий и иные сведения, необходимые для осуществления транспортно-экспедиционного обслуживания.

2.2.2. Заказчик обязан своевременно представить Экспедитору полную, точную и достоверную информацию о свойствах груза, об условиях его перевозки и иную информацию, необходимую для исполнения обязанностей, предусмотренных настоящим Договором, а также, сведения и документы, необходимые для таможенного, санитарного, других видов государственного контроля.

2.2.3. Заказчик предъявляет к перевозке грузы в надлежащей таре и упаковке, предохраняющей груз от порчи и повреждения в пути следования и во время перевалки. Упаковка, размещение груза должны соответствовать правилами перевозок на транспорте, которым перевозится груз. Если груз для отправки размещен в контейнере, то Заказчик

принимает все необходимые и достаточные меры по упаковке, размещению и закреплению груза в контейнере во избежание повреждения и порчи груза.

2.2.4. Заказчик обеспечивает Экспедитора инструкциями по заполнению товаротранспортных документов.

2.2.5. Заказчик оплачивает фактические, документально подтвержденные расходы Экспедитора в порядке, установленном Разделом 3 настоящего Договора, и согласно ставкам, указанным в Дополнительном соглашении к настоящему Договору, а так же другие расходы по выполнению поручений по заявке Заказчика, не оговоренные в настоящем Договоре и понесенные Экспедитором в интересах Заказчика.

2.2.6. При организации контейнерных перевозок:

а) с момента доставки контейнера с грузом в место, указанное Заказчиком, последний обязан произвести все необходимые и достаточные действия по документальному оформлению приемки груза (с обязательным проставлением отметки в ТТН) и убытию автотранспорта Экспедитора с места выгрузки (с обязательным проставлением отметки в ТТН);

б) с момента доставки контейнера с грузом (своим транспортным средством) в место, указанное Заказчиком, последний обязан произвести все необходимые и достаточные действия по сохранности и возврату порожнего контейнера в разумные сроки. В случае нарушения сроков, повреждения, либо утраты контейнера Заказчик обязан возместить Экспедитору сумму причиненного ущерба.

в) в случае обнаружения Заказчиком каких-либо недостатков во время приема груза (груженого контейнера) или сразу же после приема, в случае перетарки груза из контейнера для погрузки на иные виды транспорта или для других целей, клиент обязан немедленно приостановить выгрузку и уведомить Экспедитора об обнаруженных недостатках и о направлении представителя Экспедитора для составления акта об обнаруженных недостатках, либо вызвать представителя независимого эксперта (сюрвей, ТПП) для составления заключения. Если Заказчик не производит указанных в настоящем пункте действий, то считается, что груз принят без повреждений в целости и сохранности. Акты о повреждении, порчи, недостаче, утрате груза, составленные Заказчиком в одностороннем порядке, без участия представителя Экспедитора либо независимого эксперта не принимаются как доказательства ненадлежащего исполнения Экспедитором своих обязательств;

г) после выгрузки груза на складе Заказчика, Заказчик обязан организовать полную очистку контейнера от остатков груза (мусора, упаковки, сепарационных материалов, жидкостей и пр.).

2.2.7. Заказчик имеет право давать указание Экспедитору в соответствии с настоящим Договором.

2.2.8. Заказчик имеет право требовать у Экспедитора предоставления информации о процессе перевозки груза.

2.2.9. В случае если утрата, недостача или повреждение (порча) груза не могли быть установлены Заказчиком при приеме груза обычным способом, последний обязан направить уведомление Экспедитору об обнаруженных недостатках не позднее тридцати календарных дней со дня приема груза. Датой уведомления считается дата отправления Заказчиком такого уведомления. В случае пропуска указанного срока считается, если не доказано иное, что груз получен Заказчиком неповрежденным.

2.2.10. Заказчик обязан предоставлять Экспедитору полные и достоверные сведения и документы, необходимые для таможенных целей, а также незамедлительно информировать Экспедитора о любом несоответствии товаров сведениям о них в транспортных, коммерческих и иных документах, несоответствии сведений о товарах в различных документах и тому подобных обстоятельствах, имеющих отношение к совершению таможенных операций в отношении товаров Заказчика.

2.2.11. Заказчик обязан производить оплату услуг Экспедитора и возмещать указанной стороне расходы, связанные с таможенными операциями, включая суммы таможенных платежей, а также дополнительных услуг, которые были заранее согласованы Сторонами.

2.2.12. Заказчик обязан, при возникновении необходимости привлекать третьих лиц, произвести оплату услуг, согласованных расходов Экспедитора, связанных с проведением таможенных операций.

