

Федеральное агентство по образованию
Дальневосточный государственный технический университет
(ДВПИ им. В.В. Куйбышева)

Н.Г. Кивал, А.П. Кивал

ОСНОВЫ ТРАНСПОРТНО- ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

Учебное пособие

*Рекомендовано Дальневосточным региональным
учебно-методическим центром в качестве учебного пособия
для студентов специальности 190701 «Организация перевозок и управление
на транспорте (автомобильном)» вузов региона*



Издательство
ДВГТУ

Владивосток • 2010

УДК 656.073.5(075.8)

К 38

Рецензенты:

П.П. Володькин, зав. каф. ЭАТ, проректор по учеб. работе
и международной деятельности Тихоокеанского гос. ун-та;
С.Б. Будрин, зав. каф. эксплуатации перегрузочной техники
и основ проектирования машин Морского гос. ун-та
им. Г.И. Невельского

Кивал, Н.Г.

К 38 Основы транспортно-экспедиционного обслуживания: учеб. пособие /
Н.Г. Кивал, А.П. Кивал; Дальневосточный государственный технический
университет. – Владивосток: Изд-во ДВГТУ, 2009. – 156 с.
ISBN 978-5-7596-1154-7

В учебном пособии рассматриваются особенности агентского и экспеди-
торского обслуживания при доставке грузов, дана классификация операций и
услуг, подробно описана нормативная и правовая база транспортно-экспеди-
ционного обслуживания и документальное оформление доставки грузов на раз-
личных видах транспорта.

Предназначено для студентов высших учебных заведений специальности
240100 «Организация перевозок и управление на транспорте (автомобильном)».

УДК 656.073.5(075.8)

ISBN 978-5-7596-1154-7

© Н.Г. Кивал, А.П. Кивал, 2010
© ДВГТУ, изд-во ДВГТУ, 2010

ПРЕДИСЛОВИЕ

Транспорт представляет собой отрасль производства, обеспечивающую жизненно необходимую потребность общества в перевозке грузов, входит в состав инфраструктуры производства, обслуживающей основные отрасли экономики: добывающую, перерабатывающую промышленность и сельское хозяйство. Инфраструктура включает в себя также связь, энергетику, систему материально-технического снабжения. Обеспечивая перемещения грузов, транспорт вносит значительный вклад в развитие внешнеэкономических, научно-технических, культурных, спортивных и других связей. В соответствии с этим намечается тенденция возрастания спроса на услуги транспорта, как по объему, так и по номенклатуре, и выделения транспортно-экспедиционного обслуживания в самостоятельную отрасль транспортного процесса.

Развитие этих позитивных процессов наряду с растущей конкуренцией предъявляет к транспорту дополнительные требования по ускорению товародвижения, повышению качества транспортных услуг, снижению транспортной составляющей в конечной цене продукта.

В данном учебном пособии транспортно-экспедиционное обслуживание рассматривается с точки зрения наиболее эффективной доставки грузов независимо от вида транспорта. Изложение материала основывается на знании таких дисциплин, как «Грузовые перевозки», «Грузоведение», «Лицензирование», «Маркетинг», «Менеджмент» и «Логистика».

Учебным планом по дисциплине «Основы транспортно-экспедиционного обслуживания» предусматривается проведение лекционных и практических занятий, а также выполнение курсового проекта по обоснованию и расчету вариантов доставки грузов и внедрения новых видов операций и услуг. Часть практических занятий рекомендуется проводить в форме семинаров, используя материалы, приведенные в данном учебном пособии.

Пособие может быть использовано специалистами автомобильного и других видов транспорта в их практической деятельности и при повышении квалификации.

Глава 1

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

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

Необходимость в транспортной экспедиции обусловлена тем, что процесс доставки груза от грузоотправителя до грузополучателя, как правило, состоит из нескольких этапов перевозки, в том числе с использованием различных видов транспорта. При этом возникает потребность как в организации этих этапов, так и в выполнении сопутствующих перевозочному процессу вспомогательных работ, которые могут производиться непосредственно грузовладельцами (грузоотправителями или грузополучателями) и специализированной организацией (посредником).

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

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

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

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

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

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

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

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

Смешанная перевозка – перевозка груза двумя или более видами транспорта, работающими последовательно.

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

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

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

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

В последнее время для обозначения различных способов организации перевозок широкое распространение получили термины, основанные на общем корне *modal*, который подразумевает форму организации перевозок (вид транспорта). Приведем варианты толкования терминов, наиболее распространенных в России.

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

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

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

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

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

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

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

Транспортно-экспедиционная услуга – отдельная операция или группа операций, непосредственно направленная на удовлетворение определенной потребности клиента в транспортной экспедиции и характеризующаяся наличием необходимого технологического, экономического, информационного и правового обеспечения.

1.1. Структура транспортно-экспедиционного обслуживания

Транспортно-экспедиционное обслуживание заключается в том, что груз принимается от грузовладельца, подготавливается к транспортированию и загружается в транспортное средство, перегружается с одного вида транспорта на другой, если это требуется, хранится в надлежащем месте, выгружается из транспортного средства и сдается получателю.

Для анализа структуры ТЭО рассмотрим его во взаимосвязи трех составляющих: транспортного, экспедиционного и посреднического обслуживания, как это представлено в учебном пособии [5] и показано на рис. 1.

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

Экспедиционное обслуживание – деятельность, обеспечивающая своевременную и качественную доставку груза потребителю и включающая в себя подготовительно-заключительное обслуживание, складские работы и экспедиционные услуги.

Подготовительно-заключительное обслуживание является элементом технологического процесса доставки груза и включает в себя подачу подвижного состава (ПС) к месту погрузки, подготовку груза к перевозкам (приведение груза в транспортабельное состояние, нанесение маркировки, проверка качества и количества груза, взвешивание, выделение контейнеров, поддонов и т.п.), прием и сдачу груза.

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

Экспедиционные услуги дают возможность полностью освободить грузовладельцев от не свойственных им функций, связанных с охраной и сопровождением груза в пути, проведением платежно-расчетных операций и оформлением товарно-транспортной документации (заполнение документов на перевозку, их доставка клиентуре, расчеты со всеми участниками перевозочного процесса и т.п.).

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

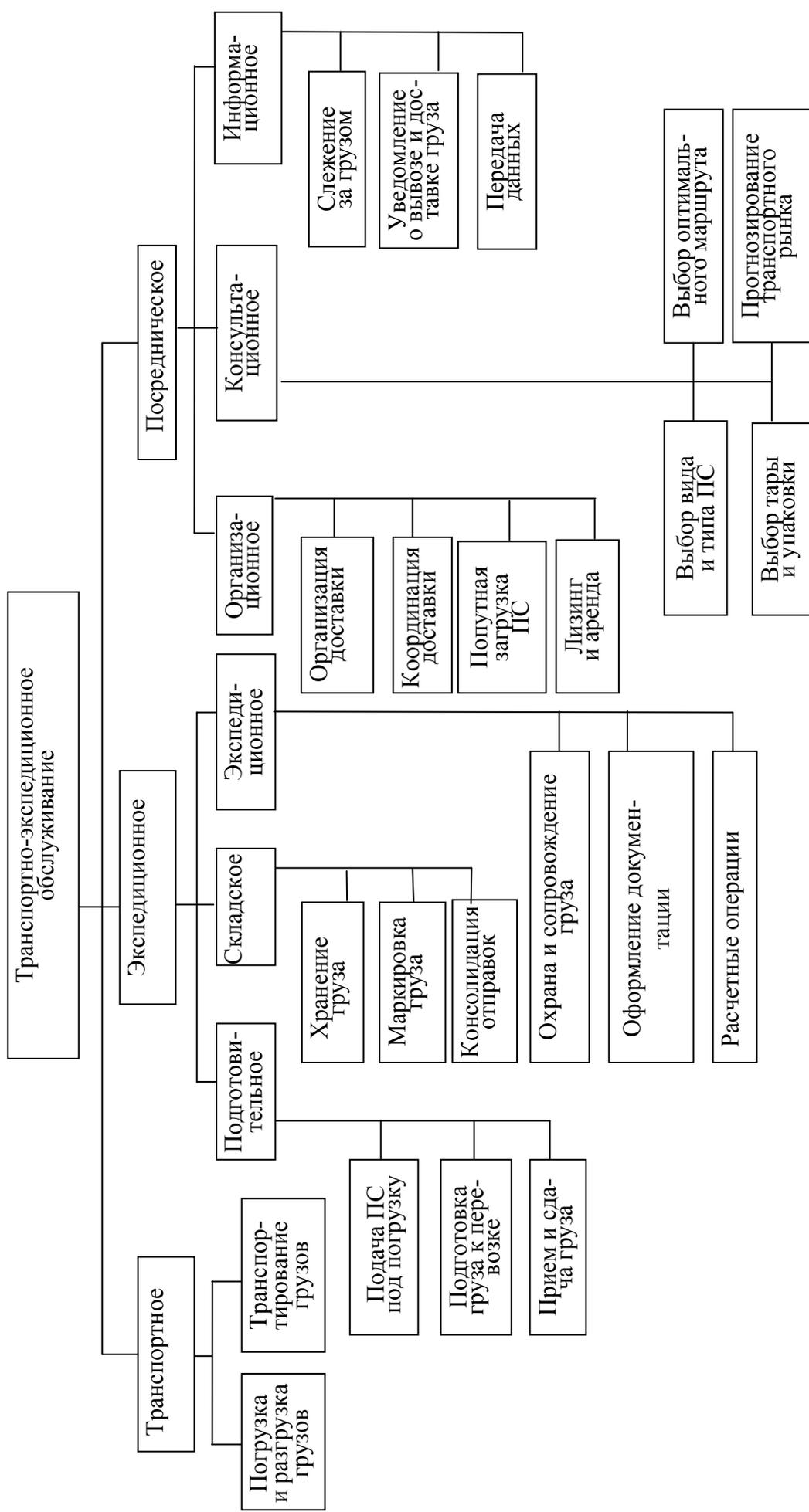


Рис. 1. Структура транспортно-экспедиционного обслуживания

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

Консультационно-аналитическое обслуживание включает в себя услуги по выбору типа ПС на всех этапах доставки и расчету оптимального маршрута перевозки с учетом использования различных технологий перевозки груза и разных видов транспорта.

Информационное обслуживание лежит в основе взаимодействия отдельных операторов и управления в целом процессом доставки, обеспечивая прохождение информационных потоков. Оно удовлетворяет производственную необходимость всех участников перевозки точно знать местоположение груза и время его прибытия в пункт назначения.

Многообразие транспортно-экспедиционных операций предопределяет определенное количество коммерческих, деловых, информационных контактов организаций, юридических и физических лиц и правовых взаимоотношений между ними.

Одной из форм таких отношений в транспортной экспедиции является **договор поручения**, сторонами которого являются юридическое или физическое доверенное лицо (поверенный) и физическое или юридическое лицо – доверитель (принципал). По этому договору поверенный обязуется совершить от имени и за счет доверителя, участвующего в операции от своего имени и за свой счет, определенные юридические действия в его интересах. На рис. 2 представлена схема отношений участников по договору поручения. В данном случае поверенный действует как представитель и помощник принципала в его отношениях с третьими лицами. Заключая коммерческие сделки, поверенный как бы располагается на вершине треугольника, в углах основания которого находятся принципал и третье лицо. При этом поверенный действует только в границах тех полномочий, которыми наделяет его принципал. Принципал же в силу различного рода деловых соображений может оформить сделку с третьим лицом напрямую, поручив поверенному контроль за ее исполнением.

Другой формой правовых отношений в транспортной экспедиции является **представительство** (гл. 10 Гражданского кодекса Российской Федерации – ГК РФ), основанное на доверенности. Доверенность – это письменное полномочие, выдаваемое физическим или юридическим лицом, представляемым (принципалом) физическому или юридическому лицу для представительства перед третьими лицами. И поверенный, и представитель постоянно находятся в определенных правовых отношениях с принципалами и третьими лицами.

Основным видом коммерческих сделок на транспорте является договор перевозки, по которому перевозчик обязуется доставить вверенный ему груз в пункт назначения и выдать его грузополучателю, а отправитель – уплатить за перевозку груза перевозчику установленную плату. По договору перевозки как

перевозчик, так и грузоотправитель могут быть принципалами, а грузополучатель выступает в качестве третьего лица. Иными словами, и перевозчик, и грузоотправитель могут прибегать к услугам посредников, передавая им определенные права действовать от их имени и за их счет.

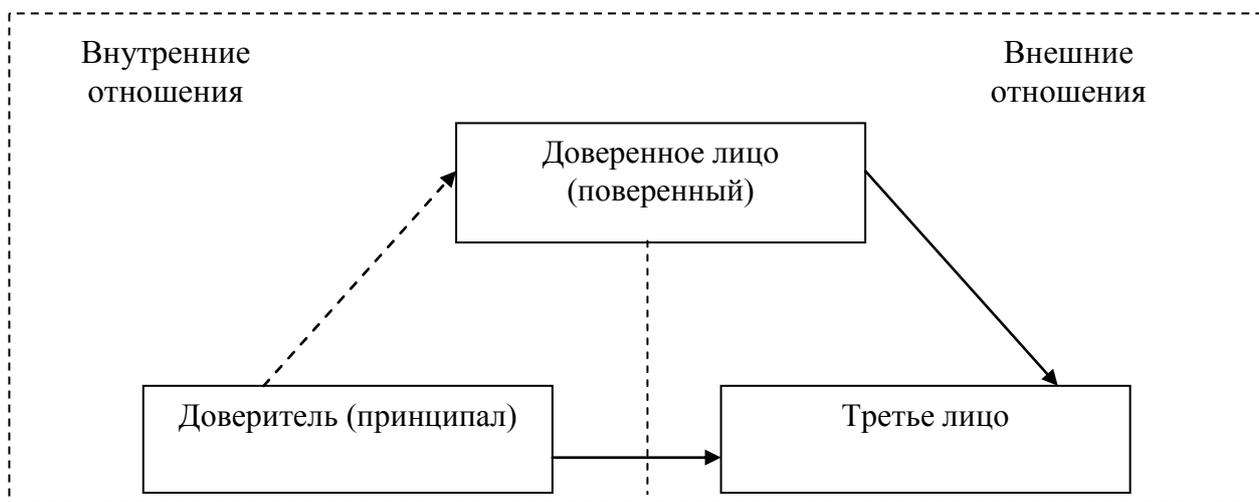


Рис. 2. Схема отношений принципала, поверенного и третьего лица по договору поручения:

- ▶ — заключение коммерческой сделки;
- ▶ — заключение договора поручения

Представителей, которые действуют по доверенности грузовладельца, или поверенных, которые действуют от имени грузовладельца и за его счет по договору поручения, называют *экспедиторами*, а операции, которые они выполняют по договору транспортной экспедиции, считаются транспортно-экспедиционными. Представителей, действующих по доверенности перевозчиков, или поверенных, действующих от имени и за счет перевозчиков по договору поручения, называют *агентами* или *брокерами*, а выполняемые ими операции по договору транспортного агентирования называют агентскими или брокерскими.

Необходимость прибегать к услугам экспедиторов и агентов для грузовладельцев и перевозчиков изначально предопределялась проблемой поиска партнеров. У грузовладельцев существует объективная потребность в сбыте своей продукции, для чего им приходится обращаться к услугам перевозчиков. Напротив, перевозчики заинтересованы в гарантированном сбыте своих услуг грузовладельцам. Для этого и грузовладельцам, и перевозчикам выгодно обращаться к профессиональным посредникам (экспедиторам и агентам) на рынке транспортных услуг.

Для того, чтобы освободить грузовладельцев от не свойственных им транспортных операций, а перевозчикам гарантировать сбыт своих услуг грузовладельцам, экспедиторы и агенты выполняют разнообразные функции, возложенные на них по договору транспортной экспедиции и транспортного агент-

рования соответственно. Таким образом, основной функцией экспедитора является забота о грузе, а основной функцией агента является забота о транспортном средстве. Следовательно, объект работы экспедитора – груз, а объект работы агента – транспортное средство. На рис. 3 представлено положение экспедитора и агента на рынке транспортных услуг. Однако на практике функции экспедитора и агента чаще всего выполняет транспортно-экспедиционная организация, которая объединяет деятельность экспедиторов и агентов.

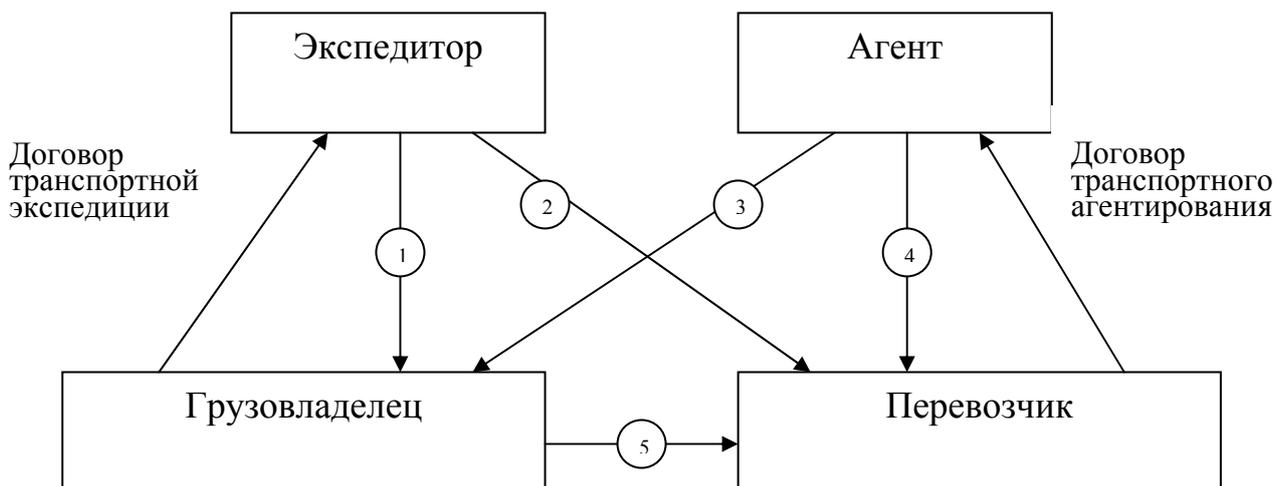


Рис. 3. Положение экспедитора и агента на рынке транспортных услуг:
 функции экспедитора: 1 – работа с грузом; 2 – поиск перевозчика;
 функции агента: 3 – поиск грузовладельца;
 4 – работа с транспортным средством;
 5 – заключение договора перевозки

1.2. Участники транспортно-экспедиционного обслуживания

В условиях рыночной экономики любая организация рассматривается как открытая система с учетом влияния внешней среды. Рассматривая рынок транспортно-экспедиционного обслуживания, необходимо выделить его основных участников или субъектов. Классификация субъектов ТЭО представлена на рис. 4. Все субъекты ТЭО можно разделить на три основные группы:

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

2. Потребители транспортных услуг – лица, заинтересованные в осуществлении перевозки. К ним относятся производители продукции и ее покупатели, посредники.

3. Организации, оказывающие услуги в процессе доставки груза. Основными организациями, оказывающими услуги, являются следующие субъекты ТЭО.

Перевозчики – организации, осуществляющие непосредственно перемещение груза, располагающие своим подвижным составом и всеми лицензиями, необходимыми для осуществления конкретных видов перевозок.

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

Агентские (брокерские) компании – организации, оказывающие услуги, связанные с использованием транспортных средств, их эксплуатацией и всевозможной арендой.

Транспортные и грузовые терминалы, склады – организации, располагающие мощностями для хранения, складирования, консолидации и распределения грузов. Терминальные комплексы в зависимости от сферы деятельности направлены на оказание следующих основных услуг:

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

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

Стивидорные компании – организации, предоставляющие услуги по осуществлению ПРР и располагающие комплексом необходимого для их осуществления оборудования.

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

Консалтинговые компании – организации, предоставляющие следующие услуги:

- проведение маркетинговых исследований по конъюнктуре транспортных рынков;
- консультирование стороны (или сторон) предстоящей внешнеторговой сделки с целью разработки транспортных условий договора купли-продажи, в том числе выбора базисного условия поставки;

- определение оптимального маршрута перевозки груза, способов его доставки, видов транспорта, пунктов перегрузки груза;
- выбор перевозчиков;
- определение стоимости доставки груза и транспортной составляющей в контрактной цене товара;
- определение сроков доставки груза.



Рис. 4. Классификация субъектов транспортно-экспедиционного обслуживания

Логистические компании – организации, предоставляющие услуги по организации оптимальных грузопотоков различными видами транспорта, комплектованию групп товаров, способам оптимизации перевозок между различными видами транспорта и т.п.

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

Лизинговые компании – организации, предоставляющие в аренду ТС и транспортное оборудование компании-арендатору, которая постепенно (обычно

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

1.3. Классификация услуг транспортно-экспедиционного обслуживания

Для реализации экспедиционной услуги в транспортном процессе действуют и дополняют друг друга две его составные части – физико-географическое линейное перемещение и точечное транспортно-экспедиционное обслуживание товара или груза. Транспортно-экспедиционное обслуживание состоит из огромного числа порой сложных и трудоемких операций и услуг, которые необходимы для доставки грузов. Значение каждой из них в отраслях транспорта разное, но общим является то, что в ходе их осуществления груз подготавливается к отправке и грузится в транспортное средство, переваливается с одного вида транспорта на другой, если это требуется, сохраняется в надежном месте, выгружается из транспортного средства и сдается получателю. Одновременно выполняются действия, связанные с переходом права собственности и риска гибели или повреждения товара, производится оплата товара, обеспечиваются требования разного рода контроля.

По признаку взаимосвязи с основной деятельностью любой транспортной организации услуги делятся на перевозочные и неперевозочные, по виду потребителя – на внешние и внутренние.

По характеру деятельности ТЭУ делятся на технологические, информационно-справочные, коммерческие, сервисные и организационные. Перечень услуг и операций представлен в учебном пособии по транспортно-экспедиционному обслуживанию [5].

Технологические услуги включают в себя следующие виды :

- операции и услуги по переработке и хранению грузов:
 - выполнение ППР (погрузочно-разгрузочных работ);
 - упаковывание (распаковывание) грузов;
 - маркировка грузов;
 - пломбирование грузов;
 - организация работ по загрузке и выгрузке грузов в контейнеры;
 - пакетирование грузов;
 - взвешивание грузов и (или) транспортных средств;
 - пересчет грузовых мест;
 - подгруппировка грузов;
 - сортировка грузов;

закрепление, укрытие и увязка грузов (предоставление необходимых для этих целей материалов и приспособлений);

хранение грузов, в том числе промежуточное;

предоставление складских помещений или открытых площадок для хранения грузов или контейнеров;

• услуги, связанные с транспортировкой грузов:

сбор грузов у грузоотправителей и их доставка на терминал (склад экспедитора);

развоз грузов с терминалов грузополучателям;

сопровождение груза в пути;

проверка соответствия ТС и документов требованиям и нормам международных правил и соглашений;

• операции и услуги по приему и сдаче груза:

прием груза со склада или терминала грузоотправителя с проверкой массы или количества мест, а также состояния груза, если это предусмотрено договором транспортной экспедиции;

сдача груза грузополучателю;

• услуги по оформлению документации на перевозку грузов:

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

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

оформление документов, необходимых для перевозки опасных грузов (ОГ);

выполнение таможенных формальностей при международных перевозках;

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

Информационно-справочные услуги включают следующие виды:

• оказание консалтинговых услуг по вопросам доставки грузов;

• предоставление информации о продвижении груза на всем пути следования;

• предоставление информации о состоянии рынка ТЭО, услугах, тарифах и режимах работы других экспедиторов;

• предоставление консультаций по юридическим, административным и другим вопросам, связанным с ТЭО;

• предоставление информации о наличии груза у грузовладельцев;

• выполнение рекламных услуг.

Коммерческие услуги включают в себя выполнение следующих основных работ:

• выполнение расчетов с перевозчиками от имени грузоотправителя или грузополучателя;

• ведение учета и отчетности для клиента;

• страхование груза;

• продажа клиенту тары или упаковки;

- продажа груза, который невозможно было доставить;
- продажа предупредительных знаков и других вспомогательных средств, необходимых для организации перевозки;
- установка доставленного получателю оборудования;
- предоставление в аренду техники (ТС, транспортного оборудования, ПРМ и т.д.).

К **сервисным услугам** относятся следующие виды услуг:

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

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

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

Таким образом, приведенный выше перечень услуг, предоставляемых экспедитором при осуществлении ТЭО, охватывает достаточно широкий круг задач, решаемых при доставке груза. В каждой конкретной ситуации набор услуг, оказываемых экспедитором, будет зависеть от роли субъектов ТЭО в данном транспортном процессе, и перечень работ и услуг, выполняемых экспедитором, оговаривается в договоре экспедиции.

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

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

Контрольные вопросы

1. Что подразумевают под транспортно-экспедиционным обслуживанием?
2. Чем обусловлена потребность в транспортной экспедиции?
3. Сформулируйте определение экспедитора и агента.
4. На какие основные группы можно подразделить субъектов ТЭО?
5. Как транспортно-экспедиционные услуги классифицируются по характеру деятельности?
6. Какие виды включаются в технологические услуги?
7. Какие операции и услуги относятся к информационно-справочным?
8. Какие услуги относятся к коммерческим?
9. Как транспортно-экспедиционные услуги классифицируются по характеру деятельности?

Глава 2

РОЛЬ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ В ТРАНСПОРТНОМ ПРОЦЕССЕ

2.1. История развития транспортно-экспедиционного обслуживания

Поскольку транспорт и транспортно-экспедиционное обслуживание являются частями общего транспортного процесса, то историю возникновения и развития ТЭО невозможно рассматривать без взаимосвязи с историей развития транспорта, представленной в учебнике [4].

Транспортно-экспедиционная деятельность берет свое начало в глубокой древности. В Финикии и Древнем Риме со второго тысячелетия до н.э. по V в. н.э. происходило активное развитие торгового мореплавания, портовых служб, складирования, обработки грузов и их доставки в другие страны. Яркими примерами этому служат знаменитые торговые пути – «соляной путь», «шелковый путь» и др. Как самостоятельная отрасль экономики экспедиционная деятельность существует с X в. На ее развитие серьезное влияние оказали расширение мировой торговли, создание общественных складов в портовых городах и проведение торговых ярмарок.

Исторически сложилось так, что поначалу вопросами организации транспортного обслуживания своих же сделок занимались купцы. Располагая собственными транспортными средствами, они приобретали товары на рынках их производства и доставляли на рынки потребления. Ценовая разница позволяла купцам покрывать транспортные издержки и получать определенную прибыль.

Дальнейшее развитие торговли и транспорта повлекло за собой специализацию купеческих компаний. Часть из них сосредоточилась на финансировании торговых операций, часть стала специализироваться на доставке не принадлежащих им товаров, остальные сконцентрировали свои усилия на собственно торговых операциях – закупке и сбыте. Таким образом, появились первые банковские, транспортные и торгово-закупочные компании. Начало новому типу компаний, которые стали брать на себя решение всех вопросов по своевременной и сохранной доставке груза, положили экспедиторы.

На первых порах экспедитор выступал главным образом в роли комиссионера и был связан только с товаром. Не имея собственных транспортных средств, экспедитор, тем не менее, хорошо разбирался в рынке транспортных услуг и по заказам своих клиентов осуществлял все операции, связанные с поставкой товара, основные из которых – перевозка, погрузка, разгрузка, таможенная очистка, хранение, реализация товара и производство платежей. Кроме того, он занимался разработкой оптимального маршрута доставки грузов и выбором недорогих и надежных перевозчиков.

Необходимо отметить, что экспедитор почти всегда обладал собственными или арендованными складами. Такому положению экспедитора в процессе поставки товара способствовало то, что он лучше других знал требования, предъявляемые к правильному хранению и складской обработке груза. Ему лучше других были известны самые экономичные пути доставки груза и доступны самые эффективные транспортные средства.

В XVI в. повсеместно наблюдалась повышенная активность в строительстве новых дорог, мостов и обустройстве внутренних водных путей. В это время появляются крупные экспедиционные фирмы, которые в своей деятельности начали использовать перевозочные документы: коносамент, транспортные накладные, складские расписки и т.д.

В начале XVIII в. экспедиторы приступают к операциям по консолидации отправок, т.е. к сбору груза от нескольких отправителей для доставки в один пункт назначения; вводится страхование груза. Постепенно экспедиторы освобождаются от финансовых операций и передают их коммерческим банкам.

Изобретение паровоза привело к созданию во многих странах мира железнодорожной сети. После 1850 г. железная дорога занимает монопольное положение в перевозках грузов сухопутным путем. Стоимость перевозки по железной дороге составляла 1/10 стоимости гужевого транспорта. На морском транспорте появилась возможность строить большие суда и паровые краны для обработки и перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов. Уменьшилась зависимость от погодных условий и сезона.

Промышленная революция в Европе создала условия для расширения своей деятельности на другие континенты. В 1880 г. в Лейпциге состоялся первый конгресс экспедиторов, послуживший толчком для формирования системы взаимоотношений в сфере мировой торговли. Важным этапом построения этой системы считают Берлинскую конференцию (1884–1885), закрепившую раздел африканских территорий. К этому моменту были завершены географические открытия и раздел новых земель, действующим субъектом выступало государство и его колониальная периферия. Поддержание политических и экономических отношений между метрополией и колониями потребовало развития транспортных связей.

Страны Америки, Азии в большей мере были ориентированы на импорт, и экспедитор в этих странах играл роль агента – получателя импортных товаров и таможенного брокера. Прочно обосновавшись в морских портах и столицах, он начинает также специализироваться на складской деятельности и доставке товаров во внутренние районы стран. С развитием перерабатывающей промышленности расширяется и обратный поток грузов для доставки в Европу сырья.

В конце XIX – начале XX вв. появляются автомобили и самолеты. Начинается эпоха автомобилизации, и появляется возможность выполнять срочные перевозки с низкой себестоимостью.

В конце 1950-х гг. происходит очередная революция в международных перевозках, связанная с их резким расширением. Важную роль в этом процессе сыграли экспедиционные компании, которые активно способствовали внедрению в практику перевозок поддонов, складывающейся тары, контейнеров и т.п.

Этапным событием в развитии использования контейнеров явилось появление в 1965 г. большегрузных контейнеров, впервые примененных при трансатлантических перевозках. В настоящее время на транспорте используется более 3 млн большегрузных контейнеров, и 80 % контейнерных перевозок контролируются экспедиционными компаниями.

В условиях планового и централизованного управления экономикой в СССР свободная конкуренция на транспорте почти отсутствовала, а грузопотоки распределялись согласно схеме долгосрочного планирования. Например, перевозки внешнеторговых грузов пароходствам оплачивались по тарифам, которые утверждались сроком на 5 лет и сохранялись в течение этого периода независимо от любых колебаний фрахтового рынка. В то же время благодаря уникальному географическому положению СССР доходы от перевозки внешнеторговых грузов составляли существенную часть валютных поступлений в страну. В начале 1980-х гг. от экспедиторской деятельности при организации и осуществлении только транзитных перевозок грузов через территорию бывшего СССР в казну государства поступало в среднем 300 млн долл. в год.

Организация «Союзвнештранс», выступавшая в то время практически единственным экспедитором в нашей стране, обеспечивавшим перевозки внешнеторговых грузов, приносила столько доходов от транзитных перевозок, что их хватало для оплаты всех процентов по кредитам, предоставленным СССР. При этом следует учесть, что работало в основном только два направления транзитных перевозок: Дальний Восток – Брест и Брест – Иран.

Организация и коммерческая практика перевозок внешнеторговых грузов России после перехода к рыночной экономике претерпели кардинальные изменения. Переход к рынку привел к острой конкуренции в сфере транспортных услуг. Вместо одной организации-монополиста со строгой централизацией на рынок вышли тысячи транспортных, экспедиционных и транспортно-экспедиционных компаний.

Принципиально изменилось географическое распределение внешней торговли страны и ее товарная структура. Если в СССР почти 2/3 объема внешней торговли приходилось на страны Восточной Европы, Кубу, Никарагуа, Анголу, то в настоящее время основные партнеры России – Западная Европа, США, страны Восточной Азии. Соответственно, повысилась доля морского транспорта в перевозках, более жесткими стали требования к качеству транспортных услуг. В товарной структуре импорта значительно возросла доля дорогостоящих товаров широкого потребления и продовольствия, т.е. грузов, пригодных для перевозки в контейнерах, увеличился экспорт цветных металлов, древесины, бумаги и целлюлозы, полиэтилена.

2.2. Международные и национальные ассоциации, регулирующие деятельность экспедиторов и агентов

За последние годы значительно укрепились международные связи в транспортной сфере, были предприняты конкретные шаги по улучшению взаимопонимания в выработке основных принципов единой транспортной политики на различных уровнях. Деятельность экспедиторов в полном объеме представлена в учебном пособии по транспортно-экспедиционному обслуживанию [10].

В 1926 г. экспедиторские ассоциации шестнадцати европейских стран создали в Вене Международную федерацию экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) – International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA), которая играет важную роль в создании нормальных условий для деятельности экспедитора на международном уровне, разработке единых форм транспортных документов, правил экспедиционной деятельности. Международная федерация экспедиторских ассоциаций является в настоящее время самой крупной неправительственной организацией мира, она представлена в 151 стране и охватывает деятельность почти 50 тыс. экспедиторских организаций всех форм собственности, осуществляющих функции организаторов доставки товаров внутренней и внешней торговли.

Основные задачи ФИАТА определяются следующими функциями:

- объединение экспедиторов всех стран мира в единую организацию и представление их интересов на мировом экспедиторском рынке;
- защита интересов экспедиторов посредством участия в международных организациях, занимающихся поставками товаров и перевозками грузов, выполнением связанных с этим функций;
- ознакомление деловых кругов и широкой общественности с целями, задачами и ролью экспедиторской отрасли экономики в перемещении товаров мировой торговли;
- повышение качества экспедиционных услуг, в частности, путем разработки и внедрения в практику унифицированных экспедиторских документов, типовых экспедиционных условий, решения страховых задач, внедрения электронных средств обмена информацией;
- содействие профессиональной подготовке экспедиторских кадров.

В рамках ФИАТА разработаны и нашли широкое применение такие документы, как коносамент смешанной (мультиmodalной) перевозки, складская расписка, сертификат о приеме груза, транспортный сертификат, был принят проект экспедиционных условий в качестве образца для разработки национальными экспедиторами своих экспедиционных условий. Перечисленные документы нашли широкое применение в мировой практике, имеют высокую репутацию и признаны деловыми кругами в качестве доказательства высокой надежности и профессионализма экспедитора.

В плане организационной структуры ФИАТА состоит из трех институтов (мультиmodalных, воздушных перевозок и таможенных дел), а также комите-

тов и рабочих групп по правовым вопросам, по связи с общественностью, по перевозкам опасных грузов, по профессиональной подготовке, по морским, железнодорожным, автомобильным перевозкам и таможенным вопросам. Постоянным рабочим органом ФИАТА является дирекция с местонахождением в Цюрихе.

Российская Федерация представлена в ФИАТА Ассоциацией экспедиторов Российской Федерации (АЭР), которая была принята в ФИАТА в 1992 г. Ассоциация проводит постоянную работу по обеспечению благоприятных условий для выступления российских экспедиторов на мировом экспедиторском рынке, включая рекомендации для их вступления в члены ФИАТА на индивидуальной основе и предоставление им права выписывать своим клиентам документы ФИАТА. В настоящее время индивидуальными членами ФИАТА являются 80 экспедиторских организаций России.

Основной целью АЭР является создание благоприятных условий своим членам для выполнении экспедиторских функций и получения экономической выгоды на основе предоставления качественных и своевременных экспедиционных услуг. Деятельность АЭР сосредоточена на следующих направлениях:

- объединение экспедиторов в единую национальную экспедиторскую ассоциацию, что является необходимым условием для нормальной деятельности самой ассоциации и успешного выступления экспедиторов как на внутреннем, так и на внешнем рынках;
- работа по защите интересов российских экспедиторов на внутреннем рынке и представление этих интересов в органах государственной власти;
- защита прав и интересов экспедиторов на внешнем рынке.

Ассоциация экспедиторов России проводит работу по внедрению экспедиторских документов ФИАТА в российскую практику. На сегодняшний день более 40 членам АЭР предоставлено право выписывать своим клиентам документы ФИАТА.

