

**ЭЛЕКТРОННЫЙ УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКИЙ
КОМПЛЕКС**

Теоретический раздел

ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ

КУРС ЛЕКЦИЙ

Составитель:
Пильгун Т.В.

МИНСК 2021

СОДЕРЖАНИЕ

1. Организационно-правовые основы построения транспортно-логистических систем доставки грузов	4
1.1. Основы транспортно-логистических систем.....	4
1.2. Характеристика современной системы товародвижения, «транспортная услуга».....	37
1.3. Взаимосвязь товарного и транспортного рынков	72
1.4. Организация хозяйственных связей и договорной работы, особенности внешнеторгового контракта	85
1.5. Способы производства расчетов по контрактам.....	130
1.6. Международные правила реализации перевозочных транспортных услуг.....	146
2. Технологические принципы функционирования транспортных систем и их правовое регулирование. Тарификация грузовых перевозок.....	169
2.1. Правовое регулирование автомобильных перевозок, их документарное оформление	169
2.2. Особенности предоставления транспортных услуг в системе автомобильного транспорта.....	186
2.3. Транспортные тарифы, принципы их дифференциации. Тарифы грузового автотранспортного предприятия.....	219
2.4. Правовое регулирование железнодорожных..... перевозок грузов	238
2.5. Общие принципы организации перевозок грузов железнодорожным транспортом	255
2.6. Тарифная система железнодорожного транспорта.....	294
2.7. Инфраструктура портов и морского торгового флота. Тенденции развития морских грузовых перевозок	309

2.8 Виды морского судоходства и их документарное оформление	330
2.10. Организация перевозок внутренним водным транспортом	376
2.11. Особенности транспортных услуг,.....	392
оказываемых воздушным транспортом	392
2.12. Тарифы воздушных перевозок	411
2.13. Реализация стивидорных и тальманских услуг на терминалах, услуги сюрвейера.....	434
2.14. Транспортные услуги по использованию инфраструктуры.....	446
2.15. Особенности экспедирования складского хранения	459
ЛИТЕРАТУРА	473

1. Организационно-правовые основы построения транспортно-логистических систем доставки грузов

1.1. Основы транспортно-логистических систем

План. Основы и понятия теории систем. Принципы системного подхода, системного анализа. Понятие и классификация транспортных систем. Место транспортно-логистических систем в цепи поставок. Основные понятия транспортной логистики. [1]– [4]

Основы и понятия теории систем.

Теория систем – специально-научная и логико-методологическая концепция исследования объектов, представляющих собой системы.

Целью исследований в рамках этой теории является изучение:

- различных видов и типов систем;
- основных принципов и закономерностей поведения систем;
- функционирования и развития систем.

Общая теория систем была предложена Людвигом фон Берталанфи в 30-е годы XX века.

Справочно. Карл Людвиг фон Берталанфи (1901 — 1972) — австрийский биолог, проживавший в Канаде и США с 1949 года. Первооснователь обобщённой системной концепции под названием «Общая теория систем». Основной идеей общей теории систем, предложенной Берталанфи, является признание изоморфизма законов, управляющих функционированием системных объектов. Фон Берталанфи также ввел понятие «открытые системы» – системы, постоянно обменивающиеся веществом и энергией с внешней средой.

Изоморфизм, от греч. ísos – равный, одинаковый, подобный. Общее определение изоморфизма – наличие сходства у разных объектов.

Объект – элемент системы, не подлежащий дальнейшей декомпозиции в рамках решаемой задачи, на который направлена деятельность субъекта.

Субъект – носитель предметно-практической деятельности и познания, деятельность которого направлена на объект.

Важный вклад в становление системных представлений внес в начале XX века А. А. Богданов, предложивший всеобщую организационную науку – тектологию.

Справочно. Богданов Александр Александрович (Малиновский) (1873 — 1928 гг.) - Российский учёный-энциклопедист, революционный деятель,

врач, мыслитель-утопист, писатель-фантаст, выдвинул идею создания науки об общих принципах организации — тектологии, предвосхитив тем самым некоторые положения кибернетики.

А. А. Богданов понимал тектологию (учение о строительстве) как науку, объединяющую в себе организационные методы всех наук. Критикуя ограниченность мышления, воспитанного на специализации, Богданов осуществил попытку заложить универсальные, обобщенные основы науки, объединяющей организационный опыт человечества.

Общая теория систем оформилась в конце 70-х годов прошлого века в системологию – науку о системах. Основоположником этой науки считают Г. П. Мельникова (философ-лингвист).

Справочно. Мельников Геннадий Прокопьевич (1028-2000) - Выдающийся лингвист, философ-системолог, культуролог, просветитель, создатель системно-типологической концепции языка.

Сущность системологии заключается в том, что она представляет собой интегральную науку о системах. Системология (прикладная инженерная дисциплина) находится под воздействием техники, моделирования, проектирования и конструирования, т. е. технической, биологической, информационной и социальной инженерии (рисунок 1.1).



Рисунок 1.1 – Структура системологии

Общая теория систем интегрирует наиболее обобщенное знание о системах. Она находится под воздействием двух наук: философии,

которая дает ей обоснование категориального аппарата, методы и приемы познания, качественное видение систем, и математики, обеспечивающей количественный анализ систем.

Следующие научные дисциплины формируют основные направления теории систем:

- кибернетика, базирующаяся на принципе обратной связи;
- теория информации, вводящая понятие информации как некоторого измеряемого количества и развивающая принципы передачи информации;
- теория игр, анализирующая в рамках особого математического аппарата рациональную конкуренцию двух или более противодействующих сил с целью достижения максимального выигрыша и минимального проигрыша;
- теория принятия решений, анализирующая рациональные выборы внутри человеческих организаций;
- топология, включающая теорию сетей и теорию графов;
- факторный анализ, т. е. процедуры выделения факторов в многопеременных явлениях в психологии и других научных областях.

В прикладной науке о системах выделяются следующие области:

- системотехника (Systems Engineering) – научное планирование, проектирование, оценка и конструирование систем «человек – машина»;
- исследование операций – научное управление существующими системами людей, машин, материалов, финансов и т. д.;
- инженерная психология (Human Engineering) – научное управление поведением людей с точки зрения обеспечения требуемой функциональности и цели системы.

Специальные теории систем направлены на отражение их отдельных сторон, аспектов, срезов, этапов. Они находятся под влиянием соответствующих теорий, например теории диссипативных систем (диссипативная система характеризуется спонтанным появлением сложной, зачастую хаотичной структуры. В качестве примеров иногда приводят лазер, некоторые химические реакции, которые возникают спонтанно), теории переходных систем, теории эволюции систем и т. п.

Отраслевые теории систем раскрывают специфику систем различной природы. Речь идет о теории физических, химических, биологических, экономических, социальных систем, которые курируются соответствующими отраслями наук.

Система – совокупность элементов, находящихся в связях друг с другом и со средой, образующих определенную целостность, единство.

В зависимости от уровня рассмотрения систему можно представить как совокупность отдельных подсистем, а сама система всегда будет являться подсистемой другой, более крупной, системы.

Основой для определения системы выступают базисные категории системы, которые включают такие понятия, как целое, множество, организация.

Категория (от греч. kategoria – высказывание, обвинение, признак) – предельно общее фундаментальное понятие, отражающее наиболее существенные, закономерные связи и отношения реальной действительности и познания.

Целое – форма существования системы в строго определенном качестве, выражающем ее независимость от других систем. Целое – это всегда завершенное, состоящее из органично взаимосвязанных между собой частей.

Множество – набор, совокупность, собрание каких-либо объектов, обладающих общим для них всех характерным свойством.

Организация – свойство материальных и абстрактных объектов обнаруживать взаимозависимое поведение частей в рамках целого.

Строение системы определяют такие категории, как элемент, связь, отношение, структура.

Элемент – простейшая, неделимая часть системы; элемент – это предел членения системы с точки зрения аспекта ее рассмотрения, решения конкретной задачи, поставленной цели. Систему можно расчленять на элементы различными способами в зависимости от формулировки задачи, цели и ее уточнения в процессе проведения системного исследования.

Связь – понятие, которое входит в любое определение системы и обеспечивает возникновение и сохранение ее целостных свойств. Это понятие одновременно характеризует и строение (статику), и функционирование (динамику) системы. Связь определяют как

ограничение степени свободы элементов. Действительно, элементы, вступая во взаимодействие (связь) между собой, утрачивают часть своих свойств, которыми они потенциально обладали в свободном состоянии.

Связи можно охарактеризовать направлением, силой, характером (или видом). По первому признаку связи делят на направленные и ненаправленные, по второму – на сильные и слабые (иногда пытаются ввести «шкалу» силы связей для конкретной задачи). По характеру (виду) различают связи подчинения, связи порождения (генетические), равноправные (безразличные), связи управления (прямая связь – непосредственное воздействие объектов одного на другой, обратная связь – воздействие результатов функционирования системы на характер этого функционирования).

Обратная связь – одно из фундаментальных понятий теории систем. Обратная связь может быть:

- отрицательной – противодействующей тенденциям изменения выходного параметра, т. е. направленной на сохранение, стабилизацию требуемого значения параметра (например, стабилизацию количества выпускаемой продукции и т. п.);

- положительной – сохраняющей тенденции происходящих в системе изменений того или иного выходного параметра (что используется при моделировании развивающихся систем).

Обратная связь является основой саморегулирования, развития систем, приспособления их к изменяющимся условиям существования. При разработке моделей функционирования сложных саморегулирующихся, самоорганизующихся систем в них, как правило, одновременно присутствуют и отрицательные, и положительные обратные связи.

Отношение – различие или тождество вещей в одном множестве, тождественных в другом множестве. Отношение можно представить в виде совокупности связей.

Структура – упорядоченность отношений, связывающих элементы системы и обеспечивающих ее равновесие. Структура описывает способ организации системы, тип связей в системе. Любая структура описывается следующими основными характеристиками:

- общим числом связей, характеризующих сложность системы;

- общим числом взаимодействий, которые определяют устойчивость системы;

- частотой связей, т. е. количеством связей, приходящихся на один элемент, определяющих интенсивность взаимодействия элементов;

- числом внутренних связей, которые определяют внутреннее устройство системы;

- числом внешних связей, характеризующих взаимодействие системы со средой, ее открытость.

В практике управления структуры выполняют весьма разнообразные роли. Они могут выступать в виде некоторой нормативной системы, которая используется для приведения в соответствие с ними других систем, как некоторый идеал деятельности, а также строиться под поставленные цели и задачи деятельности.

Для практической деятельности особенно важны две проблемы: описание и оптимизация структур. Для описания структур применяется теория графов. Граф – графическая модель структуры, которая состоит из множества вершин и ребер (дуг), символизирующих элементы и их связи. Граф определяется множеством вершин и множеством пар вершин, между которыми существует связь.

Теория графов – это область дискретной математики, занимающаяся исследованием и решением разнообразных задач, связанных с графами. Для графа свойственно то, что число путей, по которым можно пройти от одной вершины к другой, отличается разнообразием. При этом наблюдаются различия в длительности этих путей. На идее сокращения пути прохождения между крайними вершинами графа строится оптимизация структур.

Граф имеет две формы представления: графическую и матричную.

При этом матрица графа называется матрицей инцидентий. В матрице наличие связи фиксируется единицей, а ее отсутствие – нулем.

Категории окружения системы позволяют определить границы рассмотрения системы.

Окружающая среда – внешняя среда системы или совокупность объектов, которые располагаются за границами системы, воздействуют на нее, но не принадлежат ей.

Внутренняя среда – совокупность объектов, которые находятся в границах системы, влияют на ее поведение, но не принадлежат ей.

Если с внешней средой все относительно ясно, ибо она не входит в множество элементов системы, то с внутренней средой сложнее: она входит в систему и определяет ее строение. В принципе, в любой системе внутренняя среда включает в себя две составляющие. В качестве первой выступают элементы, отношения, связи, воздействующие на систему и на ее составляющие, второй – внутренняя среда элементов, которая определяет их поведение. Резких граней между внутренней и внешней средами нет. Еще вчера работник был во внешней среде, искал себе работу, но уже сегодня он работает в фирме, включен во внутреннюю среду и сам ощущает ее как внешнюю для себя.

В зависимости от цели рассмотрения системы возможны три варианта взаимодействия системы со средой:

- если рассматривать систему из среды, система представляется как полностью изолированная от нее – закрытая система (в этом случае среда не будет играть роли при исследовании модели, хотя может влиять на ее формирование);

- если рассматривать систему изнутри, можно моделировать ее с учетом своего влияния и влияния системы на свои представления о ней (в этом случае закрытая система рассматривается без среды);

- если рассматривать и систему, и среду, то система представляется как открытая, постоянно взаимодействующая со средой (такие модели необходимы для развивающихся систем).

Система отделена от среды границами.

Граница системы – это совокупность объектов, которые одновременно принадлежат и не принадлежат данной системе. Если система возникла, то способна к самоограничению и благодаря этому отграничивает себя от окружающей среды. При этом следует обратить внимание на то, что границы системы и среды всегда зыбки и текучи.

Свойства системы:

- ограниченность – отделение системы от окружающей среды границами;

- целостность – невозможность получить представление о любой части системы без информации о других составных частях;

- синергетический эффект – эффект достижения результата функционирования системы, который превышает сумму результатов функционирования отдельных ее составляющих;

- эмерджентность – свойство целого, принципиально не сводящееся к сумме свойств составляющих элементов;

- структурность – поведение системы, обусловленное не столько особенностями отдельных элементов, сколько свойствами ее структуры;

- взаимозависимость со средой – формирование и проявление свойств в процессе взаимодействия со средой;

- иерархичность – соподчиненность элементов в системе;

- множественность описаний – познание системы по причине сложности, требующее множественности ее описаний.

Состояние системы – множество одновременно существующих свойств объекта или системы. Среди категорий, характеризующих состояние системы, можно выделить следующие:

- переходное состояние – состояние системы, находящейся в процессе, на интервале между двумя состояниями;

- стабильное состояние – сохранение системой своих характеристик;

- кризисное состояние – состояние, в котором система перестает соответствовать своему назначению.

Процесс – изменение состояния. К основным категориям процессов можно отнести понятия функции, управления, интеграции, адаптации, деградации, роста.

Функция – предназначение выполнять какие-либо преобразования, для выполнения которых система и ее элементы приходят в движение. Функция обеспечивает взаимодействие системы с окружающей ее средой в процессе достижения целей или сохранения равновесия. Некоторые авторы используют вместо понятия функция понятие операция.

Функция – это, прежде всего, проявление свойств системы. На реализации функций основано не только достижение цели, но и развитие системы.

Поскольку развитие представляет собой необратимый, направленный, закономерный переход какой-либо системы из одного состояния в другое, то устойчивое развитие складывается из устойчивости системы и устойчивости ее процессов.

Устойчивость системы – способность ее возвращаться в состояние равновесия, которое является наиболее благоприятным для выполнения системой функций после воздействия на систему каких либо внешних факторов.

Устойчивость процесса – это свойство системы так использовать влияния внешних факторов, что система возвращается в своем отклонении от траектории на свою же траекторию.

Таким образом, устойчивость развития можно рассматривать как последовательное, прогнозируемое с высокой степенью вероятности изменение состояний системы, ее способность противодействовать неблагоприятным внешним влияниям.

Понятия о системном подходе, системном анализе.

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

Назначение системного подхода заключается в том, что он направляет человека на системное видение действительности. Он заставляет рассматривать мир с системных позиций, точнее, с позиций его системного устройства.

Системный подход состоит в том, что любой объект рассматривается в качестве относительно самостоятельной системы со своими особенностями функционирования и развития. Основываясь на идеях целостности и относительной независимости

объектов, находящихся в целостном мире, можно сформулировать 15 основных принципов системного подхода:

1) целостность – определение наличия у целого свойств, которыми не обладает ни одна из его частей. Например, груз может быть перемещен, только когда в системе есть и груз, и транспортное средство;

2) эмерджентность – появление у целого свойств, которые не определяются простым сложением свойств составляющих частей. Например, самосвал и погрузчик могут очистить улицу от снега, тогда как по отдельности самосвал может только вывозить снег, а погрузчик – сдвигать;

3) непознаваемость частей при рассмотрении их вне целого. Очень часто при изучении каких-либо механизмов назначение отдельных деталей можно понять, только рассматривая работу всего механизма;

4) организованность – образование структур для связи и установления взаимозависимости частей. Например, создание структуры управления;

5) необозримость сложных систем – необходимость учета того факта, что в сложной системе мы никогда не сможем формализовать и понять все факторы ее деятельности;

6) квантификация объективной реальности – разбиение частей на конечное число элементов, связей и т. п. для создания познаваемого аналога сложной системы;

7) принцип внешнего дополнения. Для более полного понимания системы необходимо использовать знания о среде. Например, более точно можно рассчитать время перевозки, зная состояние дорожного покрытия, погодные условия, загруженность дорог и т. д.;

8) формализация – подготовка данных в виде, пригодном для хранения, обработки и анализа. Например, создание базы данных и ее использование;

9) изоморфизм – использование одних и тех же приемов (алгоритмов, функций, зависимостей и т. п.) для рассмотрения различных систем;

10) иерархическая упорядоченность – разбиение системы на взаимосвязанные уровни с формализацией их подчиненности. Например, технологический, технический, экономический и

организационный в системе перевозки грузов различными видами транспорта, когда от массогабаритных характеристик груза зависят тип используемого подвижного состава, перегрузочной техники и выбор вида транспорта;

11) декомпозиция – метод, по которому исследуемая система делится на подсистемы, задача – на подзадачи и т. д., каждая из которых решается самостоятельно;

12) агрегирование – объединение нескольких элементов в единое целое. Результат агрегирования называют агрегатом. Агрегированные показатели представляют собой обобщенные, синтетические измерители, объединяющие в одном общем показателе многие частные;

13) согласованность – непротиворечивость решений на сопряженных уровнях системы. Например, экономически наиболее дешевый вариант перевозки должен быть обеспечен техническими возможностями выбранного вида транспорта;

14) координируемость – возможность воздействия на подчиненные части системы предопределяет необходимость предусмотреть соответствующие связи или отношения;

15) совместимость – наличие однородности информации в связях системы предусматривает возможность совмещения частей целого, понимание передаваемой информации, возможность ее обработки и т. д.

В соответствии с принципом системного подхода каждая система влияет на другую систему. Весь окружающий мир – взаимодействующие системы. Цель системного анализа – выяснить эти взаимодействия, их потенциал и найти оптимальный путь функционирования системы.

Системный анализ – это методология общей теории систем, это совокупность общих законов, методов, приемов исследования систем на основе системного подхода.

Системный анализ позволяет использовать в различных науках, системах следующие системные методы и процедуры: абстрагирование и конкретизацию; анализ и синтез, индукцию и дедукцию; формализацию и конкретизацию; композицию и декомпозицию; линеаризацию и выделение нелинейных составляющих; структурирование и реструктурирование;

макетирование; реинжиниринг; алгоритмизацию; моделирование и эксперимент; программное управление и регулирование; распознавание и идентификацию; кластеризацию и классификацию; экспертное оценивание и тестирование; верификацию и другие методы и процедуры.

Системный анализ базируется на ряде общих принципов, среди которых принципы:

- конечной цели, который заключается в абсолютном приоритете глобальной цели;

- дедуктивной последовательности – последовательного рассмотрения системы по этапам: от окружения и связей с целым до связей частей целого;

- интегрированного рассмотрения – каждая система должна быть рассмотрена как целое даже при рассмотрении лишь отдельных подсистем системы;

- согласования ресурсов и целей рассмотрения, актуализации системы;

- бесконфликтности – отсутствия конфликтов между частями целого, приводящих к конфликту целей целого и части.

Основными задачами системного анализа являются (таблица 1.1):

- задача декомпозиции означает представление системы в виде подсистем, состоящих из более мелких элементов;

- задача анализа состоит в нахождении различного рода свойств системы, ее элементов и окружающей среды с целью определить закономерности поведения системы;

- задача синтеза состоит в том, чтобы на основе знаний о системе, полученных при решении первых двух задач, создать модель системы, определить ее структуру, параметры, обеспечивающие эффективное функционирование системы, решение задач и достижение поставленных целей.

Центральной процедурой в системном анализе является построение обобщенной модели, отображающей все факторы и взаимосвязи реальной ситуации, которые могут проявиться в процессе осуществления решения.

Таблица 1.1 – Основные задачи и функции системного анализа

Структура системного анализа		
Декомпозиция	Анализ	Синтез
Определение и декомпозиция общей цели, основной функции	Функционально-структурный анализ	Разработка модели системы
Выделение системы из среды	Морфологический (анализ взаимосвязи компонентов)	Структурный синтез
Описание воздействующих факторов	Генетический анализ (анализ предистории, тенденций, прогнозирование)	Параметрический синтез
Описание тенденций развития, неопределенностей	Анализ аналогов	Оценка системы
Описание как «черного ящика»	Анализ эффективности	
Функциональная, компонентная и структурная декомпозиция	Формирование требований к создаваемой системе	

В большинстве случаев для транспортных систем проведение экспериментальных исследований либо очень дорого, либо вообще невозможно ввиду их сложности и масштаба. В этом случае применяют либо комбинированные исследования, когда натурным испытаниям подвергают только отдельные элементы системы, либо вообще приходится ограничиться только вычислительными экспериментами, что и определяет значение моделирования в исследовании транспортных систем.

Понятие и классификация транспортных систем.

Транспорт является одной из крупнейших системообразующих отраслей, имеющих тесные связи со всеми элементами экономики и социальной сферы.

Транспортная система (с точки зрения теории систем конкретизирующее элементы) – это связанное в целое совокупность работников, транспортных средств и оборудования, элементов транспортной инфраструктуры и инфраструктуры субъектов

перевозки, включая систему управления, направленная на эффективное перемещение грузов и пассажиров.

Другое определение (общее и наиболее распространенное). Транспортная система – это комплекс различных видов транспорта, находящихся во взаимодействии при выполнении перевозок. Структура транспортной системы представлена на рисунке 1.2.

Термин «транспортная система» употребляется применительно к континенту, государству, региону или крупному городу. В состав транспортной системы входят виды транспорта: автодорожный: автомобильный, тракторный, гужевой, горэлектротранспорт (троллейбус); рельсовый: железнодорожный; метро, трамвай, монорельс; водный: морской, речной, закрытых водоемов (озера Нарочь, Байкал, Каспийское море); воздушный; трубопроводный: газопроводы, нефтепроводы, продуктопроводы. Единая транспортная система – понятие, подчеркивающее социально-экономическое единство всех видов транспорта.

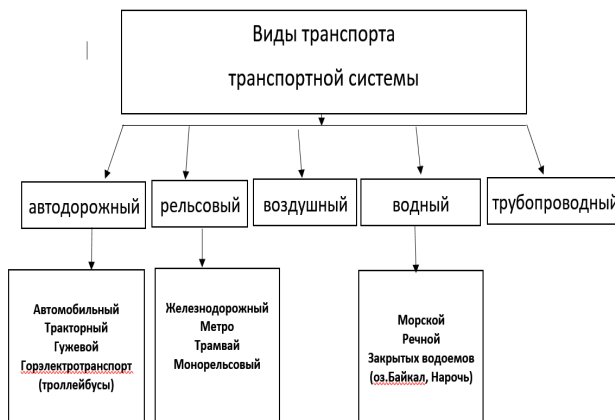


Рисунок 1.2 – Структура по видам транспорта транспортной системы

Инфраструктура – это физические компоненты транспортной системы, которые занимают фиксированное положение в пространстве и создают транспортную сеть, включающую связи (сегменты автомобильных и железных дорог, трубопроводов и т. п.)

