

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
**«Владимирский государственный университет имени
Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых»
(ВлГУ)**

Институт Машиностроения и Автомобильного транспорта
Кафедра Автотранспортная и техносферная безопасность

**Конспект лекций по дисциплине
«ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ »**

Направление подготовки 23.04.01 «Технология транспортных процессов»

Программа подготовки: «Организация автомобильных перевозок и безопасность движения»

Уровень высшего образования : магистратура

Форма обучения : очная

Составитель
Ф.П. Касаткин

Владимир 2016 г.

1. ПОНЯТИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- **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

Виды перевозок

- **Контрейлерная перевозка** — система перевозки автотранспортных средств (автомобилей, полуприцепов) по железной дороге на платформе, имеющей пониженную высоту.
- В последнее время для обозначения различных способов организации перевозок широкое распространение получили термины, основанные на общем корне *modal*, который подразумевает форму организации перевозок (вид транспорта). Необходимо отметить, что западные транспортные организации по-разному толкуют эти термины. Приведем варианты толкования терминов, наиболее распространенные в России.
- **Интермодальная перевозка** — последовательная перевозка груза несколькими видами транспорта в одной и той же грузовой единице или ТС без перегрузки самого груза.
- **Мультимодальная (трансмодальная) перевозка** — это перевозка, при которой лицо, организующее ее, несет ответственность на всем пути следования, независимо от количества принимающих участие видов транспорта при оформлении единого перевозочного документа.
- **Амодальная перевозка** — это перевозка, которая выполняется по определенным маршрутам и управляется единым диспетчерским центром независимо от вида транспорта.

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

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

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

Транспортно-экспедиционная услуга — отдельная операция или группа операций, непосредственно направленная на удовлетворение определенной потребности клиента в транспортной экспедиции и характеризующаяся наличием необходимого технологического, экономического, информационного и правового обеспечения. Таким образом, ТЭУ является результатом взаимодействия исполнителя ТЭУ (экспедитора) и потребителя (грузовладельца — грузоотправителя или грузополучателя), а также деятельности исполнителя по удовлетворению потребностей потребителя в транспортной экспедиции в соответствии с установленными нормами и требованиями. Такая услуга связана с организацией процесса отправления и получения груза, выполнением других работ, имеющих отношение к перевозке груза в соответствии с договором транспортной экспедиции.

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

Для анализа структуры ТЭО рассмотрим его во взаимосвязи трех составляющих", транспортно, экспедиционного и посреднического обслуживания, как это показано на рис. 1.1.