Межрегиональная ассоциация экспедиторов (МАЭ) была создана в 1995 г. В настоящее время членами МАЭ являются 125 экспедиторских и транспортных организаций, действующих в различных регионах России. Национальные ассоциации на региональном уровне могут быть представлены как местными ассоциациями, так и отдельными организациями. Ассоциация помогает решать проблемы единого информационного пространства для всех участников транспортного процесса, осуществлять обмен информацией и практическим опытом работы, упорядочивать ценовую политику и определять грузовладельцу надежного экспедитора, способного решить конкретные задачи. С учетом расширения роли транспортной инфраструктуры необходимы новые целевые установки и подходы в вопросах инвестиций и управления, поэтому ассоциация уделяет большое внимание совершенствованию транспортно-экспедиционных услуг и технологий, направленных на снижение транспортных издержек и сокращение времени доставки грузов.

2.3. Основные требования к выполнению транспортно-экспедиционных услуг

Основной задачей транспортно-экспедиционного обслуживания является поиск наиболее эффективного для заказчика варианта доставки грузов на одном или нескольких видах транспорта. Единство транспортной системы позволило организовать перемещение грузов от пункта отправления до пунктов конечного потребления с участием различных видов транспорта. В нашей стране это наиболее актуально и обусловлено её большой территорией, множеством естественных водных путей, регионов с неблагоприятными климатическими зонами, разнообразием ландшафтов и наличием водных и сухопутных границ с другими государствами. В смешанном сообщении большая часть груза доставляется конечному потребителю с использованием автомобильного транспорта.

Развитие транспорта за последние десятилетия претерпело существенные изменения. Возросшие требования к качеству доставки товаров и ужесточение экологических требований к транспорту вызвали расширение использования смешанных и комбинированных перевозок. Усложняется процесс доставки, появляется больше этапов при одновременном повышении требований к соблюдению графиков и сроков доставки. Международные объединения и ассоциации формируют основные правила и уровень качества транспортно-экспедиционных операций и услуг, которые представлены в справочнике экспедитора [10].

Экспедиторская деятельность является неотъемлемой частью транспортного процесса и охватывает комплекс сложных и трудоемких работ, связанных с перевозкой грузов и выходящих за пределы обязанностей перевозчика.

Экспедитором может быть любое юридическое или физическое лицо, которое в соответствии со своим уставом или за вознаграждение обеспечивает перевозку грузов, не являясь при этом непосредственно перевозчиком, т.е. транспортной организацией. Экспедитор может также выполнять действия, связанные с выполнением договора экспедиции: складирование, таможенная очистка, осмотр груза, осуществление всех платежей и т.д. Такому понятию экспедитора соответствует и определение оператора смешанной перевозки.

Предоставление экспедиторам широких прав предполагает возложение на них соответствующих обязанностей и ответственности. В частности, для того чтобы получить разрешение на осуществление экспедиционной деятельности, юридическое или физическое лицо должно отвечать следующим требованиям:

- обладать соответствующей профессиональной подготовкой, подтвержденной квалификационным удостоверением;
- иметь высокую моральную репутацию; это означает, что данное лицо никогда по решению суда не признавалось виновным в мошенничестве, обмане и подобных преступлениях; не подвергалось дисквалификации или не лишалось права выполнять экспедиторские операции; не признавалось виновным в нарушении правил экспедиторской деятельности; не нарушало трудовых и налоговых правил и требований социального обеспечения;
- быть экономически и финансово способным выполнить поручение на экспедирование товара.

Экспедитор сотрудничает со всеми сторонами, участвующими в процессе перевозки грузов, и организует перемещение товара самым надежным, самым быстрым и самым экономичным способом. Для эффективной международной деятельности экспедитор должен обладать опытной и надежной корреспондентской сетью или иметь свои отделения в наиболее важных коммерческих центрах мира. Благодаря этому он может получать заказы на перевозки, обеспечивать обратную загрузку транспорта и контролировать движение грузов.

В соответствии с приказом Минтранса России от 07.05.2002 № 61 отдельные виды деятельности в транспортном комплексе подлежат лицензированию. Осуществляет лицензирование Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (в соответствии с Положением о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 30.07.2004 № 398), находящаяся в ведении Министерства транспорта Российской Федерации. Она осуществляет функции по контролю и надзору в сфере гражданской авиации, морского, внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного (кроме вопросов безопасности движения), промышленного транспорта и дорожного хозяйства.

В рамках небольших транспортно-экспедиционных предприятий могут наиболее эффективно применяться различные формы экономического хозяйствования, проводиться научно-технические эксперименты, апробироваться новые виды транспортно-экспедиционного обслуживания.

Контрольные вопросы

1. Как взаимосвязаны транспортный процесс и транспортно-экспедиционное обслуживание?
2. Какие основные транспортно-экспедиционные операции и услуги сопутствуют транспортному процессу доставки груза?
3. Как развивалась транспортно-экспедиционная деятельность?
4. Какие объединения и ассоциации регулируют деятельность экспедиторов и агентов?
5. Какими качествами должен обладать экспедитор?

Глава 3

ДОКУМЕНТАЛЬНОЕ ОФОРМЛЕНИЕ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ РАЗЛИЧНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА

3.1. Договор транспортной экспедиции

При осуществлении транспортно-экспедиционной деятельности основным документом является договор транспортной экспедиции, рекомендуемая типовая форма которого приведена в прил. № 1 учебного пособия [6].

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

Согласно ст. 801 ГК РФ, а также ст. 5 и 6 Правил перевозки грузов автомобильным транспортом предметом договора транспортной экспедиции является оказание экспедитором следующих услуг:

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

Договор транспортной экспедиции заключается в письменной форме. Если экспедитору для выполнения его обязательств необходима доверенность,

то клиент обязан ее выдать либо по унифицированным формам М-2, М-2а, либо в произвольной форме, например по следующему образцу:

Доверенность

_____ (город)

«__» _____ г.

Настоящая доверенность выдана в том, что _____ (полное наименование Заказчика)

доверяет _____ (полное наименование Экспедитора)

производство от его имени всех транспортно-экспедиционных операций и услуг, предусмотренных договором от «__» _____ г. № _____.

Настоящая доверенность действительна по _____ 200__ года.

Руководитель _____ М.П.

Главный бухгалтер _____

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

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

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

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

а) убытки, причиненные неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательства (ущерб и упущенной выгоды);

б) неустойку (штрафы и пени – в размерах, предусмотренных договором или законом);

в) проценты за пользование чужими денежными средствами (в случае неправомерного удержания денежных средств, уклонения от их возврата, иной просрочки в их уплате либо необоснованного получения и пр.);

г) иное.

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

При разработке договора транспортной экспедиции следует обратить внимание на то, что если в договоре не будет указано, что экспедитор должен исполнить свои обязанности лично, то он вправе привлечь к исполнению своих обязанностей других лиц. Хотя возложение исполнения обязательства на третье лицо не освобождает экспедитора от ответственности перед клиентом за исполнение договора.

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

Указанные выше положения должны быть отражены в договоре транспортной экспедиции. Примерный образец такого договора приводится в прил. № 1 учебного пособия [6].

ГК РФ кроме перечисленных выше положений не устанавливает иных условий договоров транспортной экспедиции. Но если основой для разработки договоров перевозки являются (помимо ГК РФ) транспортные уставы, кодексы и правила, то для транспортной экспедиции специального закона пока нет. Хотя ч. 3 ст. 801 ГК РФ определено, что «условия выполнения договора транспортной экспедиции определяются соглашением сторон, если иное не установлено законом о транспортно-экспедиционной деятельности, другими законами или иными правовыми актами».

3.2. Договор транспортного агентирования

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

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

погрузки и выгрузки (стивидорное обслуживание), страхование, снабжение и т.п. Агентское соглашение поэтому является важным коммерческо-правовым документом, от которого зависит успех работы транспортной компании.

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

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

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

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

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

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

- по привлечению к перевозке грузов, организации их приема, сдачи, погрузки, выгрузки;
- инкассация и перевод фрахтовых и других платежей;
- урегулирование претензий, а также выполнение самых различных функций по обслуживанию транспортных средств и их экипажей, включая иммиграционное и таможенное оформление, оплату расходов, ведение учета стоя-

ночного времени и подписание представителями отправителей или получателей грузов соответствующих этому случаю документов (путевых листов);

- организация снабжения топливом, техническими материалами, провизией, а при необходимости проживания, лечения членов экипажей, ремонта, сверхурочных работ и т.д.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.3. Договор купли-продажи

Договор купли-продажи является самым распространенным вариантом коммерческой сделки на поставку товара и сопутствующих услуг, которые приравнены к товару. Содержание и разъяснения представлены в учебном пособии по транспортно-экспедиционному обслуживанию [8].

В российском праве договору купли-продажи посвящена гл. 30 ГК РФ, в которой последовательно излагаются правила, регулирующие такие основные условия договора купли-продажи, как предмет договора, обязанность продавца по передаче товара, переход риска случайной гибели и повреждения товара, количество и качество товара, его комплектность, тара и упаковка товара, обязанность покупателя по принятию товара и его оплате, страхование товара.

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

В торговой практике различают следующие виды договора купли-продажи.

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

Разовые договоры могут заключаться на короткие или длительные сроки исполнения. В договорах с короткими сроками поставки сроки можно устанав-

ливать конкретно или неопределенно (например, после снятия урожая, немедленно, после открытия навигации и т.д.). Договоры с длительными сроками поставки, как правило, заключаются для поставки комплексного и сложного оборудования, транспортных средств и т.п. Такой договор может заключаться на 3-5 лет.

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

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

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

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

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

Основными обязательствами продавца являются:

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

Основными обязательствами покупателя являются:

- оплата стоимости товара;
- принятие поставленного товара.

Положения, *общие для обязательств продавца и покупателя*:

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

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

Предмет и объект договора

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

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

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

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

Количество товара

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

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

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

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

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

Качество товара

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

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

Цена и общая стоимость поставки

При указании цены товара в договоре указывается единица измерения (т, м³, шт.). Цена товара устанавливается в валюте страны экспортера, импортера либо в одной из свободно конвертируемых валют.

В качестве базы, которая включает в себя расходы по транспортированию, перегрузке и страхованию грузов, для переговоров по товарам массового производства используют справочные цены, которые публикуются в специальных изданиях, либо биржевые котировки, цены аукционов, фактических сделок или предложений крупных организаций-продавцов.

В процессе переговоров с конкретными клиентами экспортер применяет к базовой ставке систему скидок, которые и определяют окончательную цену товара: стандартная скидка со справочной цены, бонусная скидка при достижении определенного размера закупок, дилерская скидка за продвижение товаров на рынок, сезонные скидки.

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

Условия, сроки и порядок платежа (взаиморасчеты)

В договоре стороны обязаны согласовать валюту платежа, способ платежа и форму взаиморасчетов. Валюта платежа не всегда совпадает с валютой цены. В этом случае в договоре стороны указывают, курс какого валютного рынка будет использован.

Срок платежа в договоре купли-продажи определяют конкретной датой или через указанное количество дней после уведомления продавцом покупателя о поставке товара или его отгрузке.

В мировой торговой практике применяют различные формы наличных и безналичных расчетов, но взаиморасчеты между экспортером и импортером в

соответствии с действующим в Российской Федерации законодательством допускаются только в безналичной форме и производятся по открытому счету, банковским переводом, чеком (именным, ордерным и на предъявителя), аккредитивом.

Срок и дата поставки

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

Под сроком поставки товара понимается момент, когда продавец обязан передать товар в собственность покупателю или его экспедитору. Срок поставки чаще всего устанавливается определением календарного периода, в течение которого должна быть произведена поставка. При обозначении срока поставки календарным месяцем, кварталом или годом добавляются слова «в течение» или «не позднее» указанного календарного периода, при периодических поставках – «ежемесячно», «ежеквартально».

Принятые в торговле термины «немедленная поставка», «без задержки», «быстрая поставка», «товар в наличии на месте», «со склада» обычно используются в случаях, когда между заключением договора и его выполнением проходит небольшой срок. Наиболее часто встречается термин «немедленная доставка». Под немедленной понимается поставка в течение «одного дня» в одном месте, а в другом, по обычаям торговли, «14 дней».

Большое значение в договоре имеет определение даты передачи товара в распоряжение покупателя – даты поставки. Датой поставки может считаться:

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

Порядок сдачи-приемки товара

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

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

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

По количеству товара претензии предъявляются в случае расхождения с транспортными документами (коносамент, автомобильная или железнодорожная накладная). При выполнении международных перевозок к претензии прилагается акт, составленный независимым сюрвейером страны получателя груза. Покупатель может заявить претензию по качеству и количеству груза в течение 30 суток с даты отгрузки товара. После истечения этого срока претензии не принимаются.

Базисные условия поставки

Базисными называются специальные условия договора купли-продажи, которые определяют обязанности продавца и покупателя и устанавливают момент перехода права собственности, риска случайной гибели или повреждения товара от продавца к покупателю.

Таким образом, базисные условия определяют, кто, продавец или покупатель, организует перевозочные и экспедиционные работы, связанные с доставкой груза, и кто из них несет связанные с этим процессом расходы. Расходы эти весьма разнообразны и могут включать в себя следующие затраты:

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

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

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

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

Основной причиной совершенствования «Инкотермс» является необходимость адаптировать их к современной коммерческой практике. Например, при пересмотре в 1980 г. был введен термин «франко-перевозчик» (FCA). В переводе на русский язык этот термин используется, когда покупатель решил осуществить перевозку товара самостоятельно. Поэтому покупатель сам выбирает тот или иной вид транспорта или организует перевозку в смешанном сообщении, заключает договор перевозки, оформляет поручение агенту перевозчика. Продавец, в свою очередь, должен организовать передачу товара непосредственно перевозчику и взаимодействовать с агентом перевозчика по всем вопросам приема-сдачи товара.

Термины, определяющие условия поставки товара, были сгруппированы в четыре базисные категории:

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

Транспортные условия договора

После согласования базисного условия поставки продавец и покупатель формулируют транспортные условия контракта. Транспортные условия договора определяют обязанности сторон по организации перевозки груза. Например, при поставке товара по условиям CIF и CFR продавец должен за свой счет зафрахтовать трамповое судно или оплатить перевозку товара на линейном судне. После заключения договора с перевозчиком он сообщает покупателю название судна и ожидаемый срок его постановки под погрузку. После окончания погрузки продавец обязан известить покупателя о количестве отправленного груза и дать другую информацию (дополнительные сведения о грузе, ожидаемая дата прибытия судна в порт назначения и т.п.). Продавец также дает указания перевозчику направить в установленные сроки по адресам, согласованным с покупателем, нотисы (извещения) о подходе судна в порт назначения.

На стадии согласования договора купли-продажи важно правильно указать транспортный вид груза, так как от него зависят производительность погрузки-выгрузки и стоимость грузовых работ: в контейнерах, мешках, пакетами, отдельными местами или навалом.

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

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

3.4. Транспортная документация на различных видах транспорта

На всех видах транспорта находит свое место оформление письменных «генеральных договоров» (general contracts) на перевозку определенного количества груза в течение определенного периода времени на одном или нескольких по числу и по виду транспортных средств. Как правило, в таких контрактах предусматривается применение конкретных транспортных документов, описание и формы которых представлены в учебном пособии по транспортно-экспедиционному обслуживанию [8].

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

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

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

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

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

Выполняя *первую функцию*, коносамент представляет собой расписку судовладельца или его уполномоченного, удостоверяющую, что определенные товары в указанном количестве и состоянии погружены на судно для перевозки к условному месту назначения или что товары приняты под охрану судовладельца в целях перевозки. На коносаменте обязательно должно содержаться

указание судоходной компании "груз на борту", "груз погружен" – "в хорошем состоянии по внешнему виду".

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

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

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

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

Коносамент подписывается капитаном судна или пароходным агентом.

Различают следующие виды коносаментов: именной, ордерный и на предъявителя.

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

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

Коносамент на предъявителя (Bill of Lading to bearer) предполагает, что товар передается любому лицу – держателю коносамента.

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

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

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

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

Коносаменты обычно составляются в трех и более экземплярах с тем же содержанием и той же датой: один экземпляр для грузоотправителя или его экспедитора, один для грузополучателя и один для судовладельца. Все экземпляры коносамента, составляющие так называемый полный комплект, являются оригиналами, и на них ставится штамп "оригинал" (original). В некоторых случаях обозначается порядковый номер оригинала – первый, второй, третий. В коносаменте обязательно должно быть указано число составленных оригиналов, однако только один из оригиналов коносамента может быть товарораспорядительным документом; после выдачи груза по одному из оригиналов остальные теряют силу.

Обозначение на коносаменте "2/2" говорит о том, что выпущено два оригинала, а если в письме агенту или экспедитору говорится, что "настоящим мы посылаем вам 2/3 оригинала коносаментов", то это означает, что выписано три оригинала, два из которых приложены к письму.

Кроме оригиналов может быть выписано необходимое количество копий коносамента, которые юридической силы не имеют и обычно необходимы капитану судна для проверки погруженного и выгруженного товара, агентам судна, портовой администрации, таможенным органам, транспортно-экспедиционной фирме.

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

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

В настоящее время бланки накладной, дорожной ведомости, корешка дорожной ведомости и квитанции в приеме груза к перевозке печатаются комплектом, именуемым "перевозочный документ", с идентичной разметкой граф. Он заполняется грузоотправителем (а чаще его экспедитором) под копировальную бумагу на пишущей машинке или с автоматическим вводом постоянных и расчетных данных на ПЭВМ. Накладную подписывает грузоотправитель.

Груз считается принятым к перевозке, когда он принят станцией отправления вместе с накладной и отправитель внес причитающиеся за перевозку платежи или оформил свое платежное обязательство через систему централизованных расчетов. Время приема груза (дата, час, минута) удостоверяется наложением на накладной календарного штампа станции.

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

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

- от вида сообщений: местного – в пределах одной дороги, прямого – в пределах двух и более дорог; прямого железнодорожно-водного; прямого международного – перевозки с участием железных дорог двух и более государств по единому перевозочному документу ("Соглашение о международном грузо-

вом сообщении – СМГС", в которое входят КНР, КНДР, МНР, Польша, Болгария, страны СНГ, Молдавия; прямые международные сообщения с Финляндией, Ираном, Турцией, Австрией, Югославией);

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

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

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

Железнодорожная накладная выписывается грузоотправителем или же его экспедитором на имя грузополучателя. Перевозчик скрепляет договор перевозки, ставя штампель на накладной и дубликате, который остается у грузоотправителя. Накладная же следует с грузом. К каждой накладной прилагается товаросопроводительная документация: отгрузочная спецификация, сертификат о качестве, упаковочный лист и др.

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

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

Авианакладная заполняется грузоотправителем в трех экземплярах и вручается перевозчику вместе с грузом. Первый экземпляр носит пометку "для перевозчика" и подписывается грузоотправителем; второй экземпляр носит пометку "для получателя" и подписывается грузоотправителем и перевозчиком и следует с грузом; третий экземпляр подписывается перевозчиком и возвращается грузоотправителю после того, как груз к перевозке принят. В накладной указываются: наименование груза, наименования аэропортов отправления и прибытия, прилагаемые к накладной документы, объявленная ценность груза, сумма платежа за перевозку, дата составления накладной и др.

Авианакладная не является ни товарораспорядительным, ни передаточным документом. Она выполняет лишь функцию доказательства заключения договора перевозки, принятия товаров к перевозке и условий перевозки. По таможенному законодательству ряда стран авианакладная используется в качестве таможенной декларации, при этом в ней содержится подробное описание груза.

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

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

- наименование груза;
- наименование аэропортов отправления и прибытия;
- объявленную ценность груза;
- сумму платежа за перевозку;
- прилагаемые к накладной документы;
- дату составления накладной и т.д.

Кроме того, для каждой авиагрузовой накладной оформляется грузовой манифест, который используется для указания сведений о перевозимом грузе на данном рейсе. В обязательном порядке в грузовой манифест вносятся следующие сведения:

- наименование перевозчика и его национальная принадлежность;
- номер и дата рейса;
- пункт отправления и пункт назначения;
- номер авиагрузовой накладной; количество мест, масса и наименование груза.

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

На автомобильном транспорте при выполнении перевозок такими документами являются путевой лист и товарно-транспортная накладная (ТТН).

Путевой лист является основным первичным документом внутреннего характера, определяющим совместно с ТТН показатели для учета работы автотранспортного средства (АТС) и водителя, начисления заработной платы водителю и расчета за перевозки. Заполнение путевого листа производится должностными лицами автотранспортной организации:

- до выезда АТС на линию (сведения о водителе, сопровождающих лицах, АТС, времени начала и окончания работы, заказчике перевозок, планируемом пробеге АТС и движении горючего);

- на линии (сведения о работе АТС и результаты проверки контролирующими лицами);
- после возвращения в автотранспортную организацию (сведения о фактически выполненной работе водителем и АТС, движении горючего).

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

В случае несоответствия доставленных товаров по качеству или количеству должен составляться акт, который является юридическим документом для предъявления претензий поставщику. Сведения о составленном акте (номер, дата и краткая причина составления акта) записываются в соответствующей графе ТТН. В случае перегрузки груза в пути следования на другой подвижной состав сведения об организации, водителе и АТС зачеркиваются и записываются новые данные. Исправление заверяется подписью работника, руководящего перегрузкой, и о факте передачи составляется акт с выполнением соответствующей отметки в ТТН.

Международные перевозки грузов автомобильным транспортом оформляются товарно-транспортной накладной CMR, которая служит доказательством условий договора и принятия груза перевозчиком. Форма накладной разработана Международным союзом автомобильного транспорта, определившим ее обязательные и дополнительные реквизиты.

Накладная CMR представляет собой бланк, состоящий из двенадцати страниц, отпечатанных на самокопирующейся бумаге. Первые четыре экземпляра (страницы) накладной пронумерованы и определены участникам договора перевозки: первый – грузоотправителю, второй – грузополучателю, третий – перевозчику, четвертый – для расчетов. Только первые три экземпляра комплекта накладных CMR имеют юридическую силу. Количество последующих экземпляров, не имеющих юридической силы, определяется количеством пересекаемых грузом таможенных постов и национальными таможенными процедурами.

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

границе или в пункте назначения груза в зависимости от базисного условия договора купли-продажи.

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

На речном транспорте транспортным документом перевозки груза, свидетельствующим о наличии договора перевозки, является либо речная накладная, которая сопровождает груз на всем пути его следования и выдается грузо-получателю в пункте назначения вместе с грузом, либо морской коносамент – в случае перевозки грузов на судах смешанного (река – море) плавания. Накладная и коносамент выписываются грузоотправителем по единому образцу. В соответствии с данными накладной порт или пристань отправления составляют дорожную ведомость, которая также следует вместе с грузом и после выдачи груза в пункте назначения остается у пароходства. В удостоверение приемки груза к перевозке грузоотправителю выдается квитанция.

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

Этот акт подписывается грузоотправителем или грузополучателем и представителем судовладельца. Такие акты служат также основанием для расчета между портом и грузоотправителем или грузополучателем по результатам стоянки судна под грузовыми операциями (за задержку судна грузоотправитель платит штраф по утвержденному тарифу, за досрочную погрузку получает премию)[14].

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

3.5. Товаросопроводительная документация

Помимо перевозочных документов в систему документации, используемую при международных транспортных операциях, входят товаросопроводительные документы. Эти документы призваны упростить процедуры международной перевозки грузов, описание и формы которых представлены в учебных пособиях по транспортно-экспедиционному обслуживанию [5]. Унификацией

таких документов занимается Международная торговая палата и Комитет по упрощению процедур международной торговли (SITRO).

При перевозках грузов используется следующая основная товаросопроводительная документация.

Счет-фактура (invoice) — коммерческий счет за поставляемые товары, который составляется во всех случаях при отправке груза. Основное назначение этого документа — указать сумму платежа, причитающегося за товар. Кроме того, счет-фактура может быть использована в качестве накладной на товар. По требованию таможенных органов счет-фактура выписывается на бланках установленной формы и служит одновременно сертификатом о происхождении товара. В счете-фактуре содержатся следующие сведения:

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

В счет-фактуру обычно включаются также некоторые указания о способе доставки груза.

Счет-фактура оформляется на бланке отправителя и не может быть заменена никаким другим документом. Вся информация, которая содержится в счете-фактуре, должна совпадать с данными, указанными в перевозочном документе. Счет-фактура составляется на каждую отправку товара независимо от рода, количества, наименования и характера товара. Если груз перевозится в контейнерах, счет-фактура оформляется на содержимое каждого контейнера отдельно. На основе счета-фактуры составляются все остальные документы, необходимые для международной торговли. Оформление счета-фактуры недостаточно стандартизировано, что обусловлено различиями в требованиях таможенных органов к ее оформлению.

Так, российская таможня требует выполнения достаточно большого количества формальностей при составлении данного документа, что в значительной степени затрудняет процесс пересечения грузами границ России и, соответственно, замедляет доставку грузов получателю.

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

Упаковочный лист (packing list) – один из основных товаросопроводительных документов, который содержит перечень всех видов и сортов товаров, находящихся в каждом грузовом месте. Упаковочный лист обычно помещается

в специально приспособленный карман на упаковке. Упаковочный лист содержит следующие данные:

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

Упаковочный лист необходим в случаях, когда в одной упаковке содержатся разные по ассортименту товары, и используется в качестве дополнения к счету-фактуре, когда отправляется большое количество наименований товаров или когда количество, масса или содержимое каждого индивидуального места различны.

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

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

Грузовой манифест (manifest of cargo) – документ, в котором перечисляются все товары, перевозимые на каком-либо ТС или транспортной единице. Грузовой манифест содержит следующие данные о товаре:

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

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

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

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

В сертификате о качестве товара обычно указывают:

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

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

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

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

В фумигационном сертификате, как правило, содержится следующая информация:

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

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

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

- полимерные и синтетические материалы, предназначенные для применения в строительстве, на транспорте, изготовления мебели и других предметов домашнего обихода; химические волокна, нити; текстильные, швейные и трикотажные материалы, содержащие химические волокна и текстильные вспомогательные вещества; искусственные и синтетические кожи и текстильные материалы для обуви;

- продукция машиностроения и приборостроения производственного и бытового назначения;

- изделия, контактирующие с кожей человека.

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

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

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

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

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

- содержимое данной отправки полностью и правильно описано точным техническим наименованием;

- груз упакован с учетом его свойств таким образом, что является безопасным в обычных условиях переработки и перевозки;

- груз отмаркирован и упакован в соответствии с требованиями в отношении ОГ.

Контрольные вопросы

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

Глава 4

НОРМАТИВНО-ПРАВОВАЯ БАЗА ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

4.1. Система законодательных актов, регламентирующих транспортно-экспедиционную деятельность

Транспортно-экспедиционная деятельность охватывает широкий круг взаимоотношений как между организациями различных типов и разных форм собственности, так и физическими лицами. Правовая сторона этих взаимоотношений регулируется законодательными актами различного уровня (рис. 5) и представлена в учебном пособии по ТЭО [5].

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



Рис. 5. Иерархия системы законодательных актов

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

- Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации;
- Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации;
- Воздушный кодекс Российской Федерации;
- Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации;
- Устав автомобильного транспорта РСФСР.

Особенностью этих законодательных актов является то, что их основные положения регулируются нормами, установленными ГК РФ (гл. 40 «Перевозка»).

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

Железнодорожный транспорт. На железнодорожном транспорте действуют следующие основные конвенции и соглашения:

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

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

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.

С 1951 г. перевозки экспортных и импортных грузов организуются и осуществляются железнодорожным транспортом в нашей стране на основе правил, тарифов и документов Соглашения о перевозке грузов по железным дорогам в прямом международном грузовом сообщении, заключенного между транспортными ведомствами восьми европейских стран (Албания, Болгария, Венгрия, ГДР, Польша, Румыния, СССР и Чехословакия). В июле 1953 г. к этому соглашению присоединились железные дороги Монголии, Китая и Северной Кореи. Соглашение было несколько изменено и дополнено и стало называться **Соглашением о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС)**. Позже к соглашению присоединились железные дороги Вьетнама и Кубы.

Для выполнения условий СМГС и укрепления транспортных связей между странами, подписавшими его, в 1956 г. в Софии на Конференции по международным сообщениям была создана неправительственная **Международная организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД)**.

После образования СНГ к странам – членам ОСЖД в 1990 г. присоединились Беларусь, Латвия, Литва, Словакия, Эстония, Молдова и Украина. В результате произошедших изменений в 1992 г. членами ОСЖД стали 19 государств. Объединение Германии повлияло на форму дальнейшего участия железных дорог Германии в ОСЖД – они получили статус наблюдателя.

Новыми направлениями деятельности этой организации стали:

- продление западно-европейских международных железнодорожных сообщений к восточным берегам Азии;
- внедрение современных технических средств и технологий;
- постепенное формирование единого международного транспортного права;
- сотрудничество в области транспортной политики и экологических вопросов.

Автомобильный транспорт. На автомобильном транспорте действуют следующие основные конвенции и соглашения:

- Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов, подписанная в Женеве 19 мая 1956 г.; Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов от 05.07.1978;
- Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КДПП) 1973 г.; Протокол к Конвенции о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа 1978 г.;
- Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) 1975 г.;
- Конвенция о налоговом обложении дорожных транспортных средств, используемых для международных перевозок грузов, 1950 г.;

- Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) 1957 г. (в ред. 2003 г. — ДОПОГ-2003);
- Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки международной дорожной перевозки (МДП) от 14.11.1975.

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

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

Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН создан в 1948 г. в качестве межправительственного органа для развития в региональном масштабе сотрудничества в области всех видов внутреннего транспорта. Членами КВТ ЕЭК ООН являются все страны – члены ЕЭК ООН.

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

В деятельности КВТ ЕЭК ООН нашли отражение все вопросы, без решения которых невозможно было бы организовать международное автомобильное движение и перевозки пассажиров и грузов. На основе нормативных документов, разработанных и принятых в рамках КВТ ЕЭК ООН, заключаются двусторонние соглашения о международном автомобильном сообщении, о международных перевозках пассажиров и грузов между странами, в которых более детально определяются вопросы, относящиеся к организации и выполнению этих перевозок.

Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) – International Road Transport Union (IRU) основан в марте 1948 г. по инициативе европейских автодорожных и автотранспортных ассоциаций; штаб-квартира МСАТ находится в Женеве. Главная цель МСАТ – способствовать развитию международного автомобильного транспорта в интересах автомобильных перевозчиков и экономики автомобильного транспорта в целом.

В МСАТ входят более 150 ассоциаций и союзов из 45 стран, включая Ассоциацию международных автомобильных перевозчиков Российской Федерации (АСМАП). Действительными членами МСАТ являются 95 ассоциаций (национальные союзы перевозчиков), принимающие непосредственное участие во всех сферах деятельности союза, остальные входят в МСАТ на правах ассоциированных членов.

Основные направления деятельности МСАТ:

- 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).

Основным документом, определяющим и регулирующим коммерческие условия международных автомобильных грузовых перевозок, является **Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)**, разработанная в рамках КВТ ЕЭК ООН и вступившая в силу 2 июля 1961 г. В ней участвует 25 стран, в том числе Россия (СССР присоединился к Конвенции КДПГ в 1983 г.). Практическими вопросами применения КДПГ занимается МСАТ.

Конвенция является международным соглашением (договором), имеющим высшую юридическую силу при регулировании автомобильных перевозок грузов, определяет правовой механизм, применяемый в сфере международных транспортных связей и способствующий осуществлению более рациональных и эффективных международных автомобильных перевозок. В настоящее время в ней участвуют практически все страны Европы, а также ряд стран Азии и Африки.

Сфера действия этой конвенции: ответственность перевозчика, заключение и исполнение договора перевозки, претензии и иски, организация перевозки несколькими перевозчиками, недействительность условий, отступающих от конвенции, заключительные положения. Положения КДПГ распространяются на договоры о перевозке грузов автомобильным транспортом, если место отправления и назначения груза находится в двух государствах, из которых хотя бы одно является участником конвенции. При этом в накладную должна включаться оговорка о подчинении перевозки положениям КДПГ.

Согласно КДПГ договор международной автомобильной перевозки оформляется накладной CMR, подписываемой отправителем и перевозчиком. Форму накладной CMR устанавливает МСАТ. Конвенция определяет перечень сведений, которые должны быть указаны в накладной, минимальное количество экземпляров накладной, заполняемых на каждую партию груза, ответственность отправителя и перевозчика, устанавливает предел размера возмещения за

повреждение и потерю груза или просрочку его доставки, порядок и сроки рассмотрения претензий и исков, возникающих при международных автомобильных перевозках грузов.

При принятии груза перевозчиком КДПГ возлагает на него обязанность проверить правильность данных накладной о количестве мест, их маркировке, внешнее состояние груза, его упаковку. Срок доставки груза определяется соглашением сторон. Если это не было сделано, таковым признается период времени, необходимый для доставки груза разумным образом добросовестным 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 он (перевозчик) не мог устранить.

Расчеты и платежи за перевозки, выполненные на основе двусторонних соглашений, производят в соответствии с действующими между странами соглашениями о расчетах и платежах. Межправительственными соглашениями предусматривается, что в случае нарушения этих соглашений перевозчиком компетентный орган страны виновного перевозчика по просьбе компетентного органа страны, где совершено нарушение, должен принять необходимые меры для того, чтобы обеспечить выполнение соглашения, и о принятых мерах информировать друг друга.

Воздушный транспорт. На воздушном транспорте действуют следующие основные конвенции и соглашения:

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

- Чикагская конвенция о международной гражданской авиации для нерегулярных (чартерных) сообщений 1944 г.

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

Наиболее авторитетной и представительной международной организацией в области воздушного транспорта является *Международная организация гражданской авиации (ИКАО)* (International Civil Aviation Organization – ICAO) – специализированное учреждение ООН, объединяющее более 150 государств; штаб-квартира находится в Монреале. Организация создана на основа-

нии Чикагской конвенции, которая вступила в силу в 1947 г. Российская Федерация является членом ИКАО. Основные функции ИКАО:

- подготовка проектов международных конвенций и других документов по воздушному праву;
- разработка и утверждение стандартов и рекомендованной практики, а также руководств по различным проблемам безопасности воздушной навигации и охране окружающей среды;
- изучение конкретных проблем воздушного транспорта и представление результатов исследований заинтересованным государствам.

Деятельность ИКАО в области международного воздушного права осуществляется в двух основных направлениях:

- разработка новых норм международного воздушного права в виде проектов международных конвенций или соглашений;
- унификация международного воздушного права.

С первых дней своей деятельности ИКАО уделяет большое внимание созданию на многосторонней основе норм воздушного права, регламентирующих использование воздушного пространства в транспортных целях.

Одновременно с Чикагской конвенцией появились многосторонние соглашения, устанавливающие различные виды деятельности в регулярных воздушных сообщениях: *«О международных транзитных воздушных сообщениях»* и *«О международных воздушных перевозках»*. По первому из этих соглашений государства предоставляют друг другу право транзитных беспосадочных перелетов через их территории и право посадок на их территории с некоммерческими целями (т.е. без разрешения брать на борт или высаживать пассажиров и брать или выгружать грузы и почту).

Второе соглашение охватывает весь комплекс прав, относящихся к «свободе воздуха», включая право перевозить на территорию данного государства пассажиров, грузы и почту, взятых на борт в любой третьей стране, и вывозить их из этого государства в любую третью страну. Соглашение о международных транзитных воздушных сообщениях ратифицировано более 100 государствами.

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

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

- Международная конвенция для унификации некоторых правил о коносаменте (Гаагские правила), подписанная в Брюсселе в 1924 г.; Протокол изменений, вносимых в Брюссельскую конвенцию (Гаагско-Висбийские правила), вступивший в силу в 1971 г. В Брюссельской конвенции участвуют более 70 государств;

- Конвенция ООН о морской перевозке грузов (Гамбургские правила) 1978 г., принятая 43 странами, вступила в силу в 1992 г. Среди участников нет крупных морских держав;

- Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г. Российская Федерация является участницей этой конвенции.

Международная практика регулирования морского судоходства насчитывает более 100 лет. Первая международная **Конвенция по охране подводных телеграфных кабелей**, подписанная в Париже 14 марта 1884 г. 29 странами, включая Россию, вступила в силу 1 мая 1888 г. Положения данной конвенции касаются порядка проведения работ по укладке и ремонту кабелей, судебных разбирательств и наказаний для нарушивших работу кабеля.