и узлы (пересечения сегментов дорог, терминалы различного назначения и т. д.). Важной задачей инженера соответствующего профиля является обеспечение требуемой пропускной способности связей и узлов, их технологическое соответствие обслуживаемым потокам грузов и пассажиров для своевременного обеспечения потребностей экономики и населения.

Перемещение транспортных средств с грузом и без груза по транспортной сети образует транспортные потоки.

Транспортные средства имеют широкий диапазон характеристик, которые необходимо учитывать при проектировании транспортных сетей. В зависимости от используемых транспортных средств, будь то велосипед или карьерный самосвал, трамвай или железнодорожный состав, будут меняться не только характеристики транспортного потока, но и требования к геометрическим и техническим параметрам транспортных сетей. В узлах транспортных сетей предусматривают возможность перемещения грузов и пассажиров, с одних транспортных средств на другие. Эти грузовые и пассажирские потоки являются самостоятельными потоками, которые также должны быть своевременно обслужены.

Система управления включает систему управления транспортными потоками и систему управления работой транспортных средств. Система управления работой транспортных средств определяется выбранной технологией перевозок и, как правило, является частью транспортной инфраструктуры. Из этой системы управления не следует выделять водителя, который непосредственно реализует целевые указания.

В автотранспортной системе в качестве транспортных средств используются автомобили. Классификация автотранспортных систем может быть выполнена по разным признакам. Относительно объекта перевозки они могут быть грузовые, пассажирские или грузопассажирские, относительно сферы применения – общего пользования или внутрипроизводственные и т. д. Классификация автотранспортных систем относительно уровня сложности приведена на рисунке 1.3.

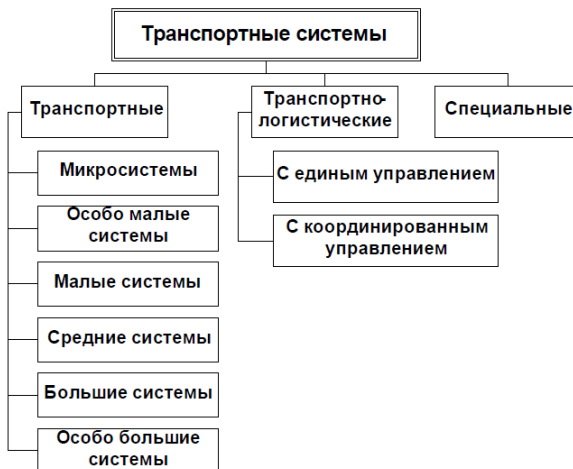


Рисунок 1.3 – Укрупненная классификация автотранспортных систем по уровню сложности

Специальные транспортные системы предназначены для решения конкретных задач, которые возникают при необходимости перевозки особых грузов или организации транспортного сообщения в особых условиях. Примерами таких систем могут быть контейнерная транспортная система, система доставки пассажиров в аэропорт и т. п.

Функциональная структура транспортной системы приведена на рисунке 1.4.

В общем случае на первом уровне выделяют производственную и управляющую системы. В производственной системе выделяются следующие подсистемы:

- технологическая – обеспечивает выполнение основных функций транспортной системы;
- обеспечивающая – выполняет функции, сопровождающие транспортные процессы;
- восстанавливающая – выполняет функции по поддержанию элементов системы в работоспособном состоянии;
- вспомогательная – обеспечивает выполнение функций, связанных с общей работой системы (кадровая работа, учетная, т.п.).

В целом подсистемы обеспечивают выполнение процессов для достижения цели функционирования системы.

Характерной особенностью функционирования транспортных систем является циклический характер их работы.

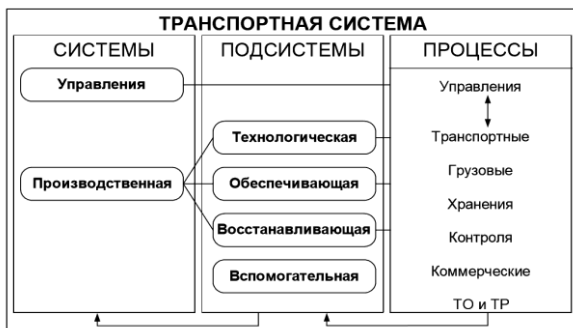


Рисунок 1.4 – Функциональная структура транспортной системы

Начальной точкой рабочего цикла транспортной системы является подача порожнего подвижного состава для выполнения перевозок. При перевозках грузов – это подача подвижного состава под погрузку, на пассажирских перевозках – выезд автобуса с конечного пункта на маршрут. В зависимости от технологии выполнения перевозок и организации движения в процессе транспортного цикла могут выполняться различные транспортные процессы, связанные с погрузкой или разгрузкой грузов, посадкой или высадкой пассажиров. Транспортный цикл заканчивается в момент прибытия порожнего подвижного состава для погрузки или в момент начала выполнения маршрута пассажирским автобусом.

Характеристика транспортных систем

Транспортные системы характеризуются параметрами: техническими:

- путевая инфраструктура: железнодорожный путь, автомобильные дороги, судоходные части русел рек, воздушные коридоры, морские лоции, нефте-, газо- и продуктопроводы;
- подвижной состав: автомобили, автобусы, троллейбусы, трамваи, локомотивы, вагоны, мотор-вагонный подвижной состав, воздушные, речные и морские суда;

– организационные подсистемы: эксплуатационные и ремонтные предприятия видов транспорта; системы управления движением транспортных единиц (поездов, судов, самолетов, автотранспортных средств);

технологическими:

– скорость доставки грузов;
 – скорость перевозки пассажиров;
 – скорость движения транспортных средств;
 – использование передовых технологий в транспортном процессе;

экономическими:

– стоимостные параметры перевозки и начально-конечных операций, экспедиторского обслуживания;

– экономические параметры транспортной системы: прибыльность, убыточность, фондоотдача, степень использования инвестиций, возможность вложения банковского капитала (пример – высокоскоростные магистрали Франции, Японии, ФРГ, России);

организационными:

– организация транспортного процесса;
 – система управления перевозочным процессом (современная или отсталая), форма организации транспортных предприятий и структура управления ими;

– организация подсобно-вспомогательной деятельности,
 – уровень выполнения внетранспортных услуг (сервис для пассажиров, грузовладельцев, рекламная деятельность);

политическими:

– проведение геополитики государства (географически выгодное расположение страны для обеспечения транзитных перевозок по собственным коммуникациям и с использованием собственного транспорта – Австрия, Беларусь, Голландия, Швейцария, Турция, Панама);

– поддержка собственного населения и промышленных предприятий (прокладка путей сообщения для обеспечения транспортных потребностей населения, наращивания экспортного потенциала);

– проведение интересов государства для оживления национальных промышленных предприятий, создание

промышленно-финансовых групп, активизация туризма и передвижения населения (перевозки по более низким ценам внутри страны по сравнению с международными тарифами);

– активизация представительства собственного государства в мировых структурах через транспортные организации мирового уровня (международный союз железных дорог; совет по транспорту СНГ, Литвы, Латвии, Эстонии; международные организации по воздушным и морским перевозкам, совместные предприятия по трубопроводному транспорту);

По принципам международной интеграции транспортные системы характеризуются и классифицируются по принадлежности его к международным транспортным коридорам, созданным для всех видов транспорта или для отдельных его видов.

Пространственная структура транспортных систем определяется транспортными сетями

Транспортная сеть – это совокупность всех путей сообщения, связывающих населенные пункты страны, или отдельного региона (железные дороги, автодороги, воздушные и водные пути, трубопроводы), по которым осуществляются пассажирские и грузовые перевозки. Маршрутная сеть – часть транспортной сети, адаптированная для выполнения перевозок грузов и пассажиров. Различают: универсальную и специализированную маршрутную сеть для перевозки грузов либо пассажиров.

Классификация транспортных сетей может быть произведена по разным признакам. Классификация относительно используемых видов транспорта приведена на рисунке 1.5. В соответствии с этой классификацией укрупненно транспортные сети можно разбить на три группы.

По кратчайшим направлениям между пунктами перемещения могут перемещаться лишь немногие виды транспорта. Причем реальные пути их перемещения практически всегда отклоняются от прямолинейных вследствие необходимости обхода запретных районов, суверенных территорий, природных особенностей и т. п. Например, для воздушного транспорта прокладываются воздушные коридоры.



Рисунок 1.5 – Классификация транспортных сетей по использованию их видами транспорта

Естественные пути для перемещения являются наиболее древними транспортными сетями. Главным образом это реки и пригодные для перемещения внедорожных транспортных средств участки земной поверхности.

Основное количество грузов и пассажиров перемещается по дорогам. Дороги по особенностям перемещения делятся на рельсовые и безрельсовые. Среди безрельсовых дорог можно выделить транспортные сети с направляющим устройством (механическим или бесконтактным), которые получают в последнее время все большее распространение не только в пределах производственных помещений, но и для городского транспорта (например, системы типа Translohr приведенные на рисунке 1.6,

которые используют трамваи на обычных автомобильных колесах с одним направляющим рельсом).

В большинстве случаев транспортная сеть не соответствует дорожной сети. В зависимости от габаритов и массы груза, параметров используемых транспортных средств транспортная сеть будет тем или иным фрагментом дорожной сети. Например, не по всем улицам города разрешено движение грузовых автомобилей, и в транспортной сети для них эти улицы будут исключены. Не все железнодорожные пути электрифицированы, причем на некоторых направлениях может использоваться постоянный, а на некоторых – переменный ток и т. д. Таким образом, можно сказать, что отдельные дуги транспортной сети специализируются на пропуске потоков отдельного вида, что приводит к формированию определенных структурных свойств сети.

При этом транспортные сети во многом определяют количественные и качественные характеристики работы транспортных систем.



Рисунок 1.6 – Трамвай системы типа Translohr г. Падуя

Характеристика транспортной системы Республики Беларусь.

По состоянию на июнь 2020 года транспортный комплекс Республики Беларусь включает 11,3 тыс. организаций различных форм собственности и 33,7 тыс. индивидуальных

предпринимателей. В транспортной отрасли работает порядка 6,9% от общей численности занятых в экономике республики.

Доля транспортной деятельности (с учетом складирования, почтовой и курьерской, согласно Общегосударственному классификатору видов экономической деятельности Республики Беларусь ОКРБ 005-2011) в ВВП Республики Беларусь составляет 5,8 %.

Пути сообщения включают: 102,4 тыс. км автомобильных дорог (из которых 88,6 тыс. км с усовершенствованным покрытием); 5,48 тыс. км железнодорожных путей, из которых электрифицировано 22,4 %, станционные пути составляют 29,4 %, подъездные – 9,5 %. Также инфраструктура транспорта включает 7 речных портов, газопровод «Сибирь – Западная Европа» и нефтепровод «Дружба». Плотность автомобильных дорог на 1000 км² составляет 337 км, железных дорог – 60 км на 1000 км².

Для обеспечения работы транспорта по обслуживанию пользователей Республики Беларусь функционируют: порядка 363 железнодорожных станций, 26 грузовых автомобильных терминалов, 36 грузовых дворов, свыше 400 остановочных пунктов для пригородного железнодорожного сообщения. Техническое обслуживание и ремонт подвижного состава для видов транспорта выполняются: авторемонтными предприятиями, вагоноремонтными заводами (пассажирские вагоны); специализированными депо (грузовые вагоны), локомотивными депо и специализированными заводами, авиаремонтным заводом (самолеты гражданской авиации).

Производится выпуск подвижного состава: Минским автозаводом – грузовые автомобили, автобусы и троллейбусы; заводом «Белкоммунмаш» – троллейбусы, трамваи, электропоезда и рельсовые автобусы (по швейцарской технологии); вагоностроительные заводы в г. Гомеле и г. Минске – пассажирские вагоны, в г. Могилеве – грузовые вагоны, в г. Осиповичи-электропоезда по швейцарской технологии, локомотивостроительным заводом в г. Лиде – маневровые локомотивы.

Организационные основы управления транспортом страны [2].

Управление транспортной системой страны выполняет Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (МТК). МТК является республиканским органом государственного управления, которое осуществляет государственное регулирование в области автомобильного, морского, внутреннего водного, железнодорожного, городского электрического транспорта и метрополитена, гражданской авиации и использования части воздушного пространства Республики Беларусь и подчиняется Совету Министров Республики Беларусь.

МТК координирует виды деятельности:

- перевозки грузов и пассажиров;
- транспортно-экспедиционную;
- работы (услуги), связанные с обслуживанием пассажиров, грузов, транспортных средств, ремонтом транспортных средств и технологического оборудования;
- обследование, проектирование, строительство, реконструкция, ремонт, содержание республиканских автомобильных дорог, объектов авиации, внутренних водных путей, судоходных гидротехнических сооружений и портов;
- научные исследования и разработки;
- подготовку кадров;
- информационное обеспечение;
- иные работы в транспортной области.

В структуру МТК входят:

- 1) центральный аппарат министерства;
- 2) транспортные организации: ГО «БЖД», национальная авиакомпания «Белавиа», ОАО Минскоблавтотранс, Гродноавтотранс и другие областные автодорожные предприятия.
- 3) промышленные организации: авторемонтные заводы, вагоно – и авиа ремонтные заводы; УП «Белдортехника» и «Дорстройиндустрия» (Фаниполь)
- 4) научные организации: НИИ «Транстехника», предприятие по изысканию и проектированию автодорог «Белгипродор», «Белорусский дорожный инженерно-технический центр».

Основную концепцию и стратегию развития транспортной системы страны формирует и организует их реализацию Минтранс.

Транспортно-логистическая система и ее место в цепи поставок [3].

Понятие «транспортно-логистическая система» (ТЛС) существенным образом отличается от понятия транспортная система. Различие заключается в том, что транспортно-логистическая система сформирована на основе логистического подхода при проектировании и реализации цепей взаимодействий для достижения эффективного результата, нацелена, прежде всего, на высококачественное удовлетворение запросов потребителей ее услуг. Можно также утверждать, что транспортно-логистическая система - это система конкурентного транспортного сервиса, предполагающая свободу выбора потребителями необходимых им услуг. Такая система включает в себя несколько участников, предоставляющих услуги, действия которых должны быть скоординированы и ориентированы на получение наиболее эффективного общего результата при максимально возможном удовлетворении интересов потребителей услуг и каждого участника системы.

ЛС охватывают не только процесс перевозки. Они в целом решают процесс доставки грузов или пассажиров независимо от используемых видов транспорта, но с учетом необходимых объемов, сроков и качественных показателей доставки. Таким образом, ТЛС используют принципы построения многоуровневых систем, обеспечивающих возможность управления материальными потоками на различных уровнях операционного управления с выходом на единые критерии эффективности ЛС. При этом в ЛС существенное значение имеют информационные управляющие системы, так как только с их помощью можно обеспечить координацию управления в едином информационном пространстве множества субъектов. В целом предметную область ЛС можно представить в виде обобщенной схемы, приведенной на рисунке 1.7.

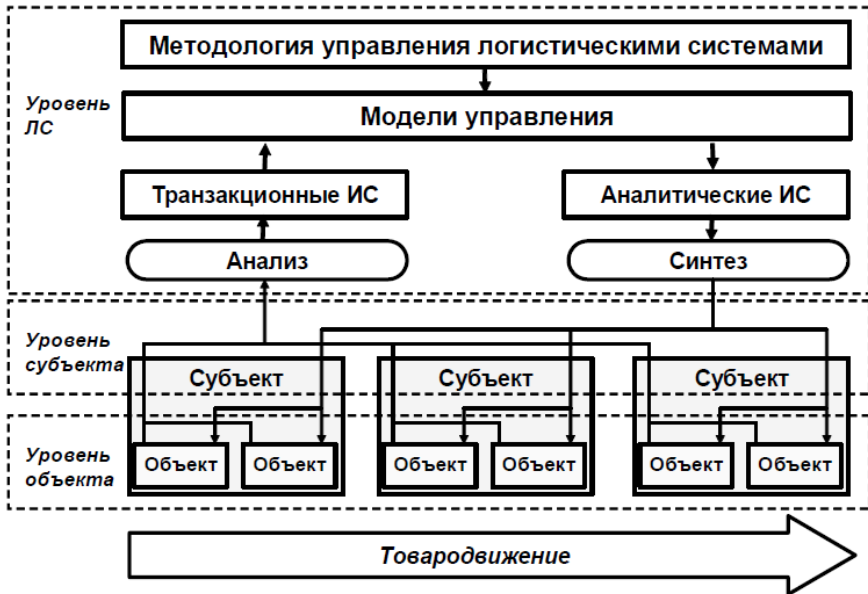


Рисунок 1.7 – Обобщенная схема предметной области ТЛС

Логистический подход к функционированию и использованию транспортной системы влияет на долю транспортной составляющей в цене товарной продукции. Доля транспортной составляющей в цене товарной продукции на рынках ее сбыта является значительной. В цене готовой продукции эта доля оценивается в 5 - 10%, а в цене сырьевых товаров она значительно выше - 50% и более. Транспортная составляющая особенно велика при большой дальности доставки товарной продукции, например, при внешнеторговых дальних перевозках.

Рассмотренные выше базовые положения общей теории систем позволяют использовать системный подход в сфере, связанной с организацией и управлением потоковыми процессами на транспорте, т.е. транспортной логистикой. Можно твердо утверждать, что логистическая методология опирается на системный подход. Под транспортно-логистической системой понимается оптимизированная совокупность функционально связанных элементов (процессов, периодов, объектов), по которым

последовательно продвигаются транспортные и грузовые материальные потоки, сопутствующие им финансовые, информационные потоки, а для их продвижения подключаются потоки услуг. Системный подход предполагает согласованное функционирование всех этих элементов для достижения намеченной цели - сокращения затрат, времени и повышения уровня сервиса на транспортном рынке.

Можно привести пример, связанный с работой транспортного диспетчера. Ему для своевременного принятия оптимального управленческого решения необходимо одновременно обладать полным объемом информации, синхронно поступившей из разных источников. Получение этой информации в полном объеме, но последовательно или с опозданием, не даст возможности диспетчеру представить общую картину сложившейся ситуации и принять лучшее решение.

Влияние логистических аспектов на транспорт.

Активное развитие информационных технологий, а также логистики вызвало появление на транспорте различных логистических систем и технологий, что значительно упростило процесс управления транспортным процессом, а также позволило сократить затрачиваемые ресурсы.

В целях синхронизации работы транспорта и производства в хозяйственной деятельности транспортных организаций стали широко применяться различные логистические технологии. Наибольшее распространение на транспорте получили системы, работающие на основе технологии «строго по графику» - KANBAN и Just-in-time J IT («точно в срок»). Суть применения данных систем к транспорту состоит в том, что если в основном производстве используется технология «строго по графику» без информации о содержании существенных объемов запасов необходимых материалов, сырья, полуфабрикатов и комплектующих изделий, то в закупочной и сбытовой логистике перевозки осуществляются соответственно через короткие интервалы (система «канбан») и в строго определенное время (система «точно в срок»). По указанной технологии подача грузов клиентуре в необходимых случаях ведется с точностью до минут.

Пример. Автомобиль с главного конвейера автосборочного завода поступает не на склад, а в вагон, и одновременно специальное погрузочное устройство, управляемое ЭВМ, обеспечивает постановку следующего вагона под погрузку очередной партии автомашин. Такая технология позволяет обходиться без громоздкого и дорогостоящего складского хозяйства и ускорять оборачиваемость капитала. В результате нормативы запасов материальных ценностей резко сокращаются. Использование системы «J IT» позволяет доставить материальные ресурсы или готовую продукцию в определенную точку логистической цепи (канала) именно в тот момент, когда в них есть потребность (не раньше и не позже), что исключает излишние запасы как на производстве, так и в дистрибуции.

Существенным фактором в применении концепции «точно в срок» играет спрос, определяющий дальнейшее движение сырья, материалов (компонентов), полуфабрикатов и готовой продукции. Короткие составляющие логистических циклов в системах, применяющих данный подход, способствуют концентрации основных поставщиков материальных ресурсов вблизи главной фирмы, осуществляющей процесс производства или сборки готовой продукции. Ведущая компания старается выбрать небольшое число поставщиков, отличающихся высокой степенью надежности поставок, так как для предприятия работающего по технологии «J IT» любой сбой в поставках может нарушить производственное расписание. В соответствии с этой концепцией поставщики становятся по существу партнерами производителей готовой продукции в их бизнесе. Для эффективного использования технологии «J IT» компании должны работать с надежными телекоммуникационными системами и информационно-компьютерной поддержкой.

Под влиянием логистических систем «канбан» и «точно в срок» пользователи транспортных услуг стали отдавать предпочтение таким критериям, как соблюдение временных графиков доставки грузов (в зависимости от продолжительности планируемой поставки считаются допустимыми следующие отклонения: для 8-12 недель - 25%; 4-8 недель - 10%, менее 4 недель - 1%), ответственность за

удовлетворение текущих потребностей и возможность отслеживания движения груза.

Кроме программ, реализующих технологию «строго по графику» на транспорте широкое применение получила система SDP (планируемая программа доставки). Система представляет собой усовершенствованный с помощью электронного обмена данными между всеми поставщиками вариант «JIT». Свое название SDP («гарантированное снабжение») система получила благодаря выполняемым задачам. Она представляет собой автоматизированную систему планирования потребностей в материалах для упорядочения организации перевозок материалов и обеспечения прогнозирования их количества, что значительно повышает точность поставки продукции. Система разработана корпорацией Chrysler на основе использования системы электронного обмена данными (EDI) между всеми поставщиками.

Основным положением системы SDP является планирование замкнутой цепочки перевозок. Снабжение, загрузка определенным материалом у поставщиков и перевозка в производственное подразделение осуществляется в соответствии с заданным графиком. Вместе с перевозкой материалов осуществляется возврат повторно используемой тары и контейнеров.

Еще одним эффективным методом транспортной логистики, позволяющим обслуживать несколько торговых точек, является метод кольцевых маршрутов. Составление кольцевых маршрутов может осуществляться методом, известным как алгоритм Свира.

Суть алгоритма заключается в том, что «полярная ось», начинает постепенное движение в одном из направлений, «стирая» при этом с координатного поля изображенные на нем магазины-потребители товара. Как только сумма заказов от магазинов достигает максимальной вместимости транспортного средства, фиксируется сектор, обслуживаемый одним кольцевым маршрутом, и намечается путь объезда потребителей.

Таким образом, к настоящему времени уже сложились аспект взаимного влияния транспортных и логистических систем и место транспортно-логистических систем в цепи поставок (рисунок 1.8).