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

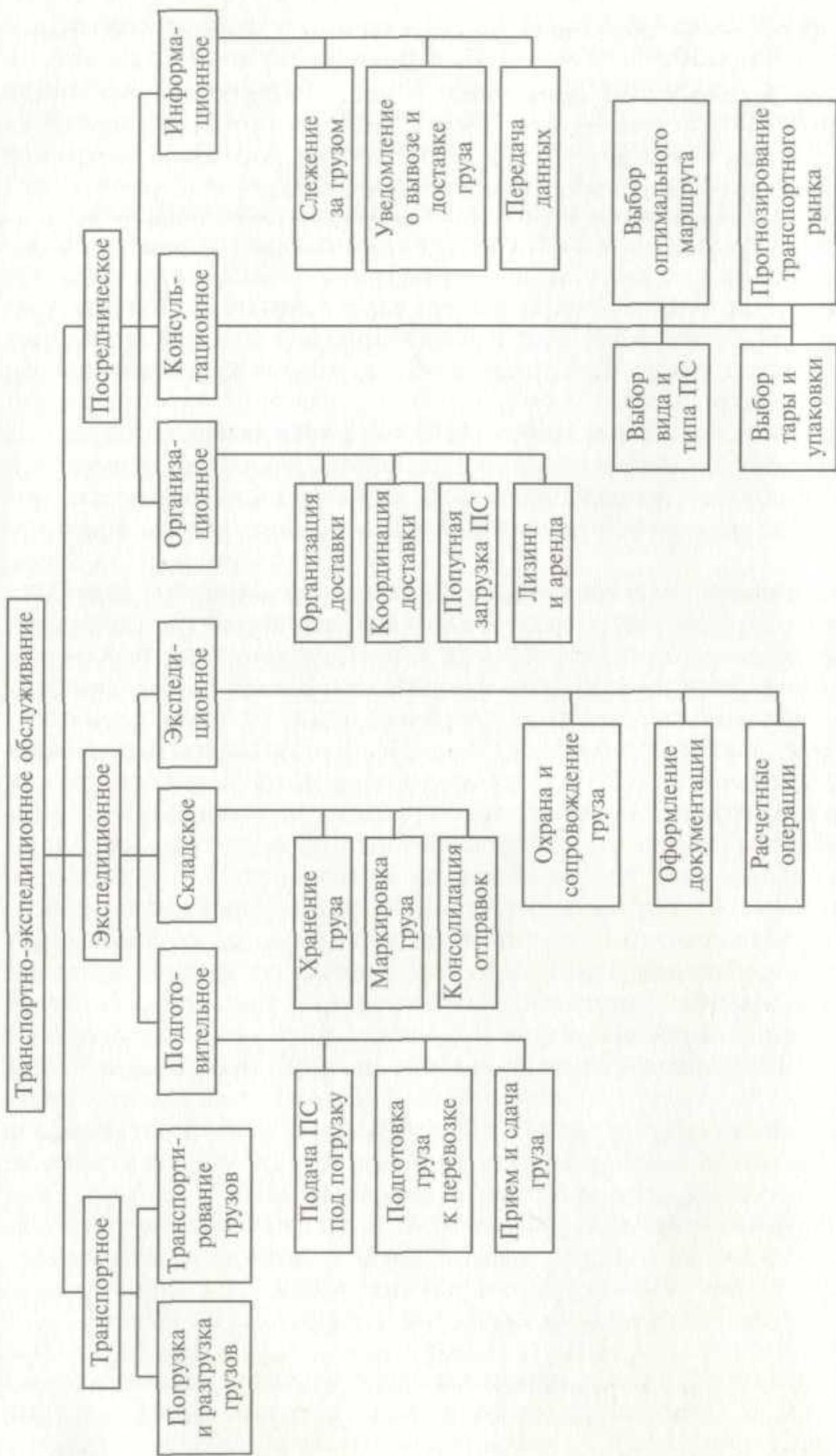


Рис. 1.1. Структура транспортно-экспедиционного обслуживания

портных узлах и при перегрузке продукции с одного вида транспорта на другой.

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

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

подачу подвижного состава (ПС) к месту погрузки;

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

прием и сдачу груза.

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

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

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

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

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

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

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

По рис. 1.2 и 1.3 видно, что поверенный и представитель постоянно находятся в определенных правовых отношениях с прин-



Рис. 1.3. Схема отношений принципала, представителя и третьего лица по доверенности на представительство:

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

ципалами и третьими лицами. Такие отношения можно условно разделить на внутренние и внешние.

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

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

Третьими лицами могут являться:

официальные власти (администрации портов и аэропортов, железнодорожных и автомобильных дорог, таможенные и пограничные органы, органы внутренних дел и полицейские власти, консульства, нотариусы, судебные органы и т.п.);

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

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

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

Тех представителей, которые действуют по доверенности грузовладельца (грузоотправителя или грузополучателя), или поверенных, которые действуют от имени грузовладельца и за его счет по договору поручения (комиссии¹), называют **экспедиторами**, а операции, которые они выполняют по договору транспортной экспедиции, считаются транспортно-экспедиционными.

Представителей, действующих по доверенности перевозчиков, или поверенных, действующих от имени и за счет перевозчиков по договору поручения (комиссии), называют

агентами или *брокерами*, а выполняемые ими операции по договору транспортного агентирования называют агентскими или брокерскими соответственно.

Понятие договора комиссии рассматривается в гл. 3.

Исходя из трактовки терминов «представительство» и «договор поручения» по ГК РФ, агент или экспедитор не несут ответственности перед третьими лицами и принципалом, если они действуют от имени этого принципала и в рамках полномочий, от него полученных, а их действия не содержат признаков вины. Агент или экспедитор являются лишь связующим звеном между принципалом и третьими лицами. Соответственно любая сделка, подписанная агентом или экспедитором от имени своего принципала, создает определенные права и обязанности между принципалом и третьим лицом.

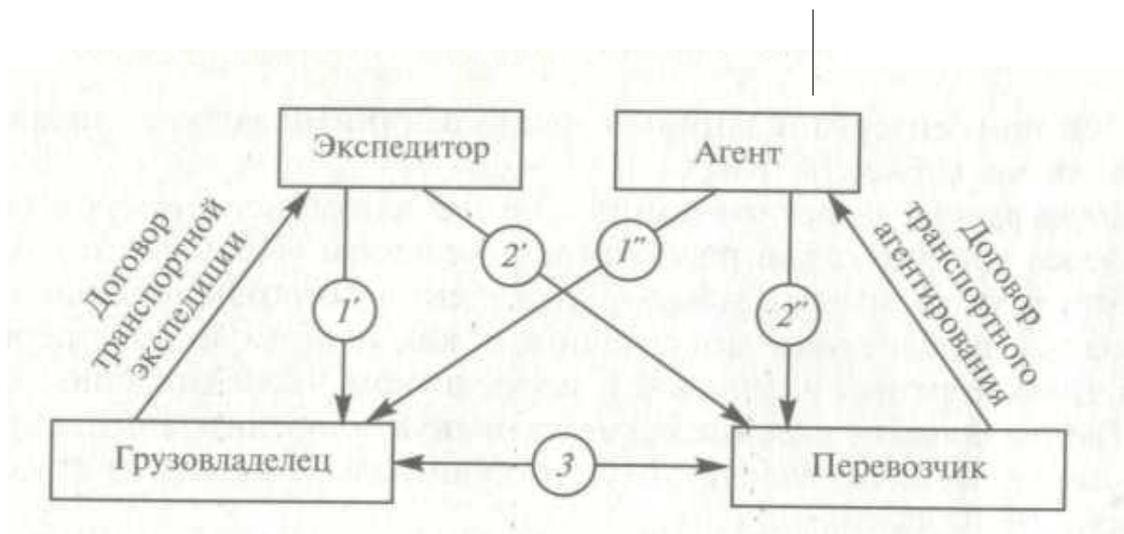
Однако экспедитор или агент могут выполнять определенные действия и без полномочий принципала, когда они полностью уверены в их целесообразности и в том, что впоследствии принципал одобрит эти действия. Утверждение принципалом договора, заключенного агентом или экспедитором без уведомления принципала, называется ратификацией. В то же время экспедитор или агент может не выполнять отдельные поручения принципала, если есть предположение, что их выполнение принесет ущерб принципалу и что принципал впоследствии не примет такое действие.