Конвенция для объединения некоторых правил относительно столкновения судов, заключенная в Брюсселе в 1910 г., состоит из 17 статей. Особый интерес в данной конвенции представляют ст. 6 и 7, непосредственно касающиеся исков о возмещении убытков вследствие столкновения судов. Согласно данной конвенции иск о возмещении убытков возникает вследствие столкновения и не зависит ни от совершения протеста, ни от какой-либо иной формальности. В отношении ответственности за столкновение не допускаются никакие законные предположения о неправильных действиях.

В 1910 г. в Брюсселе представителями 26 государств подписана **Конвенция для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море**. Спасание и оказание помощи представляют собой услуги, и не принимается в расчет, в каких водах эти услуги оказаны. Всякий факт оказания помощи или спасания, имевший полезные последствия, дает право на справедливое вознаграждение. В ст. 18 данной конвенции говорится об обязанностях капитанов обоих судов по оказанию помощи друг другу в случае столкновения судов. Капитаны равным образом обязаны сообщить другому судну название и порт приписки своего корабля, как и те места, откуда идет и куда направляется. Собственник судна не отвечает за нарушение предшествующих постановлений данной концепции.

В 1921 г. в Барселоне 30 стран подписали **Декларацию о признании права на флаг за государствами, не имеющими морского побережья**. Государства, подписавшие декларацию, признают флаг судов всякого государства, не имеющего морского побережья, если эти суда зарегистрированы в едином определенном месте, расположенном на его территории и являющемся для этих судов портом регистрации. В 1935 г. к этой декларации присоединился СССР.

Организация Объединенных Наций внесла решающий вклад в регламентацию деятельности государств и других субъектов международного права в Мировом океане. По поручению Генеральной Ассамблеи ООН **Комиссия международного права (КМП)** в 1949 г. определила проблемы, по которым считала необходимой и возможной модификацию действующего права. В этот перечень вошли режим открытого моря и режим территориальных вод.

Конвенция ООН по морскому праву из 320 статей и девяти приложений, подписанная представителями 117 государств в 1982 г., является единым все-

объемлющим международно-правовым документом, регламентирующим основные вопросы деятельности в водах Мирового океана, на морском дне и в его недрах. В международных проливах и водах государств-архипелагов устанавливается режим свободного, беспрепятственного прохода всех судов и пролета самолетов. В конвенции предусмотрена процедура правовой регламентации борьбы с загрязнением Мирового океана, закреплен принцип «государства флага», регламентированы вопросы предотвращения загрязнения с судов.

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

За время своей деятельности БИМКО самостоятельно или совместно с другими организациями разработал 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 наволочных грузов.

Внутренний водный транспорт. На внутреннем водном транспорте действуют следующие основные конвенции и соглашения:

- Конвенция о режиме судоходства на Дунае с изм. от 26.03.1998;
- Братиславские соглашения 1955 г.;
- Конвенция о судоходстве по Рейну; Соглашение об изменении некоторых постановлений Мангеймской конвенции;
- Конвенция регистрации судов;
- Конвенция об измере судов внутреннего плавания;
- Конвенция об унификации правил относительно ответственности, вытекающей из столкновений судов внутреннего плавания 1960 г.;
- Конвенция об ограничении ответственности собственников судов внутреннего плавания 1973 г.;
- Конвенция о договоре международной перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям 1976 г.

В 1948 г. в Белграде судоходными обществами Болгарии, Венгрии, Югославии, Румынии, Чехословакии и СССР была подписана *Конвенция о режиме судоходства на Дунае*, устанавливающая правовой режим, отвечающий интересам придунайских стран. В 1960 г. к конвенции присоединилась Австрия. Для управления судоходством и осуществления наблюдения за выполнением постановлений конвенции в соответствии со ст. 5 конвенции была учреждена *Дунайская комиссия* как орган международного сотрудничества, равноправными членами которой являются Украина и Россия. Дунайская комиссия, выполняя конвенцию (ст. 8), разработала унифицированные Правила плавания, которые впоследствии дополнялись и изменялись с учетом современных требований судоходства.

4.2. Организация претензионной работы на экспедиторском и агентском предприятии

Постановка договорно-правовой работы в экспедиторском и агентском предприятии, связанная с перевозками и транспортно-экспедиторским обслуживанием грузов, имеет важное значение для коммерческого благополучия и авторитета фирмы. Ответственность и обязанности экспедитора представлены в учебном пособии по транспортно-экспедиционному обслуживанию [6].

Российское гражданское законодательство предусматривает обязательный претензионный порядок урегулирования спора до обращения в судебные или арбитражные органы по требованиям, связанным с исполнением договора на перевозку груза, на агентское или на экспедиторское обслуживание (ст. 796 ГК РФ, п. 1). Соответственно, в каждом кодексе и уставе предусматривается обязательность предъявления к перевозчику претензии, возникшей в связи с осуществлением перевозки груза.

Непредъявление претензии одной стороной к другой или предъявление ее с нарушением требований законодательства лишает получателя или отправителя груза возможности реализовать свое право на иск, т.е. права официального обращения в суд, арбитраж или третейский суд о защите своего нарушенного или оспариваемого права, охраняемого законом.

Претензия в применении к транспорту – это требование получателя, отправителя груза или экспедитора к перевозчику об уплате денежных сумм за невыполнение своих обязательств по перевозке, если только перевозчик уже в момент начала перевозки не освободил себя от какой-либо ответственности за ее качественное осуществление, внеся в транспортный документ ту или иную оговорку (например, по отношению к массе и состоянию груза: «качество и количество неизвестны»).

Транспортные кодексы и уставы содержат детально разработанные положения о порядке и сроках предъявления, рассмотрения и удовлетворения претензий грузоотправителей, грузополучателей и перевозчиков по разного вида требованиям. В любом транспортном предприятии не только договорно-

правовая служба в целом, но и претензионная работа в качестве составной части коммерческой деятельности должна быть четко организована. Для этого необходимо, чтобы на соответствующем предприятии был издан на этот счет специальный документ (приказ или инструкция о порядке организации претензионной работы), в котором должен быть строго регламентирован порядок регистрации и проработки претензионных писем, сроки ответа на них, назначено лицо из состава руководства предприятия, ответственное за претензионную работу.

Непосредственную же ответственность за состояние претензионной работы представляется целесообразным возлагать на руководителей коммерческих подразделений предприятия, поскольку практическими исполнителями работы по урегулированию претензий являются сотрудники, выполняющие оперативную работу представляющие себе все обстоятельства случая, выходящие на прямой контакт с грузоотправителями, грузополучателями и перевозчиками, а не юристы, как это иногда имеет место.

Юридическая служба должна заниматься методическим руководством исполняемой претензионной деятельностью, оказывать всемерную правовую помощь коммерческому составу и руководству предприятия. Юридическая служба должна располагать необходимым основополагающим и справочным материалом по законодательству и правовому регулированию (например, постановлениями Надзорной коллегии и президиума Высшего арбитражного суда РФ и т.д.), постоянно следить за публикуемыми нововведениями в этой области и обновлять свои досье. Иск к перевозчику или к экспедитору-оператору перевозки может быть предъявлен только в случае, когда в результате расследования заявленной претензии перевозчик полностью или частично отказался удовлетворить требование заявителя (грузоотправителя, получателя).

Договоры экспедиторского предприятия с клиентами (грузоотправителями и грузополучателями) должны содержать ясные и четкие формулировки статей и параграфов, касающихся порядка предъявления и рассмотрения претензий. То же самое относится к положениям договоров, посвященным порядку передачи споров и разногласий, не урегулированных в претензионном порядке, в коммерческий суд или арбитраж.

Согласно ст. 405 КТМ РФ претензия предъявляется в письменной форме, а перевозчик имеет право в двухнедельный срок после получения претензии вернуть ее без рассмотрения, если к претензии не приложены документы, подтверждающие право на предъявление претензии, и документы, удостоверяющие количество и стоимость отправленного груза.

Обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности перевозчиков, отправителей, получателей и пассажиров, удостоверяются коммерческими актами или актами общей формы (в портах России и Украины – также генеральными актами, актами – извещениями).

4.3. Экспедиторское поручение на оформление коммерческого акта и акта общей формы

Назначение коммерческого акта состоит в удостоверении обстоятельства, которое может послужить основанием для материальной ответственности, связанной с нарушением договора перевозки отраслевым перевозчиком, грузоотправителем, грузополучателем (каждым в отдельности или в совокупности друг с другом).

Коммерческий акт составляется для удостоверения:

- несоответствия между наименованием, массой или количеством мест груза либо багажа в натуре и указанными в перевозочном документе данными;
- повреждения груза или багажа;
- обнаружения груза или багажа без документов, а также документов без груза или багажа;
- возвращения перевозчику похищенного груза или багажа.

МПС РФ разработало стандартную форму ГУ-22 коммерческого акта. Перевозчик обязан составить коммерческий акт, если он сам обнаружил обстоятельства, требующие его составления или если на наличие хотя бы одного из таких обстоятельств указал ему получатель груза. Коммерческий акт составляется в день выдачи или в день выгрузки груза, с проверкой груза в процессе его выгрузки, а в пути следования – в день обнаружения обстоятельств или непосредственно после выгрузки.

В коммерческом акте должно содержаться: точное и подробное описание состояния грузов, багажа и тех обстоятельств, при которых обнаружена несохранность грузов, багажа или грузобагажа. Не допускается вносить в коммерческий акт какие-либо предположения и выводы о причинах такой несохранности либо виновности грузоотправителя (отправителя) или перевозчика.

На вопросы, содержащиеся в бланке коммерческого акта, даются точные ответы. Не допускается проставление прочерков, знаков повтора вместо повторения необходимых данных. При неправильных погрузке, размещении или креплении грузов в коммерческом акте указывается, какое из таких нарушений допущено.

Коммерческий акт составляется в трех экземплярах. Первый выдается грузополучателю, второй остается у терминала, порта станции, составившей акт, а третий предназначается перевозчику для отсылки его на расследование виновной стороне. Бланк акта содержит большой перечень вопросов. На них должны быть даны точные ответы. Требуется указать, правильно ли погружены, размещены грузы в судне, вагоне, контейнере, имелась ли защитная маркировка, отметить обнаруженные нарушения в креплении груза и т.д.

К коммерческому акту в отношении порчи скоропортящегося груза должна быть приложена выписка из журнала температур рефрижераторного судна, поезда с машинным охлаждением и показания самописцев регистрации

температур рефрижераторных контейнеров. Данные, содержащиеся в коммерческом акте, являются основанием для утверждения наличия обстоятельств, которые будут положены в формулировку определенного требования к стороне договора или возражения с ее стороны с целью правильного разрешения дела. Лица, составившие и подписавшие акт, содержащий недостоверную информацию, несут ответственность, установленную законом.

Грузополучатель подписывает акт, если он участвовал в проверке груза. От имени перевозчика его подписывают должностные работники, перечень которых установлен правилами. Коммерческий акт, не подписанный грузополучателем, не лишается доказательственной силы и не может считаться неправомочным. Предусмотрена ответственность за задержку составления коммерческого акта. Представители сторон, участвующие в составлении коммерческого акта, обязаны его подписать. При несогласии с содержанием акта представители сторон вправе изложить в примечании свое мнение.

Грузополучателю также рекомендуется проследить, сделала ли железная дорога отметку о составлении коммерческого акта на оборотной стороне накладной и краткое указание о том, на какое обстоятельство составлен коммерческий акт. Эта отметка, заверенная штемпелем станции и подписью приемодатчика, может иметь значение при дальнейшем прохождении дела, если коммерческий акт будет утерян. Если коммерческий акт не составлен, а несоответствие в массе, качестве и т.п. будет вскрыто на складе грузополучателя, то такое несоответствие будет разрешаться покупателем и продавцом в соответствии с договором купли-продажи или договором поставки.

Акты общей формы составляются для удостоверения обстоятельств, не связанных непосредственно с выполнением договора перевозки либо не носящих первостепенного характера, но относящихся к четкому регулированию взаимоотношений перевозчиков с клиентурой. МПС РФ использует стандартный бланк ГУ-23 акта общей формы. Акты общей формы составляются, например, в случаях утраты документов, приложенных грузоотправителем к накладной, простоя судов, вагонов по причинам, зависящим от грузополучателя, в порту, на станции назначения, отсутствия пломб, неочистки судов, вагонов и др. Акт подписывают лица, участвующие в удостоверении обстоятельств (не менее двух).

Акт о техническом состоянии вагона, контейнера составляется независимо от коммерческого акта в день обнаружения неисправности вагона, контейнера, но не позднее дня составления коммерческого акта. Один экземпляр акта о техническом состоянии вагона, контейнера прилагается к первому экземпляру коммерческого акта. Акт о техническом состоянии вагона или контейнера подписывается представителем вагонного депо и дежурным по станции.

Коммерческие акты при осуществлении международных железнодорожных перевозок грузов и багажа составляются в соответствии с соглашениями о международных прямых железнодорожных сообщениях и служебными инструкциями к ним.

4.4. Экспедиторское поручение на оформление претензий и исков по договорам перевозок

Большое значение в претензионной работе имеет организация экспертизы. Она выполняется специализированными фирмами, в том числе «Росэкспертизой» Торгово-промышленной палаты Российской Федерации.

Экспертиза проводится по инициативе как грузополучателя, так и перевозчика или страховщика (и опять-таки страховщика перевозчика и страховщика грузовладельца). Часто проводится совместное обследование груза – осмотр поврежденного груза сюрвейерами, назначенными перевозчиком и грузоотправителем. Следует отметить, что, как правило, в конце экспертизы разные эксперты выносят общее или единое мнение в виде акта или сертификата освидетельствования груза (сертификата повреждения груза). МПС РФ разработало стандартную форму акта экспертизы ГУ-104.

При расхождении во мнениях экспертов дело решается в суде, который может назначить своего сюрвейера, выступающего уже в качестве арбитра. Очень часто эксперты высказывают предложения по мирному урегулированию претензии, вносят предложения по устранению ущерба или альтернативному использованию поврежденного товара и т.д., которые рассматриваются сторонами конфликта.

Законом (уставами) точно определен круг лиц, имеющих право на предъявление претензий, а затем исков к перевозчику. Так, например, Устав железнодорожного транспорта определяет, что претензию и иск к железной дороге по поводу перевозки может предъявить как грузоотправитель, так и грузополучатель. По правилам СМГС при утрате груза это право могут осуществлять и получатель, и отправитель, а при недостатке, порче или повреждении груза, а также при просрочке в доставке и задержке выдачи – только получатель.

В настоящее время в России кодексами и уставами устанавливаются одинаковые претензионные сроки и сроки исковой давности. Требуется вместе с тем следить за выполнением требований по составу прилагаемых к претензиям и искам документов (оригиналов, копий и т.д.), а также по адресатам приема претензий (грузовая служба дороги, финансовая служба и т.д.). Для правильного решения вопроса рекомендуется обращаться к публикуемым комментариям к кодексам и уставам.

Если экспедиторский договор или соглашение подписано экспедитором в Москве или вообще на территории РФ, то по законодательству РФ, а также многих зарубежных стран применяется закон места подписания соглашения или заключения сделки, т.е. ГК РФ. Поэтому по возможности следует заключать сделки и подписывать соглашения в своей стране.

Экспедитор может предъявить претензии и требования по уплате штрафов за несвоевременное представление документов, при неполноценности представленных документов, в случае просрочек в оплате счетов, ненадлежащем выполнении контрагентом по сделке или соглашению своих обязанностей.

Претензии и иски в этом случае могут быть заявлены в течение 3 лет (ст. 196 ГК РФ) со дня, когда стало известно или должно быть известно о нарушении прав экспедитора (ст. 200 ГК РФ).

В претензионной работе находит свое применение залоговое право на груз или транспортное средство. Такое право предоставляется для покрытия убытков, расходов и т.п. и предусматривается в договорах перевозки.

Так, например, залоговое право предусмотрено в договорах спасания для покрытия расходов по спасанию судна путем его ареста или продажи. Может применяться право задержания, когда кредитор имеет право задержать имущество должника (например, груз) до уплаты долга, однако не имеет права продавать его (груз) до покрытия долга. Наибольшее распространение имеет генеральное залоговое право, по которому перевозчик имеет право приостановить выгрузку груза до уплаты фрахта и внесения других платежей.

Контрольные вопросы

1. Что относится к правовым источникам, регламентирующим транспортно-экспедиционную деятельность?

2. Какие нормы национального права регулируют отношения на различных видах транспорта?

3. Каковы основные федеральные нормативные акты, регулирующие транспортную деятельность?

4. Какими основными ведомственными нормативными актами регулируется автотранспортная деятельность?

5. В каких случаях составляются коммерческий акт и акт общей формы?

6. Каковы правила заполнения коммерческих актов?

7. Как проходит организация экспертизы?

Глава 5

ОСОБЕННОСТИ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ПРИ ДОСТАВКЕ ГРУЗОВ РАЗЛИЧНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА

5.1. Транспортно-экспедиционная деятельность при смешанных перевозках грузов

Смешанная перевозка – перевозка, выполняемая не менее чем двумя видами транспорта на основании договора смешанной перевозки.

Оператор смешанной перевозки – юридическое лицо, которое:

а) от собственного имени или через другое действующее от его имени юридическое лицо заключает договор смешанной перевозки и принимает на себя ответственность за исполнение договора;

б) выступает как сторона договора смешанной перевозки, а не от имени третьей стороны, включая грузоотправителя или перевозчиков.

Договор смешанной перевозки – договор, на основании которого оператор смешанной перевозки за уплату провозных платежей обязуется осуществить или обеспечить осуществление смешанной перевозки.

Накладная смешанной перевозки – документ, удостоверяющий:

а) заключение договора смешанной перевозки;

б) принятие груза оператором смешанной перевозки в свое ведение;

в) обязательство оператора смешанной перевозки доставить груз в соответствии с условиями договора смешанной перевозки.

Грузоотправитель – лицо, которое от собственного имени или через другое действующее от его имени юридическое лицо заключает договор смешанной перевозки или лицо, которое от собственного имени или через другое действующее от его имени юридическое лицо фактически сдает груз оператору смешанной перевозки в соответствии с условиями договора смешанной перевозки.

Грузополучатель – лицо, уполномоченное на получение груза.

Перевозчик – юридическое лицо, заключившее договор с оператором смешанной перевозки или его агентом на перевозку грузов каким-либо одним видом транспорта.

Агент – лицо, осуществляющее операции, связанные с исполнением договора смешанной перевозки, от имени и по поручению оператора смешанной перевозки.

5.1.1. Особенности перевозки грузов в смешанном сообщении

Вовлечение автомобильного и авиационного транспорта в перевозки транзитных грузов, а также развитие контейнерных перевозок и интересы рационализации перевозок вызвали потребность выполнения перевозок несколькими видами транспорта. Такие перевозки как внутри страны, так и между странами называются смешанными (мультимодальными) перевозками и представлены в учебнике [4].

Как уже отмечалось выше, организация смешанного сообщения требует решения двух транспортно-правовых проблем, а именно:

- 1) отработать взаимоотношения соперевозчиков в ходе транспортировки;
- 2) определить правовой режим перевозки, в частности ответственность соперевозчиков перед грузовладельцем.

Договор перевозки в смешанном сообщении заключается непосредственно между грузоотправителем и транспортным или экспедиторским предприятием, принимающим груз к перевозке. Помимо грузополучателя к участникам правоотношения по смешанной перевозке присоединяются транспортные предприятия других видов транспорта, участвующих в перевозке. Одним из существенных признаков смешанных перевозок является перевозка по единому перевозочному документу, составленному на весь путь следования.

В случае гибели или повреждения груза в пути следования, или какого-либо другого коммерческого брака непосредственно перед грузоотправителем или грузополучателем несут ответственность не отдельные перевозчики, а экспедитор или транспортное предприятие, выдавшее документ смешанной перевозки, которые после удовлетворения обоснованной претензии грузоотправителя или грузополучателя относят свои убытки на виновного перевозчика или транспортное предприятие.

При смешанных перевозках внутри страны ответственность несут транспортные организации каждого вида транспорта, участвующие в перевозке. При этом от имени каждого вида транспорта выступают транспортные организации, находящиеся в пунктах назначения или перевалки грузов (ответственность возлагается на сдающую сторону до момента фактической передачи груза, а на принимающую сторону – после нее).

Перевозки грузов в смешанном сообщении внутри страны регулируются Уставом железных дорог (ст. 96-119), Кодексом торгового мореплавания (ст. 121), Уставом внутреннего водного транспорта, Воздушным кодексом, Уставом автомобильного транспорта, а также соглашениями между транспортными министерствами и ведомствами РФ.

Решение всех транспортно-правовых проблем, а также стремление предоставить грузовладельцам необходимые правовые гарантии и упростить оформление транспортных операций привело экспедиторские фирмы, перевозчиков и международные транспортные организации к выработке проформ коносаментов и документов смешанной перевозки, рассчитанных на выполнение перевозок несколькими видами транспорта в международном сообщении.

Коносаменты и документы смешанной перевозки, разумеется, являются договором перевозки груза в смешанном сообщении, по которому доставка груза осуществляется по одному перевозочному документу, а выдавшее этот документ лицо несет ответственность на всем пути следования груза. Развитие смешанных перевозок вызвало появление на рынке транспортных услуг новой фигуры – оператора смешанной перевозки. В этом качестве выступают как транспортные предприятия, так и экспедиторы, но в любом случае оператор смешанной перевозки, выдавший от своего имени документ смешанной перевозки, т.е. подписавший договор, принимает на себя ответственность перевозчика за перевозку в целом, предоставляет свои услуги за единую цену.

Интенсивное развитие международных смешанных (мультимодальных) перевозок вызвало необходимость создания международного соглашения, которое бы регулировало правоотношения перевозчиков, грузоотправителей и грузополучателей разных стран, имеющих зачастую кроме общих прямо противоположные интересы. Таким международным соглашением явилась Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов, подписанная 24 мая 1980 г. большинством стран.

В конвенции дается определение договора и оператора смешанной перевозки, определено содержание документа смешанной перевозки. Все положения конвенции о международной смешанной перевозке носят обязательный характер. К конвенции имеется приложение, в котором содержатся таможенные правила, направленные на упрощение таможенных процедур при осуществлении перевозки грузов в международном смешанном сообщении. Во-первых, договор перевозки не должен составляться в произвольной форме. Он не должен противоречить законодательству стран, юридические и физические лица которых его подписывают. Во-вторых, на транспорте действует порядок, когда наличие договора перевозки как двусторонней сделки подтверждается односторонним актом, который служит доказательством наличия и содержания договора перевозки груза, поскольку в нем, как правило, излагаются основные условия договора перевозки или содержатся ссылки на соответствующие уставы транспорта или положения международной конвенции, предусматривающие такие транспортные документы.

В настоящее время операторами смешанных перевозок выступают, с одной стороны, владельцы, арендаторы, менеджеры средств транспорта и экспедиторы – с другой. Современный перевозчик может быть одновременно и оператором смешанной перевозки. Экспедитор, являясь оператором, может быть одновременно и перевозчиком, если использует в ходе перевозки в смешанном сообщении собственный автотранспорт или зафрахтованное судно для доставки товара на одном из его участков.

И оператор, и обычный экспедитор организуют перевозку груза в смешанном сообщении, но первый ее оформляет собственным транспортным документом, а второй вручает грузоотправителю транспортный документ фактического перевозчика. Соответственно, в отраслевых правилах перевозок грузов содержится условие, которое предусматривает перевозку груза в адрес представителя экспедитора, находящегося в пункте перевалки с отметкой в накладной:

«Для последующей перевозки автомобильным транспортом» или «Для последующей отправки по железной дороге». Из пункта перевалки груз перевозится по новому документу (накладной) для последующей сдачи на соответствующий вид транспорта или для возможного хранения по договору хранения с использованием льготного тарифа для грузов прямого сообщения.

Осуществляемая в рамках Европейского сообщества интеграция национальных транспортных систем в Единую евроазиатскую сеть (10 транспортных коридоров) предусматривает, по существу, создание единой сети мультимодальных перевозок. Она состоит из 18 тыс. км автомагистралей, 120,3 тыс. модернизированных скоростных железных дорог, 38 аэропортов, 13 морских и 49 речных портов (общий объем капиталовложений, рассчитанных до 2015 г., оценивается в 450-500 млрд экю).

В конвенции значительная роль в развитии смешанного сообщения отводится государству:

- издание специального законодательства, определяющего статус оператора смешанной перевозки груза в качестве перевозчика;
- разработка мероприятий по упрощению таможенных процедур и международных расчетов;
- совершенствование транспортной инфраструктуры, оборудования связи, телекоммуникаций и др.

Создание единой международной транспортной системы смешанного сообщения, естественно, будет сопровождаться и разработкой единых тарифов на такие перевозки.

В настоящее время роль транспортной конторы объединения выполняет, как правило, экспедиторская фирма – юридическое лицо, получившее в Российской ассоциации международных экспедиторов (РАМЭ) право на использование в своей операторской практике экспедиторских транспортных документов.

Если исключить относительно близкие внешнеторговые перевозки, выполняемые одним (как правило, автомобильным) видом транспорта, то основная часть внешнеторговых перевозок может быть отнесена к смешанным. Практически весь объем российских внешнеторговых грузов доставляется получателям с перевалкой с железнодорожного транспорта на морской в портах России, Украины, Литвы, Латвии, Эстонии, Финляндии (около 60 млн т) в смешанном сообщении.

Технологически современная логистическая цепь, например, в автомобильно-морском сообщении представляется в виде следующей упрощенной схемы:

- экспортер передает экспедитору поручение на организацию перевозки груза в международном сообщении с приложением сертификатов качества, ветеринарного, карантинного и др. (Одновременно отправитель готовит требуемую документацию для таможенного оформления товаров);
- экспедитор оформляет договор автомобильной перевозки груза (несмотря на внутренний ее характер, таможня предпочитает его оформление накладной международной дорожной перевозки ЦМР) и экспедиторский коносамент перевозки груза в смешанном сообщении на бланке FIATA FBL (для расчета с покупателем за отправленный товар);

- экспедитор оформляет с судовладельцем букировку (бронирование) грузозместимости на линейном судне и выдает поручение терминалу на прием груза с автомобильного транспорта на склад для отправки морским транспортом. (Таможенное оформление требует зачастую пропуск груза через склад временного хранения в пункте отправления и на портовом терминале);

- оформление погрузки груза на судно, сдача груза получателю в порту назначения происходит по правилам, содержащимся в обычаях терминалов/портов отправления и назначения.

Недостаток этой технологии – в отсутствии единых тарифных систем на перевозки грузов в смешанных сообщениях. Автомобильный и речной транспорт лишь частично выполняют функции транспорта общего пользования.

Устав автомобильного транспорта исходит из того, что многие автотранспортные предприятия в России совмещают свою перевозочную деятельность с оказанием транспортно-экспедиторского обслуживания грузов предприятий и населения на принципах общего пользования предоставляемыми услугами, причем, как правило, по единым ценам, формирующимся на региональном уровне. Имеет место также использование типовых контрактов (договоров) на организацию перевозок, в том числе и международных.

В крупных промышленных центрах и транспортных узлах под патронажем и при поддержке местной администрации (области, города, района) организуются локальные системы централизованного завоза и вывоза грузов с пристаней, из портов, грузовых дворов железнодорожных станций по единому порядку выдачи и приема заявок на перевозки, с применением принципа заблаговременного объявления ставок тарифов и установленного порядка расчетов за перевозки.

5.1.2. Оформление накладной смешанной перевозки

При приеме груза в свое ведение оператор смешанной перевозки обязан выдать грузоотправителю накладную смешанной перевозки, которая должна сопровождать груз на всем пути следования. Накладная смешанной перевозки обязана быть подписана оператором смешанной перевозки или уполномоченным им лицом. Накладная смешанной перевозки должна содержать следующие данные:

- 1) вид груза, маркировка, число мест, вес груза брутто или его количество в любых единицах измерения, указание на опасный характер груза;
- 2) внешнее состояние груза;
- 3) полное наименование и юридический адрес оператора смешанной перевозки;
- 4) полное наименование и юридический адрес грузоотправителя;
- 5) наименование и почтовый адрес грузополучателя;
- 6) пункт отправления и дата принятия груза в ведение оператора смешанной перевозки;
- 7) пункт назначения;

- 8) дата или срок доставки груза в пункт назначения, если они прямо согласованы сторонами;
- 9) место и дата выдачи накладной смешанной перевозки;
- 10) подпись оператора смешанной перевозки или уполномоченного им лица;
- 11) провозные платежи по каждому виду транспорта, если они прямо согласованы сторонами, или общие провозные платежи;
- 12) указание на то, каким образом распределяются провозные платежи между грузоотправителем и грузополучателем;
- 13) предполагаемый маршрут перевозки, используемые виды транспорта и пункты перевалки груза, если они известны в момент выдачи накладной смешанной перевозки;
- 14) любые другие согласованные сторонами условия смешанной перевозки, если они не противоречат действующему законодательству.

Если оператор смешанной перевозки или лицо, действующее от его имени, знает или имеет основания подозревать, что данные о грузе, указанные в документе смешанной перевозки, не соответствуют действительности и у него нет возможности проверить эти данные, он обязан внести в документ смешанной перевозки оговорку с указанием этих неточностей, оснований для подозрений и отметки об отсутствии возможности для проверки. Если оператор смешанной перевозки или лицо, действующее от его имени, не указывает в документе смешанной перевозки внешнее состояние груза, считается, что внешнее состояние груза, принятого в его ведение, хорошее.

Выдача накладной смешанной перевозки не исключает выдачу других документов на выполнение отдельных операций, связанных с исполнением договора смешанной перевозки, включая перевозку грузов каким-либо видом транспорта. Оформление и выдача указанных документов осуществляется в установленном порядке.

5.1.3. Взаимоотношения оператора смешанной перевозки с перевозчиками и агентами

Для исполнения обязательств по договору смешанной перевозки оператор смешанной перевозки может заключать договоры субподряда на перевозку груза или выполнение отдельных операций.

Взаимоотношения оператора смешанной перевозки с перевозчиками, связанные с исполнением обязательств по договору на перевозку грузов, определяются уставами (кодексами) соответствующих видов транспорта и издаваемыми в их развитие правилами. При этом оператор смешанной перевозки пользуется правами, несет обязанности и ответственность, предусмотренные данными уставами (кодексами) для грузоотправителей и грузополучателей. Взаимоотношения оператора смешанной перевозки с агентами, связанные с исполнением договора на выполнение отдельных операций, определяются условиями заключенного сторонами договора.

В случае поступления мотивированного отказа перевозчика, занимающего доминирующее положение на рынке транспортных услуг, в заключении до-

говора-субподряда с оператором смешанной перевозки последний имеет право в установленном порядке направить в Министерство транспорта РФ обоснование соответствующей заявки на перевозку и мотивированный отказ перевозчика. Министерство транспорта РФ обязано в установленные сроки рассмотреть представленные документы и по согласованию с Государственным комитетом РФ по антимонопольной политике принять окончательное решение по данному вопросу.

Оператор смешанной перевозки несет ответственность за сохранность груза с момента принятия его в свое ведение от грузоотправителя и до момента выдачи грузополучателю, если не докажет, что утрата, недостача, порча или повреждение груза произошли вследствие обстоятельств, которые оператор смешанной перевозки не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело. Согласно ст. 5 правил ответственность оператора (ОСП) за утрату и повреждение груза и за задержку в доставке адекватна ответственности перевозчика.

Груз считается утраченным, если не был доставлен в течение 90 календарных дней после согласования разумного срока доставки. Уведомление оператора об утрате или повреждении груза надлежит делать в момент передачи груза получателю, а в случае их неочевидного характера – в течение шести последующих календарных дней. Срок давности предъявления исков определен 9 месяцами.

Оператор смешанного сообщения освобождается от ответственности за утрату, недостачу, порчу или повреждение груза в случаях, когда:

а) груз прибыл в исправной укрупненной транспортной единице (контейнере, съемном кузове, автомобильном полуприцепе) за исправными пломбами грузоотправителя, а штучный груз – с исправными защитной маркировкой, бандеролями, пломбами грузоотправителя или изготовителя;

б) недостача, порча или повреждение произошли вследствие естественных причин, связанных с перевозкой груза на открытом подвижном составе;

в) недостача груза не превышает норм естественной убыли.

В указанных случаях оператор смешанной перевозки несет ответственность за несохранность груза, если предъявитель претензии докажет, что утрата, недостача, порча или повреждение груза произошли по вине оператора смешанной перевозки.

Обнаруженные в процессе выполнения смешанной перевозки неисправные или вскрытые грузовые места, дальнейшая перевозка которых в пункт назначения невозможна без дополнительных повреждений, без сверхнормативной убыли и без порчи груза, оператор смешанной перевозки или его агенты обязаны за свой счет привести в должный порядок (отремонтировать тару или переупаковать груз, исправить или нанести маркировку), после чего предъявить груз для дальнейшей перевозки. О произведенном ремонте тары, переупаковке груза или его перемаркировке оператор смешанной перевозки или его агенты обязаны составить коммерческий акт и направить его грузополучателю вместе с грузом.

Оператор смешанной перевозки возмещает ущерб, причиненный при перевозке груза, в следующих размерах:

а) за утрату или недостачу груза – в размере действительной стоимости утраченного или недостающего груза;

б) за утрату груза, сданного к перевозке с объявленной ценностью, в размере объявленной ценности, а в случае, если оператор смешанной перевозки докажет, что объявленная ценность превышает действительную стоимость, в размере действительной стоимости;

в) за порчу или повреждение груза – в размере той суммы, на которую понизилась его стоимость. Стоимость груза определяется исходя из общей суммы счета грузоотправителя.

Оператор смешанной перевозки возмещает грузоотправителю по претензии стоимость утраченных, недостающих, испорченных или поврежденных грузов на основании счета грузоотправителя, а в тех случаях, когда расчеты через банк не производятся, на основании другого документа, заменяющего счет.

Сроки доставки грузов при выполнении смешанной перевозки определяются по совокупности сроков доставки их соответствующими видами транспорта, а также сроком перевалки грузов в пунктах передачи с одного вида транспорта на другой на основании действующих на соответствующих видах транспорта правил исчисления сроков доставки грузов. По соглашению между оператором и грузоотправителем в накладной смешанной перевозки может быть прямо установлен срок доставки.

Оператор смешанной перевозки возмещает ущерб, являющийся результатом задержки в доставке грузов, в размере трехкратной провозной платы, подлежащей уплате за задержанный доставкой груз. Однако, если груз прибыл по истечении указанных сроков, грузополучатель обязан принять груз и возратить сумму, выплаченную ему оператором смешанной перевозки за утрату груза.

Количество мест и вес брутто груза определяются на основании накладной смешанной перевозки. В тех случаях, когда утрачено или повреждено приспособление для перевозки грузов, принадлежащее грузоотправителю (грузополучателю), это приспособление рассматривается как отдельное грузовое место.

За предъявление груза, запрещенного к перевозке, или груза, требующего при перевозке особых мер предосторожности, с неправильным указанием наименования или свойств груза, грузоотправитель обязан помимо компенсации убытков, принесенных оператору смешанной перевозки, уплатить последнему штраф. По соглашению между оператором смешанной перевозки и грузоотправителем в договоре смешанной перевозки могут устанавливаться также другие условия ответственности кроме тех, которые имеют целью изменить или устранить ответственность.

Допуск юридических лиц к осуществлению смешанных перевозок производится на основании разрешений (лицензий), предоставляемых Министерством транспорта РФ или уполномоченным им органом государственного управления. В лицензиях устанавливается зона осуществления смешанных перевозок, определяющая разрешенные оператору смешанной перевозки пункты

приема и выдачи грузов. В лицензиях могут устанавливаться ограничения по предельному объему смешанных перевозок. Порядок предоставления лицензий и требования, которым должен удовлетворять заявитель, устанавливаются Министерством транспорта РФ.

5.2. Экспедиторское и агентское обслуживание отправления грузов автомобильным, речным и авиационным транспортом

Автомобильный и речной транспорт, привлекая на себя перевозки, осуществляемые железнодорожным транспортом (автомобильные – за счет мелких отправок, транспортируемых на короткие расстояния, а речной – в навигационный период), не могли не действовать по пути приспособления к своей специфике транспортной экспедиции железнодорожного транспорта. В свою очередь этот процесс облегчает внедрение смешанных железнодорожно-водных и автомобильно-железнодорожных перевозок. Особенности отправления грузов различными видами транспорта рассмотрены в учебном пособии по перевозке грузов [5].