Рисунок 1.8 – Логистической интеграции всех звеньев
материалопроводящего потока (концепция управления цепями
поставок)

Функционирование единого механизма, который объединяет производителя, склад готовой продукции и транспорта позволяет сократить время выполнения заказов и запасы готовой продукции, повысить качество обслуживания за счет своевременного выполнения заказов, улучшить использование оборудования, а соответственно, сократить издержки.

Требования к транспортировке значительно изменились в результате развития в логистике концепции «быстрого реагирования». Традиционная система поставок была основана на производстве значительного количества товаров и размещении их на складах для последующей реализации. Концепция «быстрого реагирования» предполагает постоянный анализ реальных запросов

рынка и производство минимально необходимого количества товара для поставки его потребителю.

Развитие этого подхода заставило транспортные компании перестраиваться для работы в соответствии с логистическими технологиями (just-in-time), когда объемы и номенклатура поставок изменяются в соответствии с рыночной конъюнктурой, а требования к своевременности транспортировки значительно возрастают.

Основные понятия транспортной логистики [4].

Транспортная логистика – это сфера организации доставки предварительно заказанной продукции в строго установленное место за согласованное время по оптимальным маршрутам с предельно низкими финансовыми расходами. Основа термина транспортная логистика включает в себя три ключевых направления:

- выполнение комплексного проектирования, а также организация проведения доставки грузов с минимальными расходами;
- обеспечение контроля на всех этапах перевозки товаров с использованием разных передовых средств коммуникации и информационного оборудования;
- осуществление передачи владельцу грузов сведений о продукции.

Транспортный потенциал — это совокупность транспортных ресурсов (средств, систем и инфраструктуры), а также организационных механизмов и процессов их использования, определяющих возможности транспортного сектора экономики с точки зрения логистической деятельности.

Транспортный комплекс страны — это совокупность отраслей экономики, целью деятельности которых является удовлетворение потребностей населения и субъектов экономической деятельности страны в перевозке пассажиров и грузов. К объектам транспортного комплекса обычно относят: транспорт, транспортная промышленность (транспортное машиностроение, транспортное строительство, материально-техническое обеспечение перевозочного процесса), учреждения и организации по подготовке

кадров для транспорта, учреждения по проведению проектных и научно-исследовательских работ, ремонтные предприятия.

Понятие «транспортная система приводится в теме 1.1.

Понятие «транспортная система» иногда отождествляется с понятием «транспортная инфраструктура», но чаще определяется как более широкое понятие, включающее в себя «транспортную инфраструктуру» (рисунок 1.9).

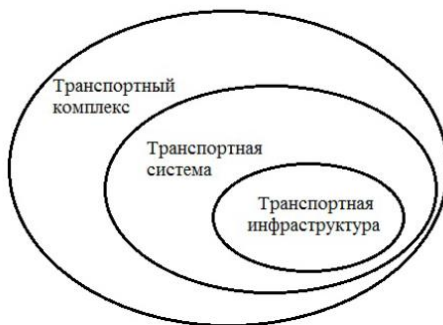


Рисунок 1.9 – Соотношение понятий транспортный комплекс, транспортная система и транспортная инфраструктура

Транспортная инфраструктура – совокупность объектов материального мира (инженерных сооружений), обслуживающих работу транспорта. Совокупность инженерных сооружений, обеспечивающих движение транспорта [3, 6]. Подробно понятие транспортной инфраструктуры рассматривается в теме 2.14 «Транспортные услуги по использованию инфраструктуры».

К объектами транспортной инфраструктуры страны относят: автомобильные дороги, железнодорожные пути, водные пути, метрополитен, аэропорты, аэродромы, трамвайные пути, мосты, тоннели, эстакады, контактные линии, вокзалы и станции, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств, иные здания, сооружения, устройства и оборудование, обеспечивающие функционирование транспортного комплекса.

Транспортно-логистическая деятельность – процесс оказания транспортно-логистических услуг.

Транспортно-логистические услуги – услуги, связанные с организацией перевозки (перемещения) грузов, пассажиров и багажа.

Пропускная способность пути сообщения – максимальное количество транспортных средств, которое может проследовать в единицу времени по пути сообщения при соответствующем уровне его технической оснащенности и средств организации движения.

Транспортная сеть по перевозке грузов – совокупность пунктов отправления и назначения, а также путей сообщения между ними.

Транспортный поток – совокупность транспортных средств, одновременно участвующих в движении на определенном участке транспортной сети.

Организация процесса перевозки груза – комплекс операций по планированию перевозок, заключению договоров перевозки грузов, подготовке и подаче транспортных средств под погрузку и иные действия в процессе доставки грузов от поставщиков к потребителям.

Транспортно-логистические издержки – затраты, связанные с оказанием транспортно-логистических услуг.

Транспортно-экспедиционная деятельность – хозяйственная деятельность по организации перевозки грузов, включая их отправку и получение, а также по выполнению или обеспечению выполнения других связанных с перевозкой операций в соответствии с договором на транспортно-экспедиционное обслуживание.

Экспедитор – субъект хозяйствования, организующий за вознаграждение за счет заказчика от своего имени экспедирование грузов, а также выполняющий или обеспечивающий выполнение иных действий, предусмотренных договором на транспортно-экспедиционное обслуживание.

Транспортно-экспедиционная компания (ТЭК) – компания, занимающаяся организацией перевозок грузов от грузоотправителя к грузополучателю. В большинстве случаев ТЭК является компанией посредником между клиентом и перевозчиком, предоставляя услуги по поиску исполнителя и транспорта удовлетворяющим критерием перевозки груза. От компетентности и профессионализма данной компании зависит качество и своевременность перевозки и грузов.

К задачам транспортной логистики следует отнести:

– обеспечение технической, технологической сопряженности участников транспортного процесса. Техническая сопряженность в транспортном комплексе означает согласованность параметров транспортных средств как внутри отдельных видов, так и в межвидовом плане. Эта согласованность позволяет применять модульные перевозки, работать с контейнерами и грузовыми пакетами. Технологическая сопряженность подразумевает применение единой технологии транспортировки, прямые перегрузки, бесперегрузочное сообщение;

– согласование экономических интересов участников транспортного процесса. Экономическая сопряженность – это общая методология исследования конъюнктуры рынка и построения тарифной системы

– использование единых систем планирования. Совместное планирование означает разработку и применение единых планов графиков;

– создание транспортных систем, в том числе создание транспортных коридоров и транспортных цепей.

Контрольные вопросы и задания.

1. Раскройте понятие системы. Приведите примеры систем из окружающей среды, из транспортной деятельности.
2. Назовите категории строения системы, окружения системы.
5. Охарактеризуйте свойства системы, состояния системы, процесс.
6. Охарактеризуйте понятия устойчивость системы, устойчивость процесса .
7. Дайте понятие и приведите классификацию транспортных систем.
8. Охарактеризуйте функциональную структуру транспортных систем.
8. Дайте понятие о системном подходе.
9. Назовите основные принципы и этапы системного анализа.
10. Что такое системотехника?
11. В чем различие транспортных и транспортно-логистических систем.
12. Охарактеризуйте соотношений понятия транспортный комплекс, транспортная система, транспортная инфраструктура.
13. Что относят к задачам транспортной логистики?

1.2. Характеристика современной системы товародвижения, «транспортная услуга»

План. Транспортная услуга. Современные тенденции рынка транспортных услуг. Роль различных видов транспорта в современных системах товародвижения. Показатели нагрузки на транспортную систему. Международные транспортные коридоры (ЕС, Евроазиатские), понятие, тенденции. Маркетинг в сфере транспортных услуг. Планирование оказания транспортных услуг. Международная терминология сферы транспортных услуг.
[3, 5, 7, 8, 9, 13]

Транспортные услуги.

Продукция транспортных предприятий представляет собой услугу, отличия которой от материальных объектов отражаются на организации процесса производства. Транспортные услуги имеют следующие особенности:

1) транспортные услуги не имеют материальной и вещественной формы в обычном понимании:

– материальный характер транспортной продукции заключается в изменении пространственного положения перевозимых товаров;

– транспортную продукцию (услугу) нельзя накопить впрок, повышение спроса на перевозки потребует использования дополнительных перевозных возможностей;

2) транспортная услуга неосвязаема, неотделима от своего производителя и не постоянна по качеству. В процессе работы транспорта не создается новой продукции, а наоборот, этот процесс может сопровождаться потерей физических объемов грузов;

3) транспортные услуги имеют свои специфические способы реализации. В ходе процесса перемещения материальная сущность объекта или субъекта доставки не должна изменяться. Меняется только его географическое местонахождение, местоположение. Невыполнение этого условия считается нарушением транспортного процесса и считается нанесением ущерба человеческому сообществу.

Понятие транспортной услуги возникло на территории стран СНГ и Балтии после 90-х годов в условиях обострения рыночных

отношений в развитии экономик. До 90-х транспорт рассматривался как отрасль, осуществляющая доведение изготовленной продукции до потребителя и больше имел характер, подчиненный производству. Соответственно показатели были валовые: грузооборот, объем перевозок.

В настоящее время оценка деятельности транспорта предполагает рассмотрение рыночного понятия «услуга».

Транспортная услуга обладает меновой стоимостью. Она способна обмениваться на деньги и на другие товары или на другие услуги хозяйственной и социальной деятельности («бартер»).

Реализация транспортных услуг осуществляется на транспортном рынке, который подразделяется на внутренний и международный с дальнейшей его диверсификацией по отраслевым секциям, видам услуг, средствам транспорта. Международный рынок перевозочных услуг морского транспорта обычно называют «фрахтовым».

Цена каждой транспортной услуги увеличивает стоимость товара, которую он имел в пункте отправления. Это увеличение стоимости называют транспортной издержкой или расходом за доставку. В отрасли транспорта можно насчитать несколько десятков различных видов услуг. При этом каждая имеет свою особенность ценообразования, зависящую от товарной номенклатуры груза, условий и расстояний перевозки.

Услуги транспорта не сводятся только к перевозке груза, а еще включают операции, не входящие в перевозочный процесс, но связанные с его подготовкой и осуществлением (напр. упаковка, маркировка, хранение, предоставление информации клиенту и т. д.).

К услугам транспорта относятся:

- перевозка грузов и почты;
- услуги погрузочно-разгрузочные;
- услуги по хранению;
- услуги по подготовке к перевозке перевозочных средств, предоставление на условиях аренды, проката;
- транспортно-экспедиционные и дополнительные;
- перегон новых и отремонтированных перевозочных средств.

Указанный перечень дополняется маркетинговыми, коммерческими, информационными услугами, страхования и т.д.

Классификация услуг транспортно-логистической деятельности приведена на рисунке 1.10.



Рисунок 1.10 – Классификация услуг транспортно-логистической деятельности

Качество транспортных услуг.

При выборе вида и способа доставки грузов потребители услуг ориентируются как правило на требование оптимального соотношения затрат к качеству транспортного обслуживания. Грузоотправителей привлекают минимальные сроки доставки, максимальная сохранность грузов, удобства по приемке и сдаче грузов, получение достоверной информации о тарифах, условиях перевозок, местоположении груза.

Качество предполагает: скорость и сохранность; ликвидацию излишних перегрузочных операций; минимальные сроки и гарантированность сроков доставки; регулярность, безопасность перевозок; обеспечение сохранности грузов при доставке; удобства по приемке и сдаче; наличие дополнительных услуг; сопровождение груза до конечного пункта назначения; возможность таможенного оформления и уплаты таможенных пошлин; возможность получения оперативной информации о перевозке и местоположении груза; наличие необходимой транспортной тары, транспортных средств;

наличие необходимого перегрузочного оборудования.

Несмотря на единство признаков услуг различных видов транспорта, на каждом из них существует только ему присущий процесс оказания услуг, что предполагает определенные преимущества и недостатки использования видов транспорта.

Роль транспорта в современных системах товародвижения. Показатели перевозочного процесса. [7, 9]

Транспортные услуги должны быть безопасные и качественные. Доступ к ним определяет эффективность работы и развития производства, бизнеса и социальной сферы. В связи с этим роль транспорта в социально-экономическом развитии страны определяется рядом объемных, стоимостных и качественных характеристик уровня транспортного обслуживания.

Процесс предоставления транспортных услуг называется транспортным обслуживанием.

Объемные характеристики (объем транспортных услуг) транспортного обслуживания напрямую влияют на полноту реализации экономических связей внутри страны и за ее пределами, а также на возможность перемещения всех слоев населения для удовлетворения производственных и социальных потребностей.

Стоимостные характеристики перевозок любой продукции (транспортный тариф) отражаются непосредственно на ее конечной цене, прибавляются к затратам на производство, влияют на конкурентоспособность продукции и зону ее сбыта.

Качественные характеристики уровня транспортного обслуживания связаны со скоростью, своевременностью, ритмичностью, безопасностью и экологичностью функционирования транспортной системы.

Транспорт представляет собой самостоятельную отрасль материального производства, обеспечивающую нормальную деятельность экономической системы в целом. Отсюда следует, что продукция транспорта имеет материальный характер и выражается в перемещении вещественного продукта других отраслей. Продукт транспортной отрасли – перемещение.

Транспорт является частью инфраструктуры любого государства без которого процесс производства не может быть законченным.

Положительная сторона транспорта: воздействует на весь процесс расширенного производства и должен развиваться в интересах повышения эффективности материального производства. Полезный эффект, связанный с перевозкой грузов – обеспечение связи производителей и потребителей, что является потребительской стоимостью транспортной продукции.

Отрицательная сторона транспорта: транспортная деятельность несет обществу определенные издержки. Они являются внешними по отношению к транспорту, так как не входят в затраты перевозчика и выражаются в загрязнении окружающей среды (воздух, поверхности дорог и прилегающих территорий, шум, электромагнитные излучения), износе дорог, связанном с увеличением интенсивности движения, ухудшением условий мобильности населения, ДТП и т. д.

Роль транспорта хорошо показывает схема взаимосвязей в сфере производства и потребления, приведенная на рисунке 1.11. Совершенно очевидно, что без транспорта невозможно организовать и поддерживать эти взаимосвязи и обеспечивать функционирование экономики.



Рисунок 1.11 – Взаимосвязи в сфере производства и потребления

Современные тенденции развития экономики направлены на все большую интеграцию транспортных процессов и производственных.

Скорость транспортного сообщения влияет на эффективность экономических связей и подвижность населения. Рост скорости доставки грузов и пассажиров дает ощутимый экономический и социальный эффект. При перевозке грузов он выражается в высвобождении оборотных средств предприятий, а при перевозке пассажиров – в высвобождении времени людей, которое может быть использовано на другие цели.

Показатели нагрузки на транспортную систему.

Нагрузку на транспортную систему определяют транспортные потоки. От их объемов зависит потребная мощность транспортной системы в целом (станций, участков, полигонов), потребность в подвижном составе, топливе, материалах и других ресурсах. Чем больше поток, тем выше нагрузка. Максимальный поток, который может быть пропущен по элементам сети в единицу времени, составляет пропускную способность элементов сети или всей сети в целом.

Число транспортных единиц, пропущенных за единицу времени, называют интенсивностью транспортного потока. Интенсивность потока – величина переменная и носит в большинстве случаев вероятностный характер. Если обозначить поток за период времени t как $N(t)$, то средняя интенсивность потока в принятую единицу времени (час, сутки) составит

$$\bar{r}(t) = N(t) / t.$$

Пространственной характеристикой потока является его плотность – число транспортных единиц, приходящихся на единицу длины сети.

Если на участке сети длиной l км на каждый момент времени t_i будет находиться N_i транспортных единиц, то плотность потока на момент t_i будет

$$\lambda(t_i) = N_i(t_i) / l \quad (i = 1, 2, 3, \dots, n).$$

Для оценки степени обслуживания государства транспортом и определения интенсивности использования путей сообщения употребляют термин «эксплуатационная длина», которая представляет собой суммарное протяжение всех линий

конкретного вида транспорта, связывающих населенные пункты страны.

Существуют также интегральные коэффициенты для определения уровня насыщения страны транспортной сетью. К ним относятся:

плотность транспортной сети по отношению к территории

$$d_t = L / S,$$

где L – длина территориальной сети, тыс.км; S – площадь территории в тыс. квадратных километров;

– плотность транспортной сети по отношению к населению

$$d_n = L / P,$$

где P – численность населения страны или региона в миллионах человек;

Основные показатели работы транспорта

Планирование, учет, анализ и оценка деятельности транспорта невозможны без комплекса показателей, с помощью которых измеряется объем и качество его работы. На каждом виде транспорта имеется своя система показателей, отражающих его специфику. Однако существует группа показателей, которая является единой для всех видов транспорта и государственных учетных органов. Такими являются показатели перевозочной работы.

Различают показатели количественные (объемные) и качественные.

К количественным показателям относятся:

- объем перевозки грузов в тоннах (т);
- грузооборот в тонно-километрах (ткм);
- объем перевозки пассажиров (чел.);
- пассажирооборот в пассажиро-километрах (пас.км).

Учет этих показателей обычно ведется нарастающим итогом за сутки, декаду, месяц, квартал, год.

Общий объем перевозки грузов определяется путем суммирования всех отправленных (перевезенных) тонн груза со всех пунктов данного подразделения:

$$P_1 + P_2 + \dots + P_n = \sum P,$$

где P_1, P_2, \dots, P_n – количество груза (в тоннах), отправленного соответственно с 1-го, 2-го, ..., n -го пунктов сети за определенный период времени. На железнодорожном транспорте ежедневно также учитывается погрузка числа вагонов в целом и по важнейшим родам грузов.

Грузооборот учитывает не только массу (тоннаж) перевезенного груза, но и расстояние его перевозки:

$$P_1 l_1 + P_2 l_2 + \dots + P_n l_n = \sum Pl,$$

где $P_1 l_1, P_2 l_2, \dots, P_n l_n$ – грузооборот отдельных партий груза (P_1, P_2, \dots, P_n) при соответствующем расстоянии их перевозки (l_1, l_2, \dots, l_n).

Общий объем перевозки пассажиров определяется обычно за год:

$$\sum a = a_1 + a_2 + \dots + a_n,$$

где a_1, a_2, \dots, a_n – число отправленных (перевезенных) пассажиров с 1-го, 2-го, ..., n -го пунктов.

Пассажирооборот – сумма произведений числа пассажиров на соответствующее расстояние их перевозки:

$$\sum al = a_1 l_1 + a_2 l_2 + \dots + a_n l_n,$$

где l_1, l_2, \dots, l_n – дальность перевозки соответственно каждой группы пассажиров.

Грузооборот и пассажирооборот называют продукцией транспорта. Для определения её суммарной величины по грузовому и пассажирскому движению введен показатель приведенного грузооборота. На разных видах транспорта он рассчитывается так:

$$\sum Pl_{\text{прив}} = \sum Pl + \kappa \sum al,$$

где κ – коэффициент перевода пассажиро-километров в тонно-километры.

Значение этого коэффициента на каждом виде транспорта своё. На железнодорожном транспорте $\kappa = 2$; на автомобильном – $\kappa = 0,4$; морском – $\kappa = 1$, речном – $\kappa = 10$; воздушном – $\kappa = 0,09$. Различие в определении приведенного грузооборота на разных видах транспорта обусловлено спецификой их работы, а также несовершенством самих методик.

Качественные показатели. Рациональность транспортных связей в стране оценивается показателем средней дальности перевозки 1 т груза и 1-го пассажира в километрах:

$$\bar{l}_t = \sum Pl / \sum P \text{ и } \bar{l}_n = \sum al / \sum a.$$

Важным качественным показателем перевозочной работы для каждого вида транспорта является скорость доставки грузов и пассажиров на всем пути их следования – от пункта первоначального отправления до пункта назначения. Если известны средняя дальность перевозки 1 т грузов и соответственно одного пассажира и среднее время, затраченное на перевозку одной тонны груза (пассажира), то скорость доставки

$$v_d = \bar{l} / \bar{t}.$$

На всех видах транспорта используются показатели, характеризующие экономическую эффективность работы. К ним относятся:

- себестоимость перевозок (за 10 т-км, 10 пасс-км и 10 приведенных т-км). На любом виде транспорта

$$c_{гр} = \mathcal{E}_{гр} 10 / \sum Pl \text{ и } c_{пас} = \mathcal{E}_{пас} 10 / \sum al,$$

где $\mathcal{E}_{гр}$ и $\mathcal{E}_{пас}$ – текущие эксплуатационные расходы за расчетный период, соответственно по грузовому и пассажирскому движению, руб.; $\sum Pl$ и $\sum al$ – выполненные грузо- и пассажирооборот за тот же период;

- себестоимость приведенного тонно-километра

$$c_{прив} = 10 (\mathcal{E}_{гр} + \mathcal{E}_{пас}) / (\sum Pl + \kappa \sum al).$$

В числитель этих формул включаются:

- на железнодорожном транспорте – все текущие расходы, связанные с перевозками;
- на морском транспорте – расходы на содержание плавсостава и эксплуатацию флота;
- на речном транспорте – расходы, связанные с перевозками, за исключением расходов на содержание водного пути, погрузочно-разгрузочные работы и подсобно-вспомогательные хозяйства;
- на автомобильном транспорте – расходы, связанные с перевозками грузов и пассажиров, за исключением расходов на содержание автомобильных дорог.

Текущие расходы состоят из основных и накладных. К основным относятся: заработная плата работникам, непосредственно участвующим в перевозках; начисления на заработную плату; затраты на топливо и материалы; затраты на текущий ремонт и техническое обслуживание подвижного состава; отчисления на

амортизацию основных средств; стоимость запчастей; прочие расходы. К накладным расходам относят затраты, связанные с управленческой деятельностью.

Производительность труда работников определяется по формуле

$$W_p = \sum Pl_{\text{прив}} / R,$$

где $\sum Pl_{\text{прив}}$ – расчетные приведенные тонно-километры за год; R – среднесписочное количество работников, связанных с перевозками за год.

Выполняя перевозку грузов или пассажиров, транспорт одновременно производит свою техническую (механическую) работу в виде пробега соответствующих видов подвижного состава. Для учета и анализа использования подвижного состава (технической работы) на каждом виде транспорта существует комплекс количественных и качественных показателей.

К количественным показателям технической работы относятся: суммарный пробег подвижного состава, исчисляемый, например, в поездо-километрах, вагоно-километрах, судо-километрах, автомобиле-километрах и т. п. и расчлененный обычно на пробег в груженом и порожнем состояниях; количество грузовых операций, выполняемых в пунктах отправления и назначения; число единиц подвижного состава, переданных от одних подразделений транспорта к другим (ввоз, вывоз, местное сообщение, транзит, прием, сдача) и др.

К качественным показателям технической работы относятся: оборот транспортной единицы (вагона, локомотива, судна, автомобиля, самолета) в часах или сутках; статическая и динамическая нагрузка подвижного состава (вагонов, судов, автомобилей и т. п.) в тоннах; коэффициент использования пробега, или, иначе, процент груженого пробега транспортной единицы к общему пробегу за расчетный период; средняя продолжительность работы транспортной единицы за сутки в часах; коэффициент использования парка подвижного состава, т. е. процент работающих единиц от общего списочного их наличия; производительность транспортной единицы в тонно-километрах за расчетный период (сутки, год) и другие показатели.