Вышесказанному дается описание в ст. 183 гл. 10 ГК РФ «Заключение сделки неуполномоченным лицом»:

1. При отсутствии полномочий действовать от имени другого лица или при превышении таких полномочий сделка считается заключенной от имени и в интересах совершившего ее лица, если только другое лицо (представляемый) впоследствии прямо не одобрит данную сделку.

2. Последующее одобрение сделки представляемым создает, изменяет и прекращает для него гражданские права и обязанности по данной сделке с момента ее совершения.

Необходимость прибегать к услугам экспедиторов и агентов для грузовладельцев и перевозчиков изначально предопределялась проблемой поиска партнеров. Так, у грузовладельцев существует объективная потребность в сбыте своей продукции, для чего им приходится обращаться к услугам перевозчиков. Напротив, перевозчики заинтересованы в гарантированном сбыте своих услуг грузовладельцам. Для этого и грузовладельцам, и перевозчикам выгодно обращаться к профессиональным посредникам (экспедиторам и агентам) на рынке транспортных услуг. Наряду с поиском партнера, который бы удовлетворял транспортные потребности клиента, экспедиторы и агенты выполняют и другие функции, возложенные на них по договору транспортной экспедиции и транспортного агентирования соответственно. Основной функцией экспедитора является забота о грузе, а основной функцией агента является забота о ТС. Таким образом, *объект работы экспедитора* — груз, а *объект работы агента* — ТС. На рис. 1.4 пред-



ставлено положение экспедитора и агента на рынке транспортных услуг. Однако на практике функции экспедитора и агента чаще всего выполняет транспортно-экспедиционная

организация, которая интегрирует в себе деятельность экспедиторов и агентов.



1.2. Субъекты транспортно-экспедиционного обслуживания

Рассматривая рынок ТЭУ, необходимо выделить его основные субъекты'. Классификация субъектов ТЭО представлена на рис. 1.5. Все субъекты ТЭО можно с некоторой степенью условности разделить на три основные группы:

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

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

- организации, оказывающие услуги в процессе доставки груза.

Основными организациями, оказывающими услуги, являются следующие субъекты ТЭО.

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

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

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

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

¹ **Субъект** — носитель предметно-практической деятельности и познания, источник активности, направленной на объект.

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

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

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

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

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

Консалтинговые компании — организации, предоставляющие следующие услуги:

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

Логистические компании — организации, предоставляющие услуги по организации оптимальных грузопотоков различными видами транспорта, комплектованию групп товаров,

способам оптимизации перевозок между различными видами транспорта и т.п. Логистические компании проводят изучение потребностей клиентуры с целью более качественного ее обслуживания и представляют результаты таких исследований в виде рекомендаций или необходимых логистических услуг.

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

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

1.3. Система услуг транспортно-экспедиционного обслуживания

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

По признаку взаимосвязи с основной деятельностью транспортной организации ТЭУ делят на *перевозочные* и *неперевозочные*, по виду потребителя — на внешние и внутренние. К *внешним* относятся ТЭУ, предоставляющиеся нетранспортным организациям, к *внутренним* — предоставляющиеся транспортным организациям.

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

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

- операции и услуги по переработке и хранению грузов:
 - выполнение ПРР;
 - упаковывание (распаковывание) грузов;
 - маркировка грузов;
 - пломбирование грузов;
 - организация работ по загрузке и (или) выгрузке **грузов в контейнеры**;
 - пакетирование грузов;
 - взвешивание груза и (или) ТС;
 - пересчет ГМ;
 - подгруппировка грузов;
 - сортировка грузов;