Автомобильный транспорт России и других республик СНГ занял важное место в деле организации комплексного транспортно-экспедиторского обслуживания предприятий, организаций, учреждений и населения. Его целью является организация и обеспечение на базе использования передовых современных технологий доставки грузов со складов отправителей до складов получателей с освобождением грузовладельцев (отправителей и получателей) от не свойственных им транспортных функций.

В чисто экспедиционные услуги отправления грузов входят операции, связанные с подготовкой грузов к перевозке; проведение расчетов и оформление транспортной документации; информационные услуги.

Для выполнения транспортно-экспедиторских работ действуют специализированные автотранспортные предприятия и фирмы: автотранспортные и автоэкспедиционные терминалы, грузовые автостанции, узловые транспортно-экспедиционные предприятия (УТЭП), транспортно-экспедиционные конторы (ТЭК), агентства автотранспорта.

Централизация экспедиторского обслуживания основана на совмещении агентского обслуживания автомобильного транспорта в целях обеспечения его бесперебойной перевозочной работы и оптимальной загрузки транспортных средств с экспедированием грузовладельцев. Это позволяет:

- внедрять ЭВМ в изготовление и передачу транспортно-распределительной и сопроводительной документации;
- уменьшить штатную численность экспедиторов и грузчиков;
- формировать прямые сборные вагоны;
- улучшить использование подвижного состава смежных отраслей транспорта;

- организовывать и развивать перевозки грузов в контейнерах и пакетах;
- обеспечивать централизованное складское обслуживание.

Роль водителя при централизованных перевозках очень велика, так как кроме своих непосредственных обязанностей он выполняет и обязанности экспедитора.

В пункте отправления груза транспортно-экспедиторское предприятие осуществляет: прием груза на складе грузоотправителя; доставку груза автомобильным транспортом от склада грузоотправителя до станции железной дороги, порта или пристани отправления; сдачу груза по поручению грузоотправителя станции железной дороги, порту или пристани; оформление товарных и транспортных документов, связанных со сдачей груза железнодорожному или водному транспорту; оплату по поручению грузоотправителя установленной по тарифу или договору стоимости перевозки груза по железной дороге или водным транспортом.

Международные перевозки грузов автомобильным транспортом регулируются Конвенцией о договоре международной перевозки грузов (КДПГ/ЦМР). Конвенция установила, что договор перевозчика определяется накладной международной дорожной перевозки груза ЦМР, которая служит доказательством условий договора и удостоверением принятия груза перевозчиком. На ряде направлений составляется документ «бордеро», аналогичный грузовому манифесту.

«Бордеро» – перечень грузов, перевозимых автопоездом, со ссылками на прилагаемые копии автодорожной накладной ЦМР. При этом предприятия оказывают дополнительные услуги: предоставление контейнеров, выдачу и заполнение бирок и ярлыков к грузу, взвешивание грузов, предоставление брезента и других средств укрытия при перевозке и др. Это не означает, что грузоотправитель не занимается отправкой груза. Согласно договору с автопредприятием он обязан подготовить, подгруппировать, взвесить и затарить груз, оформить документацию, обеспечить фронт погрузочно-разгрузочных работ и исправное состояние подъездных путей, погрузочных машин и приспособлений, загружать автомобили до полной грузоподъемности и не допускать сверхнормативных простоев и т.д.

Головное автотранспортное предприятие следит за движением автомобилей по графику, осуществляет диспетчеризацию перевозок, для чего располагает резервным парком автомобилей и составом водителей.

Нельзя пройти мимо деятельности мелких экспедиторских фирм в области организации междугородних и международных перевозок по сбору и анализу информации о спросе на подвижной состав со стороны грузовладельцев на помашинные отправки грузов и, наоборот, о подыскании попутных грузов для незагруженных автомобилей. Такое же мелкое экспедиторское предпринимательство распространено в ходе терминальных операций в транспортных узлах. Экспедиторские фирмы обеспечивают подвоз-развоз отправок между терминалом и потребителями, таможенные и страховые операции. Свою деятельность они относят к брокерской. Такой «брокер», по существу, только «сводит» грузовладельца с автопредприятиями, не принимая на себя ответственности за выполнение перевозки.

В основе взаимоотношений сторон лежит транспортный договор, который призван детализировать права и обязанности сторон в этом сложном процессе.

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

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

- особого порядка погрузки и выгрузки;
- использования для их перевозки специального подвижного состава, морского или речного тоннажа, контейнеров;
- переоборудования и дополнительного оснащения обыкновенных транспортных средств;
- соблюдения особых, в дополнение к традиционным, мер для предохранения грузов от порчи и гибели в целях обеспечения экологической безопасности перевозки;
- специального надзора и соблюдения правил государственного фитосанитарного (карантинного), ветеринарного и медико-санитарного контроля;
- неукоснительного выполнения требований международного и внутреннего законодательства, отраслевых общих правил перевозок таких грузов, а также особых условий перевозки конкретного груза, связанных с обеспечением личной, имущественной и экологической безопасности.

Характерными чертами транспортно-экспедиционного обслуживания грузов, перевозимых на особых условиях, являются:

- большая, чем при обычных перевозках, ответственность грузовладельца за предоставление перевозчику качественной и органической характеристики груза;
- необходимость инспектирования предоставляемых перевозчиком транспортных средств и оборудования;
- надзор за выполнением погрузо-разгрузочных работ;
- необходимость привлечения для выполнения операций, связанных с транспортировкой грузов, инженеров-технологов, инженеров-механиков, товароведов готовых изделий, сырья и полуфабрикатов легкой и пищевой промышленности;
- больший, чем для обычных грузов, размер транспортных издержек, например, ставки провозной платы на тяжеловесное (свыше 3-5 т) и длинномерное (свыше 12 м) оборудование, как правило, в среднем в 2-3 раза выше, чем за обычные места;
- применение отличительных знаков транспортной документации: так, например, бланки для опасных грузов окрашивают в бледно-красный или розовый цвет, а для грузов охлажденных и рефрижераторных – бланки зеленого цвета и т.д.;

- наличие парка специализированных контейнеров, причем не только 20 и 40-футового стандарта, но и средней грузоподъемности (например, вместимостью 3 м³) для насыпных, наливных, химических грузов, контейнеров-цистерн для легковоспламеняющихся, ядовитых и едких жидкостей высокой степени опасности.

5.3.1. Транспортно-экспедиционное обслуживание перевозок навалочных грузов

Правила перевозки грузов навалом предусматривают условия перевозок угля, руды всех групп, камней природных, а также нерудных строительных материалов: песка, песчано-гравийной смеси, гальки, гравия, щебня, известняка, мела, грунта; отходов металлургического производства (золы, огарков, шлака и др.), снега в отвал, мусора и других подобных грузов.

ТЭО перевозок навалочных грузов несложное. Прежде всего при доставке таких грузов железнодорожным транспортом экспедиторам требуется детально разработать порядок определения массы перевозимого груза. Навалочные грузы взвешивают на грейферных, бункерных и вагонных весах. Взвешивание на вагонных весах, как правило, проводится без расцепки вагонов, но с остановкой на весовой площадке. Лишь пищевые грузы (соль и др.) взвешивают с обязательной расцепкой вагонов, и отдельно взвешивается тара вагона.

При перевозках массовых грузов в постоянных направлениях по железной дороге допускается составление одной накладной на группы вагонов или на целый маршрут. При этом составляется также один вагонный лист. На морском транспорте выписывается один коносамент на судовую партию, на речном — одна накладная. На автомобильном транспорте такие перевозки проводятся на основании договора между грузоотправителем и автотранспортным предприятием по заказам-нарядам с отметкой в путевых листах водителей. Перевозка грузов по одной накладной ускоряет оформление перевозочных документов, сокращает объем работы товарных и грузовых служб.

5.3.2. Транспортно-экспедиционное обслуживание перевозок насыпных грузов

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

Условиями «зерновых» чартеров (например «Зернокон») при перевозке насыпных грузов в судах для перевозки сухогрузов фрахтователи обязываются

предоставлять необходимые маты для подстилки и сепарации, а судовладельцы – устанавливать в трюмах судов продольные и поперечные деревянные перегородки с целью предотвращения перемещения насыпного груза в ходе рейса.

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

5.3.3. Транспортно-экспедиционное обслуживание перевозок скоропортящихся грузов

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

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

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

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

Рефрижераторные вагоны обращаются целыми поездами (21 или 23 вагона) в режиме большой скорости, мехсекциями в 12 или 5 вагонов и автономно (так же, как и контейнеры), с работой в автоматическом режиме.

Рефрижераторный флот эксплуатируется, как правило, на контрактной основе, работает по особому расписанию, координируемому между судовладельцами, портами и грузовладельцами на сезон, квартал в ходе поставок фруктов, бананов, ананасов, отправок рыбы во время рыболовных путин, мяса – во время забоев скота и т.д. Непродолжительные перевозки таких грузов, а особенно товаров более стойких к температурам (цитрусовые), осуществляются в обычных транспортных средствах.

Перечень скоропортящихся грузов и предельные сроки железнодорожных перевозок содержатся в приложении к «Правилам перевозок скоропортящихся грузов МПС РФ»; условия морских перевозок содержатся в типовых чартерах на перевозку скоропортящихся грузов на конкретных географических направлениях. Качество, упаковка и термическая обработка таких грузов определяются требованиями государственных стандартов или техническими условиями. Поэтому вместе с накладной грузоотправитель обязан представить удостоверение о качестве скоропортящегося груза или сертификат Государственной инспекции по качеству (на мясо и мясопродукты, живую рыбу и другие грузы животного происхождения, кроме того, нужно представить ветеринарное свидетельство).

В перечисленных документах должна быть указана транспортабельность груза в сутках. Груз не принимается к перевозке, если предельный срок транспортировки в соответствии с транспортабельностью меньше, чем срок доставки груза, установленный МПС РФ, согласно разделу 14 («Сроки доставки грузов и правила исчисления сроков доставки») «Правил перевозок грузов» МПС. Документы о качестве продуктов следуют вместе с накладной на станцию назначения.

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

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

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

При отправке продуктов и сырья животного происхождения (согласно списку в правилах перевозок) грузоотправители обязаны представить станции на каждый вагон или мелкую отправку ветеринарное свидетельство по уста-

новленной форме (все разделы свидетельства должны быть подробно заполнены; например, при перевозке шерсти требуется указать, отправляется ли шерсть мытая или немытая, каким способом производится мойка).

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

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

а) импортного карантинного разрешения, выдаваемого Государственной карантинной инспекцией;

б) карантинного сертификата, выдаваемого соответствующими сельскохозяйственными органами страны, из которой экспортируется продукция, удостоверяющего не зараженность вредителями, болезнями и сорняками растительной продукции, следуемой через государственную границу.

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

Грузополучатели оплачивают расходы на работы, связанные с фумигацией грузов:

а) Госинспекции – по фактической стоимости работ фумигационного отряда и использованных материалов;

б) судовладельцам – за простой судов, проживание и питание экипажа, перевозку продуктов на суда и обратно;

в) морским портам – за предоставление барж под грузы, выгрузку и погрузку грузов, подачу буксиров.

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

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

5.3.5. Транспортно-экспедиционное обслуживание перевозок опасных грузов

Опасные грузы (ОГ) – это грузы, которые при неправильном или неосторожном обращении с ними во время перевозки, выгрузки и хранения могут взорваться, загореться, явиться причиной пожара, разрушения или порчи транспортных средств и других грузов, отравления или ожога людей, нанесения экологического ущерба окружающей среде и поэтому требуют соблюдения специальных условий и мер предосторожности при погрузке, перевозке, выгрузке и хранении.

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

В основу правил перевозок опасных грузов на всех видах транспорта положено международное законодательство. Почти все страны распространили международные правила на национальное законодательство. Такое законодательство представлено «Международными правилами морских перевозок опасных грузов с кодификацией опасных грузов», содержащимися в «Коде ООН ИМО» (Международной морской организации) 1965 г., которые определяют правила перевозок и классификацию опасных грузов морским транспортом. На основании этих морских правил были разработаны отечественные правила перевозок таких грузов морским транспортом СССР – МОПОГ, действующие в Российской Федерации. (На речном транспорте действуют правила ВОПОГ).

Как бы в развитие указанных правил, но с применением своей модификации были приняты на железнодорожном транспорте «Международные правила железнодорожных перевозок опасных грузов» 1977 г., на авиационном транспорте – «Правила перевозок опасных грузов ИАТА» и «Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов» 1957 г. – ДОПОГ. Последнее имеет два приложения – А и В, которыми определены опасные грузы и условия их допущения к международной перевозке, а также требования к транспортным средствам, осуществляющим международные перевозки опасных грузов.

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

досторожности, установленные для каждого опасного груза в отдельности, в зависимости от его свойств и особенностей (вид упаковки, тары, надписи и ярлыки на таре и т.д.).

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

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

В приложении «В» ДОПОГ изложены требования к транспортным средствам с точки зрения возможности перевозки отдельных грузов и, соответственно, конструкции (расположение двигателя, выхлопной трубы и др.). На каждое транспортное средство, прошедшее технический осмотр, компетентным органом страны регистрации должно быть выдано специальное свидетельство о допуске его к перевозке опасных грузов. Срок действия такого свидетельства – один год. При работе с опасными грузами необходимо строго выполнять требования или о получении, или о предварительном разрешении, или только об уведомлении о транспортировке опасного груза согласно «обычаям» портов, каналов, правилам плавания по международным рекам и т.д.

На перевозку опасных грузов автомобильный перевозчик обязан получить предварительно разрешение от компетентных органов тех стран, через территорию которых будет проводиться транспортировка, иметь надлежащие щитки оранжевого цвета спереди и сзади автопоезда. Не будет лишним требо-

вать от отправителей кратких письменных инструкций, содержащих характер опасности перевозимого груза, способы локализации опасности, оказания помощи пострадавшим вплоть до телефонов специалистов, к которым можно будет обратиться за советом и инструктажем.

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

5.3.6. Транспортно-экспедиционное обслуживание перевозок грузов на открытом подвижном составе

В разд. 20 «Правил перевозок грузов» МПС РФ [12] содержится перечень грузов, которые могут перевозиться на открытом подвижном составе. Он включает машины и оборудование разных конструкций и назначения. Согласно уставу грузоотправитель при отправке грузов на открытом подвижном составе обязан подготовить груз к перевозке, с тем чтобы в процессе транспортировки была обеспечена безопасность движения поездов и сохранность груза. Это требование относится к автомобильному транспорту и в определенной степени к речному – при использовании барж-площадок и понтонов.

Ответственность за несоблюдение технических условий погрузки и крепления грузов МПС несет грузоотправитель или стивидор, проводивший погрузку, что удостоверяется записью на оборотной стороне накладной: «груз размещен и закреплен согласно главе ... технических условий правильно».

Правильность размещения и крепления грузов, не предусмотренных техническими условиями, проверяет начальник станции или его заместитель. При этом на обороте накладной делают отметку: «Размещение и крепление груза проведены согласно утвержденному чертежу (схема №__ от ____). Для крепления применены следующие реквизиты (перечисляются наименования и количество стоек, упорных брусьев, растяжек)». Эту отметку они заверяют своими подписями и штемпелем станции.

Грузы весом более 500 кг в одном месте могут отправляться на места общего пользования станций (согласно Тарифному руководству МПС), имеющих грузоподъемные механизмы. Такие же грузы, адресованные получателем с подачей вагонов на подъездные пути, отправляются без ограничений. Тяжеловесные, длинномерные, громоздкие и негабаритные грузы всегда требуют предоставления отдельных единиц открытого подвижного состава, иногда сцепы платформ, подачи многоосного транспортера или устройства специального приспособления для возможности транспортировки. Негабаритными называют-

ся грузы, которые, будучи погружены на подвижной состав, выходят за пределы габарита погрузки в пределах сети железных дорог колеи до 1520 мм (железные дороги бывшего СССР, Финляндии, Монголии, отдельные участки в Польше, Словакии, КНДР). Автомобили, тракторы, сельскохозяйственные и дорожно-строительные машины, железобетонные и металлические конструкции, а также другие грузы длиной в пределах платформ и полувагонов допускается грузить на все железные дороги кроме Дальневосточной по льготному габариту погрузки. В накладной на такие грузы отправитель делает отметку «льготный габарит».

Предусматриваются три этапа согласования перевозки негабаритных и тяжеловесных грузов (изделий):

- первый – предварительное согласование с отделом специальных перевозок ЦД МПС возможности и способа перевозки;
- второй – согласование погрузочной документации с управлением железной дороги отправления;
- третий – окончательное согласование погрузочной документации с отделом специальных перевозок ЦД МПС для грузов больших степеней негабаритности и на специальном подвижном составе – транспортерах.

Не менее сложным является согласование перевозок тяжеловесных и громоздких грузов автомобильным транспортом. Лимитирующими параметрами перевозки являются:

- состояние дорожного покрытия,
- ширина проезжей части автодороги,
- предельные нагрузки мостовых переходов,
- высота мостов,
- высота подвески контактных проводов общего и транспортного электроснабжения, линий связи и др.

Например, габаритными размерами автотранспортных средств считаются: для седельного автопоезда с двумя прицепами: длина – 25,9 м, ширина – 2,55 м, высота – 4,0 м, масса для седельного тягача с полуприцепом, трехосного – 28 т. Все это требует разработки развернутого плана перевозки громоздких, длинномерных или тяжеловесных грузов.

На морском транспорте для перевозки таких грузов построены специальные суда, способные перевозить места весом до 800 т. Это суда доковонакатного типа, оснащенные мощным крановым оборудованием, плавучие краны большой грузоподъемности. В настоящее время разработаны технологии буксировки буровых платформ, сухих доков с размещенными в них конструкциями и агрегатами и т.д.

5.3.7. Транспортно-экспедиционное обслуживание перевозок грузов в сопровождении проводников

Некоторые грузы при перевозке требуют особого обслуживания в пути, охраны или непрерывного наблюдения с применением мер предохранения их от порчи, гибели или хищения. К ним относятся: животные, птицы, пчелы, жи-

вая рыба, растения и цветы живые, скоропортящиеся грузы, требующие при перевозке специального обслуживания (отопление, уход); некоторые опасные грузы; автомобили и колесная техника; музейные и антикварные ценности и др.

На железнодорожном транспорте вопросы сопровождения регулируются разд. 21 «Правил перевозок грузов», содержащим перечень грузов, перевозка которых осуществляется в сопровождении работников военизированной охраны МПС, представителей грузоотправителей или грузополучателей.

В отношении некоторых видов грузов экспедиторское сопровождение является обязательным. Если груз перевозится в сопровождении экспедитора грузоотправителя (грузополучателя), последний обязан обеспечить явку экспедитора на место погрузки груза к моменту прибытия подвижного состава. Если экспедитор к моменту прибытия подвижного состава опоздал, грузоотправитель (грузополучатель) несет перед автотранспортным предприятием ответственность за простой подвижного состава, предусмотренную договором и ст. 141 Устава автомобильного транспорта.

По истечении одного часа ожидания экспедитора грузоотправителя (грузополучателя) автотранспортное предприятие вправе вернуть подвижной состав в гараж или использовать его на других перевозках. В этом случае перевозка считается несостоявшейся, начисление штрафа за простой прекращается и автотранспортное предприятие ответственности за невыполнение перевозки не несет.

Охрана и сопровождение груза являются экспедиторской услугой и оформляются договором транспортной экспедиции в соответствии с правовыми нормами, предусмотренными в гл. 51 ГК РФ «Договор Комиссии». Железная дорога, обеспечивающая охрану и сопровождение груза военизированной охраной МПС РФ в качестве представителя грузоотправителя или грузополучателя, является в этом случае не только перевозчиком, но и экспедитором. Согласно Правилам перевозок (разд. 21) проводник принимает груз от отправителя и сдает его на станции назначения получателю без участия железной дороги. Железные дороги несут ответственность за груз только тогда, когда несохранность перевозки произошла по вине железной дороги. О сопровождении груза проводником в транспортных документах делается отметка. Железная дорога обеспечивает устройство отопления вагона и снабжение топливом. За проезд проводника взыскивается плата согласно п. 21 Прейскуранта № 10-01.

На морском транспорте наряду с аналогичным порядком сопровождения ряда грузов проводниками фрахтователи в чартерах оговаривают право направления в рейс своего представителя для сопровождения груза, требующего специального наблюдения, или для наблюдения за ходом погрузки или выгрузки судна в тайм-чартере в целях осуществления контроля по приему и сдаче груза, по использованию грузовых помещений и по расходам, оплачиваемым фрахтователем.

5.3.8. Транспортно-экспедиционное обслуживание parcelных отправок и грузов с объявленной ценностью

К parcelным операциям относится доставка ценных, обычно не товарных грузов мелкими партиями-отправками (образцы товаров, рекламные материалы, штучный груз в упаковке, подарки и т.п.), стоимость которых не превышает определенного максимума, что оговаривается в специальном разделе условий транспортного сервиса (тарифа линий, правил сообщения). При перевозке таких грузов на морском транспорте вместо коносамента используется специальный транспортный документ – parcelная квитанция, в которую вносится стоимость посылки. Погрузка, выгрузка, перевозка parcelного груза осуществляется по особой ставке линейного тарифа, причем для выставочных грузов и рекламных материалов они, как правило, являются пониженными. Parcelная квитанция – именной транспортный документ. Соответственно, она не может быть передана другому лицу путем нанесения на нее обычной передаточной надписи. Расписку получателя в приеме посылки называют parcelной распиской.

Parcelные отправки не нужно отождествлять с перевозками грузов с объявленной ценностью, которые перевозятся по действующим транспортным и товарораспорядительным документам. По условиям многих тарифов и правилам перевозок ценных грузов грузоотправитель обязан объявить при отправке ценность таких грузов, как драгоценные металлы, камни и изделия из них, предметы искусства, художественные изделия, ковры ручной работы, антикварные вещи, а также домашние вещи, перевозимые без сопровождения проводниками отправителей. Перевозка грузов с объявленной ценностью осуществляется по повышенным ставкам фрахта или тарифов или с доплатой специального сбора. При этом перевозчик при утрате груза, перевозившегося с объявленной ценностью, выплачивает грузовладельцу возмещение в соответствии с объявленной ценностью, но не выше его действительной стоимости.

В соответствии со ст. 23 ТУЖД сумма объявляемой ценности груза должна быть указана отправителем в накладной в графе «Объявленная ценность груза» в валюте страны отправления или в тарифной валюте; она не должна превышать стоимости этого груза, указанной в счете иностранного поставщика, или государственной цены. Железная дорога отправления во время приема груза к перевозке имеет право проверить, соответствует ли размер объявленной ценности груза его стоимости. Если между железной дорогой и отправителем возникает спор относительно размера объявленной ценности, то этот спор разрешается начальником станции отправления. В случае несогласия отправителя с решением начальника станции отправитель может пригласить за свой счет эксперта из органов государственной торговли или промышленности. Заключение эксперта обязательно для обеих сторон.

Не допускается объявление ценности грузов, перевозимых навалом, насыпью, наливом, за пломбами грузоотправителей, а также скоропортящихся и опасных грузов. Также не допускается объявление ценности части груза, перевозимого по одной товарно-транспортной накладной. Объявленная ценность не

должна превышать действительной стоимости груза. В случае разногласий между автотранспортным предприятием и грузоотправителем (грузополучателем) стоимость груза определяется экспертизой, о чем составляется акт.

При предъявлении к перевозке груза с объявленной ценностью грузоотправитель обязан составить опись грузовых мест в трех экземплярах по установленной форме, которые передаются автотранспортному предприятию. После проверки описи один экземпляр возвращается грузоотправителю, второй остается в автотранспортном предприятии, а третий вручается грузополучателю при сдаче груза. При сдаче грузоотправителем и приеме автотранспортным предприятием грузов, перевозимых навалом, насыпью, наливом и в контейнерах, должен быть определен и указан в товарно-транспортной накладной вес этих грузов.

5.4. Правила выдачи и переадресовки грузов

5.4.1. Выдача грузов

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

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

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

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

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

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

а) нормы естественной убыли веса груза;

б) нормы расхождения в показаниях весов или нормы точности взвешивания груза, установленные Государственным комитетом Российской Федерации по стандартизации и метрологии.

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

Расходы по оплате экспертов несут:

а) автотранспортная организация, если будет подтверждено, что недостача, порча или повреждение груза произошли по ее вине;

б) грузоотправитель – во всех других случаях.

Результаты экспертизы оформляются актом. Акт экспертизы помимо эксперта должен быть подписан всеми лицами, присутствовавшими при экспертизе. До прибытия эксперта грузополучатель обязан обеспечить надлежащую сохранность груза.

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

При междугородных перевозках, а также при централизованном вывозе грузов со станций железных дорог, из портов (пристаней) и аэропортов грузополучатель обязан принять от автотранспортного предприятия или организации доставленный ему груз. В случае прибытия груза, поставка которого не преду-

смотрена договором, грузополучатель принимает такой груз на ответственное хранение, о чем указывается в товарно-транспортной накладной.

Грузополучатель может отказаться от принятия груза лишь в том случае, когда качество груза вследствие порчи или повреждения, за которые автотранспортное предприятие или организация несут ответственность, изменилось настолько, что исключается возможность полного или частичного использования груза по прямому назначению, о чем составляется акт.

В случае невозможности сдать груз грузополучателю при междугородных перевозках по причинам, не зависящим от автотранспортного предприятия, грузоотправитель обязан дать автотранспортному предприятию или организации указание о новом пункте назначения груза. Если же автотранспортное предприятие не имеет возможности доставить груз к месту нового назначения, оно может отказаться от этой перевозки, поставив об этом в известность грузоотправителя. В этом случае груз возвращается грузоотправителю. Связанные с этим дополнительные расходы (прогон и простой подвижного состава, хранение груза и т.п.) оплачиваются грузоотправителем.

5.4.2. Переадресовка грузов

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

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

- а) номера первого заказа и товарно-транспортной накладной;
- б) адрес первоначального назначения;
- в) наименование первоначального грузополучателя;
- г) адрес нового назначения;
- д) наименование нового грузополучателя.

Распоряжение грузоотправителя о переадресовке оформляется в письменном виде. Однако в договоре перевозки может предусматриваться иной порядок уведомления, когда распоряжение о переадресовке производится по телефону, факсу, электронной почте и другими средствами, с указанием всех перечисленных сведений. В любом случае указанное распоряжение в последующем должно быть подтверждено письменно.

В соответствии с Уставом автомобильного транспорта распоряжение грузоотправителя о переадресовке грузов может распространяться только на всю грузовую отправку, следующую по одной товарно-транспортной накладной. Между тем в договоре перевозки может быть установлен и иной порядок переадресовки отдельных грузов.

В случае увеличения затрат автотранспортного предприятия на перевозку грузов в новый пункт назначения по распоряжению грузоотправителя последний обязан внести дополнительную провозную плату. При переадресовке груза в графу «Переадресовка» транспортного раздела путевого листа вписываются данные нового грузополучателя (наименование, адрес, номер распоряжения о переадресовке) в соответствии с распоряжением грузоотправителя.

В случае отказа грузополучателя от приема груза и невозможности получить указания от грузоотправителя о переадресовке автотранспортное предприятие или организация вправе:

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

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

Контрольные вопросы

1. Что представляет собой договор смешанной перевозки грузов?
2. Какие данные содержит накладная смешанной перевозки грузов?
3. Какие обязанности и ответственность несет оператор смешанной перевозки грузов?
4. Каковы особенности транспортно-экспедиционного обслуживания грузов, перевозимых на особых условиях?
5. Перечислите особенности транспортно-экспедиционного обслуживания перевозки различного рода грузов.
6. Каковы правила выдачи и переадресовки грузов?

Глава 6

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ЭКСПЕДИТОРА В УСЛОВИЯХ РЫНОЧНЫХ ОТНОШЕНИЙ

6.1. Конкуренция на рынке транспортно-экспедиционного обслуживания

Переход российских транспортно-экспедиционных предприятий к рыночной экономике осуществляется медленными темпами. При недостаточной развитости рынка транспортно-экспедиционных услуг далеко не все экспедиторы заинтересованы и способны перестроить свою работу в соответствии с новыми условиями и требованиями. Экспедиционные предприятия и организации еще слабо реагируют на платежеспособный спрос на перевозки и услуги и другие рыночные стимулы.

В условиях рынка конкурентоспособность транспортно-экспедиционного предприятия состоит в возможности занимать и удерживать определенную (пусть небольшую) рыночную нишу в сфере услуг. Быть конкурентоспособным – это прежде всего обеспечить высокое качество транспортно-экспедиционных услуг с учетом всех их потребительских сторон. Одним из главных показателей качества транспортно-экспедиционных услуг является их безотказность. При низком уровне безотказности остальные потребительские стороны транспортно-экспедиционных услуг теряют свою привлекательность.

Конкурентоспособность транспортно-экспедиционных предприятий можно определить и как совокупность потребительских свойств услуги, характеризующую их отличие от услуги конкурента по степени соответствия конкретным потребностям с учетом затрат на их удовлетворение, соотношения цены и потребительских качеств услуги. Кроме этого на уровень конкурентоспособности влияют и такие основные факторы:

- уровень знания потребности на перевозки и услуги;
- применение прогрессивных технологий;
- расширение номенклатуры услуг (применение новых видов транспортно-экспедиционного обслуживания);
- обеспеченность транспортно-экспедиционных предприятий производственной базой;
- применение логистических систем;
- уровень квалификации кадров, менеджмент;
- маркетинг и др. (исследование рынка услуг).

При разработке мероприятий по повышению конкурентоспособности необходимо исходить из требований клиентуры, основные из которых сводятся:

- а) к своевременности доставки товара (груза);
- б) обеспечению сохранности груза при транспортировке и выполнении погрузочно-разгрузочных работ;

в) экономичности доставки;

г) готовности транспортных и экспедиционных предприятий принять на себя функции по сбыту продукции, промежуточному хранению, упаковке и другим операциям и услугам.

Транспортные и экспедиционные предприятия должны хорошо знать и уметь оценивать значимость этих факторов для каждого клиента.

6.2. Разработка стратегии освоения рынка транспортно-экспедиционных услуг

Чтобы иметь коммерческий и финансовый успех, каждое транспортно-экспедиционное предприятие прежде всего должно разработать стратегию освоения рынка транспортно-экспедиционных услуг. При этом необходимо учитывать следующие факторы:

1) ресурсы предприятия. Необходимо оценить возможности своего складского хозяйства, терминалов, погрузочно-разгрузочной и вычислительной техники, их обновления, новых технологий, ресурсы специалистов и рабочих, систему материально-технического обеспечения и т.п.;

2) виды и технологии применяемых перевозок и услуг. В условиях рынка предприятию, организующему только один вид перевозок или выполняющему один вид услуг, выжить будет труднее, чем предприятию, организующему разные виды перевозок и выполняющему разные виды услуг;

3) степень однородности рынка транспортно-экспедиционных услуг. Необходимо оценить, какое количество клиентов может обслуживаться данным предприятием и данным видом перевозок или услуг, оценить возможности завоевания или потери клиентуры;

4) маркетинговые стратегии транспортно-экспедиционных предприятий-конкурентов. Необходимо выявить, какие другие экспедиторы организуют такие же перевозки и услуги, сколько и каких клиентов они охватывают, каковы тенденции развития этих предприятий и др.

При определении стратегии транспортно-экспедиционного предприятия должны быть рассмотрены возможности интенсификационного и диверсификационного роста. Интенсификационный рост предполагает анализ и выявление внутренних резервов экспедитора по росту объема перевозок и услуг, производительности труда, повышению качества транспортного обслуживания. Диверсификационный рост оправдан тогда, когда экспедитор практически использовал все внутренние резервы в области транспортного обслуживания и стало необходимо выйти за рамки применяемых технологий перевозок и услуг.

При этом возможны следующие пути развития:

1) разработка новых видов перевозок и услуг, способных привлечь дополнительное количество клиентов;

2) разработка и осуществление мероприятий, не связанных с транспортным обслуживанием, например открытие клуба, стадиона или спортивного зала с привлечением клиентов; разработка и осуществление мероприятий, которые не имеют отношения к транспортному обслуживанию, например развитие коммерческой деятельности, организация подсобных хозяйств и цехов и т.п.

Стратегический план транспортно-экспедиционного предприятия рекомендуется составлять из следующих разделов:

1. Определение контрольных показателей;
2. Анализ регионального транспортного рынка и оценка положения транспортно-экспедиционного предприятия;
3. Определение необходимых задач. Разработка необходимых мероприятий;
4. Определение необходимых ресурсов для реализации задач и мероприятий;
5. Контроль за реализацией мероприятий.

Сохранить высокую конкурентоспособность предприятия можно только при наличии подготовленного персонала. Соответствующая стратегия должна базироваться на формировании групп специалистов, члены которых объединены общей идеей и одинаковыми мотивами поведения. В повышении конкурентоспособности на первый план выступает деятельность менеджеров, высококлассных специалистов, которые должны решить вопрос о том, что может сделать предприятие конкурентоспособным.

Разработка стратегии развития транспортно-экспедиционного предприятия предполагает необходимость осуществления такого мероприятия, как разработка системы планирования.

6.2.1. Разработка системы планирования работы экспедиционного предприятия

Особенностью рыночной экономики, отличающей ее от административно управляемой централизованной системы, является повышение роли планирования на уровне предприятия, так как от этого во многом зависят результаты производственной и финансовой деятельности конкретного транспортно-экспедиционного обслуживания.

Предприятие должно сформулировать для себя стратегические (долгосрочные) и тактические (кратковременные) цели. Стратегическое планирование деятельности предприятия предполагает достижение определенных целевых показателей по охвату транспортного рынка, по развитию наиболее перспективных видов перевозок и услуг. Этапами стратегического планирования работы являются цели, задачи и программа.

Конечно, действующая организация оперативного планирования перевозок в современных условиях требует своего совершенствования. Прежде всего она должна быть очищена от элементов чистого "администрирования" типа штрафных санкций "за невыполнение плана перевозок" или положений, которые можно использовать (отсутствие или ошибка в заявке) в качестве основания для отказа в перевозке. Планируя перевозки, необходимо прежде всего ис-

ходить из отчетных данных об исполненных отправлениях и поступлениях грузов, тщательно анализировать заявки прежде всего крупных предприятий и организаций, учитывать рекомендации местных органов. Экспедиторам и агентам рекомендуется подходить к вопросам планирования ответственно, строжайше следовать ведомственным инструкциям по планированию, правилам заполнения транспортной документации и т.д.

При проверке заявок экспедитор руководствуется нормами статических нагрузок вагонов и автотранспорта для каждого груза, т.е. весом груза, приходящимся на вагон, трейлер и т.д., а также коэффициентом использования грузоподъемности вагона, автомобиля и т.д. Например, месячный развернутый план перевозок грузов железнодорожным транспортом представляется по форме ГУ-12 по родам грузов станциям отправления и дорогам назначения. Он передается грузоотправителем не позднее чем за 14 дней до начала месяца в управление дороги. Одновременно представляются планы перевозок грузов маршрутами. Управления дорог на основе развернутых планов составляют и представляют за 9 дней до начала месяца в МПС план погрузки по дорогам назначения и родам подвижного состава для разработки технических норм эксплуатационной работы, а также объявляют за 5 дней до начала месяца месячные планы перевозок каждому отделению. Отделения дорог за 3 дня до начала месяца разрабатывают и утверждают планы перевозок каждой станции.

Начальник отделения железной дороги устанавливает по согласованию с грузоотправителями порядок выполнения плана перевозок, обеспечивая равномерность и ритмичность погрузки в течение месяца и суток. Грузоотправители обязаны за 3 дня до начала декады представить начальнику отделения через начальника станции заявку на погрузку с календарным распределением размеров погрузки по дням декады по форме ГУ-11.

Планы перевозок грузов в смешанных сообщениях планируются в централизованном порядке МПС с Департаментами морского и речного транспорта Минтранса. В планировании перевозок экспортных грузов участвует "Союзвнештранс". Его роль особенно важна в согласовании отправок срочных дополнительных к плану грузов. В этой работе участвуют портовые и приграничные подразделения концерна. В основе планирования перевозок таких грузов лежат представляемые за 20 дней до начала месяца грузоотправителями планы перевозок экспортных грузов в вагонах и тоннах с указанием пограничных станций или морских портов. Планы рассматриваются и утверждаются МПС с Минтрансом и его департаментами и не позднее чем за 4 дня до начала месяца доводятся до управлений дорог и соответствующих предприятий. Припортовым железным дорогам и морским портам устанавливаются нормы выгрузки экспортных грузов.