Для оценки уровня нагруженности линии сети путей сообщения используются показатели удельной интенсивности перевозок:

– интенсивность грузовых перевозок линии или сети измеряется средней грузонапряженностью (Γ_r) в ткм/км в год, которая подсчитывается по формуле

$$\Gamma_r = (\sum Pl) / L_{\text{экс}},$$

т. е. это количество тонно-километров в год, приходящееся на 1 км эксплуатационной длины линии или сети ($L_{\text{экс}}$);

– интенсивность пассажирских перевозок ($\Gamma_{\text{п}}$) в пас-км/км в год, оценивается пассажиронапряженностью,

$$\Gamma_{\text{п}} = (\sum al) / L_{\text{экс}}.$$

Общая интенсивность грузовых и пассажирских перевозок измеряется приведенной грузонапряженностью (приведенной густотой)

$$\Gamma = (\sum Pl + k \sum al) / L_{\text{экс}}.$$

Грузонапряженность (пассажиронапряженность) отражает не только объем, но и качество работы транспорта, показывая, какой годовой объем продукции (в тонно-километрах) даёт каждый километр сети. Этот показатель также характеризует способность сети выполнять тот или иной размер перевозок.

Международные транспортные коридоры (ЕС, Евразийские), понятие, тенденции. [10, 11]

В литературе можно найти различные определения международного транспортного коридора. Наиболее распространены следующие.

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

Согласно определению Комитета по внешнему транспорту Европейской Экономической Комиссии (КВТ ЕЭК) ООН: «Транспортный коридор - это часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя

подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающих на данном направлении, а так же совокупность технологических, организационно-правовых условий осуществления этих перевозок».

Принципиальная идея любого транспортного коридора (ТК) – концентрация транспортных, грузовых и пассажирских потоков на магистралях, имеющих максимальную пропускную способность и высокий уровень обустройства. Благодаря этому обеспечивается ускорение грузовых и пассажирских перевозок, а также их удешевление за счет возникновения эффекта масштаба. Дополнительный эффект возникает, когда в полосе транспортного коридора проходят коммуникации нескольких взаимодействующих видов транспорта.

В зависимости от целей создания ТК, уровня взаимодействия заинтересованных в его создании сторон и характера регулирования транспортной, торговой и экономической деятельности транспортный коридор может быть транзитным, торговым или развивающим.

Существует классификация транзитных коридоров, согласно которой они подразделяются на три типа: лэндбридж (landbridge) – сухопутное соединение порта, куда груз доставляется морем, с портом на противоположном побережье континента, откуда морская перевозка продолжается; минибридж (minibridge) – сухопутное соединение порта, куда груз доставляется морем, с пунктом назначения на противоположном побережье континента; микробридж (microbridge) – сухопутное соединение порта, куда груз доставляется морем, с пунктом назначения в глубине континента.

Создание торгового коридора, в дополнение к этому, предусматривает введение благоприятных таможенных, налоговых, административных режимов и предоставление комплекса дополнительных логистических услуг для развития торговли между регионами или странами, которые соединяет данный ТК.

Развивающие коридоры призваны играть системообразующую роль в экономическом и социальном развитии территорий, по которым они проходят. Их создание увязывается с проектами развития отраслей экономики и социальной сферы соответствующих регионов.

Наиболее интенсивное развитие транспортные коридоры получили в Европе, где параллельно развиваются система транспортных коридоров Евросоюза (сеть TEN-T, Trans-European Network -Transport) и Панъевропейская система ТК, охватывающая, в основном, регион Центральной и Восточной Европы

Сеть транспортных коридоров формируется и на азиатском континенте, при этом одной из главных является задача создания ТК для выхода на европейские транспортные коммуникации.

В Северной Америке транспортные коридоры создаются и развиваются в рамках соглашения НАФТА для обеспечения торговли между Канадой, США и Мексикой.

Начало идеи формирования международных транспортных коридоров относится к 1980–1990-м годам, когда в Западной Европе возникла настоятельная необходимость оптимизации внутреннего и внешнего транспортного сообщения Европейского сообщества для управления быстро растущими транспортными потоками. В результате работы 1-й (1991 г.) и 2-й Европейских конференций транспорту (1994 г.), а также конференции 1997 года были определены 10 основных транспортных направлений – «критских коридоров», обеспечивающих оптимальные транспортные связи западноевропейских стран между собой с выходом в страны Балтии, европейские страны СНГ (на Москву и далее, Санкт-Петербург, Минск, Львов, Киев), к портам Черного моря (Одесса, Констанца, Варна) и в Турцию (Стамбул). Это (рисунок 1.12):

- I. Хельсинки – Таллин – Рига – Каунас – Варшава;
- II. Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород;
- III. Берлин – Дрезден – Вроцлав – Львов – Киев;
- IV. Берлин / Нюрнберг – Прага – Будапешт – Констанца / Салоники / Стамбул;
- V. Венеция – Триест / Копер – Любляна – Будапешт – Ужгород – Львов;
- VI. Гданьск – Варшава – Катовице – Жилина;
- VII. Спуск по Дунаю от Германии до Черного моря, соединен с Северным морем через Рейн и Майн;
- VIII. Дурес – Тирана – Скопье – София – Варна;
- IX. Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва – Псков – Киев – Кишинев – Бухарест – Димитровград – Александруполис;

Х. Зальцбург – Любляна – Загреб – Белград – Ниш – Скопье – Велес – Салоники.

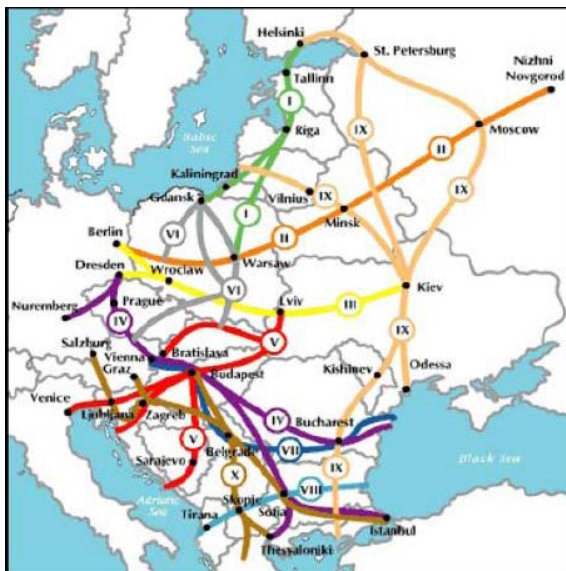


Рисунок 1.12 – Сеть Европейских транспортных коридоров

В пределах МТК сконцентрированы материальные, финансовые и информационные потоки, а в сочетании с высоким качеством экспедиторского обслуживания обеспечивают ускорение оборачиваемости капитала и синхронизацию прохождения товаров, платежных и других документов.

Беларусь участвует в проектах по созданию международных транспортных маршрутов, привлекая иностранных инвесторов к развитию транспортной и складской логистической инфраструктуры стран.

Развитие транзитного потенциала – главное направление развития логистического сектора в Беларуси. В стране действуют 59 двусторонних соглашений о международном автомобильном сообщении с 44 странами, 45 международных договоров о воздушном

сообщении, 13 – о сотрудничестве в области железнодорожного транспорта, 7 – по водному транспорту, а также транзиту грузов с использованием портов.

Беларусь занимает стратегическое географическое положение на маршрутах МТК, в развитии которых заинтересован ЕС, ЕАЭС, Китай. Согласно плану расширения трансъевропейских транспортных сетей (TEN-T) ЕС, транспортная сеть Беларуси является частью северной и центральной осей. Два европейских коридора пересекают территорию Беларуси: № II и № IX. МТК №IX в Беларуси разветвляется на две ветви: Калининград/ Клайпеду через Минск/ Вильнюс, и вторая ветвь – на Санкт-Петербург через Оршу. Движение по транзитным коридорам через территорию Беларуси осуществляется с востока на запад и с севера на юг (и наоборот).

Наибольший интерес в разрезе ЕАЭС представляет II-ой МТК протяженностью 1830 км, пролегающий от Берлина через Варшаву, Минск в Москву и Нижний Новгород (Россия).

Второй Критский транспортный коридор необходим не только странам, по территории которых он проходит (Россия и Беларусь), но и другим государствам-членам ЕАЭС, обеспечивающим транзитные перевозки из стран Азиатско-Тихоокеанского региона, а также ввоз и вывоз товаров в Западную Европу. С использованием этого коридора, через Казахстан, осуществляются перевозки в направлении Китай – Западная Европа (а это, помимо китайских, – японские, корейские, малазийские, индонезийские, сингапурские, тайландские и другие грузы). В этом направлении на протяжении многих лет развивался транспортный коридор Москва – Екатеринбург – Омск – Новосибирск – Иркутск с выходом на порты Находка и Ванино (РФ).

В 90-е годы сформированы 3 крупных экономических блока (рисунок 1.13). Это дало толчок для развития и появления евроазиатских коридоров.

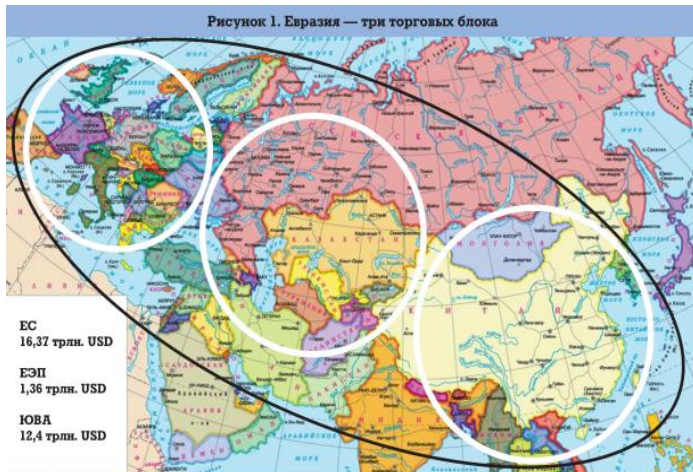


Рисунок 1.13– Формирование торговых блоков в 90-х годах.

В настоящее время принято считать (об этом говорится во всех трех декларациях международных евроазиатских конференций по транспорту, прошедших в г. Санкт-Петербурге в 1998, 2000 и 2003 годах, в которых принимали участие министры транспорта многих европейских и азиатских государств), что транспортировка грузов технологически в евроазиатском сообщении может осуществляться по следующим евроазиатским маршрутам (коридорам) (рисунок 1.14):

- Транссибирская магистраль (Берлин – Находка) – 9200 км. (основная ось), 18596 км. с ответвлением. Ответвлений несколько – через нижний Новгород и через Казань. Есть два ответвления: от Архангельска до Перми, и от Тайшета до Комсомольская н/Амуре и порт Ванино.

- Север- Юг (от Мумбаи до Хельсинки через Санкт-Петербург – Рязань – Волгоград – по Каспийскому морю – Тегеран, Дубай, по аравийскому морю до Индии (Мумбаи) – 6500 км (основная ось).

К основным грузам, перевозимым по коридору, относят зерно, пиломатериалы, нефтяные грузы и химикаты. Товары поставляют Азербайджан, Иран, Италия;

- Северный трансазиатский коридор (Чоп – Киев – Москва – Челябинск – Достык – Алашанькоу – Ляньюньган);

– Центральный трансазиатскому коридору (Киев – Волгоград – Алматы – Актогай – Достык – Алашанькоу – Ляньюньган);

– Южный: Ляньюньган (Вост.Китай) – пограничный переход Достык (Казахстан) –Узбекистан и Туркмения – Тегеран (Иран) – Пакистан – Индия (Калькутта) – Бангкок (Таиланд) - 11700 км. Ветвь – от Тегерана до Стамбула.

– Трасека: Актогай (Казахстан недалеко Достык) –Ташкент –Бухара – Ашхабад(Туркмения) – Тбилиси – Потти(порт)- через Черное море разветвление: на Одессу, Констанца (Румыния), Бургас (Болгария) и Стамбул (Турция). Основная ось – 4500 км..

Морские коридоры: Северный морской коридор (путь) 5600 км. от Восточной Азии (Японское море до Гамбурга и Лондона) и Южный морской путь от Японского и Желого морей до Роттердама и Гамбурга.

В свете активно развивающихся торговых отношений европейских стран с Индией, важное значение имеет для евроазиатского транспортного пространства мультимодальный МТК Север–Юг, который связывает европейский северо-запад и страны Скандинавии с Центральной Азией и Персидским заливом. Маршрут Север–Юг опирается на мощную и разветвленную сеть транспортных коммуникаций России, Ирана, Казахстана и ряда других стран.



Рисунок 1.14 – Евроазиатские транспортные коридоры

Евразийские автомобильные коридоры (рисунок 1.15)



Рисунок 1.15 – Автомобильные транспортные коридоры
Восток – Запад

Автомобильный транспорт всех форм собственности обеспечивает от 59 до 80% общего объема отправления грузов в странах ЕАЭС. Можно выделить следующие основные трансконтинентальные автомобильные маршруты в основном по территории России, Казахстана, Средней Азии – азиатские шоссейные дороги международного значения, включая маршруты, большей частью пересекающие такие регионы, как Восточная и Северо-Восточная Азия, Южная и Юго-Западная Азия, Юго-Восточная Азия и Северная и Центральная Азия; маршруты, проходящие внутри государств-членов ЕАЭС и обеспечивающие доступ к: а) столицам; б) главным промышленным и сельскохозяйственным центрам; в) основным воздушным, морским и речным портам; г) основным контейнерным терминалам и депо; основным туристическим ресурсам.

Для обеспечения транспортно-экономических связей России с Республикой Казахстан и другими странами Сообщества, а также транзитных связей в направлении Европа–Азия первоочередное

значение имеют автомагистрали, по классификации ЭСКАТО ООН являющиеся участками Сети азиатских шоссейных дорог.

Справочно. ЭСКАТО – экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана, созданная в 1947 году в Китае, поручено заниматься экономическими и социальными проблемами данного региона, в том числе развитием инфраструктуры.

По автодорогам перевозятся, как правило, дорогостоящие грузы.

Распределение автоперевозчиков на рынке международных перевозок российских грузов внешней торговли выглядит следующим образом: на долю Беларуси приходится 15% российских грузов, Финляндии – 8% (в основном лес), Украины – 7%, Польши – 7%, Литвы – 6%, Латвии – 4%, Германии – 0.2%, Италии – 0.03%.

По мнению исследователей перевозок развитие автомобильных транзитных перевозок через территорию государств-членов ЕАЭС по направлению от стран Азии к Западной Европе в настоящее время является проблематичным. Это прежде всего, связано с высоким уровнем издержек при использовании автотранспорта на территории стран Сообщества. Достаточно сказать, что автоперевозки являются рентабельными в том случае, если автопоезд имеет возможность в течение светового дня пройти расстояние до 1000 км.

Это требование распространено в Европе и, если к транзиту привлекать европейские компании, то специальные системы отслеживания не позволят им, с целью соблюдения безопасности перевозок, двигаться в ночное время. Это обусловлено и состоянием дорожного покрытия, и дорог в целом.

При оценке конкурентоспособности того или иного маршрута необходимо опираться на общеизвестный при транзитных перевозках «коммерческий треугольник» – «время – сервис – тариф».

Задачи создания транспортных коридоров

Формирование и развитие МТК ставит целью унифицировать национальные законодательства, гармонизировать транспортные системы Востока и Запада, развить международную транспортную инфраструктуру, имеющую единые технические параметры и обеспечивающую применение единой технологии перевозок. В настоящее время вопросы создания МТК из стадии обсуждения

вошли в стадию практической реализации. Многие страны Европы и Азии стремятся добиться размещения МТК на своих территориях. С развитием коридоров создается спрос на транспортные услуги с новыми требованиями.

При развитии МТК ведется большая работа по сокращению количества различных барьеров (институциональных, законодательных, финансовых, физических, технических, культурных, политических) между транспортными системами. И в частности по решению задач по интерсоединяемости и интероперабельности различных видов транспорта.

Под интероперабельностью понимается использование стандартных и совместимых инфраструктур, технологий, удобств и оборудования, характеристик транспортных средств (размеров). Это включает техническое и операционное единообразие, которое может быть применено транспортными предприятиями для эффективного продвижения услуг «от двери до двери». Пример – переводное устройство в Бресте для пассажирских поездов, позволяющее автоматически изменять ширину колесных пар при переходе вагонов с колеи 1435 мм на колею 1520 мм и наоборот.

Интерсоединяемость означает координацию видов транспорта для получения интегрированных транспортных услуг «от двери до двери». В качестве предварительного условия для выстраивания такой координации является наличие технологий по траншипменту (передаче) оборудования и соответствующих средств, сложных систем наблюдения и управления, а также подготовленного и образованного персонала.

На территории государств-членов ЕАЭС существует лишь несколько евразийских транспортных маршрутов и направлений, которые реально соответствует понятию «транспортный коридор».

Для формирования общего рынка транспортных услуг, что планируется в рамках ЕАЭС и при взаимодействии с третьими странами, для достижения задачи устранения нефизических барьеров необходимо:

– полностью гармонизировать нормативные правовые документы государств-членов ЕАЭС по регулированию транспортной деятельности и организации перевозок пассажиров и грузов между государствами-членами ЕАЭС и третьими странами. Кроме этого

необходимо предпринимать меры по созданию общей системы информационного обеспечения рынка транспортных услуг. А также выработку единой позиции по установлению страхового возмещения перевозчикам;

– обеспечивать совместное развитие транспортной инфраструктуры государств-членов ЕАЭС, а также создание системы логистических центров.

Для устранения физических барьеров, мешающих странам Сообщества реализовать свой транзитно-транспортный потенциал, необходимо последовательно ликвидировать ряд недостатков транспортной инфраструктуры региона. Считается важным:

– проведение согласованной реализации приоритетных проектов по реконструкции национальных участков дорог, входящих в перечень транспортных маршрутов, а также дальнейшего изучения технического состояния автотранспортных маршрутов ЕврАзЭС путем проведения автопробегов.

– совершенствование механизма установления сквозных тарифных ставок на перевозки грузов.

Международная терминология и субъекты сферы транспортных услуг [5].

На рубеже XX и XXI столетий сложился всемирный современный язык для передачи и обмена транспортной информацией на основе английского языка с включением в нее удачных заимствований из французского, испанского, немецкого, русского и других языков. Этому процессу содействует и то, что введение любых международных или национальных установлений в области транспорта сопровождается в настоящее время преамбулами, в которых приводятся толкования терминов, требующихся для взаимопонимания в конкретном контексте.

Грузовладелец (merchant) – юридическое или физическое лицо, являющееся собственником перевозимого товара на рассматриваемом отрезке цепи его транспортировки. В качестве грузовладельцев могут выступать не только отправители или получатели грузов, но и посредники – транспортно-экспедиторские фирмы и организации, операторские компании, собственники подвижного состава, другие лица и организации.

Перевозчик (transport company) – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки тем или иным видом транспорта или в смешанном сообщении обязанность доставить пассажира, вверенный ему отправителем груз, багаж, грузобагаж из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз, багаж, грузобагаж уполномоченному на его получение лицу (получателю).

Грузоотправитель/отправитель (consignor, shipper) – физическое или юридическое лицо, которое по договору перевозки выступает от своего имени или от имени владельца груза, багажа, грузобагажа и указано в перевозочном документе.

Грузополучатель (consignee, receiver, recipient) – физическое или юридическое лицо, которое хотя и не участвует в заключении договора перевозки, но правомочно на получение груза, багажа, грузобагажа. Он также несет определенные обязанности, приобретает некоторые права требовать например, возмещения стоимости груза в случае его утраты и др.

Владелец инфраструктуры (owner of lines of communications) – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющее инфраструктуру на праве собственности или ином праве (например, аренды) и оказывающие услуги по ее использованию на основании соответствующих лицензии и договора.

Транспортный документ (document of carriage, shipping document) – документ, подтверждающий заключение договора перевозки пассажира, багажа, грузобагажа, груза (транспортная накладная, коносамент, проездной документ – билет, багажная, грузовая

Клиент (customer) – индивидуальный предприниматель, лицо, принявшее на себя обязательство оплатить выполнение услуг экспедитора.

Доставка (delivery) – комплекс услуг по обеспечению транспортировки груза от отправителя до получателя.

Транспортный агент (transport agent) – любое юридическое или физическое лицо, индивидуальный предприниматель, организующие обслуживание транспортного средства.

Владелец транспортного средства (owner) – юридическое или физическое лицо, индивидуальный предприниматель, владеющее

или распоряжающееся транспортным средством, заключившее с агентом договор транспортного агентирования.

На всех исторических этапах развития транспорта владелец транспортного средства пользовался, как правило, услугами транспортного агента. Агент обеспечивает обслуживание транспортного средства в любом географическом пункте, осуществляет заботу об его экипаже, прием груза на транспортное средство и выдачу груза, контролирует взаимодействие владельца и экипажа транспортного средства с местными властями. В настоящее время в одном юридическом, физическом лице или индивидуальном предпринимательстве могут быть совмещены обязанности экспедитора и транспортного агента.

Смешанная перевозка (мультимодальная) – перевозка грузов двумя или более видами транспорта (ст. 742 ГК РБ).

В международном транспортном процессе помимо грузовладельцев и перевозчиков участвуют различные хозяйствующие субъекты. При международных перевозках груз многократно последовательно переходит от перевозчиков к операторам терминалов, от них снова к перевозчикам или другим субъектам процесса доставки. При этом изменяются и субъекты ответственности за груз.

Для защиты своих коммерческих интересов во всех географических пунктах, где осуществляются операции с его грузами, грузовладельцы прибегают к услугам посредников.

Посредники имеют более тесные связи с контрагентами, владеют оперативной информацией об изменениях рыночной конъюнктуры.

Посреднические функции выполняют индивидуальные или коллективные предприниматели, физические или юридические лица, действующие в качестве профессиональных посредников, пользующихся статусом коммерсантов. Их различные наименования – торговые дома, экспортные или импортные коммиссионные фирмы, агентские, экспедиторские, логистические, дилерские, брокерские компании и организации и т.д. – обусловлены основным видом проводимых ими операций. Отношения посредников с другими субъектами торгового оборота регулируются нормами торгового и гражданского права.

В зависимости от содержания прав и обязанностей сторон различают следующие виды посредников:

– простые посредники (сводники), поверенные, комиссионеры, консигнаторы, торговые агенты, дилеры, дистрибьютеры (сбытовые посредники). Простые посредники (сводники, брокеры) - это лица или организации, которые подыскивают заинтересованных продавцов и покупателей, сводят их, но сами не участвуют в сделках ни своим именем, ни капиталом. По законодательству некоторых стран (например, Англии) таких посредников называют брокерами. С брокерами могут заключаться соглашения, расширяющие их обязательства. Так, они могут кредитовать торговые операции и гарантировать платежеспособность покупателей. За свои услуги простые посредники могут получать вознаграждение от любого заказчика, но в основном от экспортер;

– поверенные - это посредники, которым доверители (продавцы или покупатели) поручают от своего имени и за свой счет совершить сделку (например транспортные агенты, экспедиторы и др.). Доверитель (principal) заключает с поверенным договор поручения, в котором подробно излагаются полномочия поверенного в части коммерческих и технических условий сделки, определяются размеры вознаграждения посредника. Доверители исполняют подписанные поверенными контракты, возмещают им расходы и выплачивают вознаграждение;

– торговые агенты. В странах континентальной Европы к торговым агентам обычно относят фирмы, лица и организации, которые на основании договоров с продавцами (экспортерами) и покупателями (импортерами) получают право содействовать заключению сделок или заключать их от имени экспортеров и импортеров, то есть это посредники, отношения с которыми строятся на основе договоров поручения и простого посредничества. В Великобритании и США к агентам относят посредников, действующих для экспортеров или импортеров (принципалов) и от их имени. В коммерческих отношениях такая терминология получила наибольшее распространение. С 1990 года в странах ЕС на основании общей директивы 1986 года введены законы о независимых торговых агентах.