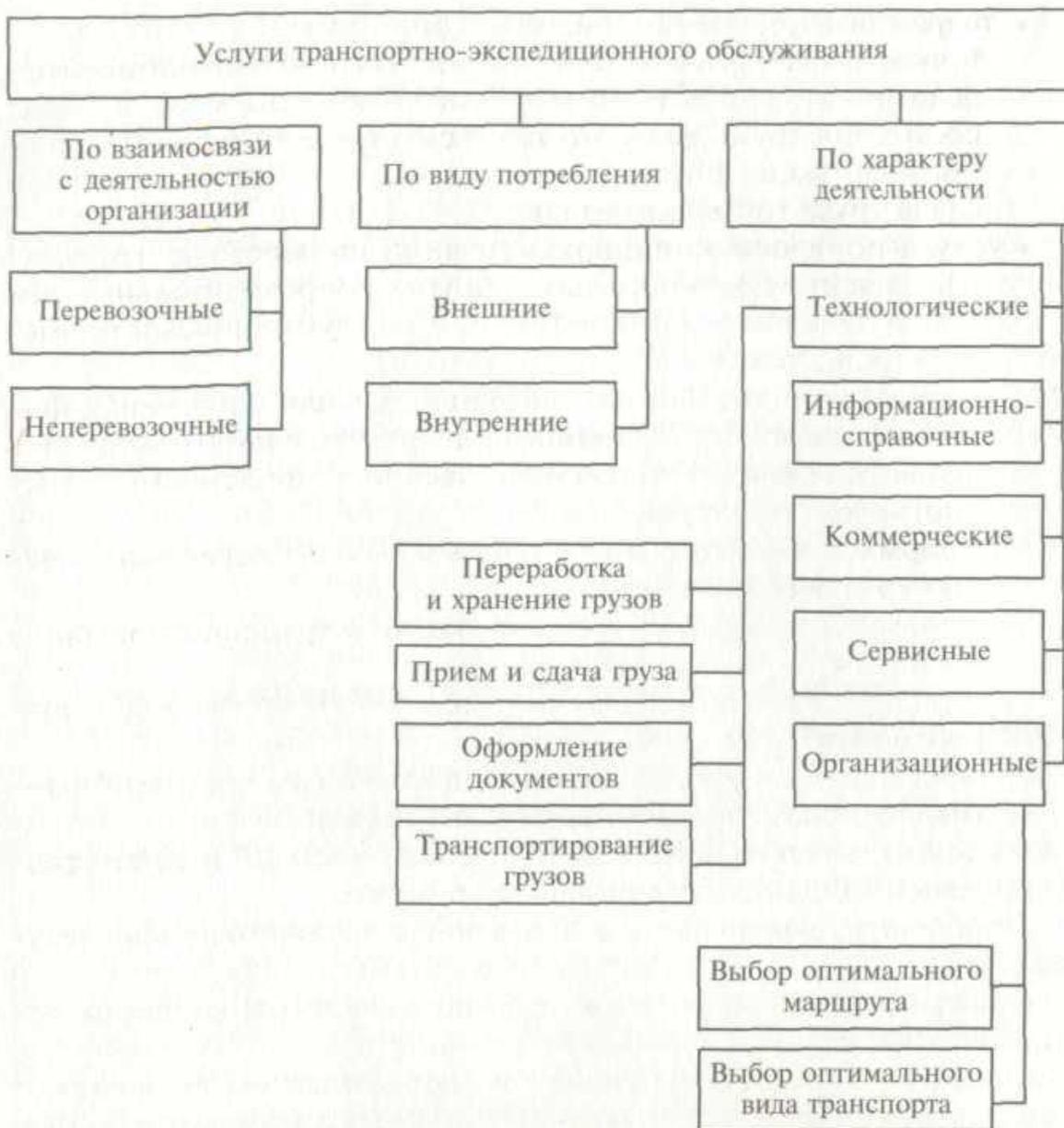


Рис. 1.6. Классификация услуг транспортно-экспедиционного обслуживания

закрепление, укрытие и увязка грузов (предоставление необходимых для этих целей материалов и приспособлений); хранение грузов, в том числе промежуточное; предоставление складских помещений или открытых площадок для хранения грузов; • услуги, связанные с транспортированием грузов:

- сбор грузов у грузоотправителей и их доставка на терминал (склад экспедитора);
- развоз грузов с терминалов (складов экспедитора) грузополучателям;
- сопровождение груза в пути;

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

- операции и услуги по приему и сдаче груза:

прием груза со склада или терминала грузоотправителя (перевозчика) с проверкой массы, и количества мест, а также состояния груза, если это предусмотрено договором транспортной экспедиции; сдача груза грузополучателю;

- услуги по оформлению документации на перевозку груза:

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

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

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

оформление договоров на перевозку с транспортной организацией;

выполнение таможенных формальностей при международных перевозках;

оформление и предоставление таможенным органам гарантий доставки груза или транзита товаров; подготовка документов и получение лицензий и других разрешений для ввоза или вывоза товаров.

Информационно-справочные услуги могут включать в себя следующее:

• оказание консалтинговых услуг по различным вопросам до ставки груза;

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

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

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

• предоставление информации о наличии груза у грузовладельцев;

• выполнение рекламы услуг.

Коммерческие услуги включают в себя выполнение следующих основных работ:

• выполнение расчетов с перевозчиками от имени грузоотправителя или грузополучателя;

• ведение учета и отчетности для клиента;

страхование груза;

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

К *сервисным услугам* относятся следующие виды услуг:

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

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

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

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

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

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

Контрольные вопросы

1. Чем обусловлена потребность в транспортной экспедиции?
2. Что подразумевают под транспортно-экспедиционным обслужива

нием?

3. Что называется транспортно-экспедиционной операцией?

4. Что называется транспортно-экспедиционной услугой?

5. Сформулируйте определение экспедитора и агента.