В планировании перевозок импортных грузов наряду с грузополучателями России принимают участие иностранные отправители, экспедиторские фирмы, железные дороги – участницы международных сообщений, агенты российских и иностранных перевозчиков, поддерживающих регулярные морские и автомобильные сообщения с Россией, администрации морских и речных портов, а также управления и департаменты МПС и Минтранса РФ.

В условиях рынка транспортно-экспедиционному предприятию рекомендуется разрабатывать 3–5-летний план своей деятельности, а затем на его основе – годовой план. При этом каждый год пятилетний план должен пересматриваться и при необходимости корректироваться. В пятилетнем плане экспедитор должен определить:

- 1) цели своей деятельности на этот период (по охвату рынка, по финансовым результатам, по социальным вопросам, по введениям новых технологий и т.п.);
- 2) стратегии завоевания транспортного рынка (например, за счет развития системы комплексного транспортного обслуживания, развития организации перевозок грузов специализированными автомобилями, на автопоездах и т.п.);
- 3) затраты на услуги и содержание аппарата управления, на приобретение новой техники (погрузочно-разгрузочной техники, средств вычислительной техники и связи и др.);
- 4) ожидаемые доходы от организации перевозок и услуг и прочей деятельности.

В пятилетнем плане целесообразно также оценить возможные изменения уровня конкурентоспособности предприятия на рынке перевозок и услуг.

Текущее планирование деятельности транспортно-экспедиционного предприятия предполагает разработку планов для развития организации перевозок отдельных грузов и их технологий и определенных видов транспортно-экспедиционной деятельности (например, краткосрочное хранение грузов, подгруппировка и упаковка и др.). Основой текущего планирования должна являться разработка годового плана экспедиционного предприятия.

Годовой план транспортно-экспедиционного предприятия представляет собой более детальную проработку пятилетнего плана: определяет цели и стратегии предприятия на год, программу действий, необходимые затраты в т.ч. капиталовложения, порядок контроля за выполнением плана внутри предприятия. Желательно, чтобы годовой план транспортно-экспедиционного предприятия был расписан по кварталам, месяцам.

Качественным показателем планирования является регулярность движения. Движение считается регулярным, если транспортные средства выпущены в рейс точно по расписанию, своевременно проследовали через контрольные пункты и прибыли в конечные пункты по расписанию (графику) или в пределах допустимых временных отклонений. При планировании перевозок рекомендуется создавать регулярный резерв автотранспортных средств на случай непредвиденных обстоятельств. Как правило, такой резерв составляет до 5 % от количества машин, запланированных в рейс расписанием.

6.2.2. Определение целей и постановка задач транспортно-экспедиционного предприятия

Работа по составлению плана начинается с определения целей транспортно-экспедиционного предприятия и постановки задач. В качестве долговременных целей экспедиционного предприятия могут рассматриваться:

- 1) рост объемных, количественных показателей работы на ближайшие 3-5 лет (объемы транспортно-экспедиционных услуг, доходы, прибыль и др.);

2) увеличение сфер деятельности за счет расширения клиентуры, освоения новых технологий перевозок и услуг;

3) желаемое место экспедитора на региональном транспортном рынке и др.

Рекомендуется также определять и устанавливать конкретные количественные цели в процессе текущего планирования. Например, такими целями могут быть:

а) количество отказов от организации перевозок грузов в течение недели не должно превышать 1 % от общего количества заявок на перевозки;

б) своевременность выполнения заявок на доставку грузов должна быть на уровне 90 %;

в) количество повреждаемого груза в пути не должно превышать 0,1 %;

г) в течение 2 часов сообщать клиенту информацию о местонахождении груза по его запросу;

д) опоздания с подачей автомобилей к месту первой погрузки не должны превышать 15 мин и др.

После формулирования целей должны быть составлены задачи по их реализации перед каждым функциональным подразделением транспортно-экспедиционного предприятия (коммерческой и технической службами, плановым отделом и бухгалтерией, отделениями и отрядами, диспетчерскими пунктами). Задачи должны быть сформулированы конкретно и иметь конкретных исполнителей и ответственных за их реализацию.

Задачи транспортно-экспедиционного предприятия реализуются в программу, представляющую собой перечень отдельных организационных, экономических, технических, технологических и социальных мероприятий со сроками выполнения и ответственными, а также с указанием материального и финансового обеспечения, если это требуется.

6.3. Характеристика движущих сил конкуренции в автомобильной отрасли

Понятие конкуренции представлено в учебнике по транспортно-экспедиционному обслуживанию [4]. Конкуренция производителей товаров и услуг за рынки сбыта с целью получения высоких финансовых результатов (доходов, прибыли) является основой рыночных отношений в любой отрасли экономики, в том числе в сфере транспортно-экспедиционного обслуживания (ТЭО).

В современных условиях преобладающим элементом рынка является рынок клиента (грузоотправителя и грузополучателя), который диктует производителю транспортно-экспедиционных услуг (ТЭУ) условия транспортного обслуживания. К хозяйствующим субъектам в сфере ТЭО относятся транспортные, транспортно-экспедиционные и другие организации различных форм собственности (государственной, частной, кооперативной, акционерной и др.), осуществляющие перевозки и (или) оказывающие услуги.

Конкуренция – это состязательность хозяйствующих субъектов, когда их самостоятельные действия стимулируют производство тех товаров, которые требуются потребителю (закон Российской Федерации «О конкуренции и ограничении монополистической деятельности на товарных рынках» от 22.03 1991 г. № 948). Конкуренция выступает не только как рычаг развития рынка, но и как инструмент управления его функционированием (государственного регулирования).

Наличие свободы производителя товаров и услуг, множества производителей однородной стандартизированной продукции не гарантируют возникновения и развития конкуренции – необходимо движение сил, способных изменить рыночную ситуацию. В табл. 1 показано, как в каждой отрасли действуют пять движущих сил конкуренции: конкуренция в отрасли, потенциальные конкуренты, товары (услуги), поставщики и потребители.

Таблица 1

Характеристика движущих сил конкуренции в отрасли

Движущая сила	Направление действия
Новые конкуренты	Рост производственных мощностей отрасли; падение цен или повышение издержек; снижение среднеотраслевой нормы прибыли; снижение качества товаров и услуг
Товары (услуги) – заменители	Увеличение количества конкурентов в отрасли; уравновешивание сил конкурентов; замедление роста отрасли; увеличение уровня постоянных издержек; рост цен; повышение качества; расширение ассортимента товаров и услуг; снижение уровня спроса и объема продаж
Покупатели	Увеличение затрат на качество; снижение среднеотраслевой нормы прибыли; рост цен; отток потребителей
Поставщики	Рост цен; снижение качества товаров и услуг; падение спроса; сокращение масштабов производства; снижение среднеотраслевой нормы прибыли
Борьба производителей	Повышение качества товаров и услуг; интенсификация инноваций; снижение цен; отток инвестиций; падение объемов производства и продаж

Одним из основных факторов, определяющих выбор способов конкуренции, являются условия конкурентной среды, в которой работает организация. Состояние конкретной организации в сложившейся конкурентной среде определяется множеством факторов и конкурентных отношений, сочетание которых формирует определенные виды конкуренции. В качестве классификационных признаков видов конкуренции выступают:

- уровень структуризации мировой экономики или масштабы развития конкуренции;
- степень использования цены;
- принципы соблюдения законности;
- способ удовлетворения потребностей.

6.4. Сферы конкуренции на рынке услуг

Для рынка ТЭУ России характерны следующие сферы конкуренции:

1. Конкуренция в различных секторах рынка (доставка строительных грузов; торговых грузов; сельскохозяйственных грузов и т.п.);

2. Конкуренция между транспортно-экспедиционными организациями различных форм собственности (выделяют конкуренцию между организациями различной ведомственной подчиненности). Из-за наличия большого количества транспортных организаций, в некоторых случаях расположенных на одной и той же территории, наиболее сильной является конкуренция внутри автомобильного транспорта;

3. Конкуренция между транспортно-экспедиционными организациями, обслуживающими различные виды транспорта.

Конкуренция проявляется по отдельным направлениям перевозок, в частности на дальневосточном направлении – между железнодорожным и морским сообщениями; на северо-европейском и скандинавском направлениях – между железнодорожным и автомобильным транспортом в прямых, а с участием морского и внутреннего водного транспорта – также и в смешанных сообщениях. Такая конкуренция является важным фактором лучшего обслуживания клиентов транспортных услуг. Она не исключает возможности технологического взаимодействия и сотрудничества между отдельными видами транспорта в случае смешанной перевозки, когда от грузоотправителя до грузополучателя перевозка осуществляется при последовательном использовании различных видов транспорта. От степени организованности взаимодействия различных видов транспорта во многом зависит повышение конкурентоспособности транспортных и экспедиционных организаций.

Определяющим объективным фактором сферы конкуренции и конкурентоспособности транспортных организаций являются технико-экономические особенности отдельных видов транспорта при выполнении услуг. Каждый вид транспорта имеет свою эффективную сферу деятельности, в которой он являет-

ся наиболее конкурентоспособным по сравнению с другими видами транспорта. При перевозке широкой номенклатуры грузов на различные расстояния, а также при необходимости быстрой доставки грузов более конкурентоспособен автомобильный перевозчик.

На конкурентоспособность транспортно-экспедиционной организации оказывают влияние внешние факторы и факторы, зависящие от качества и эффективности работы организации. Внешние факторы выражаются в соотношении спроса и предложения на перевозки и обслуживание грузов, модели рынка, системе налогообложения, таможенных пошлинах и т.п. Основные характеристики спроса на конкретный вид транспортно-экспедиционной услуги на автомобильном транспорте проявляются в их классификации по определенным признакам, представленным в табл. 2.

Таблица 2

Классификация транспортно-экспедиционных услуг на автомобильном транспорте по структуре спроса

Виды услуг	Факт предоставления			Стабильность спроса		Характер спроса	
	постоянные	ограниченные	потенциальные	стабильные	эпизодические	массовые	индивидуальные
Погрузочно-разгрузочные	–	–	+	–	+	–	+
Транспортирование	+	–	–	+	–	+	–
Подготовительно-заключительные	+	–	–	+	–	+	–
Складские	–	+	–	–	+	–	+
Экспедиционные	–	+	–	+	–	+	–
Организационно-посреднические	–	+	–	–	+	–	+
Консультационно-аналитические	–	+	–	+	–	+	–
Информационные	+	–	–	+	–	+	–

Услуги по погрузке-разгрузке предоставляются ограниченному кругу грузовладельцев в основном при осуществлении мелкопартионных и контейнерных перевозок и пользуются стабильным массовым спросом. Переход на рыночные отношения переводит их в разряд потенциально перспективных с экономической точки зрения.

Услуги по транспортированию предоставляются постоянно, пользуются стабильным и массовым спросом. Мотивом спроса на данный вид услуг являются производственно-экономические факторы, связанные с необходимостью перемещения грузов в пространстве и во времени, а также экономическая целесообразность транспортирования грузов именно автомобильным транспортом.

Подготовительно-заключительные услуги предоставляются постоянно, пользуются стабильным и массовым спросом. Мотив спроса тот же, что и при предоставлении услуг по транспортированию, так как подготовительно-заключительные услуги являются элементом технологического процесса транспортирования грузов автомобильным транспортом.

Складские услуги предоставляются ограниченному кругу грузовладельцев, в основном при осуществлении мелкооптовых и контейнерных перевозок через терминалы (грузовые автостанции). Для этих видов перевозок спрос эпизодический и индивидуальный. Ограниченность предоставления данного вида услуг связана с существующей организацией автомобильных перевозок и отсутствием у автотранспортных организаций материально-технической базы для оказания этих услуг.

Экспедиционные услуги предоставляются ограниченному кругу клиентов, пользуются стабильным и массовым спросом. Переход на рыночные отношения переводит эти услуги в разряд предоставляемых постоянно. Мотивом спроса при этом будет являться возможность полного освобождения грузовладельцев от не свойственных им функций, связанных с оформлением товарно-транспортной документации, охраной и сопровождением грузов, выполнением планово-расчетных операций.

Организационно-посреднические услуги предоставляются ограниченному кругу клиентов, спрос эпизодический и индивидуальный, в основном при обслуживании железнодорожных станций, морских и речных портов, при междугородных и международных перевозках. Переход к рынку переводит эти услуги в разряд предоставляемых постоянно. Мотивом спроса при этом будет являться возможность быстрой и бесперебойной доставки товара в любую точку, лизинг и аренда транспортных средств, погрузочно-разгрузочных механизмов и складов.

Консультационно-аналитические услуги предоставляются ограниченно, пользуются стабильным и массовым спросом; в основном это услуги по выбору типа подвижного состава, по расчету оптимального маршрута перевозок. В ближайшем будущем спрос на эти услуги будет расти. Мотивом спроса – возможность определения экономически более выгодного способа доставки груза и возможность прогноза ситуации на рынке транспортных, экспедиционных, посреднических и комплексных услуг.

Информационные услуги предоставляются практически всем клиентам, пользуются стабильным и массовым спросом. Мотивом является желание и

производственная необходимость у грузовладельца точно знать местонахождение груза и время его прибытия в пункт назначения.

По такой же схеме описывается спрос на перевозки и услуги на других видах транспорта. Как показывает практика, при оценке уровня конкурентоспособности организации в качестве оптимального значения можно принять величину резерва, т.е. превышения предложения над спросом независимо от вида услуги в размере 20 %. Если этот показатель больше, например, по транспортным услугам, определенная часть провозных возможностей окажется невостребованной, что повлечет за собой непроизводительные расходы; если меньше – может возникнуть ситуация отказа клиенту в перевозках, т. е. потеря дохода организации.

6.5. Факторы конкурентоспособности

Существуют основные группы факторов, которые определяют конкурентоспособность организации и зависят от ее деятельности – факторы, зависящие от работы организации. Состояние организации характеризуют следующие факторы:

- уровень знаний спроса на перевозки и услуги. Владение необходимой и актуальной информацией, объективным прогнозом само по себе является фактором конкурентоспособности. В той части сегмента рынка, где организация не имеет собственных возможностей информационного или структурного ресурса для своего развития, используется транспортный консалтинг;

- объем и номенклатура предоставляемых услуг. В эту категорию входят номенклатура обрабатываемых грузов и вид услуг для данного груза и направлений перевозки;

- научно-технический потенциал, характеризующий использование результатов научно-технических разработок. Для транспортно-экспедиционной организации это в первую очередь использование современных достижений менеджмента и маркетинга, телематики, глобальных компьютерных сетей и информационных систем;

- применение прогрессивных технологий, в первую очередь логистических;

- расширение номенклатуры услуг; применение новых видов ТЭУ;

- обеспеченность организации производственной базой для решения технологических задач;

- состояние инфраструктуры транспортно-экспедиционной системы – наличие складов, терминалов, филиалов, оснащенность компьютерной техникой и средствами связи, обработки и передачи информации и т.п.;

- состояние и квалификация трудовых ресурсов;

- уровень управления (с позиций нововведений, прибыльности и ответственности);

- уровень участия в международной системе оказания ТЭУ;

- прочие факторы, в том числе размер кредиторской и дебиторской задолженности организации, уровень запасов, динамика валовых доходов за последние 3–5 лет;

- уровень маркетинговой работы.

На повышение эффективности работы организации направлено действие следующих факторов:

- производительность транспортных средств, мощность материально-технической базы, оборудования и механизмов, достаточность площадей;
- производительность труда;
- размер ежегодных капиталовложений в развитие организации;
- деловые качества партнеров по основному виду деятельности (контактность, быстрое решение вопросов и т.п.).

На повышение степени удовлетворяемости требований клиента направлены следующие факторы:

- своевременность доставки товара (груза);
- обеспечение сохранности груза при выполнении транспортно-экспедиционных операций;
- экономичность доставки;
- готовность транспортных и экспедиционных организаций принять на себя функции по широкому спектру услуг.

Для успешной работы на рынке транспортно-экспедиционным организациям необходимо знать и уметь оценивать значимость этих факторов для каждого клиента. В табл. 3 представлены факторы конкурентоспособности, выделенные на основе анализа опыта работы зарубежных и отечественных организаций.

Оценка конкурентоспособности услуги (или деятельности организации) осуществляется с целью выявления отрицательных факторов и разработки мероприятий по повышению конкурентоспособности.

Таблица 3

Факторы конкурентоспособности
на рынке транспортно-экспедиционных услуг

Фактор	Характеристика
Известность экспедитора в деловых кругах транспортных организаций и грузовладельцев	Большой стаж практической работы, глубокое знание конъюнктуры транспортных возможностей и международного рынка услуг по доставке грузов
Наличие высококвалифицированного персонала в данной области деятельности	Связь с другими смежными видами деятельности, обеспечивающими процесс перевозки (таможня, фитосанитарные службы, различного рода инспекции, правоохранительные органы и т.п.)
Развитая сеть контрагентов	В других странах, регионах России, странах СНГ
Техническая оснащенность современными средствами связи	Коммуникации, программы, базы данных

Фактор	Характеристика
Удобство расположения организации	На основных торговых маршрутах
Наличие собственных или арендуемых складов	Уровень оснащенности и пригодности для определенных видов грузов (холодные, отапливаемые, механизированные, охраняемые и т.п.), подъездные пути
Наличие таможенных складов	Доступность
Наличие и состав материально-технической базы	Подвижной состав, парк собственных или арендуемых контейнеров, перегрузочное и вспомогательное оборудование, в том числе средства для переработке грузов
Объем и спектр предоставляемых услуг по обработке грузов	Номенклатура обрабатываемых грузов, вытекающий из каждой позиции вид предоставляемых услуг для данного груза и направлений перевозки
Система подготовки документов	На базе компьютерных программ и базе данных, исключая нежелательные ошибки в оформлении
Степень надежности экспедитора	Обеспечение сохранности груза, наличие и частота предъявленных и удовлетворенных претензий, включая надежность выполнения договорных обязательств по срокам доставки грузов («точно – вовремя»)

Для каждого фактора выбирается или разрабатывается показатель. Например, регулярность и своевременность перевозок характеризуется степенью выполнения перевозок в установленные сроки, сохранность количества и потребительских качеств перевозимых грузов – величиной выплаченных рекламаций на перевозку 100 т грузов и т.п.

6.6. Стратегическое планирование конкурентоспособности

Среди множества методических подходов к определению достоверного уровня конкурентоспособности услуг (организации) чаще других используют следующие:

- построение интегрального показателя конкурентоспособности на основе оценки групп свойств услуги, в том числе степени удовлетворения требований клиента;
- разработка списка главных параметров услуги, их ранжирование и экспертная оценка;
- опросы клиентов и экспертов;
- сравнение по обладанию с потенциалом;

- построение профилей графоаналитических методов;
- зарубежные методики стратегического маркетинга.

Рассмотрим методику оценки конкурентоспособности на основе построения интегрального показателя, предлагаемую в официальных документах, регламентирующих деятельность по ТЭО (Р 3112178-0393 – 2000 «Организация предпринимательской деятельности на автомобильном транспорте») [16].

Последовательность действий при проведении оценки конкурентоспособности

Этап 1. *Выбор факторов конкурентоспособности для оценки их показателей.* Следует помнить, что отбираться должны только те факторы, которые реально влияют на конкурентоспособность компании в конкретных рыночных условиях. Например, для оценки конкурентоспособности в состав основных показателей могут быть не включены факторы внешней среды:

- объем выполняемых ТЭУ (в сумме дохода от реализации);
- своевременность выполнения ТЭУ;
- сохранность грузов при перевозке, переработке и хранении;
- полнота предоставляемых ТЭУ;
- уровень тарифов на ТЭУ;
- обеспеченность транспортно-экспедиционной компании трудовыми ресурсами;
- наличие филиалов и отделений в регионе и за его пределами;
- общая сумма прибыли.

Этап 2. *Расчет величины каждого основного фактора конкурентоспособности.* Величина каждого показателя рассчитывается за определенный период деятельности транспортно-экспедиционной компании (месяц, квартал, полугодие, год).

Этап 3. *Присвоение каждому фактору в зависимости от его величины определенного коэффициента K_i ,* характеризующего уровень конкурентоспособности отдельного фактора. Коэффициент конкурентоспособности транспортно-экспедиционной компании по внешнему фактору «соотношение спроса и предложения» K_i можно рассчитать по формуле

$$K_i = Q_{\text{вып}} / Q_{\text{возм}},$$

где $Q_{\text{вып}}$ – выполненный объем услуг за соответствующий период времени (например, объем перевозок грузов, т, или грузооборот, т·км); $Q_{\text{возм}}$ – возможный объем услуг за определенный период времени, рассчитанный с учетом возможностей транспортно-экспедиционной компании и местных условий (например, возможный объем перевозок, т, или возможная транспортная работа, т·км, рассчитанные с учетом провозных возможностей компании, среднего расстояния перевозок, структуры парка и т.п.).

Полученные значения показателей сравниваются с нормативными, представленными в табл. 4.

Показатели конкурентоспособности в зависимости
от соотношения спроса и предложения на перевозки и услуги

Показатель	Уровень конкурентоспособности					неконкурентоспособность
	высокий		средний			
Соотношение спроса и предложения	0,8 и менее	0,81... 0,85	0,86...0 ,9	0,91.. 0,95	0,96... 1	Более 1
Коэффициент K_i	0,9	0,95	0,9	0,85	0,8	0,5

Если $K_i < 0,8$ – резервы транспортно-экспедиционной компании по удовлетворению спроса на перевозки и услуги значительны, если $K_i > 1$ – собственные ресурсы транспортно-экспедиционной компании недостаточны для удовлетворения заявленного спроса.

Показатели спроса и предложения на транспортно-экспедиционные и другие услуги могут быть выражены в возможной и достигнутой величине доходов от их реализации.

Этап 4. *Расчет итогового интегрального показателя $K_{инт}$.* Данный показатель определяется как средневзвешенная величина полученных факторных коэффициентов:

$$K_{инт} = (K_1 + K_2 + K_3 + \dots + K_n)/n,$$

где n – количество показателей конкурентоспособности.

Этап 5. *Оценка уровня конкурентоспособности по значению интегрального показателя:*

- при $K_{инт} = 0,7... 1$ – высокий уровень конкурентоспособности;
- $K_{инт} = 0,5...0,69$ – средний уровень конкурентоспособности;
- $K_{инт} < 0,5$ – неконкурентоспособность.

В результате сравнительной оценки приведенных показателей может оцениваться конкурентоспособность нескольких транспортно-экспедиционных организаций независимо от форм собственности, ведомственной подчиненности и вида обслуживаемого транспорта.

В качестве исходной информации используют отчетные данные организации за определенный период времени (год, квартал, полугодие, месяц) и данные экспертных оценок факторов, точный расчет которых затруднен (например, фактор «качество транспортного обслуживания»). В дополнение и уточнение оценки конкурентоспособности полезно рассмотреть ряд показателей, характеризующих финансово-экономическое состояние и работу экспедитора в условиях рынка. Достаточно использование нескольких относительных показателей (коэффициентов), которые помогают сопоставить финансовое положение

конкретной организации с положением других экспедиторов. В качестве подобных коэффициентов могут использоваться следующие известные показатели:

- доходность капиталовложений;
- рентабельность собственного капитала;
- чистая рентабельность реализации услуг;
- производительность труда.

Кроме того, в современных условиях важным фактором конкурентоспособности является эффективность освоения новых технологий перевозок и услуг (инновационный процесс).

Результаты оценки конкурентоспособности транспортно-экспедиционной организации используют в планировании работы организации, в том числе стратегическом, позволяют наметить основные направления и разработать мероприятия по повышению конкурентоспособности.

6.6.1. Мероприятия по реализации целей, задач и планов транспортно-экспедиционного предприятия

За конкурентоспособность транспортно-экспедиционного предприятия, выполняемых им перевозок и реализацию поставленных целей, задач и планов отвечает прежде всего служба маркетинга транспортно-экспедиционного предприятия. Для осуществления реализации планов предприятия, а также для организации предплановых проработок в транспортно-экспедиционном предприятии целесообразно организовать службу маркетинга на базе бывших эксплуатационной и коммерческой служб.

В службе маркетинга кроме руководителя необходимо иметь специалиста по рекламе перевозок и услуг, по изучению транспортного рынка региона (области, города, района), по изучению спроса на перевозки и услуги, по разработке новых технологий перевозок грузов и услуг. Кроме того, в службу маркетинга могут входить специалисты по оперативному управлению перевозками (диспетчеры и др.).

По мере охвата перевозками и услугами все большего количества клиентов и все большей территории в службу маркетинга могут дополнительно входить районные, зональные и другие службы, а также транспортные агенты, осуществляющие поиск и привлечение клиентов. В службу маркетинга предприятия могут входить также специалисты по организации различных систем движения транспортных средств, по отдельным технологиям перевозок (например, контейнерным), по отдельным объектам и грузам (например, торговым, строительным, сельскохозяйственным и т.п.). При этом необходимо определить затраты экспедитора на разработку и реализацию стратегий маркетинга. С этой целью стратегии маркетинга экспедитора необходимо преобразовать в конкретные программы действий или мероприятия по следующей схеме:

- наименование мероприятия,
- время реализации мероприятия,
- исполнитель,
- стоимость подготовки и реализации мероприятия.

Зарубежный опыт показывает, что чем больше затрачивается средств на маркетинговые исследования и реализацию маркетинговых стратегий, тем более вероятен коммерческий и финансовый успех предприятия.

При разработке организационных мероприятий по повышению конкурентоспособности транспортно-экспедиционных предприятий следует придерживаться следующих основных направлений.

1. Направление качества системы транспортно-экспедиционного обслуживания. Эта концепция предполагает, что клиенты в условиях рынка предпочтут пользоваться услугами того экспедитора, который с высоким качеством организует выполнение транспортно-экспедиционных услуг.

При разработке мероприятий по повышению качества транспортно-экспедиционного обслуживания потребителей следует руководствоваться ГОСТ Р 51005-96 "Услуги транспортные. Грузовые перевозки. Номенклатура показателей качества".

2. Направление расширения рынка. Оно предполагает, что экспедиторы должны расширять перечень выполняемых услуг с целью привлечения большего количества клиентов. Для обеспечения высокой конкурентоспособности транспортно-экспедиционное предприятие должно осуществить следующие основные группы мероприятий.

1. Первая группа мероприятий – изучение характеристик транспортного рынка (грузоотправителей, грузополучателей, других потребителей услуг, номенклатуры и объемов перевозимых грузов, транспортно-экспедиционных услуг, расстояний и других условий перевозок и выполнения услуг) и анализ потребностей в услугах.

Анализ потребностей в услугах необходим для выявления новых клиентов, прогнозирования спроса на услуги, более глубокого проникновения на транспортный рынок, изучения поведения конкурентов других транспортных и экспедиционных предприятий. В результате анализа может возникнуть необходимость в разработке и осуществлении предприятием новых видов услуг, приобретении новых технических средств, погрузочно-разгрузочных механизмов, оборудования и т.п.

2. Вторая группа мероприятий – анализ производственных возможностей экспедитора (собственных и привлекаемых, провозных и др.) и мощностей для хранения и переработки грузов и оказания услуг.

3. Третья группа мероприятий – изучение технологий доставки грузов и выполнения услуг предприятиями-конкурентами и оценка уровня технологий своего предприятия.

6.6.2. Мероприятия по выбору видов услуг

Каждое транспортно-экспедиционное предприятие должно выявить и определить для себя наиболее выгодные виды перевозок и услуг, которые оно способно эффективно осуществлять. Для начала необходимо проанализировать

сложившуюся структуру перевозок и услуг. Если 80 % перевозок и услуг приходится на 10% клиентов, то эту структуру транспортного рынка следует считать достаточно рискованной, так как отказ любого из крупных клиентов от перевозок, услуг или их оплаты, переход клиента на обслуживание к другому экспедитору может негативно отразиться на финансовом положении транспортно-экспедиционного предприятия.

Другая крайность – равномерное распределение перевозок и услуг по всем клиентам – тоже нежелательна: такая структура свидетельствует о том, что транспортно-экспедиционное предприятие уделяет недостаточное внимание разработке и освоению новых видов перевозок и услуг, привлечению новых клиентов.

Выбор наиболее эффективных для транспортно-экспедиционного предприятия видов услуг осуществляется путем так называемого сегментирования рынка услуг, т.е. разбивки всей обслуживаемой экспедитором клиентуры на группы в зависимости от видов осуществляемых для них услуг, их платежеспособности, требований к качеству обслуживания. В результате сегментации определяются приоритетные клиенты и разрабатываются мероприятия по их комплексному транспортно-экспедиционному обслуживанию, а также повышению конкурентоспособности экспедитора.

Примером таких групп клиентуры могут быть дорожно-строительные организации, заводы строительной индустрии, оптовые торговые базы, предприятия агропромышленного комплекса, транспортные узлы и т.п. Транспортно-экспедиционному предприятию необходимо решить:

- а) сколько сегментов (перевозок, клиентов, услуг) следует охватить;
- б) как определить наиболее выгодные для экспедитора сегменты (перевозки, клиенты, услуги).

Необходимо оценить каждую группу клиентуры с позиций ее доходности для предприятия и перспектив обслуживания. Определяются те клиенты или группы клиентов, которым экспедитор должен уделять большее внимание при разработке комплекса маркетинга, и те, обслуживание которых приведет к убыточности предприятия или другим негативным последствиям. Другими словами, определяется приоритетность обслуживания клиентуры и те перевозки и грузы, по которым транспортно-экспедиционное предприятие имеет наибольший коммерческий успех или которые наиболее перспективны для данного предприятия.

Сегментирование рынка транспортно-экспедиционных услуг рекомендуется осуществлять по следующим направлениям:

1. Услуги, непосредственно связанные с перевозкой грузов. Следует отдельно выделять перевозки в городском (пригородном), междугородном и международном сообщениях.
2. Услуги, непосредственно не связанные с перевозкой. К ним можно отнести услуги по хранению грузов, складированию, формированию отправок, перегрузочным операциям и др.

3. Услуги информационного, консультационного и сервисного характера.

4. Периодичность обслуживания клиента (в течение недели, месяца, года).

После выбора наиболее эффективных видов услуг необходимо приступить к разработке рациональных технологий их выполнения.

6.6.3. Мероприятия по разработке рациональных технологий выполнения услуг

Разработка рациональных технологий экспедиционных услуг предусматривает, во-первых, своевременность приоритетных и прогрессивных технологий оказываемых услуг, во-вторых, разработку методов развития рациональных технологий и систем и охват ими других клиентов с помощью рекламы своей деятельности и т.п. Необходимо отметить, что разработка новых технологий перевозок и услуг должна вестись с позиций выполнения требований клиентуры, которые бывают на практике весьма многообразны.

Одни клиенты во главу угла ставят срочность перевозок, другие – обеспечение повышенной сохранности, третьи – полноту выполнения объемов, четвертые – и то, и другое, и третье и т.д.

Экспедитор должен учитывать, по возможности, все эти требования. Разработка новых технологий перевозок грузов и услуг должна осуществляться в такой последовательности:

1. Формирование идей. На этом этапе желательно участие большинства работников транспортно-экспедиторского предприятия, от водителя до руководителя предприятия. Идеи могут касаться применения новых типов подвижного состава, прицепов, контейнеров, пакетов, новых способов погрузки и выгрузки грузов, оптимизации способов доставки, новых маршрутов, прохождения информации и документов, способов обеспечения сохранности грузов и др.

2. Отбор идей. Для выполнения этой задачи на экспедиторском предприятии рекомендуется создать небольшую группу специалистов, возможно, даже с приглашением независимых экспертов, способных оценить имеющиеся предложения и отобрать из них наилучшие. При этом в основу отбора лучших идей могут быть поставлены различные критерии: прибыль предприятия, степень охвата рынка, экономия затрат и т.п.

3. Разработка выбранной технологии, услуги, системы грузодвижения и ее опытная проверка. При выполнении этого этапа рекомендуется привлекать научно-исследовательские и проектные организации.

4. Разработка стратегии транспортного маркетинга. Необходимо выявить возможное количество потребителей новой технологии, услуги, системы грузодвижения, объемы освоения, возможные трудовые и материальные затраты, прибыль, возможно, степень экологического воздействия на окружающую среду, безопасность перевозок и т.д.

5. Доработка технологии, услуги, системы грузодвижения по результатам опытной проверки. На этом этапе необходимо провести технические, экономические, организационные и другие мероприятия по подготовке к повсеместно-

му введению новой технологии, услуги, системы грузодвижения. Эти мероприятия могут касаться как непосредственно транспортных предприятий, так и предприятий грузоотправителей и грузополучателей и, конечно, предприятий-экспедиторов.

6. Широкое использование новой технологии, услуги, системы грузодвижения.

Необходимо иметь в виду, что каждая технология перевозок грузов и услуг имеет вполне определенный жизненный цикл, состоящий из четырех основных этапов:

а) на первом этапе введения новой технологии (например, доставка грузов в контейнерах и т.п.) требуются относительно большие затраты на технические и организационные мероприятия, связанные с ее введением, перевозки грузов по новой технологии возрастают медленно, прибыли почти нет или ее размер незначителен;

б) на втором этапе объемы перевозок возрастают интенсивно, относительные затраты снижаются, прибыль возрастает;

в) на третьем этапе объемы перевозок и прибыли стабилизируются или даже несколько снижаются;

г) четвертый этап характеризуется снижением объемов перевозок и прибыли, что свидетельствует о необходимости пересмотра технологии и поиска новых путей освоения рынка.

Транспортный процесс по своей природе объективно является непрерывным. Соответственно, и основной задачей технологии обслуживания является обеспечение непрерывности транспортно-распределительного процесса, начиная от загрузки подвижного состава у грузоотправителей, подвоза грузов по подъездным путям на железнодорожную станцию, в порт, в транспортный узел, осуществление перевозки грузов одним или несколькими видами магистрального транспорта и кончая доставкой подвижного состава с грузом с транспортных узлов на подъездные пути и к складам грузополучателей при соблюдении сроков доставки груза и его сохранности. Например, интермодальная перевозка грузов, осуществляемая по международным транспортным коридорам, предполагает наиболее тесную интеграцию, основанную на единстве всех звеньев транспортно-распределительной цепи в организационно-технологическом аспекте, на единой форме взаимодействия, координации и кооперации всех участников транспортного процесса, комплексном развитии инфраструктуры различных видов транспорта, создании в узлах транспортной сети мультимодальных терминальных комплексов, других объектов транспортной инфраструктуры, информатизации всего процесса грузо- и товародвижения.

Разработка новых технологий транспортно-экспедиционного обслуживания должна строиться с учетом логистических систем.

6.6.4. Мероприятия по организации логистических систем обслуживания клиентуры

Высокоорганизованный сервис является одним из важнейших условий функционирования современной логистики. Проблема логистического сервиса включает три группы вопросов: производственно-технологическую и организационно-экономическую структуру, показатели качества и его целесообразный уровень, а также саму сферу обслуживания.

Услуги, предоставляемые службами логистического сервиса, весьма разнообразны и носят системный характер. На транспорте они непосредственно связаны с транспортно-экспедиционной деятельностью при обслуживании товароматериальных потоков, распределении продукции и доставке грузов конечному потребителю. Службы сервиса логистических компаний участвуют в осуществлении экономических связей между производителями и потребителями продукции.

Логистика предусматривает организацию доставки товаров в требуемом количестве и в гарантированные сроки от производителя до потребителя при согласованной работе всех участников перевозки. Внедрение логистики позволяет экспедиторам работать по более прогрессивным транспортным технологиям (терминальная технология, применение поддонов, контейнеров и т.д.), способствующим повышению конкурентоспособности на рынке транспортных услуг, расширению сферы деятельности и увеличению доходов.

Логистика является основным элементом, обеспечивающим конкурентоспособность предприятия. Все мероприятия логистики по поддержке функционирования предприятия должны быть ориентированы на завоевание рынка путем рационального использования информации, продукции и других основных ценностей предприятия. Для этого требуется комплексная система планирования и управления предприятием, интегрированная с системой оперативного руководства, что позволит гибко координировать работу производства, транспорта и оперативно реагировать на потребность перехода на другую продукцию. Создание эффективной логистики требует выработки ее стратегии, согласованной со стратегией предприятия, обработки системы ее объективной количественной оценки, и выявления решающих факторов.

Эффективность логистических систем состоит:

- 1) в ускорении разработки новых видов услуг и технологий;
- 2) оперативности максимального удовлетворения спроса;
- 3) повышении качества выполняемых услуг;
- 4) снижении стоимости услуг.