Торговые агенты не покупают продукцию у производителей или экспортеров и не перепродают ее. Они уполномочены принципалами продавать продукцию в качестве их представителей. При этом принципалы оставляют за собой право определять условия реализации товаров покупателями и, прежде всего, устанавливать уровень цен. Между принципалами и агентами отношения трудового найма не устанавливаются, поэтому вознаграждение, выплачиваемое принципалом агенту, не является его заработной платой, а возмещает агенту, как финансово независимому лицу, расходы, связанные с выполнением возложенных на него обязательств. Размером вознаграждения оценивается активность агента на рынке и обеспечивается получение им запланированной прибыли на вложенный капитал;

– комиссионер - посредник, с которым комитент (продавец или покупатель - principal) заключает договор комиссии. В том случае посреднику поручается подыскивать партнеров и подписывать с ними контракты от своего имени, но за счет комитента. В договорах комиссии определяется полномочия комиссионеров по техническим и коммерческим условиям сделки, в том числе:

– минимальные цены реализации при экспорте и максимальные цены при импорте товара;

– минимальные сроки поставок партий товара;

– предельные технические и качественные характеристики товара;

– взаимная ответственность комитента и комиссионера;

– размеры и порядок выплаты комиссионных вознаграждений.

Комиссионер за свой счет создает сбытовую сеть, доставляет товар к покупателю, покупатель расплачивается с продавцом за товар, а продавец компенсирует комиссионеру все затраты по доставке товара и выплачивает ему вознаграждение;

– консигнатор – посредник, который имеет консигнационные склады. Продажа товаров на условиях консигнации является формой договора комиссии. По условиям консигнации экспортер (консигнант) поставяет товары на склад посредника (консигнатора) для реализации товара на рынке в течение определенного срока. Консигнатор осуществляет платежи консигнанту по мере реализации товара.

Условия работы консигнанта на рынке:

- полная, безвозвратная консигнация;
- частично возвратная консигнация;
- возвратная консигнация.

При полной консигнации консигнатор обязан выкупить весь непроданный товар у экспортера.

При частично возвратной консигнации консигнатор имеет право возвратить экспортеру оговоренную часть непроданного товара.

При возвратной консигнации посредник имеет право вернуть весь непроданный товар.

Эти условия фиксируются в договоре, заключаемом между консигнантом и консигнатором;

– дистрибьюторы (distributer) или сбытовые посредники – независимые посредники, которые покупают товар у экспортера с целью перепродажи этого товара.

Дистрибьюторы становятся собственниками товара с момента его покупки у продавца (экспортера). Между дистрибьютором и экспортером заключается договор дистрибьюции, в котором оговариваются условия работы посредника на рынке. Такие условия могут быть:

- исключительное право продажи;
- неисключительное право продажи;
- преимущественное право продажи.

Исключительное или монопольное право продажи дает возможность дистрибьютору продавать товар на оговоренной территории в течение оговоренного времени самостоятельно или через других посредников. При этом положение дистрибьютора на рынке становится стабильным, он, по сути, становится монополистом, что стимулирует его к вложению капитала в развитие сбытовой сети. Если при этих условиях экспортер станет сам продавать аналогичный товар или предоставит такую возможность другому продавцу, то дистрибьютор вправе потребовать от экспортера выплаты вознаграждения за товар, который он мог бы продать сам или потребовать заплатить штраф и компенсировать убытки, которые он может понести за нарушение его монопольного права.

Неисключительное право продажи дистрибьютора дает возможность экспортеру продавать аналогичный товар на оговоренной территории в течении оговоренного времени с разрешения дистрибьютора и на его условиях.

Преимущественное право продажи или «право первой руки» обязывает экспортера сначала предложить товар посреднику и только после отказа последнего может сам продавать товар или передать его другому посреднику для продажи товара на оговоренной территории в течении оговоренного времени.

В договорах, заключаемых между продавцом и дистрибьютором, должны быть указаны: причины, по которым посредник может отказаться от сбыта товара; взаимные обязанности сторон; место, время и условия работы посредника на рынке.

Маркетинг в сфере транспортных услуг [13].

Говоря о маркетинге в сфере транспортных услуг нельзя не упомянуть о рынке транспортных услуг, который является основой транспортного маркетинга.

Рынок транспортных услуг представляет собой сферу проявления экономических отношений между транспортными организациями (производителями транспортных услуг) и потребителями транспортных услуг (грузовладельцами), между стоимостью и потребительской стоимостью транспортных услуг, т.е. это своеобразный механизм согласования интересов транспорта и грузовладельцев.

Транспортный рынок можно представить как часть товарного рыночного пространства или как часть системы товародвижения. Продукция транспорта представляет собой эффект перемещения грузов и пассажиров по отдельным корреспонденциям (пункт отправления – пункт назначения). Транспортная продукция характеризуется следующими параметрами: корреспонденция перевозки; род груза; качественные параметры (надежность, срок доставки, сохранность и др.).

Как и любой товар, основная продукция транспорта (перевозка и доставка грузов и пассажиров в конечный пункт назначения) и вспомогательные транспортные услуги (транспортно-экспедиционные операции) имеют на рынке транспортных услуг

определенную стоимость, которая возникает в процессе перевозок и входит в цену товара на месте потребления. Цена на транспортную продукцию на рынке транспортных услуг должна определяться соотношением спроса и предложения с учетом общественно необходимых затрат «живого» труда и потребительских свойств перевозок.

Транспортный рынок в узком смысле является частью товарного рынка, однако он имеет ряд своих отличительных особенностей транспортной услуг.

Одной из основных задач исследования транспортного рынка является определение его емкости. Этот показатель свидетельствует о реальных возможностях выполнения перевозочной работы на конкретном рынке транспортных услуг.

В общем виде формула для определения емкости транспортного рынка имеет вид:

$$E_p^{ту} = E_p^{мс} + E_p^{вв} + E_p^{выв} + E_p^{транз}$$

где $E_p^{мс}$, $E_p^{вв}$, $E_p^{выв}$, $E_p^{транз}$ – объем перевозок грузов соответственно во внутриреспубликанском сообщении, ввоз, вывоз и транзит грузов

Кроме емкости рынка в практике маркетинговых исследований получил широкое применение другой показатель – доля рынка.

Транспортный рынок функционирует в рамках пяти основных функций:

1) интегрирующая – рынок обеспечивает взаимосвязь производства и потребления;

2) оценочная – состоит в оценке результатов труда производителей, в

определении уровня общественно необходимых затрат труда, на основе спроса и предложения рынок объективно устанавливает уровень цен на товары и услуги;

3) организующая и регулирующая – рынок воздействует на пропорции общественного производства, под влиянием изменения спроса происходит перелив ресурсов из одной отрасли в другую;

4) стимулирующая – через механизм конкуренции, изменения соотношения между спросом и предложением рынок стимулирует рост производства, улучшение качества продукции и услуг, снижение издержек производства;

5) информационная – на многочисленных биржах, ярмарках, коммерческих центрах и т. п. концентрируется огромная информация о наличии товаров и услуг, о спросе, ценах, курсах акций, валют и т. д.

Классификация транспортного рынка приведена в таблице 1.2.

Таблица 1.2 – Классификация транспортного рынка

Признак классификации	Тип транспортного рынка
1 Соотношение спроса и предложения	1.1 Рынок продавца транспортных услуг 1.2 Рынок покупателя транспортных услуг
2 Пространственная характеристика	2.1 Национальный 2.2 Региональный (по группе стран или железных дорог) 2.3 Мировой транспортный рынок
3 Организационная структура	3.1 Открытый рынок 3.2 Закрытый рынок
4 Качественная структура	4.1 Потенциальный 4.2 Действительный 4.3 Обслуживаемый 4.4 Освоенный
5 Содержание и особенности маркетинговой деятельности	5.1 Целевой 5.2 Основной 5.3 Дополнительный 5.4 Растущий

Зная емкость рынка и тенденции его развития, транспортное предприятие получает возможность оценить перспективность работы для себя на том или ином рынках.

Однако не всегда большая емкость рынка означает наилучшие возможности для его освоения, потому что на таком рынке может быть сильная конкуренция со стороны других видов транспорта,

высокая степень удовлетворенности грузовладельцев услугами конкурентов и могут действовать другие факторы. Другой показатель – доля рынка достаточно достоверно отражает результаты деятельности предприятия и определяется как отношение объема продаж его товара (в натуральном или денежном выражениях) к потенциальной емкости рынка данного товара.

С помощью показателя «доля рынка» можно дать оценку уровню конкурентоспособности предприятия с точки зрения освоенного им рыночного потенциала. Приведем основные элементы маркетингового исследования рынка транспортным предприятием.

Сегментация.

Сегментация рынка транспортных услуг – это процесс распределения общей совокупности потребителей на отдельные группы (сегменты) по определенным признакам, которые в той или иной степени определяют мотивы их поведения на рынке. Необходимость подобной сегментации объясняется тем, что успех любого транспортного предприятия зависит прежде всего от правильного выбора «своего» клиента, зоны и вида деятельности, на которые и будет ориентирована его производственная программа.

Позиционирование рынка транспортных услуг.

Выбрав наиболее привлекательные сегменты рынка, транспортные предприятия осуществляют позиционирование транспортных услуг, означающее обеспечение им такого положения на рынке, которое четко отличало бы их конкурентоспособность по сравнению с услугами конкурентов. Для этого разрабатывается соответствующий комплекс маркетинга, обеспечивающий привлекательность и преимущество этих услуг по полноте и стоимости обслуживания, рекламу и т. п.

Актуальным вопросом является выработка определенной культуры или стиля обслуживания клиентуры. Проводится маркетинговое обследование рынка, включающее:

краткую характеристику районов тяготения транспортных предприятий в административном, географическом, демографическом и иных отношениях;

анализ размещения и перспективы развития производительных сил района тяготения по основным грузообразующим отраслям;

объемы отправления и прибытия грузов по основным пунктам, а также «шахматку» транспортно-экономических связей по основным грузам;

результаты сегментации рынка транспортных услуг, новые наиболее важные требования клиентуры и прогноз или тенденции изменения спроса на перевозки;

анализ транспортной обеспеченности региона и роль видов транспорта в обслуживании клиентуры;

анализ ресурсного обеспечения рассматриваемого вида транспорта для удовлетворения потребностей в транспортных услугах и предложения по проведению инвестиционной политики;

направления ценовой стратегии для сохранения и расширения рынка транспортных услуг;

предложения по развитию рекламных, организационно-экономических и других мер, стимулирующих спрос на перевозки и дополнительные услуги потребителям в целях повышения рентабельности работы транспортных предприятий.

На основе материалов обследования могут быть разработаны также оптимальные схемы товародвижения по основным родам грузов для отдельных объединений потребителей и финансово-промышленных групп, которые обеспечивают экономию транспортных затрат клиентуры и могли бы быть использованы при заключении хозяйственных договоров и товарных сделок на биржах, например, по топливно-сырьевым и другим массовым грузам. Эти схемы могут быть использованы также при заключении взаимовыгодных контрактов (договоров) транспортных предприятий с клиентурой для обеспечения снижения текущих затрат транспорта и экономии транспортных ресурсов

Маркетинговый контроль в системе рынка транспортных услуг.

Маркетинговый контроль – комплексное, системное, беспристрастное и регулярное исследование маркетинговой среды организации, ее задач, стратегий или оперативной деятельности с целью выявления возникающих проблем и открывающихся возможностей и выдачи рекомендаций относительно плана действий по совершенствованию маркетинговой деятельности компании.

Реализация концепции маркетинга на предприятии требует создания соответствующей службы маркетинга.

На всех видах транспорта созданы или формируются маркетинговые структуры на различных уровнях управления транспортной деятельностью с учетом особенностей того или иного вида транспорта.

Основная задача маркетинга транспортных услуг – убедить потребителей приобретать эти услуги. Вместе с тем покупатель предъявляет и новые требования к работе транспорта.

Наиболее важной для формирования спроса на транспортные услуги является информация, получаемая в результате специальных экономических исследований районов тяготения и транспортных предприятий. Эта работа выполняется путем анкетного опроса потребителей транспортных услуг. Задачей этого обследования является оценка емкости транспортного рынка, установление тенденций его развития, определение качественных запросов на транспортное обслуживание потребителей, а также изучение сфер деятельности конкурирующих видов транспорта.

Планирование оказания транспортных услуг

Планирование транспортных услуг является неотъемлемой частью любой торговой сделки. Заключая контракт купли-продажи (торговый договор), продавец и покупатель обязаны решить для себя вопрос, кто из них будет доставлять товар по назначению и каким видом транспорта пользоваться, как они поделят между собой эту работу, т. е. начинать переговорный процесс с планирования доставки товара, что является предметом контракта.

В ходе такого планирования решается результативная логистическая транспортная задача: своевременная доставка товара («точно в срок»), затраты на транспорт должны быть минимальными, а осуществление перевозки – выгодным.

Результаты такого планирования содержатся в «базисных условиях поставки» и в «транспортных условиях доставки товара» в торговом договоре, а планируемые издержки составляют транспортную составляющую его цены.

Дальнейшее планирование организации транспортного процесса доставки «товара» – «груза» конкретизируется в договорах организации перевозок, в договорах перевозок груза одним или несколькими видами транспорта, в договорах агентирования транспортных средств, экспедиции груза и в договорах на

терминальное обслуживание грузов и транспортных средств. Принципы планирования перевозок содержатся в отраслевых уставах и кодексах.

В наст. время активно применяются информационные технологии, внедряются безбумажные технологии, системы телекоммуникаций. Логистика транспорта стала неотъемлемой составной частью логистики товародвижения, которая ориентирована на планирование, организацию и управление товароматериальными и сопутствующими потоками.

Современные тенденции рынка транспортных услуг. [8]

В современном мире невозможно быть успешным, сохранить успех и конкурентоспособность без учета глобальных мировых тенденций. Это касается и транспортно-логистической деятельности. Понимание того, как развивается мир, открывает возможности для собственного роста и развития.

Одной из характерных особенностей транспортно-логистической отрасли является подверженность быстрым изменениям. В том числе сильное влияние на транспортную логистику оказывают процессы глобализации. Рассмотрим глобальные тенденции, влияющие на развитие логистики, которые будут интересны различным участникам транспортно-логистического рынка. Принимая их в учет, предприятия транспортно-логистической отрасли могут корректировать стратегию своего развития.

Выделить 7 основных логистических трендов:

Производство становится ближе к конечному пользователю.

В последнее время наметилась тенденция переноса производственных мощностей в страны, которые расположены географически ближе к стране заказчика. К примеру, наблюдается перенос производства из Китая в страны Восточной Европы. Это обусловлено ростом стоимости рабочей силы и транспортных расходов в самой Азии, а также удешевлением рабочей силы в ряде стран Восточной Европы. Перенос мощностей позволяет сократить затраты не только на производство продукции, но и на саму логистику;

2. Недостаточная загруженность морских судов в сегменте контейнерных перевозок.

Еще одной тенденцией стала переориентация затрат со стороны судоходных компаний. Большинство судоходных компаний с целью сокращения общих расходов предпочитают вкладывать бюджеты в приобретение больших грузовых судов. Очевидно, что чем больше судно, тем ниже стоимость перевозки одного контейнера, однако порой это ведет к ситуации неполной загрузки судна и к финансовым потерям. Экономия средств при использовании больших судов возможна лишь при балансе между спросом и предложением.

3. Непрерывные инвестиции в сферу ИТ-технологий для логистики.

Логистические процессы усложняются. Полный контроль над цепью поставок способны обеспечить только надежные ИТ-технологии, «заточенные» под потребности отрасли. В силу этих причин транспортные компании и грузовладельцы вынуждены внедрять инструменты, которые способны обеспечить наглядность, прозрачность и учет операций. Облачные решения для управления транспортной логистикой позволяют получать и обмениваться информацией по всей цепи поставки в реальном времени, что делает перевозчиков более конкурентоспособными на рынке, а грузовладельцам позволяет контролировать поставки.

Автоматизация логистики наряду с облачными технологиями позволяют сократить затраты на привлечение трудовых ресурсов, оптимизировать процессы, искать грузы и транспорт под загрузку, проводить электронные торги на закупку услуг и онлайн-мониторинг грузов и многое другое. В качестве примеров среди таких систем для логистики можно привести ИТ-решения для логистики LOGIST Pro и ROAD.

4. «Зеленые» технологии и соответствие стандартам.

В современном обществе наблюдается устойчивый тренд по защите окружающей среды. В транспортной отрасли все больше внимания уделяется экологическим нормам. Участники логистической цепи стараются сотрудничать с поставщиками, которые предлагают не только надежные, но и безопасные с точки зрения экологии решения. Эти требования уже закреплены в ряде принятых в мире законодательных актов и норм. Многие транспортные компании, например в РФ стратегия Транс-Сибирских

железных Дорог предусматривает инвестировать немалые средства в «экологичные» транспортные решения в направлении Азии. За «зелеными» технологиями – будущее.

5. Крупные поглощения в отрасли мировой логистики.

В последнее время можно было заметить ряд крупных слияний в транспортно-логистической отрасли, что сказывается на характере мировой логистики в целом. Больших оборотов этот тренд набрал в Азии и Северной Америки.

6. Рост электронной коммерции оказывает влияние на цепь поставок.

Все больше потребителей совершают покупки в Интернете, проходя мимо розничных торговых сетей. Поскольку электронная коммерция находится на пике подъема, возрастает роль сервисов доставки посылок конечному потребителю. Это абсолютно новый тип логистической цепи, поэтому транспортным компаниям приходится оптимизировать свою логистику в соответствии с потребностями современного рынка.

7. Экономический рост новых регионов

Примером этого тренда является Китай, который демонстрировал ошеломляющие темпы экономического роста и служил двигателем мировой торговли. В настоящее время активно развивается еще ряд регионов. Прогнозируют, что Африка станет следующим большим торговым центром, что бросает новый вызов транспортной отрасли. Неразвитость инфраструктуры и транспортных коммуникаций, плохое состояние дорог – со всеми этими проблемами придется столкнуться транспортникам в скором времени.

Контрольные вопросы и задания.

1. Охарактеризуйте особенности транспортных услуг.
2. Какие показатели характеризуют качество транспортных услуг.
3. Дайте понятие транспортного обслуживания.
4. Охарактеризуйте роль транспорта в современной системе товародвижения.
5. Приведите показатели нагрузки на транспортные системы, основные показатели работы транспорта.

6. Дайте определение Международного транспортного коридора (МТК) .
7. Охарактеризуйте задачи создания МТК и современные тенденции развития МТК.
8. Охарактеризуйте понятие рынка транспортных услуг.
9. Перечислите современные тенденции рынка транспортных услуг.

1.3. Взаимосвязь товарного и транспортного рынков

План. Сфера применения базисных условий поставок «Инкотермс». Категории терминов и особенности использования терминов «Инкотермс». Международная Торговая Палата и правила «Инкотермс». Характеристика обязательств продавца для базисных условий поставки. Характеристика обязательств покупателя для базисных условий поставки. [5, 12]

Сфера применения базисных условий поставок «Инкотермс». Категории терминов и особенности использования терминов «Инкотермс»

Возможность и стоимость транспортировки изготовленного товара зачастую являются определяющими при принятии решения владельцем товара о целесообразности конкретной внешнеторговой сделки.

В зависимости от вида перемещаемых грузов затраты на транспортировку могут составлять свыше 40% общей стоимости этого товара. В развитых европейских странах, занимающих ведущее место по показателям логистики транспортные расходы не превышают 10-15% от стоимости товара. В странах СНГ транспортные издержки достигают 50% стоимости товара. Нередки случаи, когда скалькулированные транспортные расходы (например, на перевозку крупногабаритной техники на дальнее расстояние) могут превысить возможную внешнеторговую (мировую) цену продукции. Нередки случаи, когда высокие транспортные издержки приходится компенсировать сокращением прибыльности и

снижением себестоимости основного производства, как правило, за счет более низкой зарплаты трудящихся.

Поэтому, в целях оптимизации затрат, при осуществлении доставки грузов, транспортно-экспедиционная или иная организация рассматривает различные варианты транспортировки, виды транспорта, а также различных логистических посредников для организации доставки продукции к конкретным пунктам.

Планирование транспортных издержек в целях их оптимизации начинается при обсуждении контракта купли-продажи. Таким образом, первым звеном в транспортно-логистической цепочке поставки являются контракт купли-продажи или договор поставки (или другие подобные им документы), определяющие порядок движения материальных ценностей между организациями и предприятиями хозяйствующего субъекта.

Договор перевозки оформляется только после заключения договора купли-продажи, а не наоборот. Соответственно, экспортеры и импортеры приступают к планированию внешнеторговых операций только после предварительных исследований не только самой возможности доставки, но и расчетов стоимости транспортировки товара к потенциальному покупателю, заказчику.

Одной из частых ошибок при составлении контракта является неправильный выбор условий поставки товара. Зачастую отечественный предприниматель не берет на себя труд посчитать транспортные затраты и старается если продать товар, то прямо с завода (изобретая при этом формулу «самовывоз»), а если купить – то прямо с доставкой на свой склад. В результате – достаточно ощутимые потери, как при экспорте, так и при импорте. Поэтому в контрактах купли-продажи важное значение имеют базисные условия поставок.

Участникам международной торговли еще в 20-30 годы прошлого века стало ясно, что для успешной работы на рынке, для грамотного оформления внешнеторговых контрактов требуется наличие универсального терминологического языка, единых формулировок условий передачи от продавца к покупателю права распоряжаться товаром и разделения между собой обязанностей и рисков ущерба товару в ходе его транспортировки.

В практике международной торговли определились наиболее часто повторяющиеся сочетания обязательств продавцов и покупателей, которые стали рассматриваться как международные торговые обычаи. Это позволило унифицировать часть условий договоров международной купли-продажи товаров, относящуюся к их поставке.

Международная торговая палата обозначила в форме базисных условий поставки товаров, которые были названы ею Правилами Инкотермс (англ. Incoterms - International Commercial Terms) и изданы в 1936 году под названием «Инкотермс-1936».