6. На какие основные группы можно подразделить субъектов ТЭО?

7. Что такое внешние и внутренние транспортно-экспедиционные услуги?

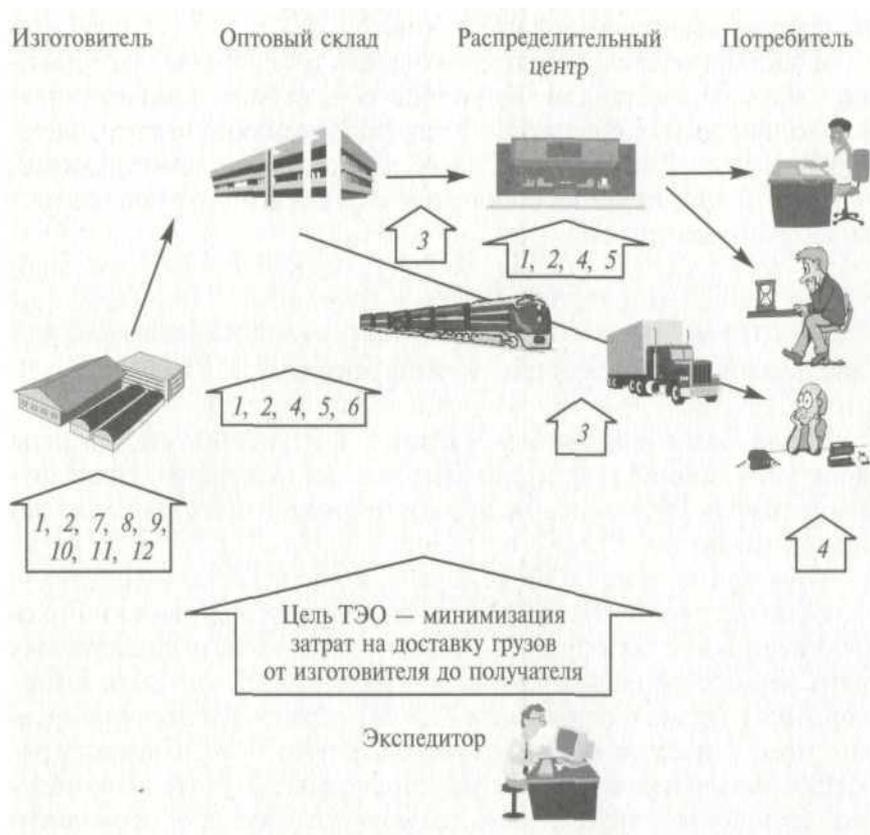
8. Как транспортно-экспедиционные услуги классифицируются по характеру деятельности?

Глава 2. ЗНАЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ В ТРАНСПОРТНОМ ПРОЦЕССЕ

2.1. Транспортный процесс

и транспортно-экспедиционное обслуживание

Мировое экономическое сообщ



ество последовательно превращается в целостную экономическую систему, все более отчетливо прослеживается тенденция активизации экономического взаимодействия различных стран, которое, в свою очередь, проявляется в глобализации бизнес-процессов, активном развитии интернациональных проектов, интеграции торговых систем. Естественным следствием этого является изменение структуры и параметров материальных потоков — увеличение объемов товарооборота, увеличение скорости движения единицы товара по логистической сети, удлинение и усложнение цепочек доставки товара, увеличение удельного веса транспортных издержек в затратах. Все это приводит к тому, что транспортная отрасль, являющаяся вспомогательной по отношению к производственной, играет все более значимую роль в организации бизнес-процессов производства и реализации товаров. Именно эти факторы послужили причиной того, что сегодня все активнее развиваются интермодальные перевозки, которые включают в себя не только процесс непосредственного перемещения товара, но и экспедиционные операции.

От четкости и своевременности выполнения транспортно-экспедиционных операций напрямую зависит доля транспортных издержек в себестоимости товаров. В Западной Европе доля транспортных издержек составляет 1... 8%, в России этот показатель колеблется от 15 до 30 %, что свидетельствует о значительных резервах. Экспедиторская деятельность является неотъемлемой частью транспортного процесса и охватывает комплекс сложных и трудоемких работ, связанных с перевозкой грузов, но выходящих за пределы обязанностей перевозчика. Если деятельность перевозчика сосредоточена на выполнении транспортного процесса, то деятельность экспедитора направлена на товар.

Основные транспортно-экспедиционные операции и услуги, сопутствующие транспортному процессу доставки товара, представлены на рис. 2.1.