С созданием логистической системы транспортно-экспедиционные предприятия берут на себя комплексное транспортно-экспедиционное обслуживание с выполнением функций, предшествующих транспортировке, завершающих ее, освобождая грузовладельцев от сбытовых и распределительных функций (таких, как упаковка, складирование и т.д.). При комплексном обслуживании предусматривается единая и полная ответственность экспедитора за свое-

временную и качественную доставку груза от грузоотправителя до грузополучателя по единому документу с выполнением всех необходимых операций, а также предоставлением необходимого комплекса транспортно-логистического сервиса.

На принципах логистики основано применение современных технологий организации грузо-и товародвижения, к которым относятся:

- контейнерные и контрейлерные транспортно-технологические системы, обеспечивающие на основе применения унифицированных грузовых единиц (грузовых мест) скоординированное взаимодействие видов транспорта при организации смешанных перевозок грузов, единство и непрерывность транспортно-технологического процесса и ускорение доставки грузов, а также повышение их сохранности;

- логистические технологии "just in time" – точно в срок (или, в современной трактовке, доставка по потребности) и "от двери до двери", имея в виду доставку товара (груза) в полной логистической цепи от грузоотправителя (поставщика) до грузополучателя (потребителя);

- терминальные технологии организации транспортно-распределительного процесса, при которых транспортировка и доставка грузов (товаров) потребителю осуществляются через сеть грузовых терминалов, на которых происходит накопление и переработка грузов, сервисное обслуживание товарных потоков и доставка товара конечному потребителю.

Создание скоростных линий доставки грузов основано на использовании транспортных связей между приграничными, портовыми, промышленными, перерабатывающими центрами, через которые осуществляется доставка основной массы грузов. Основной задачей при создании скоростных линий доставки грузов является определение направления наиболее мощных грузопотоков и правильный выбор основных узловых пунктов, через которые должны проходить эти линии. Система скоростных линий предполагает перемещение грузов из пункта отправления до пункта назначения со скоростью не менее 700 км в сутки. Движение автопоездов на скоростных линиях осуществляется в соответствии с установленной периодичностью по расписанию. При выполнении перевозок по скоростным линиям возникает необходимость организации сервисного обслуживания водителей, автомобилей, ремонта автопоездов в случае возникновения неисправностей на маршруте. Для реализации проектов необходима разработка технологий перевозок грузов по скоростным линиям, которые могут быть весьма разнообразны: маятниковая, участковая, эстафетная, сквозная.

К настоящему времени в мире сложился единый транспортный комплекс в форме кооперации деятельности небольшого числа мощных транспортных и транспортно-экспедиционных компаний и сотен тысяч средних и мелких экспедиторских фирм и транспортных предприятий.

Основным субъектом, предъявляющим груз перевозчикам, стал экспедитор. Экспедиторы контролируют около 60 % перевозок магистральными видами транспорта и до 75 % международных перевозок. По данным Международной федерации экспедиторских ассоциаций, в мире действует 35 тысяч круп-

ных и средних экспедиторских фирм с персоналом в 8 млн человек. Мелких фирм гораздо больше. Так, только в Италии около 5 тысяч экспедиторских фирм.

Экспедитор становится держателем логистической системы, обеспечивающей прогнозирование и планирование перевозок, слежение за движением транспортных средств, контейнеров, за временем доставки товара, оптимизацию движения и хранения сырья, материалов и готовых изделий. По оценке специалистов, в крупнейших транспортных узлах мира будет создано 60-70 логистических транспортно-распределительных центров международного уровня, связанных между собой транспортными коридорами с подключением к ним региональных логистических подсистем, обеспечивающих через неограниченное число экспедиторов и перевозчиков выход к каждому грузоотправителю и грузополучателю. Такая схема организации доставки грузов обеспечит повышение эффективности транспортно-распределительного процесса более чем на 30-40 %.

Происходит процесс постоянного расширения прав экспедитора. В задачи экспедитора теперь могут входить еще несколько лет назад не свойственные ему функции:

- право привлекать третьих лиц;
- использовать собственные транспортные средства и товарные склады;
- действовать как оператор перевозки грузов в смешанном сообщении;
- изготавливать тару и упаковку;
- пользоваться услугами дочерних стивидорных и тальманских фирм;
- выступать в качестве арендатора и генподрядчика транспортных средств и складов;
- осуществлять в ходе доставки углубленную доработку товаров, их выкуп и перепродажу, а также организовывать их сбыт.

6.6.5. Мероприятия по развитию производственно-технической базы и обеспечению предприятия ресурсами

Состояние производственной базы и ресурсов транспортно-экспедиционного предприятия в значительной степени определяет уровень транспортных издержек и производительность труда персонала. Наиболее важным параметром развития производственно-технической базы предприятия является ее структурное и численное соответствие имеющемуся спросу на перевозки и услуги. Транспортные и погрузочно-разгрузочные средства, склады и оборудование по своим параметрам должны соответствовать характеру и объемам транспортной работы и выполняемых услуг.

Основными мероприятиями в развитии производственно-технической базы транспортно-экспедиционных предприятий являются:

- 1) рационализация структуры и численности погрузочно-разгрузочной техники, собственных транспортных средств. Целесообразно не реже одного раза в год определять по существующим методикам рациональную структуру парка указанных средств и в случае необходимости и при финансовых возможностях вносить в неё соответствующие изменения;

2) рационализация системы складов, терминалов, контейнерных площадок, соответствие их параметров объемам хранения и переработки грузов, в том числе мелкими партиями;

3) рационализация работы внутрискладской техники и оборудования погрузчиков, подъемников, кранового оборудования и т.п., разработка рациональных технологий внутрискладской переработки грузов с применением средств малой механизации (поддонов, контейнеров);

4) организация специализированных складов, участков для хранения и переработки отдельных видов грузов: тарно-штучных, наливных, скоропортящихся и т.п.;

5) оснащение транспортно-экспедиционного предприятия современными средствами вычислительной техники и связи.

6.6.6. Мероприятия по управлению транспортно-экспедиционным предприятием

Одной из мер повышения конкурентоспособности является совершенствование системы управления предприятием путем ориентации его на удовлетворение запросов клиента. Основными направлениями совершенствования являются:

1) внедрение средств оценки эффективности процессов производства услуг с позиций потребителя;

2) децентрализация управления и стимулирование инициативы и предприимчивости всех рабочих и специалистов транспортно-экспедиторского предприятия;

3) создание систем изучения запросов потребителя;

4) ориентация процессов производства услуг на индивидуальные запросы потребителя;

5) развитие инициативы у работников предприятия, непосредственно контактирующих с потребителем;

6) ориентация системы поощрения работников всех уровней на оценку качества услуг потребителем;

7) создание систем количественной оценки качества обслуживания.

Необходимо создать соответствующие организационные структуры и разработать методы, способствующие повышению качества обслуживания клиентов. При этом организационные структуры не должны мешать развитию инициативы работников и ставить преграды между ним и клиентом. Это позволит предприятию быть в курсе потребностей клиентов и быстро на них реагировать. Для успешной реализации политики в области предоставления услуг большое значение имеют подбор, обучение и повышение квалификации работников. Руководство предприятия должно определить реалистичные цели для каждого служащего, рабочего и специалиста.

6.6.7. Информационное обеспечение при разработке мероприятий. Организация рекламы услуг

Первый этап – определение источников информации. Ими могут быть статистические данные по России, региону, отрасли, отдельным предприятиям, анкетирование и опрос специалистов, непосредственные наблюдения за выполнением перевозок, операций и услуг и т.п.

Второй этап – сбор информации.

Третий этап – анализ собранной информации с выводами для руководства и коллектива транспортно-экспедиционного предприятия.

Основу системы анализа информации по транспортно-экспедиционной деятельности должен составлять статистический банк информации о транспортных потребностях и провозных возможностях, производственной базе, тарифах на перевозки, операции и услуги и т.п. Поскольку условия пользования информацией по транспортно-экспедиционной деятельности для отдельного предприятия вполне конкретны, то целесообразно создавать банки информации как внутри предприятия (как правило, для текущей информации), так и на региональном уровне (в центрах коллективного пользования, отраслевых биржевых структурах и т.п.).

Выигрыш в конкурентной борьбе на рынке транспортно-экспедиционных услуг во многом определяется качеством и полнотой информации, которой располагает экспедитор. Эта информация касается как деятельности экспедиторов-конкурентов, так и тенденций в развитии транспортно-экспедиционных услуг в регионе, стране, мире. За рубежом крупные компании считают необходимым сбор и обработку информации по своему профилю и затрачивают на это 1-2 процента оборота компании.

Для обеспечения коммерческого и финансового успеха транспортно-экспедиционное предприятие в условиях рынка должно контактировать с любыми организациями, которые способны повлиять на достижение целей, поставленных экспедитором. К контактными группам относятся:

- 1) финансовые круги (коммерческие банки, инвестиционные фирмы, биржи и т.п.);
- 2) средства информации (газеты, журналы, радио, телевидение);
- 3) государственные учреждения (министерства транспорта, экономики, финансов и др. и их представительные органы).

Важное значение в повышении конкурентоспособности транспортно-экспедиционных предприятий имеет организация рекламы услуг. Хорошо организованная реклама способствует расширению спроса на услуги экспедитора, коммерческому и финансовому успеху предприятия. Организацию работы по рекламе услуг следует начать с рекламного обращения. При этом должен быть ясен источник распространения рекламного обращения: газеты, журналы, радио, телевидение, рекламные щиты и т.п., а также периодичность появления рекламы. В рекламном обращении должны быть сообщены потребителям наиболее интересные и важные сведения о предоставляемых услугах.

Сначала рекламное обращение разрабатывается в нескольких вариантах. Особое внимание следует уделить качественным характеристикам предлагаемой услуги. После принятия окончательного решения необходимо определиться со стилем и формой обращения. При определении расходов на рекламу надо исходить из необходимости достижения поставленных целей, рекламных затрат конкурентов, имеющихся финансовых возможностей.

6.6.8. Привлечение грузов к перевозке

Обеспечение полной загрузки транспортных средств является главным показателем оценки эффективности деятельности агентской фирмы или экспедитора, выступающего на рынке в качестве оператора. Сравняя различные условия развития транспортно-экспедиционного обслуживания, можно сделать два отступления.

Первое. В условиях плановой экономики, в обстановке постоянного дефицита подвижного состава, морского и речного тоннажа, автомобилей общего пользования практика транспортно-экспедиционного обслуживания в бывшем СССР не испытывала особой нужды в службе изыскания, привлечения грузов к перевозке. Исключение, правда, составляли операции морских пароконств и Аэрофлота, связанные с перевозками грузов иностранных фрахтователей (ГИФ). ГУ "Совтрансавто" занималось этой работой, переключая перевозки внешнеторговых грузов с железнодорожного транспорта на автомобильный.

Второе. В условиях рыночной экономики привлечение грузов к перевозке является важной стороной деятельности любой агентской фирмы, да и во многом фирмы экспедиторской. Это даже выразилось в существовании специализированных фирм, профилем деятельности которых является исключительно привлечение грузов и оформление договоров фрахтования морского тоннажа. Такие фирмы, действующие на фрахтовом рынке перевозок грузов трамповыми судами, называют себя брокерскими.

Перевозчики, со своей стороны, зачастую создают в крупных индустриальных центрах, т.е. в местах зарождения грузов, специальные брокерские фирмы, которые обеспечивают привлечение грузов (inland agents, booking office). За принятие от них к перевозке (за "букирование") грузов им выплачивается букировочная комиссия (booking commission). Букировочную комиссию не следует отождествлять с экспедиторской (forwarding commission), которая выплачивается перевозчиками экспедиторам грузовладельцев за предъявление ими непосредственно грузов к перевозке.

В линейном судоходстве агентская комиссия включает в себя и портовое агентирование. Однако агенту разрешается привлекать к перевозке грузы не только из его порта, региона, но и из портов, территорий, входящих в сферу другого агента. В этом случае, как правило, комиссия делится поровну между "букирующим" и "агентирующим" агентами.

Операции по привлечению груза являются практическим выражением работы транспортного предприятия в области маркетинга. Она воплощается, в ча-

стности, в подготовке службой маркетинга грамотно и обоснованно составленного и переданного агенту планового задания на определенный период (чаще всего на полугодие) – маркетинг плана (marketing plan), определяющего ответственность агента перед перевозчиком за результат предоставляемого агентом сервиса.

Работа агента в сервисе привлечения грузов и обслуживания транспортных средств перевозчика глобально оценивается по законченному циклу, который определяется как разность между фрахтом и расходами перевозчика в регионе деятельности агента (по погрузке, выгрузке, по обслуживанию транспортных средств, оплате агентских и экспедиторских вознаграждений и др.). Поэтому маркетинг-план содержит:

- выделяемую агенту квоту (allotment) грузо- или контейнеровместимости, процент загрузки каждого транспортного средства в регионе агента и отдельно по другим регионам, с разбивкой по ввозу и вывозу, экспорту и импорту;
- среднюю доходную ставку в целом для агента и для каждого пункта;
- частоту заходов, поездок, посадок транспортных средств (судов, автопоездов, самолетов);
- интенсивность обработки транспортных средств;
- норматив средней оборачиваемости оборудования (контейнеров, шасси, поддонов и т.д.).

В маркетинг-плане могут содержаться рекомендации по уровню тарифных ставок, надбавок, скидок, комиссий, по кредитной политике в части отсрочки платежей фрахта, продолжительности бесплатного пользования оборудованием и бесплатного хранения грузов на терминале, складе, порядку аренды контейнеров, применению штрафных санкций за сверхнормативную задержку.

Передачу маркетинг-плана агенту не надо понимать как отсылку перевозчиком соответствующего телекса, факса или письма. Наиболее эффективным является принятие маркетинг-плана в ходе совещания перевозчика с агентом, а еще лучше со всеми агентами. На этих агентских совещаниях полезно выслушать критику и разобраться в претензиях агента к перевозчику, порой прямо относящихся к конкретным служащим, капитанам, водителям, командирам самолетов, представителям в стране, городе и другим причастным к перевозке лицам.

Операции по привлечению грузов к перевозке в агентской и экспедиторской фирме сосредоточиваются в отдельном подразделении – отделе канвассинга (canvassing), специалистов которого называют канвассерами. Ни в одной сфере транспортно-экспедиционного обслуживания человеческий фактор не играет такой роли, как в области канвассинга. Это касается и руководителей, и рядовых сотрудников.

В известном пособии "Практика агентирования судов" перечисляются требования к лицу, претендующему на должность канвассера: "Канвассер должен быть представительным, обладать профессиональным мастерством, уметь себя вести, быть красноречивым, приятным собеседником, уметь "залезать человеку в душу", быть гибким, уступчивым, обладать самодисциплиной, быть тактичным и жизнерадостным в человеческом общении, иметь хорошее образование и круг интересов".

Хотя наличие перечисленных качеств не лишне в любой профессии, но канвассер, в принципе, должен хорошо знать конъюнктуру рынка и технико-экономические характеристики транспортных средств, занятых в сервисе, обладать коммерческими навыками, владеть иностранными языками, желательно английским, уметь расположить к себе клиентуру.

Очень часто зарплата канвассеру устанавливается в виде твердой ставки и премии, размер которой определяется суммой привлеченного фрахта. Он имеет ненормированный рабочий день и определенные средства на представительские расходы. Популярными представительскими мероприятиями, организуемыми канвассерами, являются приемы клиентуры на судах, в аэропортах и представительствах компаний, где им на помощь приходят капитаны, стюардессы, кассирши. Цель всего этого одна – убедить потенциального грузоотправителя в целесообразности использования именно того сервиса (линии), который канвассеры представляют. Соответственно, число сотрудников в отделе канвассинга разное. Оно зависит от размера территории, контролируемой агентом, выделенной квотой, степенью его активности. Каждый канвассер, т.е. сотрудник отдела канвассинга, "заведует зоной": регионом, грузопотоком, видом перевозки, например перевозкой на шасси, автофургонами (rolling stock) и т.д.

Целый ряд мероприятий с крупными грузовладельцами, солидными экспедиторскими фирмами проводится в масштабе всего отдела, а то и всей фирмы по принципу "генерального канвассинга" (general canvassing), который предусматривает регулярные личные контакты на всех уровнях и согласование программ отгрузки на длительные периоды. Никого не удивляет участие в этих мероприятиях послов, консулов, торговых представителей, лиц из правительственных и муниципальных служб.

С отправителями небольших партий грузов переговоры ведутся по телефону, почте, телексу, факсу. Здесь зачастую роль канвассера успешно выполняют грамотное любезное письмо, напечатанное на красивом бланке, быстрая доставка отгрузочных документов, приятный голос телефонистки, шутливая реплика секретаря. Известно получение выгодного контракта на перевозку крупной партии груза, которому предшествовал негласный конкурс регулярной доставки двух-трех контейнеров этого груза в течение полугодия, проводимый отправителем.

Предприятия, связанные с открытием новой линии, увеличением тоннажа, частоты отходов, осуществляются по программе направленного канвассинга (directed canvassing), которая включает в себя переговоры с неизвестными грузовладельцами, назначенными новыми агентами, товарными брокерами, стивидорами и др. Канвассеру и экспедитору грузовладельца необходимо поддерживать отношения делового партнерства, даже личной дружбы.

Попытка агента выйти на грузовладельца, минуя экспедитора, а еще хуже намерение работать напрямую (без экспедитора) ничего агенту в материальном отношении не даст. Грузовладелец, может, даже обрадуется возможности не тратиться на экспедиторскую комиссию. Однако не исключено, что он задумается: "А не подыскать ли другого перевозчика или другого агента?". И кто тогда защитит вас, агента?

Важное значение для обеспечения загрузки транспортных средств имеют постоянные контакты агента с товарными биржами, а также советами грузоотправителей, муниципалитетами городов, которые координируют деятельность многочисленных независимых экспортеров.

В работе по привлечению грузов нужно руководствоваться правилом "клиент всегда прав". В ней нет мелочей (здесь уместно вспомнить регулярную рассылку расписаний, рекламных изданий, обращения к клиенту не когда вздумается, а в установленные часы и дни и т.д.). Причины спада в перевозках надо искать не в публикациях об очередной депрессии производства, а в снижении качества сервиса транспортно-экспедиционного предприятия.

6.7. Информационные технологии в сфере транспортно-экспедиционного обслуживания

Большие объемы перевозок и разнообразные по направлению информационные потоки порождают значительное количество данных. Для принятия правильных и эффективных решений эти данные должны быть своевременно получены, обработаны и доведены до соответствующих исполнителей и руководителей. Решать такие непростые задачи ТЭО призваны современные информационные технологии.

С развитием технологий World Wide Web (WWW) – всемирной паутины Интернет появилась возможность хранения, поддержки актуальности и организации доступа пользователей к данным независимо от их местонахождения. Основным средством для обмена данными между организациями является глобальная компьютерная сеть, которая может быть построена путем объединения нескольких локальных сетей либо подключения внешних или удаленных компьютеров. Общедоступная глобальная компьютерная сеть обеспечивает возможность использования ресурсов сети любым количеством пользователей, знающих параметры подключения. На настоящий момент наиболее популярной общедоступной глобальной компьютерной сетью является Интернет.

Для выполнения специфической коммерческой деятельности существуют специальные компьютерные сети. Среди предназначенных для управления транспортными операциями наиболее известна сеть BIMCOM (Baltic International Maritime Communications), которая функционирует с 1990 г. Учредителями сети являются организация BIMCOM, ряд крупных судоходных компаний и телекоммуникационных фирм. В настоящее время BIMCOM объединяет более трехсот судовых компаний, контролирующих 60 % перевозок мирового флота.

Основная задача сети – обеспечение надежного обмена информацией между морскими пользователями, предложение более удобного и дешевого способа доставки информации любому пользователю сети или абоненту телексной связи и сети электронной почты. После регистрации в сети пользователь получает электронный почтовый ящик со своим именем, собственный телексный

номер и может передавать и принимать информацию от любого пользователя сети, например от фрахтовых компаний или судовых брокеров.

Включение в информационные процессы мобильных пользователей может быть выполнено с применением определенных средств связи. В зависимости от количества пользователей и расстояния, на которое необходимо передавать информацию, это может быть точка беспроводного доступа, радиосвязь, сотовые телефоны или средства космической связи. Включение мобильных пользователей в единое информационное пространство может также осуществляться посредством прямого соединения или вхождения в глобальную компьютерную сеть, например мобильный Интернет.

Ведение бизнеса, осуществление бизнес-процессов в глобальных компьютерных сетях понимается как электронный бизнес. В этом случае право собственности или право пользования вещественным товаром или услугой осуществляется при помощи компьютерной сети.

В мире электронный бизнес получил популярное сокращенное наименование Business-to-Business – B2B. Электронный бизнес вобрал в себя целый комплекс бизнес-технологий, основными из которых являются:

1. Электронная коммерция (Business-to-Commerce – B2C) подразумевает осуществление функций маркетинга, продажи и приобретения продукции и услуг через Интернет [6].

2. Электронное взаимодействие с правительственными организациями (Business-to-Government – B2G) – системы, где в качестве сторон бизнес-отношений выступают юридические лица или организации, с одной стороны, и государственные учреждения – с другой. Сюда может относиться нормативное обеспечение, таможенные и налоговые отношения, выполнение государственного заказа или организация перевозок в случае чрезвычайных обстоятельств.

3. Электронное взаимодействие с сотрудниками (Business-to-Employee – B2E) – внутрикорпоративная система электронного бизнеса, позволяющая организовывать работу персонала компании и вести совместную бизнес-деятельность сотрудников, отдельных структур или подразделений. В результате заказчик в сжатые сроки получает более качественный и дешевый продукт, компании могут выполнять ТЭО потребителей.

Несмотря на все сложности и риски, электронный бизнес в мире стремительно развивается. В новых условиях компании могут использовать перекрестную оптимизацию, появляются новые каналы сбыта и закупки, гораздо быстрее растет эффективность производства. Развитие электронного бизнеса в ТЭО определяется его спецификой. Большое количество клиентов и партнеров, чаще всего рассредоточенных по месту нахождения, стимулирует использование современных средств создания единого информационного пространства и ведение дистанционного бизнеса, что позволяет ускорить прохождение информации, повысить уровень ее достоверности и своевременности и тем самым увеличить эффективность работы транспортно-экспедиционной компании.

6.7.1. Бизнес-процессы перемещения грузов и информационных потоков

Автоматизация основных производственных задач транспортно-экспедиционной организации выполняется с помощью специального программного обеспечения, действия которого соответствуют бизнес-процессам данной организации. На рис. 6 приведены основные бизнес-процессы в программе по доставке грузов. Подразумевается, что в процессе доставки участвуют несколько операторов (перевозчиков) [2].

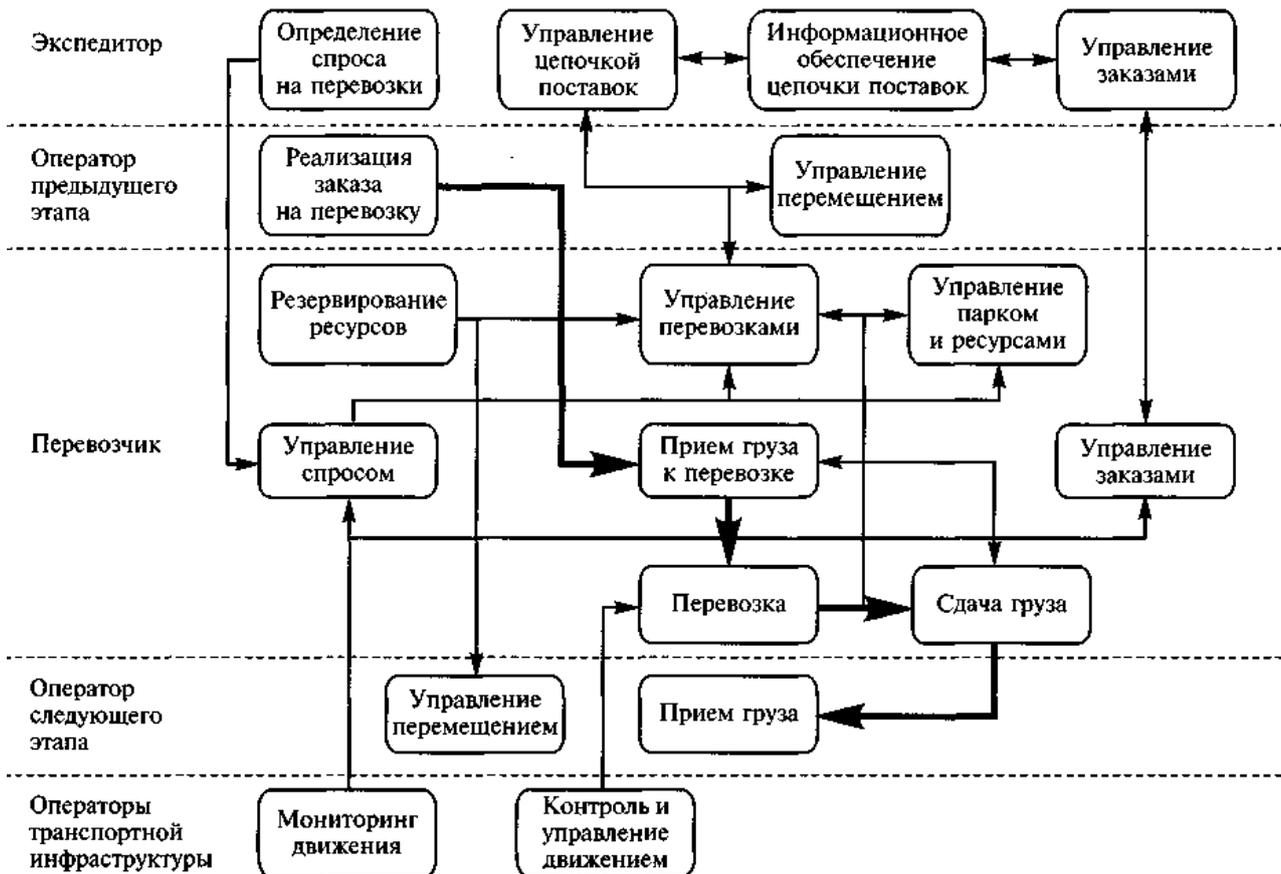


Рис. 6. Взаимосвязь основных бизнес-процессов, реализуемых в ходе доставки грузов:
 ← – информационные потоки; ← (thick) – перемещение грузов

Операторы транспортной инфраструктуры (дорожные службы, ГИБДД и т.д.) помимо общих функций управления движением подвижного состава принимают более активную роль в процессе перевозки опасных, негабаритных и других ненормативных грузов. В этом случае с ними необходимо согласовывать маршрут движения, время перевозки и т.д.

Чтобы информационная система могла играть существенную роль в повышении эффективности деятельности организации, она должна исходить из планирования потребностей предприятия. Для эффективного управления дос-

тавкой грузов ключевое значение имеют информационные системы класса SCM (Supply Chain Management – управление цепочками поставок). Они помогают планировать и управлять процессом доставки груза в тесном взаимодействии с блоками оптимизации и анализа эффективности работы, а также с CRM-системами (Customer Relationship Management – управление взаимоотношениями с клиентами).

Информационные системы класса SCM обеспечивают непосредственную автоматизацию выполнения бизнес-процессов в логистической системе и управление прохождением между ними информационных потоков в едином информационном пространстве. Реализация каждой новой цепочки доставки груза начинается с ее моделирования, поиска путей ее оптимизации по тем или иным критериям. Полученный маршрут движения груза и график выполнения грузовых операций затем постоянно контролируется, и при необходимости в план доставки вносятся изменения.

6.7.2. Транспортный модуль

Транспортный модуль служит для оптимизации маршрута доставки товара нескольким клиентам. В процедуру оптимизации заложена математическая модель, решающая задачу коммивояжера и обеспечивающая выбор маршрута с минимальной себестоимостью проезда [5]. Возможности транспортного модуля:

- оптимизация маршрута доставки;
- минимизация себестоимости доставки;
- произвольная детализация районов доставки (город – район – участок улиц и т.д.);
- коррекция расхода топлива при увеличении веса груза и изменении дорожных и погодных условий;
- вычисление цены за доставку клиенту по тарифам;
- расчет времени доставки;
- различные варианты выставления счетов за доставку;
- графическое отображение маршрута доставки;
- учет потребления ресурсов (автотранспорт, водитель, топливо).

Модуль обеспечивает калькуляцию себестоимости затрат на доставку (себестоимость топлива, оплата работы водителя, себестоимость разгрузочных работ в пунктах доставки) для всех клиентов по найденному оптимальному маршруту. При этом цена доставки для каждого клиента вычисляется по тарифам доставки. При расчете себестоимости топлива предусмотрена коррекция, учитывающая изменение расхода топлива при увеличении веса транспортируемого груза и при плохих погодных и дорожных условиях.

В модуле предусмотрено четыре варианта выставления счетов за доставку:

- включать услуги по доставке в исходный документ продажи. Услуги по доставке будут вставлены новой строкой в исходный документы продажи;
- включать услуги по доставке в цену товара. Цена за доставку будет прибавлена к цене товара;

- создавать новый счет за услуги по доставке. Возможно создание счетов за доставки с некоторой периодичностью, скажем, в конце месяца по всем доставкам за прошедший месяц;
- не включать цену за доставку. Услуги по доставке будут оказаны клиенту бесплатно.

Вариант счета может быть выбран для каждого товара индивидуально. Модуль контролирует превышение себестоимости доставки над ценой, выставляемой клиенту. В случае превышения на экран выводится соответствующее предупреждение. Модуль позволяет ввести любое количество карт различной степени детализации и выполнить топологическую привязку районов доставки к карте. В модуле предусмотрена возможность расчета себестоимости по введенным фактическим данным осуществленной доставки: время прибытия в пункты доставки, расход топлива, себестоимость разгрузки. В модуле предусмотрен контроль соответствия объема и веса перевозимого груза допустимым значениям для конкретной модели транспортного средства. Модуль полностью интегрирован с остальными модулями системы Microsoft Navision.

Товары для доставки берутся из документов продажи (заказов, накладных, возвратов и т.д.). Доставку можно создать прямо из документа продажи. Имеется возможность вручную указать документы продажи или наложить на них фильтр (по дате отгрузки, клиенту, товару и т.д.). Впоследствии фильтр можно будет сохранить для его дальнейшего применения. По доставкам возможно формирование документов продажи и их выставление клиентам.

Дополнительные возможности:

- расчет себестоимости на основе фактических или плановых затрат на доставку;
- контроль соответствия объема и веса перевозимого груза допустимым значениям;
- возможность выбора типа счета за доставку для отдельных единиц товара;
- полная интеграция с системой управления предприятием Microsoft Navision.

6.7.3. Программный комплекс «ТрансЛогистикSoft»

Среди российских информационных систем, которые могут использоваться для автоматизации транспортно-экспедиционной деятельности, можно отметить программный комплекс «ТрансЛогистикSoft». Это комплекс программ, которые предназначены для решения бизнес-задач организаций, деятельность которых связана с транспортом, грузоперевозками, экспедированием и грузами. Комплекс обеспечивает контроль, учет и анализ деятельности транспортной организации, экспедиторской компании, грузового склада или диспетчерского пункта. Кроме того, он может использоваться для автоматизации работы организации как на внутреннем, так и на международном рынке транспортных услуг [6].

«ТрансЛогистик Soft» – масштабная система, которая приемлема как для небольших организаций (даже транспортно-экспедиционных отделов в составе

организации), так и для крупных транспортных компаний. Информационная система позволяет поддерживать обмен информацией о процессе доставки груза между партнерами с помощью Интернета или с использованием прямого модемного соединения. В этом случае программный комплекс «ТрансЛогистикSoft» автоматически обеспечит подключение передаваемой информации в используемые базы данных.

Небольшие организации, начиная применять простейшую однопользовательскую версию системы, в ходе своего роста смогут сохранить инвестиции в автоматизацию простым добавлением модулей, необходимых для ведения бизнеса. Основные модули, которые включает в себя программный комплекс, перечислены в табл. 5.

Особенностью технологического программного обеспечения для ТЭО является возможность использования данных, считываемых средствами автоматической идентификации грузовых единиц и транспортных средств. В настоящее время для автоматической идентификации в сфере доставки грузов используют следующие средства:

- считывание магнитной информации – основано на закреплении на грузе пластинки с намагниченным элементом (магнитной картой), на котором записаны необходимые данные;
- радиочастотная идентификация (RFID-технология) – выполняется за счет размещения на объекте маломощного радиопередатчика, по сигналу вызова считывающего устройства и передающего записанную в памяти информацию;
- оптическое распознавание специальных знаков, размещенных на грузе, обычно в виде штрихового кода.

Основные преимущества автоматической идентификации грузов при их обработке на складах или терминалах заключаются в следующем:

- точный и быстрый ввод данных о поступающем грузе;
- быстрый поиск груза;
- простота формирования грузовой партии;
- простота проведения инвентаризации;
- возможность получения информации о хранящихся грузах в режиме реального времени.

Таблица 5

Основные программные модули «ТрансЛогистикSoft»

Модуль	Решаемые задачи
«ТЛ-План»	Определение затрат при выполнении международных перевозок грузов автомобильным транспортом; поиск путей снижения затрат; расчет себестоимости рейса; определение ставки за перевозку груза; планирование перевозок
«Грузовой экспедитор»	Прием заявок на перевозку груза; фиксация мест груза; определение параметров страхования при страховании партии груза; распределение мест груза по перевозочным партиям; формирование пакетов путевой документации; товарно-транспортная накладная

Модуль	Решаемые задачи
«Транспортный экспедитор»	Прием заявок на подачу машины; принятие решения, определение исполнителя перевозки; обработка заявок на машины по категориям «Собственные перевозки» или «Привлеченные перевозки»; обработка заявок на машины по категориям «Выполнено» или «В процессе выполнения»; учет отказов и невыполненных перевозок
«Экспедитор-перевозчик»	Сбор, анализ и обработка информации по использованию парка транспортных средств (ТС), грузоперевозок, расчетам с грузо-владельцами и перевозчиками
«Закрытие перевозок»	Формирование пакетов учетной и путевой документации, анализ работы парка ТС
«Грузовой склад»	Автоматизация учета грузов на грузовом складе; формирование комплектов и раскомплектация; расчет стоимости хранения и оплаты аренды складских площадей; расчеты с заказчиками
«Путевой лист»	Выписка и прием путевой документации, обработка информации по работе ТС, отчет водителя, учет движения топлива, масла и смазочных материалов; сводная отчетность; анализ деятельности автохозяйства
«ТЛ-РМА»	Автоматизация учета работы ремонтно-механической службы и автомастерских; учет и анализ неисправностей ТС; учет работы ремонтных рабочих
«ТЛ-Документооборот»	Автоматизация системы документооборота; подготовка всех первичных документов, необходимых для ведения учета в организации
«Бухгалтерский учет»	Автоматизация системы бухгалтерского учета с отражением транспортной специфики

Развитие систем автоматической идентификации происходит в направлении создания стандартных комплексных систем, которые включают в себя как элементы идентификации, транспортируемые с грузом (машиночитаемые этикетки, метки и т.п.), так и оборудование для их обработки и передачи данных в информационные системы управления. С развитием компьютеризированных систем оборудование для автоматической идентификации стало выпускаться серийно. Это сделало его доступным для рядового транспортного бизнеса.

Контрольные вопросы

1. Что означает конкурентоспособность транспортно-экспедиционных предприятий?
2. Как осуществляется планирование работы экспедиционных предприятий?
3. Дайте характеристику движущих сил конкуренции.

4. Какие факторы конкурентоспособности, зависящие от транспортно-экспедиционной организации, вы знаете?

5. Назовите мероприятия по выбору видов услуг в транспортно-экспедиционной деятельности.

6. Каковы мероприятия по разработке рациональных технологий выполнения услуг?

7. Какие проводятся мероприятия по организации логистических систем обслуживания клиентуры?

8. Как происходит привлечение грузов к перевозке в транспортно-экспедиционной организации?

9. Какую роль выполняют информационные технологии в транспортно-экспедиционной деятельности?

10. Какие бизнес-технологии включает в себя электронный бизнес?

11. Какие программные модули входят в комплекс «ТрансЛогистикSoft»?

Глава 7

ТЕРМИНАЛЬНАЯ СИСТЕМА ОБСЛУЖИВАНИЯ

Характерным признаком рыночных условий является широкое развитие транспортно-экспедиторской деятельности по объемам и перечню оказываемых услуг, обеспечивающих высокое качество обслуживания клиентов. Основным звеном транспортно-экспедиционного обслуживания при междугородных и международных перевозках являются терминалы, располагающие производственно-технической базой и персоналом. Они выполняют весь комплекс работ по транспортной экспедиции.