2.2.13. Заказчик обязан, незамедлительно и в полном объеме предоставлять Экспедитору все необходимые документы и сведения, при этом Заказчик несет исключительную ответственность за полноту и достоверность передаваемой информации и документов, в том числе и материальную, вне зависимости от формы ее передачи.

3. Порядок расчетов

3.1. После направления Заказчиком заявки в адрес Экспедитора, последний выставляет Заказчику счет на предоставляемые услуги, согласно ставок, указанных в Дополнительном соглашении к настоящему Договору. Заказчик обязуется оплатить выставленный Экспедитором счет в течение 5 рабочих дней с даты получения счета. Датой получения счета считается дата отправки их Экспедитором по факсимильной связи или электронной почте.

3.2. Окончательный расчет за предоставленные Экспедитором услуги производится Сторонами на основании выставляемых Экспедитором актов выполненных работ в процессе предоставления услуг и с учетом всех фактически понесенных Экспедитором затрат по выполнению заявки Заказчика.

3.3. Датой оплаты услуг является дата зачисления денежных средств, поступивших от Заказчика на расчетный счет Экспедитора.

3.4. В случае несоблюдения Заказчиком срока оплаты счета, Экспедитор вправе начислить пеню в размере 0,1 % (ноль целых одна десятая процента) от суммы задолженности за каждый день просрочки платежа. Заказчик обязуется уплатить Экспедитору пеню по письменному требованию последнего. В случае просрочки оплаты платежа клиентом, Экспедитор имеет право приостановить оказание услуг.

3.5. Ставки налога на добавленную стоимость (НДС), установленные действующим налоговым законодательством Российской Федерации указываются в Дополнительном соглашении к настоящему Договору.

3.6. Каждая из сторон несет ответственность за уплату всех официальных налогов и сборов, предусмотренных законодательством Российской Федерации и страны отправления грузов.

3.7. Возникающие положительные и отрицательные курсовые и суммовые разницы учитываются во внереализационных доходах и расходах экспедитора. Расходы за услуги банка по ведению валютного контроля, покупке и перечислению валюты включены в вознаграждение экспедитора и клиентом не возмещаются.

4. Ответственность Сторон

4.1. За неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей, предусмотренных настоящим Договором, Экспедитор и Заказчик несут ответственность, предусмотренную действующим законодательством Российской Федерации.

4.2. Сторона, которая привлекла третье лицо к исполнению своих обязательств, несет перед другой Стороной ответственность за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств этим третьим лицом как за собственные действия.

4.3. В случае одностороннего отказа от исполнения настоящего Договора Заказчик или Экспедитор возмещает другой Стороне убытки, вызванные расторжением Договора, и уплачивает штраф в размере 10% (десяти процентов) суммы понесенных Экспедитором или Заказчиком затрат.

4.4. Экспедитор не несет ответственность за недостачу, порчу груза, если он прибыл в исправном контейнере за пломбой отправителя груза.

4.5. Экспедитор не несет ответственности при возникновении у Заказчика убытков и дополнительных расходов в следствие:

а) уничтожения или обезвреживания (если того потребуют обстоятельства) опасных грузов в случае, если при поступлении такого груза Экспедитор не был проинформирован Заказчиком об опасном характере груза и о необходимых мерах предосторожности, которые следует принять;

б) действий (бездействия) собственника груза, отправителя, грузополучателя, если они возникли из-за скрытых недостатков груза, его особой природы и физико-химических свойств, перепадов температур, недостатков и/или непрочности упаковки, несоответствия упаковки правилам, вследствие скрытых недостатков, которые нельзя обнаружить при проявлении разумной заботливости;

в) любой другой причины, избежать которой Экспедитор не может и последствия которой он не может предотвратить путем применения всех разумных усилий.

4.6. В случае неисполнения Заказчиком обязанности по предоставлению информации, необходимой для осуществления Экспедитором услуг в соответствии с настоящим Договором, либо предоставление недостоверной (неполной) информации, Заказчик возмещает Экспедитору причиненный ущерб.

4.7. В случае организации наземной перевозки контейнеров силами Заказчика, а оплаты линейных сборов силами Экспедитора, материальная ответственность за повреждение или утерю линейного контейнера лежит на Заказчике и подлежит компенсации на основании документально подтвержденных расходов (счетов от линии).