Развитие транспорта за последние десятилетия претерпело существенные изменения. Возросшие требования к качеству доставки товаров, с одной стороны, и ужесточение экологических требований к транспорту — с другой, вызвали расширение исполь-

зования смешанных и главным образом комбинированных перевозок. Процесс доставки усложняется, в нем появляется больше этапов при одновременном повышении требований к соблюдению графиков и сроков доставки. Постоянное развитие специализации труда ведет к усилению интеграции транспорта в технологические процессы производства и распределения товаров. Все эти факторы в совокупности и вызывают повышение роли ТЭО в процессе доставки товаров, чему способствует уменьшение количества ограничений в международной торговле, более свободный режим границ, значительные финансовые инвестиции в инфра-

Рис. 2.1. Взаимосвязь транспортного процесса доставки товара и транс-портно-экспедиционного обслуживания:

/ — подготовка груза к перевозке (проверка качества, количества груза, упаковывание, маркировка и т.д.); 2 — погрузка груза на ПС; 3 — перегрузка груза с одного вида транспорта на другой; 4 — разгрузка груза; 5 — промежуточное хранение груза (формирование, расформирование и переформирование отправок); 6 — складирование груза; 7 — выбор рационального варианта доставки груза потребителю; 8 — расчет стоимости доставки груза; 9 — осуществление расчетов с потребителями груза; 10 — контроль продвижения груза; // — выполнение консалтинговых операций; 12 — оформление транспортной и товаросопроводительной документации

структуру транспортной сферы, а также стабильная законодательная база на национальном и международном уровне.

За последние годы значительно укрепилась международные связи в транспортной сфере, были предприняты конкретные шаги по улучшению взаимопонимания в выработке основных принципов единой транспортной политики на различных уровнях. Особенно важно, что в транспортной политике наступил переломный момент, поскольку отмеченный рост транспортных потоков не может управляться традиционными методами. Учитывая расширение роли и значение транспортной инфраструктуры, необходимы новые целевые установки и подходы в вопросах ценообразования, инвестиций и управления.

В настоящее время рост международных перевозок существенно опережает внутренние. Поэтому весьма актуальными представляются вопросы развития ТЭО в транспортном обеспечении внешней торговли, совершенствование услуг и технологий, направленных на снижение транспортных издержек и сокращение времени доставки грузов.

2.2. История развития транспортно-экспедиционного обслуживания в России и за рубежом

Историю возникновения и развития ТЭО невозможно рассматривать без взаимосвязи с историей развития транспорта, поскольку транспорт и ТЭО — части общего транспортного процесса доставки товара.

Торговля и транспортно-экспедиционная деятельность берут свое начало в глубокой древности. В Финикии и Древнем Риме со 2-го тыс. до н.э. по V в. н.э. происходило активное развитие торгового мореплавания, портов и портовых служб, складирования, обработки грузов и их доставка 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. Известно, что лучшие технологии всегда разрабатываются и находятся в распоряжении

военных, но экспедиторы всегда были первыми, кто использовал эти технологии в мирных целях.

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 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 экспортной ориентации экспедиторов и 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 в. 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 резким расширением автомобильных перевозок. 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. контейнеропригодных грузов, увеличился экспорт цветных металлов, древесины, бумаги и целлюлозы, полиэтилена.

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

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 определены выполнением следующих функций:

- 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 (мультимодальной) 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 (мультимодальных, воздушных перевозок и таможенных дел), а также комитетов 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.

Важную роль на рынке экспедиционных услуг играют такие международные объединения, как, например, Федерация национальных ассоциаций судовых брокеров и агентов (ФО-НАСБА), Балтийский и международный морской совет (БИМКО), Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА), учредившая службу грузовых агентов, и др.

Более подробно направления деятельности этих организаций рассмотрены в подразд.

3.1.1.

Российская Федерация представлена в ФИАТА *Ассоциацией экспедиторов Российской Федерации* (АЭР)¹, 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 представление им права выписывать своим клиентам документы ФИАТА. В настоящее время индивидуальными членами ФИАТА являются 80 экспедиторских организаций России.

Ассоциация экспедиторов Российской Федерации является правопреемником Российской ассоциации международных экспедиторов, созданной в 1991 г., и объединяет на добровольной основе организации всех форм собственности, осуществляющие (согласно уставу) экспедиторскую деятельность. На ассоциированной основе в АЭР входят отдельные иностранные экспедиторы и российские неэкспедиторские организации. Членами АЭР являются около 203 организаций.

Основной целью АЭР является создание благоприятных условий для своих членов при выполнении экспедиторских функций и получения ими 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. Объединение выгодно также самим экспедиторам, поскольку служит эффективным подтверждением профессионализма, финансовой стабильности и высокой деловой репутации. Членство в Ассоциации дает экспедитору преимущество в получении заказа на предоставление клиенту экспедиционных услуг, что выгодно также клиентам — потребителям таких услуг, поскольку является для них своего рода гарантией предоставления качественных экспедиционных услуг;
- работа по защите интересов российских экспедиторов на внутреннем рынке и представление этих интересов в органах государственной власти. Такая работа проводится самостоятельно Ассоциацией и через государственные и общественные организации, членом которых является АЭР. Ассоциация ставит перед правительством и его структурами вопросы, касающиеся защиты интересов российских экспедиторов, правомерности обложения экспедиционных услуг налогами и сборами, правильности применения положений таможенных мер и т.д. Решение этих вопросов оказывает серьезное влияние на результаты деятельности российских экспедиторов;
- защита прав и интересов экспедиторов на внешнем рынке.