Терминал – комплекс сооружений транспортно-экспедиторского предприятия с оборудованием и персоналом для магистральных перевозок грузов. Организационно терминал может являться самостоятельным предприятием или структурным подразделением транспортно-экспедиторского предприятия различных форм собственности при условии выполнения основных эксплуатационно-технических требований.

Цели создания и функционирования терминалов:

- организация доставки грузов в междугородном и международном сообщении (в первую очередь мелкопартионных по терминальной технологии) с предоставлением клиенту комплекса транспортно-экспедиционных услуг;
- повышение качества обслуживания клиентуры и сокращение сроков доставки грузов;
- снижение потерь груза при транспортировке;
- повышение эффективности использования подвижного состава и развитие сервисного обслуживания водителей.

Основные задачи и функции терминалов:

- комплексное транспортно-экспедиторское обслуживание как грузоотправителя, так и грузополучателя в зоне деятельности терминалов;
- предоставление отдельных услуг по ТЭО предприятиям, пользующимся коммерческим транспортом;
- организация и взаимодействие с транспортно-экспедиторскими предприятиями в зоне своей деятельности и в других регионах;
- услуги автотранспорту, прибывающему из других регионов;
- взаимодействие с таможней.

В условиях развития транспортной экспедиции происходит изменение деятельности терминалов с учетом разнообразных особенностей обслуживания клиентов за счет использования прогрессивных методов изучения и освоения рынка транспортно-экспедиторских услуг, организации грузодвижения с применением принципов логистики, скоростных методов доставки грузов, комплексного транспортно-экспедиционного обслуживания клиентов и других технологий доставки грузов, а также развития информационной системы.

7.1. Определение целесообразности создания терминалов

1. Основной задачей терминалов является организация перевозок мелких отправок, поэтому целесообразность создания терминалов определяется путем сравнения терминальной и прямой перевозок грузов в магистральном сообщении.

В условиях рыночных отношений сравнение терминальной и прямой перевозок проводится по затратам (тарифам) отправителей и получателей на доставку груза на всем пути следования от отправителя до получателя с учетом качества и условий работы всех участников доставки (грузоотправителя, грузополучателя, перевозчика и экспедитора).

2. При определении целесообразности создания терминалов для сравнения принимаются схемы терминальной и прямой перевозки мелких отправок (рис. 7). К мелкой отправке относится отправка груза, не обеспечивающая полного использования грузоподъемности или вместимости единицы подвижного состава при перевозке. При междугородной перевозке к мелким относятся отправки весом до 5 т. При терминальной перевозке сбор груза и доставка его на терминал отправления, а также развоз с терминала в пункт назначения производится автомобилями средней и малой грузоподъемности. При прямой перевозке сбор и развоз отправок производится непосредственно большегрузным автомобилем, выполняющим магистральную перевозку.

При этих схемах доставки грузов в международном сообщении помимо погрузки у отправителя и разгрузки у получателя с учетом перевозок в пунктах отправления (назначения) груза производится сбор (развоз) груза, а также таможенное оформление на терминале, разгрузка автомобиля, сортировка, хранение груза и погрузка в автомобиль. При прямой перевозке таможенное оформление груза производится в установленных складах временного хранения у отправителей, получателей или таможенных органов.

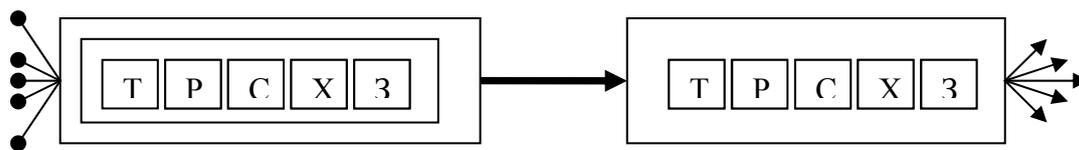
Терминалы, выполняющие международные перевозки грузов, получают статус складов временного хранения, их работа регулируется Положением о временном хранении (складах временного хранения), утвержденным Главным таможенным комитетом Российской Федерации.

3. Условием эффективности терминальных перевозок является

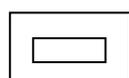
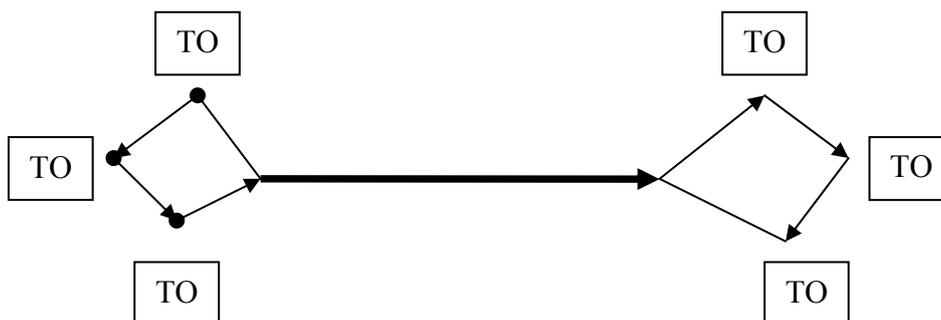
$$T \leq П,$$

где T – затраты при терминальной перевозке; $П$ – затраты при прямой перевозке.

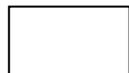
1. Терминальная перевозка



2. Прямая перевозка



- терминал отправления



- терминал назначения



- грузоотправитель



- грузополучатель



- сбор груза



- развоз груза



- магистральная перевозка



- таможенное оформление



- разгрузка



- сортировка



- хранение груза



- погрузка

Рис. 7. Схема терминальной и прямой перевозок мелких отправок в магистральном сообщении

4. Исходя из вышеприведенных схем перевозок, эти затраты (кроме затрат на погрузку, разгрузку у отправителя и получателя, а также таможенную обработку, принимаемых одинаковыми при обоих вариантах) определяются следующим образом:

Терминальная перевозка

$$T = T_p + T_{\text{МПГ}} = (C_{\text{сб}} + P + C + X + Z) + T_{\text{МПГ}},$$

где T – затраты при терминальной перевозке; T_p – расходы терминала; $T_{\text{МПГ}}$ – расходы по магистральной межтерминальной перевозке; $C_{\text{сб}}$ – расходы по сбору или развозу груза малотоннажным автомобилем; P – расходы по разгрузке на терминале; C – расходы по сортировке груза на терминале; X – расходы по хранению груза на терминале; Z – расходы по погрузке на терминале.

Расходы по погрузке, разгрузке, сортировке и хранению грузов на терминале принимаются по тарифам терминала, определяемым с учетом условий его работы.

Прямая перевозка

$$\Pi = C_{\text{сб}} + T_{\text{МПГ}},$$

где Π – затраты при прямой перевозке; $C_{\text{сб}}$ – расходы по сбору или развозу мелких отправок автомобилем, выполняющим магистральную перевозку; $T_{\text{МПГ}}$ – расходы по магистральной перевозке груза.

5. Расходы по сбору и развозу мелких отправок при терминальной и прямой перевозке определяются исходя из затраченного автомобилем времени и стоимости автомобилечаса в зависимости от грузоподъемности и назначения автомобиля.

$$C_{\text{сб}} = \left(\frac{L}{V_t \beta} + t_{\text{пр}} \right) s,$$

где L – расстояние перевозки; V_t – техническая скорость автомобиля; β – коэффициент использования пробега; $t_{\text{пр}}$ – время проведения погрузочно-разгрузочных работ и таможенного оформления на 1 отправку груза; s – стоимость одного автомобилечаса.

6. Расходы на магистральную перевозку отправки определяются путем деления всех расходов за 1 рейс на количество отправок.

$$T_{\text{МПГ}} = \frac{P}{\Pi},$$

где P – расходы за 1 рейс; Π – количество перевозимых отправок.

7. Расходы за рейс должны обеспечивать возмещение затрат на магистральную перевозку в рублях (P_p) и валюте (P_v), а также прибыль (R):

$$P = P_p + P_v + R.$$

Эти расходы принимаются по договорным тарифам, устанавливаемым соглашением экспедитора или перевозчика с отправителями (получателями) грузов или другими транспортно-экспедиторскими организациями.

8. При международных перевозках на величину затрат и принимаемых значений показателей при сравнении терминальных и прямых перевозок грузов, а также на качество обслуживания отправителей, получателей существенное влияние оказывают особенности доставки и таможенное оформление грузов. Оно заключается в большой сложности развоза и сбора мелких отправок при прямой перевозке из-за того, что каждое открытие, закрытие кузова автомобиля, погрузка и разгрузка груза должны производиться под таможенным контролем на специально выделенных для этого складах временного хранения грузов у клиентов или таможенных организаций.

Такой порядок приводит при развозе (сборе) к длительным простоям дорожного автопоезда и значительным организационным трудностям. При отсутствии оформленного склада временного хранения у получателя разгрузка производится на складе таможенных организаций с приемом и вывозом груза получателем, в то время как при терминальной перевозке таможенное оформление производится на терминале, и поэтому сбор (развоз) груза может быть произведен с любого склада клиента и любым автомобилем, соответствующим весу перевозимой отправки.

При прямых перевозках возникают трудности в подборе за короткий период достаточного количества партий для загрузки большегрузного автомобиля из-за предъявления отправок к перевозке в разные дни месяца. Терминал за счет хранения груза «сглаживает» эту неравномерность и обеспечивает полную загрузку автопоезда, выполняющего международную перевозку. Поэтому при терминальных перевозках загрузка автопоездов, осуществляющих межтерминальные перевозки, значительно выше, чем при прямых перевозках.

7.2. Транспортно-экспедиционное обслуживание на терминалах

Терминалы создаются по типовым или индивидуальным проектам, а также путем реконструкции действующих грузовых автостанций и других складских помещений. Терминал представляет собой комплекс инженерно-технических сооружений, включающий производственно-складской корпус, контейнерную площадку с козловым краном, площадку для крупногабаритных грузов, площадку для прицепа полуприцепов, стоянки автопоездов, автомобильные весы, административно-бытовой корпус. Для технического обслуживания и те-

кущего ремонта подвижного состава, обслуживающего терминал, и мелкого ремонта контейнеров в производственно-складском корпусе рекомендуется оборудовать соответствующие участки. При терминале рекомендуется иметь пункт питания и гостиницу для водителей, выполняющих магистральные перевозки.

Основным показателем терминала является перерабатываемое им количество грузов в год. Мощность грузового терминала, его специализация и перечень используемых технических средств определяются объемом перевозок, номенклатурой перевозимых грузов, перечнем выполняемых операций и транспортно-экспедиторских услуг по обеспечению доставки грузов. При создании и эксплуатации складов на крупных терминалах учитываются современные технические тенденции их развития:

- многоярусное складирование грузов;
- оснащение зоны хранения специальными штабелирующими машинами (автоматическими стеллажами и мостовыми кранами-штабелерами);
- применение средств непрерывного транспорта с автоматическим адресованием для внутрискладских перемещений грузов с формированием участков распределения, накопления и сортировки грузов;
- оснащение складов устройствами для механизации и автоматизации вспомогательных операций (пакетоформирующие машины, устройства для упаковки, перегрузки, взвешивания, счета грузов, контроля габаритов грузовых мест и т.д.).

Для доставки мелкопартионных грузов на терминале складские помещения подразделяют на четыре зоны – приема, сортировки и отправления грузов, а также переработки экспортно-импортных грузов. Для рационального использования складской площади и переработки грузов склад оборудуется стеллажами, подъемно-транспортными механизмами, поддонами, такелажем, средствами маркировки грузов.

Склады должны иметь необходимое число постов для разгрузки-погрузки подвижного состава. Двери складов должны быть раздвижными, оснащаться противопожарными устройствами и сигнализацией. Склады для мелкопартионных грузов должны быть оборудованы внешними рампами с уравнивающими площадками для въезда погрузчиков в кузова различных автомобилей. Полы складов, рампы, площадок, подъездные пути к постам погрузки должны иметь твердое, ровное, предпочтительно асфальтобетонное или цементобетонное покрытие.

Терминал должен иметь освещение внутри складских помещений и на всей территории, позволяющее производить работу в темное время суток. Загрузка мелких отправок на терминале и развоз их получателям рекомендуется осуществлять в первой половине дня, а сбор и завоз на терминал – во второй половине дня. Сортировку и подгруппировку отправок по направлениям и загрузку автопоездов для международной перевозки рекомендуется осуществлять в вечернее и ночное время. В связи с этим терминалу целесообразно иметь 2-3 – сменный режим работы.

На терминалах для решения задач оперативного планирования, информационного обеспечения перевозок, учета грузов, контроля и анализа внутрискладской переработки грузов необходимо иметь персональные электронно-вычислительные машины, а также современные средства связи.

7.3. Организация комплексного транспортно-экспедиционного обслуживания предприятия

Рынок транспортно-экспедиционных услуг терминала характеризуется объемом, сезонностью, структурой и направлением перевозок грузов, количеством и качеством обслуживания клиентов, степенью удовлетворения потребностей в перевозках и транспортно-экспедиционном обслуживании. С целью повышения качества обслуживания грузоотправителей и грузополучателей и эффективности доставки грузов организуется комплексное транспортно-экспедиционное обслуживание (КТЭО).

К комплексному транспортно-экспедиционному обслуживанию предъявляются определенные требования:

- ускорение доставки продукции предприятий получателям и сокращение средств в обороте за счет использования эффективного вида транспорта, снижения продолжительности хранения продукции перед отправкой и запасов ее у потребителей;

- освобождение персонала предприятия от работ по подготовке продукции к отправке получателям, отгрузке ее разными видами транспорта, организации перевозок, оформления товарно-транспортных документов и расчетов;

- совершенствование технологии транспортного процесса погрузочно-разгрузочных работ и транспортно-экспедиционных операций;

- применение рациональных типов подвижного состава для выполнения магистральных автомобильных перевозок и эффективное ее использование;

- сокращение транспортных издержек и затрат на доставку продукции получателям.

КТЭО организуется в соответствии с проектом, разрабатываемым транспортно-экспедиционным предприятием. В проекте рассматривается блок вопросов, связанных с организацией комплекса:

- выявляется объем перевозок по видам грузов, его распределение по видам транспорта, размерам отправок и расстояниям перевозок;

- определяются сферы эффективного применения автомобильного и других видов транспорта;

- выбираются рациональные типы подвижного состава автомобильного транспорта для магистральных перевозок грузов;

- устанавливается перечень работ по КТЭО и этапность его освоения;

- разрабатывается технология организации комплекса с совершенствованием системы движения грузов, документооборота и механизацией погрузочно-разгрузочных работ;

- определяется экономическая эффективность и финансовые результаты.

При КТЭО транспортно-экспедиционное предприятие может осуществлять весь перечень работ с момента выхода продукции из цеха до ее отправления различными видами транспорта, включая:

- прием на складе цеха всей продукции к отправке получателям различными видами транспорта;

- выбор эффективного вида транспорта;

- упаковку и маркировку грузовых мест;
- подгруппировку отправок по видам транспорта, маршрутам перевозок и получателям;
- загрузку автомобилей, контейнеров и вагонов на территории обслуживаемого предприятия;
- выполнение прямых автомобильных перевозок в магистральном сообщении;
- отправку продукции другими видами транспорта в смешанном автомобильно-железнодорожном, автомобильно-водном или автомобильно-воздушном сообщении
- информацию получателей об отправляемой им продукции;
- оформление товарно-транспортных документов, учет и расчеты по КТЭО.

В договоре на КТЭО предусматриваются обязательства транспортно-экспедиционного предприятия по выполнению комплекса услуг, а со стороны обслуживаемого предприятия – по созданию экспедитору условий для осуществления КТЭО. К ним относятся предоставление экспедитору складских и других площадей, погрузочно-разгрузочных механизмов, помещений для персонала экспедитора, оснащение средствами связи и другими устройствами. При необходимости в договоре предусматривается устройство или переоборудование обслуживаемым предприятием складов и погрузочно-разгрузочных постов. Для эффективного выполнения комплексного обслуживания могут создаваться постоянные бригады водителей, а также комплексные бригады в составе водителей, кладовщиков, механизаторов и диспетчеров.

Расчеты между транспортно-экспедиционным и обслуживаемым предприятиями за ТЭО производятся по договорным тарифам. В зависимости от условий договора эти тарифы могут рассчитываться по каждой операции раздельно или приниматься исходя из существующих затрат обслуживаемого предприятия в целом по всем операциям. При этом в договоре необходимо предусматривать индексацию тарифов в зависимости от изменения действующих цен на топливо, подвижной состав и другие статьи расходов экспедитора.

7.4. Оформление заказа на отправку груза (операция букировки груза)

На регулярных междугородных линиях применяются прогрессивные технологии перевозок грузов, обеспечивающие высокое качество обслуживания грузовладельцев (гарантированные сроки доставки груза при наименьших транспортных издержках и обеспечении полной сохранности перевозимых грузов, а также бронирование места в подвижном составе).

Операция оформления заказа ("букировка", "закрепление", "бронирование") на отправку конкретной партии груза для перевозки в конкретном грузовом помещении конкретного транспортного средства и принятия (подтвержде-

ния) такого заказа перевозчиком является сравнительно несложной, когда весь объем партии однородного груза эквивалентен грузоподъемности или грузоемкости транспортного средства.

Более сложным технически является "закрепление груза" для перевозки сборными партиями на транспортных средствах, эксплуатируемых на принципах технологии "линейного обслуживания" (liner service): линейное судоходство, линейные авиарейсы, сборные поезда, вагоны, контейнеры. Практика резервирования вместимости груза в ТС более или менее идентична на всех видах транспорта, поэтому рассмотрим ее на примере комплектации грузами линейного судна.

Занимаясь букированием грузов, линейный агент публикует во всех отраслевых коммерческих периодических изданиях рекламные объявления, содержащие сведения о расписании линии на ближайший период – неделю, месяц. Кроме этого агент постоянно ведет, корректирует и рассылает клиентуре уточнения расписания (sailing list). Крупным грузовладельцам и экспедиторам регулярно высылаются проспекты линии и рекламные материалы.

Для отправки своего груза судном, работающим по объявленному расписанию, отправитель (экспедитор) направляет агенту по почте, телексу, факсу или телефону заявку на отправку конкретной партии груза с указанием характеристики груза, названия судна и даты отхода по расписанию.

Букировочный отдел (booking department) агентской компании букирует (бронирует, закрепляет) грузы за судами в пределах выделенной в распоряжение агента квоты от общей вместимости судна (элотмента). Схема возможного распределения элотментов представлена на рис. 8.



Рис. 8. Схема распределения элотментов

В ходе букировки агенты поддерживают непрерывную связь с диспетчерским аппаратом судовладельца. Последний может активно изменять ход букирования в зависимости от спроса на тоннаж в каждом порту захода судна, например, при повышенном спросе может иметь место изменение элотментов

между агентами, ставиться на линию дополнительное судно или судно большей тоннажности; при пониженном спросе – отмена захода в порт, отправка забронированного груза с использованием зафрахтованной агентом вместимости на другом судне, следующем по назначению, в т.ч. на судне партнера по совместной линии (для этих целей иногда используются единые букировочные центры) и даже на судне конкурирующей линии.

Отказ от приема к перевозке предложенного груза рассматривается, как явление нежелательное, грозящее потерей на рынке доброй репутации "надежного перевозчика" (reliable carrier). Это правило не относится к перевозкам специальных грузов: некоторые классы опасных грузов, громоздкие места, супертяжеловесы, длинномеры (более 12 м), грузы, требующие перевозки при низких температурах, наливом в диптанках, навалочные грузы, грузы назначением в порты, не предусмотренные расписанием, ценные грузы для перевозки в судовом сейфе (груз под замком – locker cargo).

Иногда сам отправитель делает условную букировку, так как ему могут быть еще не известны точно масса и объем груза, дата его прибытия в порт. Агент принимает условную букировку, но назначает предельный срок уточнения информации о грузе. После принятия груза к отправке агент присваивает букировке порядковый номер и включает груз в специальный реестр – букинг-лист (booking list), в котором содержатся его реквизиты (рис. 9). Букинг-лист, а также вся дополнительная информация к нему высылаются судовладельцу по телексу (факсу).

По мере прибытия грузов, после осмотра груза стивидором, ознакомления с черновиком коносаменты и погрузочного ордера, подготовленных экспедитором, данные в букинг-листе уточняются и он превращается в следующий по порядку транспортный документ – "разрешение на погрузку" (loading permit).

№ рейса	Порт назначения		Эллотмент		Дата
	Число мест и характер упаковки	Описание груза	Тонн в 1000 кг	Кубометры	
Грузоотправитель					Особые требования к укладке на судне

Рис. 9. Образец букинг-листа на русском языке

В случае не предоставления забронированных грузов к перевозке в линейном судоходстве не принято возмещать убыток за недогруз или не предъявление груза. Однако для защиты интересов судовладельца при бронировании крупных партий грузов могут заключаться двусторонние соглашения между грузовладельцем и перевозчиком в форме букинг-ноты (booking-note), предусматривающей взаимную ответственность перевозчика и отправителя.

7.5. Складское обслуживание на терминалах

На терминалах, где заканчивается одна транспортная сеть и начинается другая, где производится передача груза с одного транспортного средства на другое, выполняется основной объем транспортно-экспедиционных операций.

В большинстве стран терминальное обслуживание (оно включает в себя речные и морские порты, аэропорты и железнодорожные станции, накопительные и распределительные центры, контейнерные терминалы) строится на бесприбыльной основе, поэтому в строительство терминалов вкладывают бюджетные, федеральные и местные средства государство, муниципальные органы, частные компании на корпоративной основе в форме публичных компаний (public trust, public agency). Конечно, строятся и частные терминалы. Их владельцами выступают промышленные, торговые и крупные экспедиторские фирмы.

Наиболее распространенной формой эксплуатации терминалов, оснащенных современными причалами, мощным крановым хозяйством, складами, системами подъездных путей и других коммуникаций, средствами связи и т.д., является сдача их в аренду частным компаниям, которые сами уже организуют весь комплекс обслуживания транспортных средств и грузов. Договоры аренды, как правило, состоят из стандартных условий и тарифов, идентичных для всех арендодпользователей. Какие-либо скидки с этих тарифов носят конфиденциальный характер.

Научно-техническая революция на транспорте затронула все стороны терминальных операций. Складское хозяйство терминалов, призванное в прошлом обеспечить заблаговременное накопление грузов, временное их хранение в ожидании перевозочных средств, возможности для таможенного оформления и очистки, для сортировки по направлениям дальнейшего движения транспорта, все более и более становится в настоящее время основой для централизованного снабжения предприятий полуфабрикатами, агрегатами и запасными частями, а также для централизованного распределения готовых изделий между предприятиями – изготовителями товарной продукции и предприятиями оптовой и розничной торговли.

Современный склад – это не просто удобное помещение для складирования грузов по направлениям и движения вспомогательных средств подвозки и вывоза, с примыкающими рампами и подъездными путями, но также специализированное стеллажно-ячеистое хранилище товаров, оснащенное ЭВМ, – равноправный участник общенациональной системы централизованного снабжения и распределения материалов и товаров на основе современных логистических систем. Современная складская технология позволяет значительно облегчить и в несколько раз повысить интенсивность трудоемких экспедиторских операций (в прошлом в основном с применением ручного труда) по формированию мелких партий грузов в повагонные и контейнерные отправки и, соответственно, по расформированию при ввозе и переформированию для дальнейшей перевозки. На авиационных грузовых терминалах эти операции практически полностью автоматизированы и компьютеризированы.

В принципе, складские операции связаны как с процессом транспортировки, так и со складским хранением груза. В первом случае груз сдается на склад в ожидании перевозочного средства в пунктах отправления или назначения, когда он не может быть отправлен немедленно из-за отсутствия того или иного вида транспорта. Во втором случае хранение груза может быть обусловлено другими причинами, как правило, коммерческого или административного характера на основе специального соглашения между грузовладельцем и складским предприятием, а организация хранения груза на складах входит в перечень услуг, предоставляемых транспортно-экспедиторскими предприятиями. Соответственно владение товаром может быть различным: под контролем перевозчика, отправителя или получателя груза или собственника/арендатора склада. Вместе с тем хранение товаров на складе не создает никаких ограничений для распоряжения товаром продавцом или покупателем по своему усмотрению. Для этого используются документы, отражающие взаимоотношения между грузовладельцем и владельцем склада.

Важнейшими складскими документами являются складская расписка и товароскладочное свидетельство – варрант. Складская расписка (warehouse receipt) выдается складским предприятием или транспортно-экспедиторской фирмой владельцу товара в качестве расписки в приемке груза на хранение на определенный срок и за установленную плату.

Олицетворяя собой груз, складская квитанция (расписка) не только удостоверяет то, что товар, упомянутый в ней, принят на хранение, занесен в складскую книгу, но является также товарораспорядительным документом, по которому товар подлежит выдаче как владельцу товара, так и другому лицу по надлежащим образом оформленной доверенности, приказу владельца или по предъявлении этого свидетельства со сделанной на нем владельцем передаточной надписью.

Специальное складское свидетельство – варрант (warehouse warrant) выдается владельцем склада владельцу товара как удостоверение того, что его товар принят на хранение. Варрант также имеет характер товарораспорядительного документа, но в отличие от складской квитанции он состоит из двух отделенных друг от друга частей – складочного и залогового свидетельств. Поэтому варрант, как правило, используется для оформления займа в банке под залог товара, хранящегося на складе. В этом случае на залоговом свидетельстве делается отметка о размере выданной суммы, сроке возврата займа, а также передаточная надпись на имя кредитора. Держатель варранта имеет залоговое право на товар в размере выданной суммы. При возврате займа варрант передается держателю складочного свидетельства. Для получения от складского предприятия товара по варранту должны быть предъявлены одновременно обе его части – залоговое и складочное свидетельства.

Терминалы России придерживаются правил обработки грузов, определенных уставами отраслей транспорта, а в части перевалки внешнеторговых грузов – соглашениями, заключенными между министерствами отраслей транспорта. Это находит, например, свое отражение в том, что в портах соблюдаются:

- правила приема портами от железной дороги и сдачи ей грузов с проверкой их по числу грузовых мест и массе;

- правила перевалки скоропортящихся грузов, производимой по прямому варианту (вагон – судно, судно – вагон) или через пригодные для хранения таких грузов склады;

- учет движения таких грузов, складирование и раздельное хранение грузов (по накладным, повагонно, попароходно, по коносаментным партиям) в складских помещениях или на открытых площадках в зависимости от свойств и рода грузов таким образом, чтобы к каждой партии груза был доступ. Это необходимо на случай пересчета числа грузовых мест в партии и для удобства ее дальнейшей отгрузки. Однородные навалочные и насыпные грузы одного сорта можно складировать в общие штабели, если правилами хранения грузов это не запрещено.

Рассчитывая нормы одновременного хранения грузов, определяют количество груза в тоннах, которое можно разместить на каждом складе, исходя из его полезной площади, допустимой нагрузки на 1 м² площади пола, допустимой высоты штабелирования (в зависимости от свойств груза и прочности тары), а также учитывая специализацию причалов, подъездных путей и складов по определенным грузам. Эти данные содержатся в паспорте склада.

Прибытие груза на склад в железнодорожных вагонах после сверки оттисков пломб с данными вагонного листа и снятия пломб приемосдатчиком железной дороги оформляется приемным актом. Два экземпляра приемного акта вместе с накладными и приложенными к ним другими документами (сертификатами, спецификациями) передаются экспедитору грузовладельца. Приемный акт имеет значение товароскладочной квитанции, т.е. товарораспорядительного документа.

Хранение грузов осуществляется в соответствии с инструкциями грузовладельцев, если таковые отсутствуют в Общих и специальных отраслевых правилах перевозки и хранения грузов. Принято, что один раз в год по состоянию на 1 октября производится инвентаризация грузов, хранящихся на складе.

Комплексный характер выполнения грузовыми терминалами транспортно-экспедиционных мероприятий, касающихся погрузочно-разгрузочных работ, хранения грузов и экспедиции по отправлению и прибытию грузов, должен быть сохранен.

Сезонность речного транспорта накладывает свой отпечаток на его складское хозяйство. В межнавигационный период склады пристаней и речных портов используются для хранения товаров, грузов и запасов местными предприятиями и организациями по пониженным ставкам за хранение.

7.6. Операции по погрузке и выгрузке (стивидорное обслуживание)

На погрузочно-разгрузочную деятельность (стивидорное обслуживание) приходится значительная часть транспортных издержек, поэтому, исходя из экономической стороны дела, они не могут не представлять интереса для экс-

педиторских и агентских предприятий. На эти работы приходится значительные затраты общего эксплуатационного времени любого транспортного средства, в связи с чем качеству этих операций уделяют внимание владельцы транспортных средств.

Под стивидорной работой подразумеваются операции по погрузке груза и его выгрузке, размещение и укладка груза в транспортном средстве таким образом, чтобы обеспечить не только сохранность, безопасность перевозки груза, но и исполнение самой перевозочной операции – рейса судна, пробега вагона, передвижения автомобиля, трейлера с грузом и т.д. К этим работам относят также ряд манипуляций с грузами на терминале (на берегу), складе, перевалку груза с одного вида транспорта на другой, взвешивание груза, его сортировку и т.п.

При перевозке грузов морским транспортом эти операции разделяют на грузовые работы на борту и на работы на терминале. Наиболее оптимальным для владельца транспортного средства является выполнение полного комплекса стивидорных операций собственной фирмой. Однако такое положение характерно пока только для терминальных грузовых операций с контейнерами и ролл-трейлерами в соответствии с базисными условиями контрактов, позволяющими возложить перевалку грузов на перевозчика.

Право выбора стивидора, как правило, принадлежит стороне, оплачивающей грузовые операции. В линейных перевозках независимо от условий продажи товара стивидорные работы, как правило, оплачивает перевозчик. Ему и принадлежит право выбора и назначения стивидора. Практически почти всегда организацию стивидорной операции выполняет транспортный агент или экспедитор. Не случайно поэтому происходит сращивание стивидорного капитала с агентским или экспедиторским.

В странах с развитой экономикой стивидорные компании, как правило, предприятия частные, в развивающихся – государственные и полугосударственные. Разрозненные стивидорные предприятия объединяются в предпринимательские ассоциации по странам, регионам. Эти ассоциации централизованно обговаривают условия коллективных договоров с профсоюзами докеров, согласовывают единые правовые отношения с перевозчиками и вырабатывают с ними единые стивидорные тарифы и правила их применения.

Докеры – это наиболее организованная часть рабочего класса за рубежом, а их профсоюзы – весьма влиятельная политическая сила. Этому способствует и существование некоторых "традиций" в этом виде обслуживания. Часть докеров находится в постоянном найме у стивидоров (от 80 % штата у одних и до нескольких бригадиров – организаторов работ у других), а остальные объединены в портовый пул, контролируемый профсоюзом (part regular, part-pool employment). При подходе к порту очередного судна стивидорная компания делает заказ на рабочую силу портовому пулу (объединению) докеров.

Основным документом, регулирующим правоотношения между перевозчиком и стивидорной компанией, является стивидорный контракт. В нем определяются все коммерческие условия сделки между стивидором и перевозчиком, основными из которых являются сроки проведения грузовых работ или нормы

погрузки-выгрузки и их стоимость. В большинстве крупных портов мира используются типовые формы стивидорных контрактов – "Общие условия работы стивидоров, разработанные ассоциациями портовых стивидоров".

Состязательный характер переговоров, острая конкуренция на рынке стивидорного обслуживания позволяют перевозчикам и экспедиторам добиваться значительных скидок с объявленных ассоциациями тарифов. Однако некоторые пункты типовых контрактов сторонами принимаются в обязательном порядке. К таким можно отнести обязанность оплаты работ перевозчиком в течение не продолжительного срока (как правило, в течение 14 дней); ответственность стивидора за ущерб перевозочному средству или грузу, когда будет доказано, что ущерб является результатом упущений стивидора или небрежного выполнения своих обязанностей бригадой докеров.

Должность стивидора должна охватывать как можно более полный перечень выполняемых операций, поскольку за операции, которые останутся не включенными в перечень работ, стивидор может требовать дополнительную плату. Самым тщательным образом нужно перечислить обязанности стивидора по контракту.

Перевозчик несет ряд строгих обязательств по контракту. Поддерживаемый рабочими, стивидор может легко пойти на крайние меры в случае задержки платежа: арест транспортного средства, арест груза. Необходимо оговорить форму оплаты – аккредитивную, авансовую, а также порядок оплаты – через агента, экспедитора, непосредственно транспортной компанией – заказчиком работ.

Отсутствие в контракте оговорки о порядке платежа может дать повод для требования оплаты работ капитаном судна, водителем грузовика. Агенту и экспедитору нужно избегать пропуска любых "мелочей". Известен случай, когда в пункте стивидорного контракта, касающегося традиционного "кофейного перерыва" (coffee brake) в 10 часов утра, был допущен пропуск оговорки "15 минут". "Боссы" пула немедленно признали законным право "пить кофе" до обеденного перерыва, т.е. до 12 часов дня.

Рекомендуем также требовать внесения в условия контракта обязательного страхования стивидором своих и привлекаемых пуловских рабочих от риска несчастных случаев и полного размера компенсации, так как если компенсация не возмещает ущерба, нанесенного рабочему в связи с потерей трудоспособности, пострадавший вправе предъявить через суд иск непосредственно к перевозчику.

По этой причине, а также в связи с тем, что в ряде стран вообще отсутствуют как система государственного страхования, так и законы о компенсации рабочим ущерба, перевозчики страхуют такого рода риски в клубах взаимного страхования с выдачей стивидорам гарантийного письма (letter of indemnity) о принятии на себя всего риска возмещения ущерба пострадавшим. Во всех случаях необходимо предусмотреть в договоре или в приложениях к нему порядок активирования страховых случаев как в отношении рабочих, так и в отношении перевозочных средств. Существуют три основные системы оплаты стивидорных работ: повременная, сдельная и сдельно-прогрессивная.

Повременная оплата ("cost plus profit system" – "расходы плюс прибыль") не стимулирует повышение производительности труда стивидором при выполнении грузовых работ, и поэтому ее или необходимо избегать, или любым способом оговорить какими-либо нормами погрузки/выгрузки, ставками за перевалку 1 тонны груза или одного контейнера и т.д.

Сдельная система оплаты стивидорных работ (performance base system) имеет ряд модификаций. При системе товарных ставок (commodity rate system) грузы группируются в классы по принципу трудоемкости грузовых работ. Ставки повышаются по мере увеличения трудоемкости грузовых работ по сравнению с единицей груза определенного класса. При использовании этого метода интересы перевозчика и стивидорной компании в значительной мере совпадают. Увеличение производительности труда грузчиков отражается на сокращении времени стоянки перевозочного средства и в то же время способствует росту доходов стивидорной компании. При этом желательно, чтобы стивидорная ставка охватывала все основные, вспомогательные и сопутствующие операции. Такой вид стивидорной ставки носит название "ставка с включением всех операций" (all inclusive rate), "сводная ставка" (consolidated rate), "аккордная ставка" (flat rate).

Сдельно-прогрессивная система оплаты стивидорных работ (sliding scale system) применяется при погрузке/выгрузке контейнеров, когда ставка за число контейнероопераций в 1 час предусматривает выплату премии за ее перевыполнение.

В приложениях (аддендумах) к стивидорным контрактам оговариваются следующие условия:

- оплата простоев грузчиков по вине перевозчика;
- оплата работ бригад в сверхурочные часы, в обеденный перерыв, а также в выходные и праздничные дни;
- база тарифа: весовая тонна; объемная тонна (кубометр, сорок кубофутов, стандарт и др.); одно грузовое место (автомашина, трактор, контейнер и др.);
- правила обмера грузовых мест;
- изменение размера ставки в зависимости от размера перевозочного средства (размеров судна);
- повышенные ставки за тяжеловесность груза и надбавки за не достижение традиционного веса подъема;
- крановые расходы, если они не входят в стивидорную ставку;
- обработка подмоченных, грязных и обгорелых мест;
- накладные расходы (overhead expences) – обычно 5-15 %.

Все изложенное выше свидетельствует о сложности калькуляции стоимости работ по погрузке и выгрузке. В агентских и экспедиторских фирмах эта работа поручается, как правило, специалистам, имеющим опыт работы в стивидорных предприятиях в данном регионе.