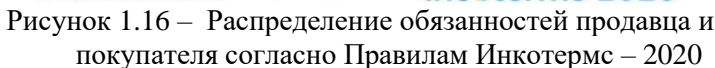
В этот документ вносились изменения и дополнения в 1953, 1967, 1976 и 1980 годах. В 1990 году появилась новая редакция документа «Инкотермс-1990». А с 1 января 2011 г. по 2020 действовали правила по условиям поставки – Инкотермс-2010. В 2020 году откорректированы некоторые условия и применяется Инкотермс – 2020. Каждая новая редакция правил толкования терминов направлена на то, чтобы адаптировать их к современной коммерческой практике. Международной торговой палатой на постоянной основе проводится работа по совершенствованию базисных условий поставок с учетом геополитических и экономических вызовов времени.

Базисные условия поставок – ключевые условия договоров международной купли-продажи товаров. Регулируют права и обязанности продавца и покупателя, связанные с доставкой товара: упаковкой, таможенной очисткой, страхованием, получением экспортных и импортных разрешений, оплатой расходов по погрузке и выгрузке, передачей товара покупателю. В них также содержатся сведения о порядке оформления соответствующих документов. Базисные условия поставок служат основанием для определения цены товара и момента исполнения продавцом обязанности по передаче товара покупателю и соответственно перехода с продавца на покупателя риска случайной утраты или повреждения товара.

Все условия поставки в Инкотермс разбиты на четыре категории - E, F, C и D. В основу этой классификации положены два принципа: определение обязанностей сторон по отношению к перевозке поставляемого товара и увеличение обязанностей продавца от

минимальных к максимальным. Группа "Е" - условие поставки EXW, согласно которому продавец только предоставляет товар в распоряжение покупателя в своих помещениях; далее идет группа "F" - условия поставки FCA, FAS и FOB, в соответствии с которой продавец обязан передать товар указанному покупателем перевозчику; затем группа "С" - условия поставки CFR, CIF, CPT и CIP, в соответствии с которыми продавец обязан заключить договор перевозки, но не принимая на себя риск утраты или повреждения товара или дополнительные затраты вследствие событий, произошедших после отгрузки и отправки; и, наконец, группа "D" – условия поставки DAP, DPU и DDP, при которых продавец должен нести все расходы и риски, необходимые для доставки товара до пункта назначения.

Ссылки на них содержатся в договорах перевозки, страхования, при финансово-банковских расчетах и кредитовании сделки, а также для принятия сторонами контракта обязательств по таможенной очистке, упаковке, маркировке экспортных и импортных товаров. Всего базисных условий (терминов) 11. В качестве индикатора каждой группы используется первая буква термина, которой обозначается данная группа: E; F; C; и D. На рисунке 1.15 приведена схема Инкотермс – 2010 с целью показать различия с условиями Инкотермс – 2020 (рисунок 1.16). На первый взгляд, Инкотермс 2020 не претерпел существенных изменений. Ни один термин не был удален и ни один термин не был добавлен, но одно из условий поставок было переименовано. Базис поставки DAT (Delivered at Terminal / Доставка на терминале) переименован в условия поставки DPU Инкотермс 2020 (Delivered Named Place Unloaded / Доставка на место выгрузки).



1. Группа "Е" - место отправки (Departure) - включает условия, согласно которым покупатель получает готовый к отправке товар на складе продавца. Е содержит всего один термин; EXW – «С завода» или «франко- завод, сочетание букв EX говорит о факте совершения приемки / сдачи товара.

Термин «франко» (свободный) применяется и к другим условиям поставки. Он означает, что при поставке товара транспортные расходы оплачиваются продавцом до момента передачи товара перевозчику или покупателю в месте, которое определяется договором: погрузка в вагон – «франко-вагон», доставка в определенный пункт на границе – «франко-граница» и т.п.

Основная характеристика условий «ExW» состоит в том, что продавец не отвечает за погрузку и доставку товара, а покупатель несет все расходы и риски в связи с перевозкой товара к месту назначения.

Иначе говоря, в хозяйственной связи подобного типа распределительная логистика сведена к минимуму, а заготовительная логистика включает максимально возможное число логистических операций.

2. Группа "F" - основная перевозка не оплачена (Main Carriage Unpaid) - включает условия, согласно которым продавец обязан доставить товар до основного транспортного средства, указанного покупателем, а также выполнить еще некоторые логистические операции, однако при этом основной фрахт не оплачен, т.е. продавец предоставляет товар в попечение первого перевозчика, зафрахтованного покупателем.

Условия группы F используются продавцом, когда он не желает заниматься перевозкой товара и тем самым нести риски гибели или ущерба грузу в ходе его доставки покупателю. Покупатель стремится на этих условиях приобретать товар, когда он или располагает транспортными средствами, или надеется получить дополнительные выгоды в ходе уторговывания условий договора перевозки.

Все термины группы F возлагают на покупателя заключение договора перевозки. При этом на покупателя, тем не менее, возлагается риск расходов за хранение товара по причине опоздания заказанного покупателем судна или маршрута.

По условиям FCA - Free Carrier (...named place) - свободно у перевозчика (...в обусловленном пункте) - поставщик выполнил свои обязательства, когда передал товар после осуществления экспортных формальностей покупателю (или перевозчику) в обусловленном пункте. У продавца есть возможность выбора:

Первый вариант - это место, принадлежащее продавцу (например: его склад, фабрика, магазин). Для продавца доставка считается завершенной, когда товар физически загружен на транспортное средство указанное покупателем.

Второй вариант – доставить за свой счет товар на терминал магистрального транспорта, где перевозчик за счет покупателя разгружает товар, прибывший на транспортном средстве продавца. Данные условия поставки могут использоваться при перевозке любым видом транспорта, включая смешанные перевозки. Под "перевозчиком" подразумевается любое лицо, которому покупатель доверяет получить товар у продавца.

Условие поставки FCA Инкотермс – 2020 (Free Carrier / Франко перевозчик) является наиболее распространенным правилом Инкотермс (около 40% международных коммерческих операций проходит с этим торговым термином). Это очень универсальное правило, позволяющее отгружать товары в различных местах (например: по адресу, на терминале, в порту, аэропорту и т.д.), которые расположены в стране покупателя.

Проблемы возникают с этим термином, когда доставка товара осуществлялась морским транспортом (морским контейнером), и если продавец и покупатель договорились использовать банковский аккредитив, как способ оплаты за товар. Для получения оплаты продавец должен подтвердить отгрузку товара покупателю, т.е. после погрузки товара на борт морского судна предоставить в банк, для получения оплаты, коносамент с пометкой «на борту». Но морские перевозчики, как правило, экспортеры часто использовали для морских контейнерных перевозок условия поставки FOB, что требовало от продавца погрузку товара на судно, а от морского перевозчика предоставления коносамента продавцу.

В соответствии с новыми правилами Инкотермс 2020, условие поставки FCA позволяет сторонам договориться в договоре купли-продажи, что покупатель должен дать указание своему перевозчику выдать коносамент с бортовой записью продавцу.

Как видно далее, количество логистических операций, относящихся к распределительной логистике, будет возрастать, а к заготовительной - сокращаться.

Условия FAS - Free Alongside Ship (...named port of shipment) - свободно вдоль борта судна (...в указанном порту отгрузки) - добавляют к вышеперечисленным обязательства по размещению

товаров вдоль борга судна в указанном порту отгрузки. Обязанность по обеспечению таможенного оформления на экспорт и получению экспортной лицензии лежит на продавце. Но ничто не запрещает покупателю взять эту обязанность на себя, отразив это в соответствующем дополнении к договору купли-продажи.

Обязанности продавца заканчиваются, когда он разместит продаваемый товар в порту отгрузки вдоль борта судна на лихтерах или причале. Термин используется только при перевозке морским или внутренним водным транспортом.

В эту же группу входят и условия FOB - Free On Board (...named port of shipment) - свободно на борту (...в указанном порту отгрузки), добавляющие к предыдущим операциям перемещение товара через поручни судна в порту отгрузки, после чего обязанности продавца заканчиваются. Термин применяется только при перевозке морским или внутренним водным транспортом. Таможенная очистка товара на экспорт осуществляется продавцом.

3. Группа "С" - основная перевозка оплачена (Main Carriage Paid) - включает условия, предусматривающие, что продавец должен заключить договор перевозки. Преимуществом этой группы условий является также то, что продавец, хотя и заключает договор перевозки, но при этом не принимает на себя риск утраты или повреждения товара и не несет каких-либо дополнительных расходов после погрузки товара на транспортное средство в пункте отправления. Продавец считается выполнившим свою обязанность по поставке, предусмотренную в контракте, даже если после момента отгрузки с товаром что-либо случится, т. е. не несет расходов, которые могут возникнуть вследствие событий, случившихся после отгрузки или отправки.

Два из четырех условий CIF и CIP предусматривают обязательное страхование товара продавцом в пользу покупателя для экспорта товара. В Инкотермс – 2010 предусматривалось традиционное минимального страхования для этих двух условий.

Для условий поставки CIP Инкотермс – 2020, теперь продавец обязан застраховать товар от всех рисков с максимальным страховым покрытием и страховой суммой не менее 110% от стоимости товара. Стороны могут согласиться в контракте на более низкий уровень страхового покрытия, если они того пожелают.

Данная поправка оправдана тем, что условие поставки CIF Инкотермс – 2020 обычно используется для морских перевозок грузов навалом (сырье, минералы и т.д.). Стоимость за килограмм которых очень низкая, и требование страхования с максимальным покрытием значительно повысило бы конечную цену товара. Условие поставки CIP Инкотермс 2020 - это мультимодальный термин, часто используемый для доставки промышленных товаров, которые могут требовать более высокого уровня страхового покрытия.

Для других условий поставки CFR и CPT покупатель сам заключает договор страхования товара при необходимости .

Условие CFR – Cost and Freight (...named port of destination) - стоимость и фрахт (...название порта назначения) - предусматривает, что обязанности продавца заканчиваются, когда товар в порту отгрузки перешел через поручни судна. Термин применяется только при перевозке товара внутренним водным или морским транспортом. Продавец обязан произвести таможенную очистку товара на экспорт и оплатить расходы и фрахт по доставке товара в порт назначения.

Условия CIF – Cost, Insurance and Freight (...named port of destination) - стоимость, страхование и фрахт (...название порта назначения) - предусматривают, что обязанности продавца заканчиваются, когда товар в порту отгрузки перешел через поручни судна. Термин применяется только при перевозке внутренним водным или морским транспортом. Продавец обязан произвести таможенную очистку товара на экспорт, оплатить расходы и фрахт. Ответственность за товар в пути его следования основным транспортом ложится на покупателя, поэтому продавец обязан обеспечить морское страхование в пользу покупателя, при этом продавец должен обеспечить лишь минимальное покрытие рисков. Если покупатель желает получить большее покрытие, то он должен оговорить это с продавцом особо.

Условия CIP – Carriage and Insurance Paid To (...named place of destination) - фрахт/перевозка и страхование оплачены до (...название места назначения) - означает, что продавец доставит товар названному им перевозчику. Кроме этого, продавец обязан оплатить расходы, связанные с перевозкой товара до названного

пункта назначения. При этом по условиям СІР на продавца также возлагается обязанность по обеспечению страхования от рисков потери и повреждения товара во время перевозки в пользу покупателя. Следовательно, продавец заключает договор страхования и оплачивает страховые взносы. Покупатель должен принимать во внимание, что согласно условиям термина СІР от продавца требуется обеспечение страхования с минимальным покрытием. Если покупатель желает иметь страхование с большим покрытием, он должен либо специально договориться об этом с продавцом, либо сам принять меры по заключению дополнительного страхования.

С точки зрения логистики важно, что под словом "перевозчик" понимается любое лицо, которое на основании договора перевозки берет на себя обязательство обеспечить самому или организовать перевозку товара железнодорожным, автомобильным, воздушным, морским или внутренним водным транспортом либо комбинацией этих видов транспорта. В случае осуществления перевозки в пункт назначения несколькими перевозчиками переход риска произойдет в момент передачи товара в попечение первого перевозчика. По условиям термина СІР на продавца возлагается обязанность по таможенной очистке товара для экспорта. Это условие может применяться при перевозке товара любым видом транспорта, включая смешанные перевозки.

Условие СРТ - Carriage Paid To (...named place of destination) - фрахт/перевозка оплачены до (...название места назначения) - означает, что продавец доставит товар названному им перевозчику. Кроме этого, продавец обязан оплатить расходы, связанные с перевозкой товара до названного пункта назначения. Покупатель берет на себя все риски потери или повреждения товара, как и другие расходы после передачи товара перевозчику. По условиям СРТ на продавца возлагается обязанность по таможенной очистке товара для экспорта. Эти условия могут применяться при перевозке товара любым видом транспорта, включая смешанные перевозки.

4. Группа "D" - доставка (delivery) - включает условия, согласно которым продавец заключает договор перевозки и предоставляет товар в распоряжение покупателя в согласованном месте назначения или в согласованном терминале, а также несет все риски и затраты,

связанные с доставкой груза в пункт назначения. Условия поставки группы "D" могут использоваться при поставках любым транспортом, в том числе при организации смешанных перевозок.

Условия поставки DPU Инкотермс 2020 - расшифровывается «Delivered Named Place Unloaded» named place of destination переводится «Поставка на место выгрузки» указанное название места назначения.

Продавец обязан: выполнить экспортное таможенное оформление, доставить товар до места назначения и выгрузить его.

Покупатель обязан: принять товар и выполнить импортное таможенное оформление.

Риски переходят в месте назначения после полной выгрузки.

В соответствии с этим условием экспортные платежи лежат на продавце, а импортные - на покупателе. Термин DPU предусматривает: товар предоставляется в распоряжение покупателя разгруженным с прибывшего транспортного средства. Место (терминал) может находиться на границе, название терминала также необходимо указать. По оценкам экспертов по логистике, поставка до терминала DPU соответствует больше всего практике логистики в порту.

DAF - Delivered At Point (...named point of destination) - поставка в пункте (...название пункта). Термин DAF является общим положением, при котором важно точно указать место назначения. Термин DAF предусматривает, что товар предоставляется покупателю уже готовым для разгрузки (возможно для перегрузки под таможенным контролем или же для растаможивания).

Покупатель обязан: разгрузить товар и выполнить импортное таможенное оформление.

Риски переходят в пункте назначения.

DDP - Delivered Duty Paid (...named place of destination) - поставка с оплатой пошлины (...название места назначения) - товар доставляется заказчику, очищенный от пошлин и рисков. Термин "поставка с оплатой пошлины" означает, что продавец предоставит прошедший таможенное оформление по импорту и неразгруженный с прибывшего транспортного средства товар в распоряжение покупателя в названном месте назначения. Продавец обязан нести все расходы и риски, связанные с транспортировкой товара, включая

(где это потребуется) любые сборы для импорта в страну назначения (под словом "сборы" здесь подразумевается ответственность и риски за проведение таможенной очистки, а также за оплату таможенных формальностей, таможенных пошлин, налогов и других сборов).

В то время как термин EXW возлагает на продавца минимальные обязанности, термин DDP предполагает максимальные обязанности продавца. Он не может применяться, если продавец прямо или косвенно не может обеспечить получение импортной лицензии. Если стороны договорились об исключении из обязательств продавца некоторых из расходов, подлежащих оплате при импорте (таких, как налог на добавленную стоимость - НДС), это должно быть четко определено в контракте купли-продажи.

Каждое правило Инкотермс 2020 содержит два раздела по десять статей:

A1 / B1 Общие обязанности

A2 / B2: Поставка

A3 / B3: Переход рисков

A4 / B4: Перевозка

A5 / B5: Страхование

A6 / B6: Перевозка и транспортные документы

A7 / B7: Таможенное оформление экспорта / импорта

A8 / B8: Проверка / упаковка / маркировка

A9 / B9: Распределение расходов

A10 / B10: Уведомления

В разделе «А» оговариваются обязанности продавца, а в разделе «В» - обязанности покупателя.

На практике часто встречаются два варианта неправильного понимания Инкотермс. Первым является неправильное понимание условий Инкотермс как имеющих большее отношение к договору перевозки, а не к договору купли-продажи. Вторым является иногда неправильное представление о том, что условия Инкотермс должны охватывать все обязанности, которые стороны хотели бы включить в договор.

Международной торговой палатой, всегда подчеркивается, что Инкотермс имеют дело только с отношениями между продавцами и покупателями в рамках договоров купли-продажи, более того, только в определенных аспектах. Между тем, экспортерам и

импортерам уже при составлении контракта купли-продажи важно учитывать фактические отношения между различными договорами, необходимыми для реализации международной сделки продажи и заранее планировать какие договоры понадобится заключить (договоры перевозки, страхования и финансирования и другие). Инкотермс же относится только к договору купли-продажи. Но при этом определенный термин Инкотермс имеет значение и для всех прочих договоров.

Инкотермс 2020 это последняя версия правил, которая, как ожидается, будет действовать в течение десятилетия, до 2030 года. Следующий пересмотр правил Инкотермс планируется в 2029 году.

Составление и заключение внешнеэкономических договоров поставки товаров между государствами требует от сторон знания специальной терминологии. Во избежание случаев неверного толкования понятий, используемых в сфере ВЭД и, как следствие, возникновения споров, рекомендуется руководствоваться правилами, закрепленными в Инкотермс.

Контрольные вопросы и задания.

1. Что принято понимать под термином «базисные условия поставки».
2. Какая международная организация курирует Правила Incoterms и с какой целью обозначены и введены к использованию базисные условия поставки.
3. Охарактеризуйте отличительные признаки всех четырех групп Правил Incoterms.
4. Охарактеризуйте все термины по отдельности.

1.4. Организация хозяйственных связей и договорной работы, особенности внешнеторгового контракта

План. Классификация хозяйственных связей и их правовое регулирование. Содержание и структура договора купли-продажи. ТНВЭД, международная стандартная торговая классификация – SITC. Источники информации для составления транспортных условий. Требования к организации грузовых мест. [5, 12, 15]

Классификация хозяйственных связей и их правовое регулирование

Хозяйственные связи – это экономические, организационные, коммерческие, административно-правовые, финансовые, взаимоотношения складывающихся между участниками сделки купли-продажи. Рациональные хозяйственные связи способствуют планомерному развитию экономики, сбалансированности спроса и предложения, своевременной поставке продукции.

Система хозяйственных связей включает:

-участие торговых организаций и предприятий-потребителей в разработке предприятиями-поставщиками планов производства продукции посредством предоставляемых заявок и заказов;

-хозяйственные договоры;

-контроль за соблюдением договорных обязательств;

-применение экономических санкций; участие в работе товарных бирж и оптовых ярмарок;

-проверку качества (экспертизу поставляемых товаров; установление административно-правовых норм и другие взаимоотношения.

Классификация хозяйственных связей приведена на рисунке 1.17.

Виды хозяйственных связей:

– прямые – при которых, отношения по поставкам продукции устанавливаются непосредственно между производителями и потребителями;

– опосредованные – когда между производителями и потребителями участвуют посредники.



Рисунок 1.17 – Классификация хозяйственных связей

Последовательность выполнения работ по хозяйственным связям:

- предоставление заявок и заказов;
- заключение хозяйственных договоров;
- контроль за исполнением хозяйственных договоров;
- применение экономических санкций.

Первый вид работ, выполняемых по хозяйственным связям – предоставление заявок и заказов. Заявка – это документ предприятий, отражающий их потребность в товарах.

В отличие от заявок, заказ в точном понимании этого слова есть требование к поставщику изготовить и поставить определённые товары в определенном количестве, необходимые для удовлетворения спроса покупателя.

Второй вид работ, выполняемых по хозяйственным связям – заключение хозяйственных договоров. Заключение договоров на поставку товаров может происходить как в результате обращения одной стороны с офертой, так и товарно-сырьевых биржах, оптовых ярмарках.

Третий вид работ, выполняемых по хозяйственным связям – контроль за соблюдением договорных обязательств, предполагает, контроль за соблюдением чёткого порядка и организации

заключения договоров. Этот порядок предусматривает возложение персональной ответственности за своевременное оформление договоров на поставку конкретных видов продукции; за соблюдение правил оформления договоров; ответственность за своевременное рассмотрение проектов договоров поставщиков, а также порядок составления протокола разногласий, и др.

Невыполнение сторонами своих обязательств влечёт за собой определённые санкции. Поэтому последний вид работ, выполняемых по хозяйственным связям - применение экономических санкций, если таковые имеют место. Санкции устанавливаются в форме штрафа, неустойки, пени, возмещения убытков.

Важным направлением работы службы снабжения является выбор поставщиков материальных ресурсов или услуг. Что бы обосновать выбор поставщиков проводят специальные маркетинговые исследования рынка поставщиков. Главная трудность, возникающая при этом, отсутствие единых критериев оценки поставщика. Поэтому что бы определить оптимального поставщика необходимо анализировать его хозяйственную деятельность. Процесс выбора поставщиков включает три этапа.

На первом этапе осуществляется отбор всех поставщиков интересующей предприятия продукции (все поставщики делятся на две группы: известные, с которыми предприятие работает или работало, и потенциальные, с которыми не работало).

На втором этапе производится оценка поставщиков, при этом важно определить информацию, которую необходимо знать о поставщике и нужно выбрать методы оценки поставщиков. В качестве информации анализируют выбранные показатели, например: имидж поставщика, позиция (доля) поставщика на рынке, ассортимент продукции или услуг, цены, скидки, качество товара или услуг и другие.

На третьем этапе из поставщиков, имеющих максимальный рейтинг, осуществляется выбор лучших. При окончательном выборе поставщиков учитываются следующие факторы: срочность поставки, качество товара, надёжность поставки, полное время выполнения заказа, полная стоимость закупки и транспортировки, возможность предоставления кредитов.

Содержание и структура договора купли - продажи

Договор купли-продажи - один из наиболее распространенных видов обязательств, используемых в хозяйственных отношениях. Договор купли -продажи охватывает практически весь товарооборот в хозяйственной деятельности предпринимателей. Заключение этого договора очень удобно как для предприятий (юридических лиц), так и для индивидуальных предпринимателей.

По договору купли-продажи (статья 424 ГК РФ) одна сторона (продавец) обязуется передать имущество (вещь, товар) в собственность, хозяйственное ведение, оперативное управление другой стороне (покупателю), а покупатель обязуется принять это имущество и уплатить за него определенную денежную сумму (цену).

ГК РФ определен также договор поставки как разновидность договора купли – продажи (ст. 476 ГК РФ).

По договору поставки поставщик-продавец, осуществляющий предпринимательскую деятельность, обязуется передать в обусловленный срок или сроки производимые или закупаемые им товары покупателю для использования их в предпринимательской деятельности или в иных целях, не связанных с личным, семейным, домашним и иным подобным использованием (возмездная передача товара от одного субъекта к другому) как и договор купли – продажи [9]. Просматривается единство экономического содержания и юридических признаков этих договоров:

1) они призваны обеспечить переход права собственности на имущество;

2) заключение этих договоров происходит в результате свободного волеизъявления сторон, которые выступают как свободные товаровладельцы;

3) они имеют возмездно-эквивалентный характер, где встречным предоставлением являются деньги.

Вместе с тем, договору поставки присущи квалифицирующие признаки, выделяющие его в отдельный вид договора купли - продажи и обуславливающие его особое правовое регулирование:

1) передача товаров продавцом (поставщиком) покупателю должна осуществляться в обусловленный договором срок или срок.