Ассоциацией экспедиторов России проводится работа 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)¹ 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. Например, *Ассоциация экспедиторов Санкт-Петербурга*¹ получила статус представителя АЭР в Санкт-Петербурге и право давать рекомендации для вступления в АЭР тем компаниям, которые имеют устойчивое финансовое положение и хорошую деловую репутацию среди клиентуры, в таможенных органах и администрации города. Ассоциация сотрудничает с администрацией Санкт-Петербурга и Ленинградской области, Северо-Западным таможенным управлением (СЗТУ), транспортными ассоциациями. 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, наиболее отвечающего конкретным задачам.

2.4. Основные требования к выполнению транспортно-экспедиционных услуг

Международные объединения и ассоциации формируют основные правила и уровень качества ТЭУ.

В соответствии с требованиями ФИАТА *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 с целью обеспечения промышленности, торговли и потребителей поставками необходимой им продукции. В конечном счете экспедитор 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 национальной практике каждая страна конкретизирует международные требования. В соответствии с Приказом Минтранса России от 07.05.2002 № 61 «О лицензировании отдельных видов деятельности в транспортном комплексе Российской Федерации» 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, утв. Постановлением Правительства Российской Федерации от 30.07.2004 № 398), находящаяся в ведении Министерства транспорта Российской Федерации, которая осуществляет функции по контролю и надзору в сфере гражданской авиации, морского, внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного (кроме вопросов безопасности движения), промышленного транспорта и дорожного хозяйства. Федеральная служба по надзору в сфере транспорта осуществляет свою деятельность непосредственно и через свои территориальные органы во взаимодействии с другими федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, общественными объединениями и иными организациями и выдает лицензии на следующие виды деятельности:

- перевозки морским транспортом пассажиров;
- перевозки морским транспортом грузов;
- сюрвейерское обслуживание морских судов в морских портах;
- деятельность по осуществлению буксировок морским транспортом (за исключением случаев, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя);
- погрузочно-разгрузочная деятельность в морских портах;
- перевозки внутренним водным транспортом пассажиров;
- перевозки внутренним водным транспортом грузов;
- погрузочно-разгрузочная деятельность на внутреннем водном транспорте;
- перевозки пассажиров на коммерческой основе легковым автомобильным транспортом;
- перевозка пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек (за исключением случаев, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя);
- перевозки грузов автомобильным транспортом грузоподъемностью свыше 3,5 т (за исключением случаев, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя);
- перевозки грузов и грузобагажа железнодорожным транспортом;
- перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом;
- погрузочно-разгрузочная деятельность на железнодорожном транспорте;
- транспортирование грузов (перемещение грузов без заключения договора перевозки) по железнодорожным путям общего пользования, за исключением уборки прибывших грузов с железнодорожных выставочных путей, возврата их на железнодорожные выставочные пути;
- деятельность по обслуживанию воздушного движения;
- деятельность по обслуживанию пассажиров, багажа, грузов и почты на аэродромах и в аэропортах;
- авиационные работы для обеспечения потребностей граждан и юридических лиц, в том числе авиационные работы, выполняемые в воздушном пространстве иностранных государств и деятельность по обеспечению авиационных работ.

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?
6. Какие основные виды деятельности на транспорте подлежат лицензированию?

ва 3. НОРМАТИВНО-ПРАВОВАЯ БАЗА ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

3.1. Система законодательных актов, регламентирующих транспортно-экспедиционную деятельность

Транспортно-экспедиционная деятельность охватывает широкий круг взаимоотношений как между организациями различного типа и разных форм собственности,

так и физическими лицами. Правовая сторона этих взаимоотношений регулируется законодательными актами различного уровня (рис. 3.1).

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

Нормами национального права, относящимися к конкретным видам транспорта, являются транспортные уставы и кодексы, детально регулирующие отношения, возникающие на транспор-