Производство погрузочно-разгрузочных работ на железнодорожном транспорте характеризуется тем, что 80 % грузов, предъявляемых к перевозке, грузится и выгружается на подъездных путях предприятий и организаций, свя-

занных с общей сетью железных дорог непрерывной колеёй, т.е. в местах "необщего пользования".

За погрузку в местах "общего пользования" (грузовые дворы станций, где обычно концентрируются погрузочно-разгрузочные операции; другие пункты погрузки – разгрузки, находящиеся в ведении железной дороги) средствами железных дорог с отправителей и получателей грузов взимается сбор за каждую тонно-операцию (п. 47 разд. А ч. I Тарифного руководства № 1, Прейскуранта № 10-01).

Все грузы по их трудоемкости распределены на 7 классов. Одной тонно-операцией считается перемещение груза:

- "из склада в вагон или на автомашину – при погрузке; из вагона или автомашины на склад – при выгрузке;
- из вагона в вагон, из вагона в автомобиль, из автомобиля в вагон – при перегрузке (прямая операция);
- внутри склада с целью проверки или перевески груза, отвалки груза от железнодорожной линии для освобождения места для выгрузки и др., если по условиям работы в этих операциях возникает необходимость".

На речном транспорте согласно Прейскуранту № 14-01 клиентура оплачивает сборы за погрузочно-разгрузочные работы, связанные с перемещением грузов из подвижного состава других видов транспорта или из береговых складов на речные суда и обратно. Кроме того, взимаются сборы за хранение грузов в портовых складах, за их взвешивание, за дезинсекцию судов.

В целях стимулирования лучшего использования флота во времени предусмотрены премии за досрочное окончание грузовых операций; за задержки судов под погрузкой и выгрузкой сверх установленных сроков введена система штрафов. Ставки сборов дифференцированы по категориям грузов и группам портов.

Хранение грузов, принятых в порту к перевозке, до фактического их отправления производится бесплатно. Грузы же, прибывшие в порты назначения, хранятся бесплатно в течение одних суток. После этого срока взимаются сборы, прогрессивно возрастающие с увеличением продолжительности хранения. Около трети общего количества грузов перегружается на причалах клиентуры.

7.7. Тальманское обслуживание

На терминалах в зависимости от условий работы по договору с заказчиками выполняется ряд вспомогательных, но от этого не менее необходимых работ, называемых тальманскими. Тальманское обслуживание включает в себя счет груза при погрузке в транспортное средство (на судно) и выгрузке из транспортного средства (с судна). Обычно кроме счета груза тальманы ведут ряд сопутствующих операций: проверку состояния грузовых мест, качества упаковки, маркировки (соответствие маркировки данным грузовых докумен-

тов). Они информируют агента обо всех повреждениях груза и других обнаруженных нарушениях и отступлениях от транспортных условий контракта и грузовых документов.

Тальманские фирмы производят обмер грузовых мест на причале и складе. В крупных зарубежных портах существуют организации так называемых присяжных тальманов (chartered tally) – "присяжных весовщиков", счет которых принимается при разборе претензий и исков. В некоторых портах им поручается контроль за выполнением норм грузовых работ стивидорными фирмами.

В ряде стран Европы количество доставленного судном генерального груза определяется тальманами в момент его выгрузки и считается окончательным как для перевозчика, так и для получателя. Однако во многих странах Африки и Азии такой счет в момент выгрузки является предварительным. Окончательное количество грузовых мест устанавливается при выдаче груза из порта грузополучателю под контролем таможни. (При этом особенно возрастает роль агента, обязанного защищать интересы перевозчика при возникновении разного рода претензий грузополучателей).

Выполнение тальманских услуг оформляется контрактом между перевозчиком и тальманской фирмой с повременной или сдельной оплатой (за работу одного тальмана в час или за единицу груза). В ряде стран счет груза возложен на стивидорные компании. В связи с этим в стивидорном контракте предусматриваются обязанности сторон при производстве операций счета груза и условия их оплаты. В портах бывшего СССР счет грузов при погрузке/выгрузке выполняли транспортные службы "Трансфлота", представлявшие судовладельца, с другой стороны – тальманы, уполномоченные морским портом. Тальманский счет сдаваемых судну грузов ведут по каждому трюму отдельно и оформляют тальманской распиской. Тальманская расписка (tallyman's receipt) – это грузовой документ с приложенными к нему путевыми листами, удостоверяющий количество груза и его состояние при приемке или выгрузке. По окончании смены эта расписка передается экспедиторской группе причала для подготовки дальнейших транспортных документов.

7.8. Обслуживание контейнерных грузов

Преимущество контейнерных перевозок заключается в ускорении доставки грузов, обеспечении их сохранности, экономии за счет использования облегченной тары или только потребительской упаковки. Основой контейнерной системы является унифицированный ряд большегрузных контейнеров, в которых товар без перегрузки может следовать от изготовителя до потребителя.

Технический надзор за изготовлением и эксплуатацией контейнеров осуществляют классификационные общества, в том числе Российский Морской Регистр судоходства, на основе стандартов ИСО (Международной организации по стандартизации), Таможенной конвенции 1972 г. и утвержденных правил

Международной конвенции о безопасности контейнеров, принятой в 1972 г. на Женевской конференции по международным контейнерным перевозкам, созванной ООН и ИМО (ИМО – Международная морская организация).

Контейнеры грузятся, выгружаются и перегружаются на контейнерных терминалах (container terminals) специальными перегружателями: портайнерами (portainers) – для погрузки и разгрузки в морских портах, кранами козлового типа – для перегрузки с железнодорожного транспорта на автомобильный, транстейнерами (transtainers) грузоподъемностью 30,5–41 т – для штабелирования. Для внутри терминальных перемещений используются автопогрузчики повышенной грузоподъемности и автоконтейнеровозы-штабеллеры.

Перевозка контейнеров осуществляется специализированным океанским флотом контейнеровозов и ролкеров, работающих по системе линейного обслуживания с заходами в ограниченное число базовых (base) портов и фидерного обслуживания с доставкой контейнеров по назначению судами малой и средней вместимости.

Для перевозки контейнеров железнодорожным транспортом применяются специальные платформы длиной преимущественно 18,3–18,4 м (в США и Канаде перевозятся в два яруса на сочлененных 5-секционных вагонах длиной 80,7 м), формирующиеся в регулярные контейнерные поезда – маршруты (block trains) с движением, как правило, по расписанию в режиме пассажирских сообщений.

На автомобильном транспорте применяются сцепы трейлеров – контейнеровозов грузоподъемностью 34,7 т с погрузочной высотой не более 1200 мм, с мощными скоростными автотягачами.

На авиационном транспорте (для перевозки крупнотоннажных контейнеров) – грузовые самолеты с автономными приспособлениями для наката контейнеров внутрь фюзеляжа.

В составе терминалов, а также в крупных транспортных и промышленных узлах действуют склады для заполнения контейнеров (packing, stuffing) грузами или разгрузки, расформирования (unstuffing, stripping) и таможенной очистки контейнеров, которые называют контейнерными грузовыми площадками – КГС (container freight station – CFS), складами для таможенной очистки вне порта или аэропорта (Inland Clearance depots, ICD).

Площадки для хранения контейнеров (container yard), их отстоя, временного складирования (container depo) для дальнейшего вывоза самими получателями и возврата ими порожняка (в районах со слабой инфраструктурой) называются внутренними контейнерными складами (inland container depo).

Научно-техническая революция на морском транспорте проявилась в создании судов с горизонтальным способом погрузки и выгрузки грузов – типа РО-РО (ролкеров) и судов-лихтеровозов. Ролкерные суда – универсальные суда накатного типа с применением в качестве средств укрупнения грузов ролл-трейлеров – низкорамных прицепных платформ длиной 6055 мм и 12 192 мм, соответствующей 20–40-футовым контейнерам. Суда такого типа считаются более экономичными на коротких морских расстояниях, так как закатка контейнера на ролл-трейлере в судно тягачом или трактором не требует дорогостоящего контейнерного кранового оборудования.

Основная масса контейнерного парка принадлежит перевозчикам, экспедиторам и лизинговым компаниям, сдающим контейнеры в аренду. Грузовладельцам принадлежит большинство разного рода специальных контейнеров (цистерн, для перевозки сыпучих грузов, химвозов, изотермических рефрижераторов и т.д.), а также обычных контейнеров для контейнерной перевозки грузов транзитом через несколько стран (например, по Транссибирской магистрали – ТСКС).

В настоящее время в контейнерах доставляется более половины всех внешнеторговых генеральных (штучных) грузов развитых стран и до 20 % развивающихся государств. Основная капиталоемкость контейнерных перевозок под силу только крупным монополистическим объединениям, что привело к концентрации основных контейнерных перевозок в руках примерно 130 судоходных и железнодорожных компаний с системами пулового взаимобмена и использования контейнеров. В России контейнерный парк принадлежит морским и речным пароходствам, железным дорогам (через централизованное управление в рамках МПС РФ), автотранспортным предприятиям. Большинство иностранных контейнеров находится во владении и управлении огромного числа транспортных компаний и предприятий.

На основе межотраслевых договоров грузевые и порожние контейнеры передаются с железной дороги на водный и автомобильный транспорт или в обратном направлении на условиях равночисленного обмена, независимо от имущественной принадлежности контейнеров. В договорах предусматривается, что на основе месячного баланса сторона, имеющая задолженность по обмену контейнеров, выплачивает другой стороне компенсацию в размере и в порядке, согласованном сторонами. Станции и порты перевалки контейнеров при выполнении смешанных железнодорожно-водных и железнодорожно-автомобильных сообщений заключают между собой с участием автохозяйств узловые соглашения, регулирующие оперативные взаимоотношения сторон по передаче и перегрузке контейнеров с одного вида транспорта на другой.

Доставка товаров от продавца к покупателю с участием нескольких видов транспорта и использованием контейнеров осуществляется по различным технологическим схемам движения. Технологические схемы движения контейнеров различаются между собой степенью применения бесперегрузочного варианта перевозки груза в смешанном сообщении. Наиболее оптимальным из них является перемещение контейнера с полным использованием его вместимости грузом (full container load – FCL) под пломбой грузоотправителя (shipper's seal) из пункта отправления в адрес получателя в пункте назначения. Такой вариант перевозки называют "от двери до двери" (door to door), от склада к складу (house to house) и обозначают "FCL – FCL". Такую перевозку обеспечивает оператор перевозки груза в смешанном сообщении по коносаменту смешанного сообщения. Оператором может быть или перевозчик или экспедитор.

Не всегда и не везде возможна такая перевозка в организационном плане. Прежде всего у отправителя может оказаться количество груза, недостаточное для использования полной вместимости контейнера, и он его отправит с не-

догрузом (less than container load – LCL), и тогда такой вариант перевозки по варианту "от двери до двери" обозначают "LCL – LCL". Наземную транспортировку контейнера со склада на причал (house-pier) или с терминала (pier-house) на склад может осуществлять сам грузовладелец (merchant haulage) или основной перевозчик (carrier haulage).

Для сокращения расходов по транспортировке и в целях более эффективного использования контейнерного парка создана система комплектования "сборных контейнеров". Она осуществляется следующим образом: на контейнерной грузовой станции (CFS) контейнер заполняется мелкими партиями грузов (LCL) до его полной вместимости (FCL), сборный контейнер перевозится до контейнерной грузовой станции CFS в пункте назначения, его расформируют на станции с последующей доставкой груза LCL каждому получателю.

При таком варианте перевозки грузовладелец может отправить полный контейнер, но с условием его расформирования на CFS, расположенной на терминале отправления, с дальнейшей отправкой грузов мелкими партиями: с возможной группировкой их в полные контейнеры по терминалам назначения или с условием расформирования доставленного контейнера на CFS терминала назначения и с развозом мелких партий грузов конкретным получателям.

7.9. Особенности агентского обслуживания

Контейнеризация перевозок привела к концентрации агентского обслуживания. Основной целью агентского обслуживания является обеспечение быстрой и качественной обработки массового потока контейнеров на терминалах и передвижение их от склада грузоотправителя к складу грузополучателя. Агент оказался перед необходимостью четкой организации всех основных и вспомогательных операций для быстрой и качественной обработки тысяч единиц контейнеров и оборудования на терминалах и во внутренних депо, передвижения по территории от склада отправителя до склада получателя, обеспечения отправителей порожними контейнерами в соответствии с объемами грузов, предъявляемых к перевозке каждым отдельным отправителем, своевременной сдачи из аренды контейнеров после их освобождения, поддержания постоянного запаса контейнеров на складах крупной клиентуры, где формируются грузовые партии (shipper's pool).

Агент обеспечивает приемку – сдачу (interchange) каждой единицы оборудования от транспортного средства (судна, железнодорожного терминала и т.д.) к многочисленным третьим лицам (стивидорным, автотранспортным, железнодорожным компаниям, контейнерным депо, ремонтным мастерским и др.). Факт передачи оборудования оформляется приемосдаточной распиской EIR (equipment interchange receipt) с кодированием основных неисправностей ("Д" – выбоина, "С" – срез, "Н" – дыра, "RS" – покрыт коррозией и др.). Агент обеспечивает оперативный мелкий текущий ремонт силами собственных спе-

циалистов с использованием передвижных мастерских и капитальный ремонт на специализированных предприятиях. В ходе погрузки контейнеров в ячеистые суда морской агент организует работу стивидоров с использованием ЭВМ, с помощью которой определяется очередность укладки конкретного контейнера в определенную ячейку трюма в зависимости от веса контейнера для обеспечения устойчивости судна как плавучего средства.

Централизация агентского обслуживания выражается в том, что обслуживание в стране, даже в регионе, поручается одной агентской фирме, а если агентов в консорциуме по отдельному порту несколько (у каждого клиента свой агент), то руководство ими осуществляется из одного центра, а отправка контейнеров происходит по системе "слот-чартера". К ней поступает информация от агентов с мест о состоянии собственного и арендованного транспортным предприятием или объединением контейнерного и ролл-трейлерного оборудования как по отдельным терминалам, так и по всей схеме обслуживания в целом. Она вырабатывает рекомендации перевозчику и осуществляет контроль за использованием ее решений всеми другими агентами, производит работу по аренде оборудования и возврату его из аренды (терминирование), а также расчеты по аренде оборудования от имени перевозчика.

Поступающая от такого агента отчетность в соответствии с оформленными соглашениями о слежении и контроле об эксплуатации оборудования состоит из различных сводок. Эта отчетность позволяет перевозчику постоянно иметь общее представление о положении с оборудованием на линии, определять концентрацию оборудования в каждом транспортном пункте (порту), прогнозировать потребность и наличие оборудования, возникающие дисбалансы оборудования в различных пунктах и регионах, иметь информацию о наличии неисправного оборудования.

Все это дает возможность перевозчику в случае необходимости принимать оперативные меры по исправлению создавшегося положения: в частности, решать вопросы о дополнительном взятии в аренду недостающих типов оборудования, о взаимобмене с другими операторами, о сдаче излишков оборудования в субаренду, доставке порожнего оборудования в пункты, где наблюдается дефицит оборудования, об организации ремонта на месте либо о перевозке неисправного оборудования в базовый пункт, создании новых линий на базе крупных излишков оборудования.

Агент обязан обеспечить удовлетворительное техническое состояние парка оборудования, находящегося под его контролем. Оборудование должно быть всегда безопасным и готовым к использованию под различные грузы. С этой целью агент организует чистку, мойку, дезинфекцию, фумигацию оборудования, смазку шасси, замену и ремонт скатов, габаритных огней, тормозного устройства, ремонт конструктивных повреждений контейнеров, трейлеров и другого оборудования. Все это необходимо для поддержания оборудования в надлежащем эксплуатационном состоянии и, кроме того, для получения разрешения автоинспекции на выпуск шасси и трейлеров за пределы порта, речной инспекции – для выпуска лихтеров в рейс.

Весьма важной функцией агента является установление виновников поломки оборудования. Для этой цели всякое изменение статуса оборудования (вывоз его с территории порта, контейнерного депо, принятие на терминал и т.д.) фиксируется приемосдаточной распиской. Сравнивая эти документы, агент может определить сторону, виновную в поломке оборудования, и степень повреждения, после чего остается предъявить этой стороне счет на оплату необходимого ремонта.

Выписку счетов клиентуре за поломку оборудования осуществляет компьютер, в который заложена специальная программа по возмещению расходов из-за поломки оборудования с третьих лиц (third party recovery program). Возмещение суммы частично компенсирует убытки судовладельца. Кроме того, счета за поломку оборудования, предъявленные агентами, являются важным фактором, дисциплинирующим клиентуру, заставляющим ее бережнее относиться к контейнерам, лихтерам, трейлерам и т.п.

Операторы контейнерного парка принимают различные меры к снижению уровня расходов на ремонт оборудования. Одной из них является выработка единого стандарта технического состояния оборудования. Международный институт контейнерных арендодателей периодически издает стандарты технического состояния оборудования. В этих документах содержится подробное описание всех возможных повреждений контейнеров. Особо выделены повреждения, которые считаются нормальным износом и ремонту не подлежат.

При перевозке грузов в контейнерах существуют некоторые особенности тарифов. Контейнер предоставляется, как правило, грузовладельцу бесплатно, хранится на терминале тоже бесплатно, но только в течение 5 рабочих дней с начислением затем штрафа за последующие дни невывоза. Строго наказываются задержки контейнера клиентурой под загрузкой или разгрузкой – с применением штрафных санкций с прогрессивной шкалой (по времени задержки). Ряд транспортных тарифов задержку более 20 суток классифицируют уже как гибель контейнера с взысканием с виновной стороны полной или многократной его стоимости.

Контейнеризация существенно упростила тарифы на перевозки грузов. На многих сухопутных (в частности автомобильных) перевозках, 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. На направлениях повышенного спроса применяется укрупненная товарная классификация за контейнерные партии грузов. На монополизированных направлениях такие ставки оговариваются объемами минимальной загрузки контейнера конкретным грузом в тоннах с взысканием недогруза до нормы и тарификацией провозной платы при перегрузке, т.е. выше минимума, согласно фактическому весу груза, помещенного в контейнер.

Возврат порожних контейнеров осуществляется или бесплатно, или по пониженному тарифу (50 % товарной ставки при следовании с грузом).

7.10. Особенности экспедиторского обслуживания

Экспедитор помимо договора транспортной экспедиции с грузовладельцем заключает договор с собственником контейнерного парка об ответственности экспедитора за возврат контейнеров. В качестве экспедитора грузовладельца он обязан контролировать процесс укладки груза в контейнеры, с тем чтобы обеспечить сохранность как груза, так и самого контейнера. При этом руководствуются следующими правилами загрузки контейнера:

- распределять вес груза равномерно по всему полу контейнера;
- класть тяжелые предметы на дно контейнера, легкие – на них сверху;
- заполнять прокладочными материалами свободное пространство ("просвет") между грузом и стенами контейнера;
- наклеивать специальные этикетки для маркировки контейнеров, загруженных опасными грузами;
- обеспечивать расположение центра тяжести груза как можно ближе к центру контейнера, в противном случае информировать об этом перевозчика;
- при загрузке придерживаться пределов грузоподъемности контейнера и трейлера (никогда их не перегружать);
- закрывать и запирать двери контейнера, осторожно натягивать тент крыши;
- наложить пломбу установленного образца.

Этот перечень неполный. В зависимости от характера товара погрузочные инструкции могут меняться. В частности, рекомендуется, чтобы вес каждого места не превышал 300 кг. Перевозчики, как правило, требуют передачи вместе с контейнером следующих документов:

1. План размещения груза в каждом контейнере. Он содержит наименование отправителя и получателя, номер коносамента, наименование-спецификацию груза, его вес и объем, число мест, вес и объем каждого места и расположение мест в контейнере. Рекомендуется, а в отдельных случаях требуется, вложение заверенного печатью счета-фактуры на погруженный груз.

2. Перечень контейнеров с опасными грузами с указанием по каждому контейнеру фактического отправителя и получателя, ярлыка опасности, классификации груза, его веса нетто. На расписке о приеме/сдаче такого контейнера должен быть поставлен штамп – является ли груз ядовитым или взрывоопасным.

3. Перечень рефрижераторных контейнеров с указанием по каждому контейнеру его номера, типа, размера, требуемой температуры, веса брутто.

При контейнерных перевозках в связи со скоростным движением транспортных средств (судов и автотягачей-контейнеровозов) и сокращением их стояночного времени в результате возрастания интенсивности погрузо-разгрузочных операций произошел переход от традиционной системы изготовления и пересылки товарораспорядительных документов (например, коносаментов) на изготавливаемую ЭВМ и передаваемую по каналам межкомпьютерной связи альтернативу коносамента – срочный грузовой документ – СГД. Срочный грузовой документ не является товарораспорядительным документом, но по-

звонит получателю немедленно по выгрузке получить контейнер с грузом. (Ожидание получения оригинала коносамента через банк, почтой и т.д. привело бы к оплате штрафов за задержку с вывозом, за хранение контейнеров на терминале и требование банковских гарантий и т.д.).

Экспедитор обязан руководствоваться тем, что он обеспечивает грузо-владельцу контроль за движением контейнеризованного груза, инспекторские состояния как груза, так и контейнера.

7.11. Аренда транспортного оборудования

Контейнеризация перевозок грузов привела к созданию такой новой формы транспортного обслуживания, как сдача контейнеров, ролл-трейлеров, авто-трейлеров, автотягачей в аренду как грузовладельцам, экспедиторам, так и перевозчикам (лизинговые операции). На долю лизинговых компаний приходится более половины мирового парка контейнеров.

Лизинговые компании, тесно связанные с производителями контейнеров в Японии, Южной Корее, Англии, Франции, США, ФРГ, имеют широкую агентскую сеть, свои депо для хранения и накопления оборудования и поэтому способны осуществлять лизинговые операции во всех крупных транспортных центрах.

Лизинговые операции позволяют относить затраты на аренду оборудования на текущие расходы (регулярно и в определенном размере). Сроки и размер арендных платежей оговариваются на весь период аренды, что защищает арендатора на случай инфляции. В ряде стран арендодателям предоставляются налоговые льготы, которые распространяются ими на размер арендных платежей. В транспортном лизинге различают две основные формы аренды: финансовую и эксплуатационную.

Финансовая аренда является долгосрочной, а сумма арендных платежей должна покрыть все капитальные затраты и обеспечить арендодателю прибыль на вложенный капитал. Существует два основных вида финансовой аренды – чистая аренда и аренда с покупкой. Первая кроме арендной платы связана с дополнительными для арендатора расходами при возврате оборудования по окончании аренды. Аренда с покупкой хотя и дороже, поскольку в арендную плату входит стоимость оборудования к окончанию срока аренды, но более удобна для арендатора тем, что предусматривает переход оборудования в собственность арендатора при окончании срока аренды по заранее оговоренной чисто символической цене. (С использованием этого вида аренды в 70-80-х гг. был образован основной парк контейнеров и ролл-трейлеров советских морских пароходств).

При эксплуатационной форме аренды конкретный срок аренды не устанавливается. Краткосрочная аренда предусматривает аренду оборудования на один рейс либо на несколько последовательных рейсов. С помощью эксплуата-

ционной аренды решаются оперативные проблемы, связанные с дисбалансом оборудования на отдельных направлениях, сезонностью некоторых перевозок (контейнеры берутся на круговой рейс; аренда в один конец), необходимостью использования специального вида оборудования: с открытым верхом, рефрижераторные и др. При долгосрочной аренде контракты заключаются на срок от полугода до нескольких лет.

Третьим, особым типом эксплуатационной аренды является "мастер-лиз" (master-lease). Арендодатель предоставляет перевозчику гарантию на обеспечение его оговоренным среднемесячным количеством оборудования в обусловленных пунктах, а перевозчик, в свою очередь, обязуется ежемесячно вносить арендную плату, исчисляемую путем умножения суточных арендных ставок (с добавлением географических коэффициентов) на количество фактически использованных контейнеросуток.

При выводе оборудования из аренды лизинговые компании проводят жесткую политику в отношении технического состояния парка оборудования. Они предъявляют перевозчику счета на оплату стоимости любых (даже самых мелких) повреждений контейнеров, ролл- и автотрейлеров и др. В связи с этим рекомендуется пользоваться услугами независимых сюрвейерных (экспертных) фирм для осмотра оборудования: при взятии в аренду, при сдаче из аренды, перед ремонтом, после ремонта. При этих осмотрах сюрвейеры руководствуются стандартами Международного института контейнерных арендодателей – I ICL (International Institute of Container Lessors).

Контрольные вопросы

1. Что называется терминалом?
2. В чем заключается целесообразность создания терминалов?
3. Какие требования предъявляются к комплексному транспортно-экспедиционному обслуживанию предприятий?
4. Как происходит оформление заказа на отправку груза?
5. Каковы особенности складского обслуживания на терминале?
6. В чем заключаются особенности стивидорного обслуживания на терминале?
7. Назовите особенности тальманского обслуживания на терминале.
8. Каковы особенности обслуживания контейнерных грузов?
9. В чем заключается особенность агентского обслуживания?
10. В чем состоит особенность экспедиторского обслуживания?
11. Какой бывает аренда транспортного оборудования?

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Полноценное развитие экономики страны, существенный рост валового продукта невозможны без соответствующего развития транспортного комплекса. Интеграция России в мировую экономику, вступление во Всемирную торговую организацию расширяют возможности транспортного бизнеса в сфере транзитных перевозок, в первую очередь по системе общеевропейских транзитных коридоров. Исходя из этого можно сделать вывод, что организация транспортных процессов, предоставление грузовладельцам транспортно-экспедиционных услуг по доставке их продукции внутри страны и особенно в международном сообщении приобретают особую значимость.

Транспортно-экспедиционное обслуживание должно в полной мере удовлетворять потребностям современного бизнеса, что подразумевает строгое соблюдение в процессе доставки грузов законодательных норм и правил безопасности, грамотное применение современных технологий, экономическую обоснованность используемых решений.

Основные тенденции развития ТЭО таковы:

- широкое использование в практике работы транспортно-экспедиционных предприятий логистических подходов к организации доставки грузов, что будет способствовать снижению транспортных издержек;
- расширение применения прогрессивных интермодальных перевозок для повышения эффективности управления, упрощения документооборота и сокращения времени доставки и количества грузовых операций;
- использование современных средств мониторинга за перевозочными процессами для обеспечения строгого соблюдения графиков и режимов перевозки и сохранности грузов;
- повсеместное использование современных информационных технологий для автоматизации основных бизнес-процессов и управления субъектами транспортного процесса в режиме реального времени и на основе единого информационного пространства.

Возможности для реализации перечисленных тенденций зависят от гармонизации отечественного законодательства с международными нормами, упрощения и прозрачности таможенных процедур, благоприятных условий для развития транспортного бизнеса в регионах Российской Федерации.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. *Будрина Е.В.* Основы транспортно-экспедиционной деятельности: учеб. пособие. – СПб.: СПбГИЭУ, 2000. – 139 с.
2. *Горев А.Э.* Грузовые автомобильные перевозки: учеб. пособие. – М.: Изд. центр «Академия», 2004. – 287 с.
3. Гражданский кодекс Российской Федерации. Ч. 1,2. – М.: НОРМА, 2001. – 376 с.
4. *Гуджоян О.П., Троицкая Н.А.* Перевозка специфических грузов автомобильным транспортом: учеб. – М.: Транспорт, 2001. – 160 с.
5. *Курганов В.М., Миротин Л.Б.* Международные грузовые автомобильные перевозки.: учеб. пособие / под ред. Л.Б.Миротина. – 2-е изд., доп. и перераб. – Тверь, 2000. – 131 с.
6. Логистика автомобильного транспорта: учеб. пособие / В.С. Лукинский и др. – М.: Финансы и статистика, 2004. – 368 с.
7. *Милославская С.В., Плужников К.И.* Мультимодальные и интермодальные перевозки: учеб. пособие. – М.: РосКонсульт, 2001. – 368 с.
8. Модели и методы теории логистики / под ред. В.С. Лукинского. – СПб.: Питер, 2003. – 176 с.
9. Основы транспортного экспедирования на железнодорожном транспорте / В.И. Величко, Е.А.Сотников, Т.А. Винокурова, Б.Л. Голубев. – М.: Интекст, 2000. – 96 с.
10. *Пашков А.К., Полярин Ю.Н.* Складское хозяйство и складские работы. – М.: ИКЦ «Академкнига», 2003. – 366 с.
11. Перевозка экспортно-импортных грузов. Организация логистических систем / под ред. А.В. Кириченко. – СПб.: Питер, 2004. – 505 с.
12. *Плужников К.И.* Транспортно-экспедиционное обслуживание: учеб. пособие. – М.: АСМАП, 1996. – 349 с.
13. *Савин В.И.* Перевозки грузов автомобильным транспортом: справ. пособие. – М.: Дело и Сервис, 2002. – 544 с.
14. *Сарафанова Е.В.* Грузовые автомобильные перевозки: учеб. пособие. – М.: ИКЦ «Март», 2006. – 480 с.
15. *Сергеев В.И., Сергеев И.В.* Логистические системы мониторинга цепей поставок: учеб. пособие. – М.: ИНФРА-М, 2003. – 172 с.
16. *Сханова С.Э.* Транспортно-экспедиционное обслуживание: учеб. пособие – М.: Изд. центр «Академия», 2005. – 432 с.
17. *Троицкая Н.А.* Единая транспортная система: учеб. для сред. проф. образования. – М.: Изд. центр «Академия», 2003. – 240 с.
18. *Труханович Л.В., Савин В.И.* Кадры автотранспортных организаций, транспортно-экспедиционных агентств, гаражей: сб. должностных и производственных инструкций, квалификационных характеристик. – М.: Финпресс, 2003. – 224 с.
19. Экономика и организация внешнеторговых перевозок: учебник / Под ред. К.В. Холопова. – М.: Юристъ, 2000. – 684 с.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Предисловие.....	3
Глава 1. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНО- ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ.....	4
1.1. Структура транспортно-экспедиционного обслуживания.....	6
1.2. Участники транспортно-экспедиционного обслуживания.....	10
1.3. Классификация услуг транспортно-экспедиционного обслуживания....	13
Контрольные вопросы.....	16
Глава 2. РОЛЬ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ В ТРАНСПОРТНОМ ПРОЦЕССЕ.....	17
2.1. История развития транспортно-экспедиционного обслуживания.....	17
2.2. Международные и национальные ассоциации, регулирующие деятельность экспедиторов и агентов.....	20
2.3. Основные требования к выполнению транспортно- экспедиционных услуг.....	22
Контрольные вопросы.....	23
Глава 3. ДОКУМЕНТАЛЬНОЕ ОФОРМЛЕНИЕ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ РАЗЛИЧНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА.....	24
3.1. Договор транспортной экспедиции.....	24
3.2. Договор транспортного агентирования.....	26
3.3. Договор купли-продажи.....	29
3.4. Транспортная документация на различных видах транспорта.....	36
3.5. Товаросопроводительная документация.....	43
Контрольные вопросы.....	48
Глава 4. НОРМАТИВНО-ПРАВОВАЯ БАЗА ТРАНСПОРТНО- ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ.....	49
4.1. Система законодательных актов, регламентирующих транспортно- экспедиционную деятельность.....	49
4.2. Организация претензионной работы на экспедиторском и агентском предприятии.....	58
4.3. Экспедиторское поручение на оформление коммерческого акта и акта общей формы.....	60
4.4. Экспедиторское поручение на оформление претензий и исков по договорам перевозок.....	62
Контрольные вопросы.....	63
Глава 5. ОСОБЕННОСТИ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ПРИ ДОСТАВКЕ ГРУЗОВ РАЗЛИЧНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА.....	64
5.1. Транспортно-экспедиционная деятельность при смешанных перевозках грузов.....	64

5.1.1. Особенности перевозки грузов в смешанном сообщении.....	65
5.1.2. Оформление накладной смешанной перевозки.....	68
5.1.3. Взаимоотношения оператора смешанной перевозки с перевозчиками и агентами.....	69
5.2. Экспедиторское и агентское обслуживание отправления грузов автомобильным, речным и авиационным транспортом.....	72
5.3. Транспортно-экспедиционное обслуживание грузов, перевозимых на особых условиях.....	74
5.3.1. Транспортно-экспедиционное обслуживание перевозок навалочных грузов.....	75
5.3.2. Транспортно-экспедиционное обслуживание перевозок насыпных грузов.....	75
5.3.3. Транспортно-экспедиционное обслуживание перевозок скоропортящихся грузов.....	76
5.3.4. Транспортно-экспедиционное обслуживание грузов, перевозимых под государственным медико-санитарным, ветеринарным и фитосанитарным контролем.....	77
5.3.5. Транспортно-экспедиционное обслуживание перевозок опасных грузов.....	79
5.3.6. Транспортно-экспедиционное обслуживание перевозок грузов на открытом подвижном составе.....	81
5.3.7. Транспортно-экспедиционное обслуживание перевозок грузов в сопровождении проводников.....	82
5.3.8. Транспортно-экспедиционное обслуживание parcelных отправок и грузов с объявленной ценностью.....	84
5.4. Правила выдачи и переадресовки грузов.....	85
5.4.1. Выдача грузов.....	85
5.4.2. Переадресовка грузов.....	87
Контрольные вопросы.....	88
Глава 6. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ЭКСПЕДИТОРА В УСЛОВИЯХ РЫНОЧНЫХ ОТНОШЕНИЙ.....	89
6.1. Конкуренция на рынке транспортно-экспедиционного обслуживания.....	89
6.2. Разработка стратегии освоения рынка транспортно- экспедиционных услуг.....	90
6.2.1. Разработка системы планирования работы экспедиционного предприятия.....	91
6.2.2. Определение целей и постановка задач транспортно- экспедиционного предприятия.....	93
6.3. Характеристика движущих сил конкуренции в автомобильной отрасли.....	94
6.4. Сферы конкуренции на рынке услуг.....	96
6.5. Факторы конкурентоспособности.....	99

6.6. Стратегическое планирование конкурентоспособности.....	101
6.6.1. Мероприятия по реализации целей, задач и планов транспортно-экспедиционного предприятия.....	104
6.6.2. Мероприятия по выбору видов услуг.....	105
6.6.3. Мероприятия по разработке рациональных технологий выполнения услуг.....	107
6.6.4. Мероприятия по организации логистических систем обслуживания клиентуры.....	109
6.6.5. Мероприятия по развитию производственно-технической базы и обеспечению предприятия ресурсами.....	111
6.6.6. Мероприятия по управлению транспортно- экспедиционным предприятием.....	112
6.6.7. Информационное обеспечение при разработке мероприятий. Организация рекламы услуг.....	113
6.6.8. Привлечение грузов к перевозке.....	114
6.7. Информационные технологии в сфере транспортно-экспедиционного обслуживания.....	117
6.7.1. Бизнес-процессы перемещения грузов и информационных потоков.....	119
6.7.2. Транспортный модуль.....	120
6.7.3. Программный комплекс «ТрансЛогистикSoft».....	121
Контрольные вопросы.....	123
Глава 7. ТЕРМИНАЛЬНАЯ СИСТЕМА ОБСЛУЖИВАНИЯ.....	125
7.1. Определение целесообразности создания терминалов.....	126
7.2. Транспортно-экспедиционное обслуживание на терминалах.....	129
7.3. Организация комплексного транспортно- экспедиционного обслуживания предприятия.....	131
7.4. Оформление заказа на отправку груза (операция букировки груза).....	132
7.5. Складское обслуживание на терминалах.....	135
7.6. Операции по погрузке и выгрузке (стивидорное обслуживание).....	137
7.7. Тальманское обслуживание.....	141
7.8. Обслуживание контейнерных грузов.....	142
7.9. Особенности агентского обслуживания.....	145
7.10. Особенности экспедиторского обслуживания.....	148
7.11. Аренда транспортного оборудования.....	149
Контрольные вопросы.....	150
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	151
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	152

Учебное издание

Кивал Нина Георгиевна
Кивал Анатолий Петрович

**ОСНОВЫ ТРАНСПОРТНО-
ЭКСПЕДИЦИОННОГО
ОБСЛУЖИВАНИЯ**

Учебное пособие

Редактор Л.Ф. Юринова
Компьютерная верстка А.Ю. Купцовой

Подписано в печать 01.03.10. Формат 60x84/16
Усл. печ. л. 9,07. Уч.-изд. л. 8,4
Тираж 100 экз. Заказ 019

Издательство ДВГТУ, 690990, г. Владивосток, ул. Пушкинская, 10
Типография ДВГТУ, 690990, г. Владивосток, ул. Пушкинская, 10