Применительно к договору поставки срок передачи товаров приобретает характер существенного условия договора;

2) по договору поставки подлежат передаче не любые товары, а только производимые или закупаемые поставщиком. Таким образом, в качестве поставщика выступает коммерческая организация, специализирующаяся на производстве соответствующих товаров либо профессионально занимается их закупками.

В практике может использоваться термин «договор поставки» для регулирования взаимоотношений между производителями товаров и поставщиками имеющих долгосрочный характер и отличающихся стабильностью. Поэтому в правовом регулировании поставочных отношений преобладающее значение имеют не разовые сделки по передаче партии товаров, а долгосрочные договорные связи.

Экспедитору, также как и перевозчику, безразлично, выдается ли ему поручение на организацию и исполнение доставки в рамках договора купли-продажи или договора поставки. Поэтому при рассмотрении вопросов взаимоотношений участников поставок товаров и услуг в транспортной логистике оба вида договора условно обобщены термином «контракт купли-продажи», что соответствует также внешнеторговой, коммерческой лексике исходя из того, что неперенным условием контракта купли-продажи является переход права собственности и рисков за товар от поставщика к заказчику.

Правовые отношения контракта купли-продажи регламентированы Конвенцией ООН о договорах международной купли-продажи товаров 1980г. (Венской конвенцией ООН 1980г.). В Конвенции, а также в Гражданском кодексе РФ (ст. 391 главы 9) закреплено важное положение о свободе юридических лиц в заключении договора и определении его условий. Договор купли-продажи, также как и договор перевозки относится к публичным договорам (ст. 396 ГК РФ).

Условия контракта классифицируются следующим образом:

существенные и несущественные;

обычные и специфические;

юридические и коммерческие (с точки зрения содержания условия).

Существенные условия контракта - это те условия, невыполнение которых одной стороной дает право другой стороне расторгнуть контракт с возмещением ей всех потерь, последовавших в связи с расторжением контракта из-за его ненадлежащего исполнения или неисполнения.

Согласно Венской Конвенции 1980 г. «о договорах международной купли-продажи товаров» предусматривается перечень существенных условий: предмет контракта, цена, условия платежа, качество товара, количество товара, место поставки, срок поставки, объем поставки, ответственность одной из сторон перед другой, разрешение споров.

Остальные условия контракта являются несущественными. При их неисполнении или ненадлежащем их исполнении одной стороной другая сторона не имеет права отказаться от принятия товара, но имеет право требовать, во-первых, надлежащего исполнения нарушенного условия контракта, а во-вторых, возмещения ущерба в соответствии со штрафными санкциями, зафиксированными в контракте.

Обычные условия - это условия, которые, как правило, обычно включаются в условия контрактов (например, арбитраж, форс-мажор).

Специфические условия - это особые условия, свойственные только данному контракту (например, конфиденциальность, патентная оговорка). Пример содержания условия конфиденциальности: «Компания-импортер обязуется как во время действия, так и после окончания действия настоящего контракта не передавать третьим лицам никакой информации, связанной с обстоятельствами сделки».

Контракт купли-продажи состоит, как правило, из следующих разделов: вводная часть; предмет контракта; количество-качество товара; срок и дата поставки; базисные условия поставки; цена и общая стоимость, предусмотренные в контракте; осуществление платежа; порядок сдачи-приемки; требование к упаковке и маркировке; регулирование рекламаций; условия гарантий; штрафные санкции и возмещение убытков; страхование; форс-мажорные обстоятельства; арбитраж; формулировка транспортных и прочих условий; адреса сторон и их подписи.

К юридическим условиям контракта относятся:

1. Вводная часть - указание места и даты его подписания, наименование сторон. Место подписания контракта, указанное в договоре, - это географический пункт и страна. Место подписания контракта может иметь юридическое значение: если стороны в договоре не оговорили условия о праве, которым они будут руководствоваться при рассмотрении споров, то именно место заключения контракта укажет на применяемое право.

Особое значение имеет дата подписания контрактов, так как при ухудшении, например, таможенных правил, указывается, что они не распространяются на контракты, подписанные до определенного срока. Наименование сторон в договоре, страны их принадлежности должны быть полными и точными, без сокращений. Недопустимо использовать различного рода сокращения и аббревиатуры, если только это не общепризнанные наименования, необходимо точно указывать фирменные наименования, под которыми партнеры зарегистрированы в государственном реестре страны принадлежности, их правовое положение (организационно-правовая форма);

2. Формирование номера контракт;

3. Установление санкций на случай неисполнения или ненадлежащего исполнения одной из сторон своих обязательств;

4. Определение условий предъявления рекламаций;

5. Условия прекращения контракта;

6. Арбитраж.

К коммерческим условиям относятся следующие товарные атрибуты контракта: предмет контракта; количество товара; качество товара; цена и общая стоимость; сдача-приемка товара; срок поставки; упаковка и маркировка.

Содержание условия «Предмет контракта».

В данном условии определяется предмет сделки: его наименование, краткая характеристика, количество, срок поставки и базисные условия поставки в соответствии с «Инкотермс-2010».

Как правило, детальная характеристика предмета сделки дается в приложении к контракту как неотъемлемой части контракта. В описании товара обязательно приводится код по таможенной классификации или код по номенклатуре грузов для доставки

внутри страны отправления, количество, срок поставки и базисные условия поставки в соответствии с Инкотермс. Обязательно указываются коды классификаций товаров страны экспорта и страны импорта.

Пример формулировки условия «Предмет контракта»:

«Продавец продал, а Покупатель купил линию по розливу молочных продуктов в полимерные бутылки, стоимость, количество, и технические характеристики которых определены в спецификациях (приложение №__), на условиях CIF порт Неаполь со сроком поставки в сентябре-октябре 2015 года».

Экспедитору необходимо разбираться в структуре Номенклатур грузов. В Беларуси при внутриреспубликанских перевозках наименование товара должно сопровождаться кодом ОКП РБ – Общегосударственный Классификатора Продукции народного хозяйства. При международных перевозках – ТНВЭД.

Экспедитору целесообразно проследить за тем, чтобы не было допущено каких-либо расхождений, а в соответствующих разделах контракта были упомянуты ссылки на перечисленные «номенклатуры».

Всегда нужно помнить, что грузоотправитель, а им может оказаться как продавец, так и покупатель, несет ответственность за искажение в транспортной документации наименования грузов со всеми возникающими из этого обстоятельствами.

Содержание условия «Качество товара».

В условие «Качество товара» включается подробное определение технического уровня качества. Основанием для определения качества служит стандарт, поэтому в контракте рекомендуется указать стандарт (ГОСТ, ТУ и т. п.), которому должны соответствовать товар, его номер и дата.

Соответствие качества товара, предусмотренное требованием Венской Конвенции 1980г. и ГК РБ обеспечивается, прежде всего Системами Сертификации: ISO, ГОСТ - путем выдачи соответствующего «Сертификата соответствия» (например, для товара кода ОКП/ ТН ВЭД 9299312 «мука пшеничная высшего сорта» – «документу о соответствии ГОСТУ 26574-85»).

Пример условия «Качество товара»:

«Плоды, являющиеся предметом данного контракта, должны быть высокого экспортного качества: свежесобранными, здоровыми, чистыми, плотной консистенции, не зараженными и не поврежденными сельскохозяйственными вредителями, нормального для данного сорта цвета, с гладкой поверхностью. Допускается наличие плодов диаметром 5–6 см – не более 10 % и размером 7 см и более – не меньше 90 % к общему количеству. Качество товара должно быть удостоверено сертификатом качества и фитосертификатом, выданными соответствующими государственными органами в стране Продавца».

«Качество товара»: настолько важная составляющая сделки, что в контракте условие «Качество» может предшествовать условию «Цена», так как в зависимости от содержания полезных и вредных веществ цена может быть повышена или понижена. Статья «Качество товара» обязательно должна содержать указание, на каком этапе будет контролироваться качество. Может быть указано на участие представителя покупателя в проверке качества в стране продавца, в таком случае фиксируется обязанность продавца информировать покупателя о готовности товара к проверке и обеспечении возможности такой проверки для покупателя. Данная статья содержит перечень документов, подтверждающих качество, его проверку, акты испытания и т. д.

Содержание условия «Количество товара».

Количество не является обязательной статьей контракта. Но независимо от того, есть ли эта статья или она объединена с другой статьей, в ней обязательно должны быть отражены следующие параметры: единица измерения количества; система мер и весов; порядок определения количества; оговорка о включении в количество упаковки и тары; условия представления рекламации при несоответствии поставленного товара условиям контракта.

Содержание условия «Срок поставки».

Срок поставки – это предусмотренный в контракте момент или временной период, когда продавец обязан передать в собственность покупателю товар, являющийся предметом контракта. Правовой основой установления в контракте сроков поставки является статья 33 Венской конвенции, согласно которой «продавец должен поставить товар:

а) если договор устанавливает или позволяет определить дату поставки – в эту дату;

б) если договор устанавливает или позволяет определить период времени для поставки – в любой момент этого периода, поскольку из обстоятельств не следует, что дата поставки назначается покупателем;

в) в любом другом случае – в разумный срок после заключения договора» (глава 40 ГК РБ).

Срок может определяться указанием на событие, которое должно неизбежно наступить.

Дата поставки зависит от способа поставки и определяется датой документа, подтверждающего передачу права собственности или права распоряжения товаром от продавца к покупателю:

- дата транспортного документа о приемке перевозчиком данного товара к перевозке (коносамента, транспортной накладной, штемпеля пограничной станции на накладной и др.);

- дата счета фактуры и расписки транспортно-экспедиторской фирмы в приеме груза для дальнейшей отправки по назначению;

- дата складского свидетельства (складской расписки) о передаче товара на хранение за счет и на риск покупателя;

- дата подписания приемосдаточного акта комиссией заказчика и представителя поставщика с выдачей сертификата па право собственности;

- дата подписания приемосдаточного акта после поставки последней партии, без которой невозможно использовать все ранее поставленное оборудование (в контрактах на комплектное оборудование).

Содержание условия «Цена контракта»

В данном разделе обязательно должны быть отражены следующие показатели: цена единицы товара; валюта цены; базисные условия поставки; способ фиксации цены; общая сумма контракта.

Цена единицы товара должна быть определена, так как при недоставке, браке и т. п. исходной для расчета между сторонами будет именно цена единицы товара.

Выбор валюты цены имеет большое значение для снижения риска валютных потерь, т. е. возможности неполучения эквивалента

стоимости, предусмотренной в момент предложения цены в оферте и подписания контракта.

В условии «Цена контракта» может предусматриваться возможность пересмотра цены контракта в случае изменения, например, пункта назначения или каких-либо других изменений. Помимо цены единицы товара определяется общая сумма контракта, это имеет особое значение, если в контракте фиксируются такие виды цены, как подвижная и скользящая.

Способы фиксации и виды цены имеют огромное значение как страхование от риска потерь, связанных с изменениями цен; это так называемые ценовые оговорки.

Существуют два метода фиксации цены в контракте (рисунок 1.18):

- 1) определение цены в момент подписания контракта;
- 2) с последующей фиксацией, т. е. в процессе исполнения контракта.

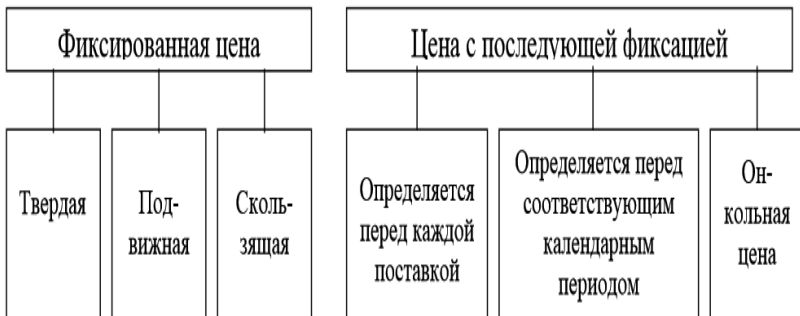


Рисунок 1.18 – Виды цен, применяемых при составлении контракта купли-продажи

Цена, зафиксированная в момент подписания контракта, бывает трех видов: твердая, подвижная и скользящая.

Твердая цена – это фиксированная цена, т. е. установленная в момент подписания контракта и не подлежащая изменению, которая устанавливается в сделках при незначительном разрыве в сроках между подписанием контракта и его исполнением. Твердая цена

выгодна экспортеру, если на внешнем рынке складывается конъюнктура, ведущая к снижению цены.

Пример условия «Цена товара» в контракте купли-продажи кофе: «Цены на растворимый кофе в банках устанавливаются в евро в соответствии с приложением 1 к Инструкции, являющимся неотъемлемой частью данного контракта. В цену товара включена стоимость тары, упаковки и маркировки, погрузки товара на борт судна в порту г. Гамбурга, укладка товара, страховка и фрахт до порта г. Новороссийска. Цена твердая, изменению не подлежит».

Видом фиксированной цены является подвижная цена.

Подвижная цена – это цена, которая может быть пересмотрена в случае существенных колебаний цен мирового рынка в период между подписанием контракта и его исполнением. В случае фиксации подвижной цены в условии «Цена» должны быть оговорены:

сама возможность изменять цену по инициативе продавца или покупателя;

граница допустимого отклонения рыночной цены от контрактной, при котором пересмотр контракта не производится, например, $\pm 2-5\%$;

источник, по которому будут определяться изменения рыночной цены.

Скользкая цена – это зафиксированная в момент подписания контракта так называемая базисная договорная цена, которая может быть пересмотрена при изменении величины издержек производства, произошедших в период между подписанием контракта и его исполнением. Скользящая цена применяется в контрактах на поставку продукции, требующей длительного изготовления.

Второй способ установления цены в контракте – с последующей фиксацией. При этом способе установления цены в контракте определяются: а) момент фиксации цены; б) принципы определения уровня цены.

Разновидностью цен с последующей фиксацией являются так называемые онкольные цены, которые устанавливаются при сделках на биржевые товары: кофе, зерновые, хлопок и другие сельхозтовары при их закупках. В этих случаях в контракте

оговаривается: срок, в течение которого покупатель обязан уведомить продавца о своем желании зафиксировать цену; по котировке какой биржи и по какой рубрике котированного бюллетеня будет определяться цена.

На практике контрактная цена является предметом переговоров и может варьироваться в определенных пределах. Для правильного построения тактики переговоров важно знать эти пределы, т. е. минимально допустимую цену при экспорте и максимально допустимую при импорте.

Содержание условия «Упаковка товара».

Статья об упаковке товара считается обязательной, может быть включена в контракт как самостоятельная, а может быть совмещена с условием маркировки.

Требования к упаковке должны исходить из избранного способа, расстояния и продолжительности транспортировки, необходимости перегрузки, сохранения температурного режима и влажности, учета условий погоды, действующей схемы оплаты (за поддон, кипу, контейнер и т. д.), совместимости с другими грузами и др.

Специфические требования к упаковке в контракте могут вытекать из законов страны-импортера и стран, по которым груз проходит транзитом. Например, оборудование, отправляемое в тропические страны морским транспортом, поверх двух слоев парафиновой бумаги должно иметь полиэтиленовое покрытие (чехол, пленку). В контракте различают внешнюю и внутреннюю упаковку, не отделимую от товара.

Выдвинутое контрагентом предложение в отношении рода упаковки прежде всего должно быть проверено на предмет соответствия отечественному стандарт, а также техническим условиям, утвержденным в установленном порядке по согласованию с государственными органами в области транспорта и другими органами исполнительной власти. В Республике Беларусь применяются ГОСТы: ГОСТ 17527-2014 «Упаковка»; ГОСТ 14192-96 «Маркировка», Тех. Регл. ТС 017/201 «Маркировка».

Даже в контейнерном варианте доставки в контракте предусматривается предупреждение о помещении товара в определенную тару, обеспечивающую сохранение индивидуальных свойств товара, предохранение от порчи в результате сдвигов,

ударов при резких движениях. При выборе тары должны также учитываться таможенные правила, например, начисление пошлины по весу брутто, обложение дополнительной пошлиной спецтары и т.д.

В контракт также включается оговорка о материальной ответственности продавца за повреждение товаров, если оно произошло из-за несоответствия упаковки условиям, оговоренным в контракте.

Пример формулировки условия «Упаковка товара» из контракта купли-продажи запасных частей:

«1. Запасные части должны отгружаться в морской экспортной упаковке, соответствующей характеру запасных частей.

2. Упаковка должна обеспечивать полную сохранность груза от всякого рода повреждений или коррозии при перевозке его морем, по железной дороге и смешанным транспортом, с учетом нескольких перегрузок в пути, а также длительного хранения.

3. Упаковка должна быть приспособлена как к крановым погрузкам, так и перегрузкам ручным способом, на тележках и автокарах, поскольку это допускается весом и объемом отдельных мест.

4. Продавец несет ответственность перед Покупателем за порчу, повреждение или поломку груза вследствие ненадлежащей упаковки, за образование коррозии из-за недостаточной или несоответствующей смазки.

5. Каждое грузовое место не должно превышать следующих размеров: длина ..., ширина ..., высота ...».

Содержание условия «Маркировка товара».

Это условие может быть выделено в контракте в отдельную статью, но может быть объединено с условием «Упаковка». В данное условие контракта должна быть включена оговорка об ответственности продавца за потерю груза при неправильной маркировке.

Пример условия «Маркировка товара»:

«1. Ящики, в которые упаковано оборудование, маркируются с трех сторон, на двух противоположных боковых сторонах и сверху ящика.

2. Маркировка должна быть нанесена четко, несмываемой краской и включать следующие реквизиты: адрес конечного получателя; верх; «Осторожно»; «Не кантовать»; «Контракт №»; продавец (наименование); «Наряд №»; транс №; ящик №; вес брутто ... кг; вес нетто ... кг; размер ящика... см (длина, ширина, высота).

Продавец несет ответственность за дополнительные транспортные и складские расходы, за повреждения товара, возникшие в связи с засылкой оборудования не по адресу вследствие неполноценной или неправильной маркировки».

Содержание условия «Сдача-приемка товара»

Это условие включает: характер сдачи-приемки (предварительная и окончательная); место сдачи-приемки (на складе продавца, при поступлении товара, наименование станции поступления, наименование станции приемки и сдачи, наименование станции отправления); способы сдачи-приемки (выборочный или сплошной контроль и др.); срок сдачи (немедленная приемка после сдачи груза); кто осуществляет приемку (покупатель или третье независимое лицо).

Содержание условия «Осуществление платежа».

Наличие условия платежа в контракте необходимо, так как от этого зависят его своевременность и получение всей суммы сделки, предусмотренной в момент ее заключения. Экспортер должен принять все меры, чтобы экспортная валютная выручка была переведена импортером на его счет в установленные сроки. На этапе заключения контракта экспортер должен застраховать себя от неоплаты, недоплаты и нарушения сроков оплаты. Для этого в условия платежа в соответствии с договоренностями сторон включаются следующие позиции: валюта платежа; сроки платежа; форма расчетов; оговорки на случай, если валюта платежа не совпадает с валютой цены; курс пересчета валюты цены в валюту платежа; валютные оговорки, страхующие от рисков валютных потерь; названия банков, через которые осуществляются расчеты; порядок отнесения комиссий и расходов, возникающих на этапе проведения расчетов через банки; перечень документов, которые являются основанием для платежа.

Срок платежа. В контракте стороны обычно устанавливают конкретные сроки платежа.

Форма платежа (расчетов) определяет, когда производится оплата товара по отношению к поставке, механизм осуществления самого платежа.

Авансовый платеж является наиболее безопасным вариантом для экспортера, так как нет риска отказа импортера от товара и платежа и экспортер кредитруется импортером.

Оплата после отгрузки. В этом случае согласно контракту покупатель оплачивает товар только после того, как будет произведена отгрузка (*отгрузка в рамках Инкотермс означает передачу груза перевозчику или покупателю в зависимости от применяемого базисного условия поставки*). По этой форме экспортер должен оповестить покупателя об отгрузке и указать все ее подробности. После этого продавец ожидает немедленного выполнения платежа покупателем. Если импортер не выполнит платеж после отгрузки, то экспортер все еще имеет право собственности на товар, поскольку держит у себя документы на право собственности. Для импортера данный способ несколько безопаснее авансового платежа. Для экспортера же возникает вопрос о том, что делать на месте назначения с товаром в случае отказа от оплаты, поскольку товар уже в пути.

Торговля по открытому счету. Данная форма представляет собой продажу в кредит, при которой у экспортера нет никакой гарантии, что покупатель рассчитается по своим долгам в определенные сроки. Экспортер, отправляет товар покупателю вместе с отгрузочными документами, следовательно, он теряет контроль над товаром, а также свое юридическое право собственности на него. При этом импортер, давая согласие оплатить товары в оговоренный срок в будущем, может распоряжаться товарами по своему усмотрению. Данная форма расчетов предполагает большое доверие к импортеру, которое возникает, как правило, в процессе регулярных деловых отношений между торговыми партнерами.

Имеются и другие формы платежа – документарный безотзывный аккредитив и документарное инкассо, предусматривающие использование специальных банковских процедур.

Пример оформления условий платежа в контракте:

«Платеж за товар производится в долларах США. Предварительный платеж производится Покупателем в долларах

США в размере 100 % стоимости товара в течение 90 дней от даты коносамента против представления Продавцом Покупателю следующих отгрузочных документов на инкассо в банке ____ Покупателя: *(приводится перечень отгрузочных документов)*. Для обеспечения платежей за товар Покупатель за 15 дней до назначения даты отгрузки товара через банк ____ должен открыть безотзывную банковскую гарантию на полную стоимость товара, подлежащего отгрузке. Срок действия гарантии 60 дней. Окончательный расчет будет производиться переводом в течение 10 дней с момента получения Покупателем окончательного счета в 3 экз., выписанного Продавцом в соответствии с условиями, указанными в п. 5 как в части качества, так и в части веса и влажности товара. Все расходы, связанные с открытием банковской гарантии и с платежом за товар, оплачиваются Покупателем. В случае если проверка веса и/или качества товара не произведена в порту выгрузки, окончательный расчет будет произведен на базе коносаментного веса и данных сертификата качества, выданного Продавцом или лабораторией страны Продавца».

Транспортные условия контракта

В статье контракта «Транспортные условия» зафиксированы базисные условия поставки, а также организация транспортировки груза, так как транспортная составляющая в цене товара иногда достигает половины и более его цены (при поставках, например, сырьевых товаров). Поэтому в процессе подготовки контракта продавец и покупатель должны учесть транспортные тарифы, расходы на погрузочно-разгрузочные работы, оплату складов и т. д., надежность транспортных средств (особенно это относится к морской перевозке) и самих фирм перевозчиков, страховых фирм и т. д.

Данное условие весьма существенно, потому что в процессе транспортировки должны быть сохранены качество и количество товара, и он должен быть доставлен в определенные в контракте сроки. В некоторых контрактах оно может не выделяться в отдельную статью, но тогда в других статьях контракта должны быть предусмотрены все аспекты, раскрывающие содержание транспортных условий.

К данному разделу контракта должны прилагаться:

обоснование базисных условий поставки;
схема транспортно-экспедиторского обслуживания сделки;
определение транспортной составляющей в проекте контрактной цены.