4.8 Экспедитор несет полную финансовую ответственность перед таможенными органами по уплате штрафов (пени) за недостоверное декларирование, произошедшее по его вине из-за нарушений технологий порядка таможенного оформления, в результате ошибок и упущений, допущенных специалистами по таможенным операциям, при условии надлежащего выполнения Заказчиком обязательств, предусмотренных положениями настоящего договора.

4.9. Заказчик в бесспорном порядке и в полном объеме возмещает Экспедитору суммы штрафов, таможенных платежей, пени, издержек, взысканных таможенными органами с Экспедитора, включая суммы банковских комиссий и иные расходы, возникающие при таможенном оформлении.

4.10. В случае неисполнения Заказчиком обязанности по предоставлению информации, необходимой для осуществления Экспедитором услуг в соответствии с настоящим договором, либо предоставление недостоверной (неполной) информации,

Заказчик возмещает Экспедитору причиненный ущерб и уплачивает Экспедитору штраф в размере пятидесяти тысяч рублей.

4.11. В случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установленную Гражданским кодексом РФ, транспортными уставами, а также соглашением сторон.

5. Разрешение споров

5.1. В случае возникновения споров и разногласий по настоящему Договору или в связи с ним, Стороны примут меры к урегулированию их путем переговоров.

5.2. До предъявления Стороной договора иска, вытекающего из настоящего Договора, обязательно в порядке, установленном действующим законодательством соблюдение досудебного претензионного порядка, за исключением предъявления иска при оказании экспедиционных услуг не связанных с осуществлением Заказчиком предпринимательской деятельности.

5.3. Любые споры, которые не могут быть урегулированы путем переговоров между Сторонами, подлежат рассмотрению в Арбитражном Суде по месту нахождения истца в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации.

6. Форс-мажор

6.1. Стороны освобождаются от ответственности за частичное или полное неисполнение обязательств по Договору по причине обстоятельств непреодолимой силы, а именно: пожара, наводнения, землетрясения и других стихийных бедствий, блокады, эмбарго, войны и военных действий, действий или обязательных для Сторон актов государственных органов или любых иных обстоятельств, которые Стороны не могли предвидеть и предотвратить разумными средствами, возникающих после подписания настоящего Договора.

6.2. Сторона, для которой создалась невозможность исполнения обязательства, немедленно в письменной форме должна известить об этом другую Сторону.

6.3. Надлежащим доказательством наличия указанных в п. 6.1 Договора обстоятельств и их продолжительности будут служить справки, выдаваемые Торгово-промышленной палатой страны возникновения таких обстоятельств.

6.4. Обстоятельства, указанные в п. 6.1. Договора, автоматически продлевают срок выполнения обязательств, если имеется реальная возможность такого исполнения, но не более чем на два месяца.

7. Срок действия Договора

7.1. Настоящий Договор вступает в силу с момента подписания уполномоченными представителями обеих Сторонами.

Договор заключен без определения срока его действия и может быть расторгнут любой из Сторон после предварительного надлежащего уведомления другой Стороны за 30 дней. Односторонний отказ от исполнения Договора не освобождает каждую из Сторон от исполнения тех обязательств по Договору, которые уже возникли к моменту уведомления другой Стороны.

8. Заключительные положения

8.1. Все изменения и дополнения к настоящему Договору оформляются в письменной форме после взаимного согласования и должны быть подписаны уполномоченными на то представителями обеих Сторон.

8.2. Договор составлен в 2-х экземплярах на русском языке, имеющих одинаковую юридическую силу, по 1 экземпляру для каждой из Сторон. В ходе исполнения договорных обязательств Стороны вправе обмениваться информацией, имеющей отношение к настоящему Договору, посредством электронной (E-mail), факсимильной связи, а так же телексом, телеграфом, телетайпом или телефонных переговоров. При возникновении спорных ситуаций бремя доказывания получения сообщения лежит на Стороне, направившей данное сообщение. Если Стороной не доказано получение такого сообщения, то оно считается ненаправленным и в дальнейшем Сторона не вправе ссылаться на информацию, указанную в данном сообщении.

8.3. Условия настоящего Договора не подлежат оглашению третьим лицам и являются коммерческой тайной Экспедитора.

8.4. Все изменения и дополнения к настоящему Договору действительны при составлении их в письменном виде за подписями представителей Сторон, при этом могут быть переданы и согласованы по факсу или электронной почтой. Документы, связанные с исполнением настоящего Договора и полученные по электронной почте, факсимильной связи, имеют юридическую силу до момента получения Сторонами их оригиналов.

8.5. Протокол разногласий является неотъемлемой частью настоящего договора.

9. Юридические адреса и реквизиты Сторон

Экспедитор

Заказчик