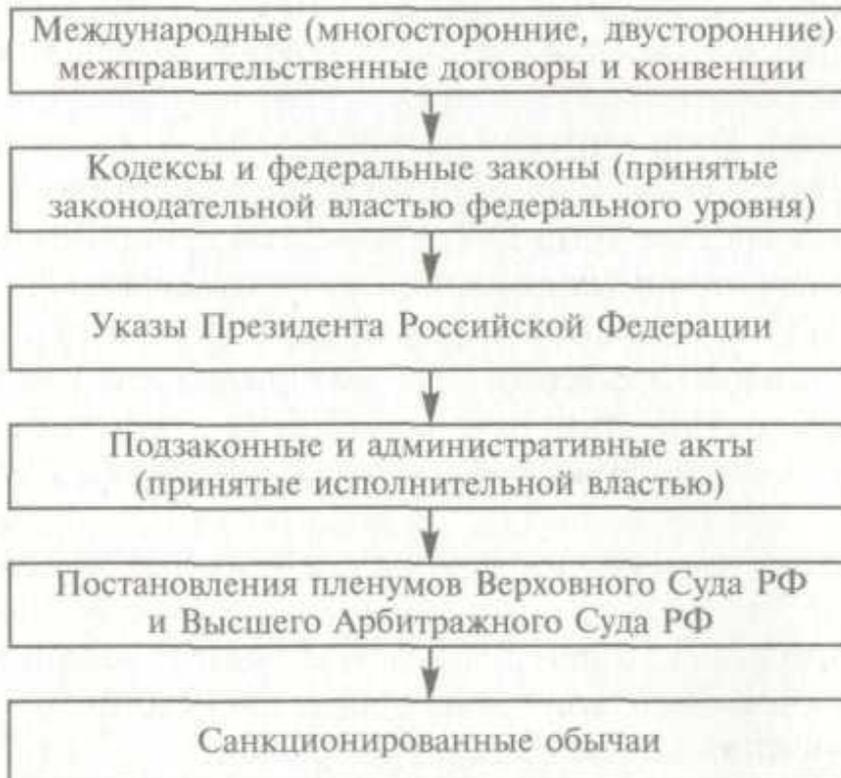


Рис. 3.1. Иерархия системы законодательных актов

те. 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»).

Санкционированные обычаи регулируют области взаимоотношений, не охваченные законодательными актами. В качестве источника права обычаи рассматриваются при условии, если он в той или иной форме санкционирован государством (ссылка в законе или применение в судебной практике). Например, «При отсутствии указаний закона или договора обязательства должны исполняться в соответствии с обычно предъявляемыми требованиями» или «Соглашения сторон о сроках погрузки определяются согласно обычаям, сложившимся в данном порту».

3.1.1. Международные транспортные организации и конвенции

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

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

- Конвенция о международных железнодорожных перевозках (вред. 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.;

Важную роль в деятельности, направленной на повышение эффективности железнодорожного транспорта, играет *Международный союз железных дорог* (МСЖД) — International Union of Railways (UIC)¹, созданный по решению Международной экономической конференции в мае 1922 г. в Генуе; штаб-квартира МСЖД находится в Париже.

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

Членами МСЖД могут быть железнодорожные администрации, в ведении которых находится не менее 1 000 км железнодорожных линий, официально открытых для пассажирского и грузового сообщения. Российские железные дороги не являются членом МСЖД.

В 1950 г. Экономический и Социальный Совет ООН присвоил МСЖД «статус В», что означает право представителей Союза присутствовать на сессиях различных органов ООН, включая Европейскую экономическую комиссию ООН (ЕЭК ООН), с правом совещательного голоса.

Международный совет железных дорог проводит исследования перспективного развития железнодорожного транспорта на ближайшие 10—15 лет:

тенденции мировой потребности в железнодорожных перевозках;
перспективы развития скоростных международных сообщений;
развитие конкурентных видов транспорта;
перспективы развития комбинированных перевозок.

Наиболее важными вопросами, решенными МСЖД за время его деятельности, являются следующие:

- выработка рекомендаций об унификации международных тарифов на перевозку пассажиров, багажа и грузов;
- определение себестоимости железнодорожных перевозок;
- выбор наиболее рациональных международных маршрутов перевозок;
- разработка стандартных типов товарных вагонов, новых видов автосцепки и автотормозов.

Членами МСЖД являются более 60 администраций железных дорог стран и территорий мира.

К числу старейших международных организаций относится *Международная ассоциация железнодорожных конгрессов* (МАЖК) — International Railway Congress Association (IRCA)¹, основанная в 1885 г. в Брюсселе. Цель ассоциации — содействие развитию железнодорожного транспорта, его техническому прогрессу, развитие научно-исследовательской работы, проведение конгрессов и других взаимных встреч членов МАЖК. В ассоциацию входят 27 правительств, 14 организаций и 94 железнодорожные администрации.

Международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖТ) — International Railway Transport Committee (CIT)² создан в 1902 г.; штаб-квартира расположена в Берне. В МКЖТ входят железнодорожные администрации, организации автомобильного транспорта и судоходные организации из 31 страны Европы. Общая численность МКЖТ — свыше 300 членов. Наиболее важным направлением деятельности Комитета является разработка мер по обеспечению:

- сохранности и своевременности доставки грузов и багажа;
- правил приема грузов и багажа к перевозке;
- правил отправления, передачи и выдачи груза и багажа;
- порядка перевозки пассажиров на основе положений международных конвенций по перевозкам пассажиров, багажа и грузов.

Одним из первых международных соглашений, регламентирующих перевозки по железным дорогам, была *Международная конвенция по перевозкам грузов по железным дорогам*, заключенная европейскими правительствами в 1890 г. в Берне и являющаяся основой правового регулирования коммерческой деятельности при международных железнодорожных перевозках. В развитие этой Конвенции в 1914 г. была подписана транспортная *Конвенция о международной торговле* (СИМ), которая представляла собой свод основных правил перевозки для железных дорог Европы. Впоследствии Конвенция СИМ многократно пересматривалась и дополнялась. В настоящее время действует единая *Конвенция о международных железнодорожных перевозках* (СОТИФ) (в ред. 1980 г.), содержащая объединенный текст Бернских конвенций. Участниками Бернских конвенций являются большинство европейских и ряд азиатских и африканских стран, однако Россия и страны СНГ не входят в их число.

Основная цель СОТИФ — создание единообразной правовой системы, применяемой к перевозкам пассажиров, багажа и грузов в прямом международном сообщении между государствами-