В раздел контракта купли-продажи «Транспортные условия» стороны включают следующее:

место поставки, где права собственности и риски переходят на товар;

переход страховых и транспортных расходов с поставщика/продавца на заказчика/покупателя;

срок отгрузки товара из пункта/порта отправления либо доставки товара в пункт/порт назначения;

наименование пункта отправления и пункта назначения; порядок сдачи товара продавцом покупателю или через перевозчика с принятием товара покупателем от владельца транспортного средства;

наименование портов, пограничных железнодорожных станций и пунктов перегрузки и передачи товаров;

порядок информирования продавца или покупателя, с одной стороны, о готовности товара к грузовым операциям, а с другой – о сроках прибытия транспортного средства под грузовые операции;

условия оплаты расходов по погрузке, выгрузке и другим видам услуг, включая их распределение между продавцом и покупателем, например, расходов на аренду транспортного оборудования и приспособлений в стране ввоза или вывоза товара;

согласование вида договора, которым должна быть оформлена международная перевозка;

нормы погрузки-выгрузки товара, порядок расчета времени на выполнение грузовых операций (сталийного времени);

порядок расчетов по демереджу за простой и диспачу за досрочную обработку судна в порту;

сведения о транспортировке груза транзитом по территории третьих стран;

транспортная упаковка и маркировка (если не указаны в специальном разделе);

средства укрупнения грузовых мест (если отсутствует специальный раздел контракта);

обязательства, связанные с хранением товаров в ходе доставки, их экспортной или импортной подработки и пр.;

вопросы, связанные с таможенным оформлением товара в процессе доставки;

указание на вид транспорта (автомобильный, железнодорожный, речной, морской, авиационный или в их комбинации – перевозка в смешанном (мультимодальном сообщении), пункты расположения терминалов, где поставляемый груз будет передаваться с одного вида транспорта на другой, а также транспортно-технологические системы доставки (пакетной, контейнерной, контрейлерной, роуд-рейлерной, паромно-ролкерной, лихтеровозной);

другие условия, связанные с транспортными особенностями конкретной перевозки, определяемые характеристикой товара, спецификой способа и маршрута перевозки, в том числе обязательства по заключению стивидорных и терминальных контрактов, назначению транспортных агентов и экспедиторов.

В ходе согласования транспортных условий возможна корректировка стандартных формулировок базисных условий поставки с учетом реалий транспортного процесса, возможностей фрахтования и аренды тоннажа и контейнеров на рынке, подачи подвижного состава, с работой регулярных судоходных и автомобильных линий, движения челночных контейнерных поездов, рейсов самолетов,.

Обязательной частью транспортных условий контракта является товаросопроводительная документация. В контракте купли-продажи оговариваются обязательства предоставления сторонами товаросопроводительных документов.

Обстоятельства непреодолимой силы.

Обычным условием любого внешнеторгового контракта является форс-мажор. Под форс-мажором понимаются обстоятельства непреодолимой силы, т. е. независимые от воли любой из сторон контракта.

Пример содержания этой статьи:

«1. Стороны освобождаются от ответственности за ненадлежащее исполнение, частичное или полное неисполнение принятых на себя обязательств, если оно явилось следствием обстоятельств непреодолимой силы, а именно: стихийных бедствий,

правительственных актов, межгосударственных соглашений. При этом срок исполнения обязательств по контракту отодвигается соразмерно степени действий таких обязательств и их последствий.

2. Сторона, для которой создалась невозможность исполнения контракта, обязана немедленно, однако не позднее пяти дней с момента наступления и прекращения обстоятельств, в письменной форме уведомить другую сторону о наступлении, предполагаемом сроке действия и прекращении вышеуказанных обстоятельств. Факты, изложенные в уведомлениях, должны быть подтверждены Торгово-промышленной палатой, иными компетентными органами или другими организациями соответствующей страны, не уведомление или несвоевременное уведомление лишает стороны права ссылаться на любое вышеуказанное обстоятельство как на основание, освобождающие от ответственности за неисполнение обязательств.

3. В случае, если форс-мажорные обстоятельства длятся более одного месяца, каждая из сторон вправе отказаться от дальнейшего исполнения своих обязательств, причем ни одна из сторон не может требовать возмещения возможных убытков».

Санкции и арбитраж.

Средствами обеспечения обязательств сторонами контракта являются условия: «Санкции» и «Арбитраж». Содержание статьи «Санкции» определяет вид, способ и размер ответственности одной стороны при невыполнении ею своих обязательств перед другой стороной.

Пример содержания условия «Санкции»:

«В случае если поставка товара будет производиться с нарушением сроков, установленных в настоящем контракте согласно Приложению №..., являющемуся неотъемлемой частью контракта, Продавец уплачивает Покупателю штраф, исчисленный из расчета ____% от стоимости недопоставленного в срок товара за каждый день просрочки. Если нарушение срока поставки превышает 30 дней, начисление штрафов прекращается и Продавец уплачивает Покупателю сверх суммы начисленного штрафа неустойку в размере ____% стоимости недопоставленного в срок товара. Уплата штрафа и неустойки не освобождает Продавца от обязанности

исполнения настоящего контракта. Размер штрафа не может быть изменен в арбитражном порядке».

Существуют два способа принудительного взыскания убытков:

обращение в государственные суды и использование арбитража (третейского разбирательства). Эти способы регламентируются во всех государствах соответствующим законодательством и международными договорами. Обращение в государственные суды имеет место в тех случаях, когда стороны в своих контрактах или в отдельном соглашении по каким-либо причинам не предусмотрели так называемые арбитражные оговорки, т. е. условия о рассмотрении возникающих споров арбитражным (третейским) судом.

В международной практике известны два вида третейских судов: так называемые изолированные и постоянно действующие. Изолированный третейский суд создается сторонами специально для рассмотрения данного конкретного спора. Стороны сами определяют порядок создания третейского суда и правила рассмотрения в нем дела. После вынесения решения по делу такой суд прекращает свое существование. Постоянно действующие третейские суды создаются при различных организациях и ассоциациях, при торгово-промышленных и торговых палатах.

Арбитражный метод разрешения споров получил прочное закрепление в законодательстве Республики Беларусь. В соответствии со ст. 10 ГК РБ третейский суд рассматривается в качестве одной из форм судебной защиты наряду с судом общей юрисдикции и экономическим судом.

Примерное содержание условия «Арбитраж»:

«Стороны должны принять предупредительные меры по решению всех спорных вопросов, предусмотренных настоящим договором или в связи с ним, путем переговоров. Неурегулированные споры будут передаваться в Арбитражный суд. Все спорные вопросы, предусмотренные настоящим договором или в связи с ним, будут рассмотрены в соответствии с законодательством Арбитражного суда Международной торговой палаты по правилам регламента указанного суда. Местом проведения Арбитражного суда будет г. Цюрих, Швейцария. Решение такого Арбитражного суда будет являться окончательным и обязательным для Сторон».

Условия страхования

В самостоятельной статье «Страхование» определяются: предмет страхования; кто страхует; перечень рисков; за чей счет осуществляется страхование; в чью пользу осуществляется страхование; ответственность.

Пример условия страхования в контракте купли-продажи оборудования:

«Покупатель принимает на себя все заботы по страхованию в пользу Продавца поставляемого по контракту оборудования с момента его отгрузки с завода Продавца до момента поставки в соответствии с правилами транспортного страхования. Расходы по страхованию от завода Продавца до момента поставки товара в размере 0,075 % от страховой суммы относятся за счет Продавца и удерживаются при оплате счетов Покупателем. Страхование за время всего периода транспортировки и перевалок производится на условиях с ответственностью за частную аварию, включая повреждение грузов кранами, маслом, пресной водой и другими грузами, включая поломку, кражу целых и части мест и недоставку целых мест, и во всех указанных выше случаях независимо от процентов повреждения».

Страхование имущественного риска, связанного с выполнением поставок.

Под транспортным страхованием понимается совокупность различных видов страхования, создающих условия возмещения различного рода финансовых убытков, возникающих у участников транспортного процесса, в результате обстоятельств, находящихся вне их контроля.

Транспортное страхование подразделяют на страхование «каско», страхование «карга» и страхование ответственности перевозчика (экспедитора) за груз перед его владельцем.

Страхование «каско» применяется при страховании подвижного состава транспорта (судов, автомобилей, железнодорожных вагонов, самолетов, контейнеров и т. д.), участвующего в международных перевозках. Направлен на возмещение ущерба от повреждения или гибели самого транспортного средства, страхование пассажиров, грузов, ответственность перед третьими лицами не предусматривается. Обычно стороны контракта купли-продажи не

имеют отношения к страхованию «каско», кроме случаев, когда транспортировка внешнеторговых грузов производится собственным транспортом одной из сторон.

Страхование «карго» – защита от убытков при помощи страхования грузов при перевозке транспортом без страхования стоимости самого транспортного средства. Как правило, объектом страхования «карго» являются убытки, возникающие при утрате, недостатке или повреждении груза, транспортные и иные платежи, ожидаемая прибыль. Этот вид страхования может осуществляться любой стороной по договору купли-продажи, продавцом или покупателем, либо по их поручению перевозчиком (экспедитором).

Этот вид страхования может быть добровольным или обязательным (ст.48 ГК РБ).

По договору страхования одна сторона (страховщик) обязуется при наступлении предусмотренного договором события (страхового случая) возместить другой стороне (страхователю или третьему лицу) выгодоприобретателю), причиненный ущерб, произведя страховую выплату в пределах определенной договором суммы (страховой суммы, лимита ответственности), а другая сторона (страхователь) обязуется уплатить обусловленную договором сумму (страховой взнос, страховую премию).

Договор страхования заключается на основе письменного заявления страхователя.

Договор страхования груза считается заключенным с момента, когда страховая организация выдала за своей подписью документ – страховой полис, а страхователь оплатил страховую премию.

В соответствии со сложившейся практикой международной торговли в основу содержания договора страхования рисков поставки товаров принимаются стандартные условия. Их называют «Оговорками» (Clauses) страхования грузов Института Лондонских страховщиков (The Institute Cargo Clauses – ICC drafted by the Institute of London Underwriters). Важным является то, что эти оговорки без каких-либо существенных коррективов вошли в «Правила» страхования европейских, в том числе и российских и белорусских страховщиков. По размерам покрытия рисков оговорки в Правилах страхования грузов обозначены группами: 1,2,3, которые

соответствуют группам А,В и С в оговорках Лондонских страховщиков:

– (условие «А») - с ответственностью за все риски. При этом условии страхование является наиболее полным, возмещаются все убытки от повреждения или полной гибели всего или части груза, произошедшие по любой причине, кроме особых случаев. На этих условиях обычно страхуют генеральные грузы, подверженные не только утрате, но и порче и повреждению при перевозке. Ставка страховой премии от установленной договором страховой суммы составляет для этого условия от 0,6 до 0,8%;

– (условие «В») - с ответственностью за частную аварию. При этом условии страховщик возмещает убытки, возникшие от повреждения или полной гибели всего или части груза вследствие стихийных бедствий, крушения и столкновения транспортных средств между собой, убытки от повреждения вследствие несчастных случаев при погрузке, укладке, выгрузке груза, приеме топлива, пропаже транспортного средства. Условие применяют при морском страховании, страховая премия составляет 0,4 – 0,6%;

– (условие «С») - без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения. Условие предусматривает возмещение убытков от полной гибели всего или части груза при крушении транспортного средства. Условие применяют при транспортировке навалочных, насыпных или наливных грузов, их сложно повредить, но можно утратить полностью или частично. Страховая премия при этом условии страхования от 0,2 до 0,4% от страховой суммы.

В соответствии с законодательством договор страхования между клиентом (страхователем) и страховой компанией (страховщиком) может быть заключен двумя способами.

Во-первых, на основании заявления страхователя, в котором он соглашается принять Правила транспортного страхования конкретной страховой компании в качестве договора страхования. На основании заявления и описи груза страхователя, после оплаты страхового взноса, страховщик выдает страхователю документ, письменно подтверждающий заключение договора страхования – страховой полис. Полис подписывается сторонами договора страхования, подписи заверяются печатями страховой компании и

клиента в том случае если он является юридическим лицом. Дополнительно еще есть договор.

Во-вторых, путем составления одного документа, в котором излагаются обязательства сторон страхователя и страховщика, имеющие отличия от стандартных правил страховой компании. В удостоверение заключения договора и в этом случае страхователю также выписывается полис.

В Республике Беларусь каждая страховая компания разрабатывает собственную форму договоров (полисов), соответствующих требованиям законодательства, и утверждаемых Министерством финансов Республики Беларусь.

Систематическое страхование разных партий однородного имущества (товаров, грузов и т.п.) на сходных условиях в течение определенного срока может по соглашению страхователя со страховщиком осуществляться на основании одного договора страхования – генерального полиса.

При исполнении внешнеторгового контракта страхование грузов не является обязательным для сторон, если это не определено условиями самой сделки. В то же время международная торговая практика показывает, что необходимость защиты от возможной утраты или повреждения перевозимого товара для сторон внешнеторгового контракта существует:

- для экспортера – до момента предоставления предназначенного для экспорта товара в распоряжение покупателя или перевозчика;
- для импортера – с момента принятия товара от экспортера или передачи его перевозчику для доставки к месту назначения.

Практические вопросы страхования груза определяются продавцом и покупателем в зависимости от согласованного в контракте базисного условия поставки. В правилах Инкотермс-2020 обязанность продавца застраховать перевозимый товар в пользу покупателя предусмотрена только базисными условиями CIF и CIP.

В соответствии с базисными условиями CIF и CIP продавец обязан за свой счет осуществить страхование груза, соответствующее, по крайней мере, минимальному покрытию, как это предусмотрено пунктом «С» Институтских условий страхования грузов. Договор страхования должен быть заключен со страховой

компанией, имеющей хорошую репутацию, и предоставлять покупателю право требования непосредственно к страховщику.

Страхование должно покрывать как минимум предусмотренную в договоре купли-продажи цену товара плюс 10% (т.е. 110%) и осуществляться в валюте договора купли – продажи.

Страхование должно обеспечивать товар, начиная от пункта поставки до согласованного сторонами в контракте места назначения. Продавец обязан предоставить покупателю страховой полис или иное доказательство страхового покрытия.

По требованию покупателя продавец обязан, при условии предоставления покупателем необходимой информации, требуемой продавцом, осуществить за счет покупателя дополнительное страхование на условиях, предусмотренных пунктом «А» или «В» Институтских условий страхования грузов.

В большинстве остальных базисных условий поставки, сформулированных в Инкотермс-2020, сторона, которая организует транспортировку, одновременно несет все риски за товар. В этих случаях страхование товара не является обязанностью по контракту, сторона, на которой лежат риски, самостоятельно решает вопросы страхования и его условий. Так, при базисах поставки EXW и FCA вне зависимости от вида транспорта страховой интерес возникает у покупателя товара. При условиях DAP и DDP на продавце лежат максимальные обязанности, связанные с доставкой товара в место назначения, соответственно и весь риск транспортировки, поэтому вопрос страхования решает продавец.

Для базисов поставки, которые предусматривают переход риска с момента передачи товара перевозчику, в процессе транспортировки или перегрузки товара с одного транспортного средства (вида транспорта) на другой (FAS, FOB, CFR, CPT, DPU), страховой интерес возникает как у продавца, так и у покупателя, но реализован он, может быть по-разному. Вопросы страхования, в этом случае, контрагенты могут не согласовывать и в контракт не включают, а лишь по согласованию.

Продавец и покупатель могут осуществить сквозное страхование грузов на всем пути доставки, и покрыть одним договором страхования свои риски. В этом случае в контракте стороны согласуют следующие условия:

- какая из сторон осуществляет страхование;
- вид страхования;
- в чью пользу осуществляется страхование;
- период страхового покрытия;
- распределение оплаты страховой премии между продавцом и покупателем.

В целом страхование риска несохранной перевозки товара является эффективной защитой для участников внешнеторговой сделки от возможных потерь и убытков в процессе транспортировки грузов.

Источники информации для составления транспортных условий.

В ходе проработки транспортных условий контракта помимо существующих источников глобальной сети Интернет можно обращаться к следующим источникам информации в зависимости от конкретной доставки:

а) «Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах СЛКП – AGTC 1991 года:

- перечень железнодорожных линий, имеющих важное значение для международных мультимодальных перевозок;

- перечень терминалов, имеющих важное значение для таких перевозок:

- наименования пограничных пунктов перехода;

- названия железнодорожных станций, в которых осуществляется смена колесных пар;

- перечень железнодорожно-паромных переправ:

- параметры инфраструктуры сети важнейших линий международных перевозок;

- эксплуатационные характеристики контейнерных и контейнерных фирменных поездных маршрутов;

б) «Соглашение о международном железнодорожном сообщении» (СМГС).

в) Тарифные руководства (соответствующие книги), имеющие алфавитный список железнодорожных станций, характеристики коммерческих операций, выполняемых на каждой станции.

г) «Алфавитные списки речных портов и пристаней»: «Таблицы тарифных расстояний»; «Перечень портов, осуществляющих перемещение грузов с воды на железную дорогу и с железной дороги на воду» из «тарифов на перевозку грузов внутренним водным транспортом»;

д) «Справочник портов мира»;

е) «Атласы железных и автомобильных дорог»

ж) Буклеты расписаний судоходных линий, расписания движения контейнерных и контейнерных железнодорожных поездов;

з) другие транспортные справочники.

Требования к организации грузовых мест [5]

В контрактах очень часто оговариваются требования комплектования штучных грузов в укрупненные грузовые единицы (unit loads) путем соединения между собой средствами пакетирования грузов в один блок, форма и линейные размеры которого достаточны для рационального использования грузоместимости и грузоподъемности транспортных средств, а также для обеспечения сохранной перевозки груза.

Для ускорения подготовки партий товаров к отправке их пакетируют в грузовые модули, удобные для учета, работы механизмов, установки в контейнеры и вагоны. Формирование грузовой единицы является одним из ключевых параметров для оптимизации процесса, связанного с транспортировкой и последующим складированием.

Под грузовой единицей (грузовым модулем) понимается некоторое количество грузов, которые погружают, транспортируют, выгружают и хранят как единую массу.

Можно выделить два основных вида грузовых единиц:

– первичная грузовая единица - груз в транспортной таре, например, в ящиках, бочках, мешках и т.п., предъявляемый, как правило грузоотправителем;

– укрупненная грузовая единица - грузовой пакет, сформированный на поддоне из первичных грузовых единиц, т.е. грузов в транспортной таре.

Целостность грузового модуля в процессе выполнения операций достигается либо упаковкой несколько единиц товара в закрытую

тару или связку, либо пакетированием груза и поддона в единое целое стальными или пластмассовыми лентами, тросами, эластичными жгутами, клейкой лентой, пленкой. Таким образом, груз, уложенный на поддоне, надежно защищен от осадков и рассыпания, предотвращается также внешняя деформация продукции.

Работа с грузовыми модулями обеспечивает:

- сохранность грузов;
- невысокие трудозатраты за счет механизации погрузочно-разгрузочных работ;
- возможность переотправки товара без переупаковки.

Пакетный способ перевозки грузов заключается в том, что отдельные штучные грузовые единицы в таре и в незатаренном виде у отправителя объединяют и одно укрупненное место – транспортный пакет с применением специальных приспособлений (поддонов или увязочных устройств, контейнеров) и доставляют его до получателя без расформирования в пути. При этом погрузка, выгрузка, штабелирование и другие операции при перевозках в прямом автомобильном или смешанном сообщениях выполняют только механизированным способом.

Развитие перевозок грузов укрупненными грузовыми местами или укрупненными грузовыми единицами (УГЕ) с помощью поддонов, пакетов или контейнеров является одним перспективным направлением повышения эффективности перевозок на транспорте.

Целесообразность укрупнения грузовых мест предопределяет ряд факторов:

- транспортные характеристики грузов;
- дальность перевозки;
- эксплуатационные характеристики технических средств ПС всех видов транспорта и перегрузочного оборудования, используемых в цепочке поставки груза;
- экономические показатели расчета эффективности доставки груза при различных вариантах ее осуществления.

Например, если 60 консервных банок уложены в картонную коробку – это небольшой единичный груз. Если 20 таких коробок уложены на поддон в пять рядов по четыре в каждом, вилочный погрузчик, поднимающий их как единичный груз, перегружает

одновременно 1280 банок. Если 20 пакетированных УГЕ размещены в контейнере, устанавливаемым козловым краном на железнодорожную платформу, обрабатывается одновременно 25 600 банок как единичный груз. Последовательное укрупнение грузовой единицы наглядно демонстрирует эффективное сокращение количества грузовых операций.

К примеру, если стоимость погрузки целлюлозы в кипах на судно в Санкт-Петербургском морском порту составляет 12,6 у.е. за тонну, то в пакетах – 5,4 у.е. Одновременно в 2 раза уменьшается время погрузки и разгрузки судна, что позволяет снизить ставку фрахта, особенно при перевозках грузов на коротких рейсах, например, при экспорте груза в Европу. Обычно это снижение достигает 4–6 у. е. за тонну.

Транспортным пакетом называется укрупненная грузовая единица, сформированная из штучных грузов в таре или без нее с применением различных способов и средств пакетирования, сохраняющая форму в процессе обращения и дающая возможность комплексной механизации погрузочно-разгрузочных и складских работ.

Наиболее распространенным методом формирования грузовых мест является пакетирование грузов термоусадочной пленкой. В основе данного метода лежит способность полимерной пленки сокращаться под влиянием температуры, превышающей температуру размягчения данного материала более чем на 20%. Изначально на поддоне (либо без него) формируется пакет из штучных грузов, который потом обандероливают или обертывают полимерной пленкой. Пленка после кратковременного нагревания остывает, в результате чего ее поверхность сокращается и вызывает натяжение вокруг груза.

Применяются машины и промышленные роботы, выполняющие операции по формированию пакетов из различных грузов в транспортной таре, в мешках и даже в потребительской упаковке.

Существуют внутренние и международные стандарты средств пакетирования. Наиболее распространенными из них являются поддоны. Все пакеты унифицированы по размерам в плане с грузовым модулем 600 х 400 мм. В соответствии международными стандартами ISO (Международная Организация по

Стандартизации). используются удобные для вилочных погрузчиков, размеры 800 х 1200 мм («Евро-пул») и 1200 х 1000 мм («Предпочтительный» ISO 3676) пакеты высотой 1350 мм для крупнотоннажных контейнеров под груз весом до 1,25 т. Указанные размеры транспортных пакетов так же как и некоторые другие предусматриваются ГОСТ 24597 – 81 «Пакеты тарно-штучных грузов. Основные параметры и размеры». В Республике Беларусь данный ГОСТ введен в действие в качестве государственного стандарта постановлением Госстандарта Республики Беларусь от 17 декабря 1992 г. № 3 (с переизданием в 2011 г.) и полностью соответствует международному стандарту (таблица 1.3).

Таблица 1.3 – Стандартизированные параметры и размеры пакетов тарно-штучных грузов (ГОСТ 24597 – 81)

Габаритный размер, мм, не более			Масса брутто, т, не более	Назначение
длина	ширина	высота		
620	420	950	1,0	Для внутреннего обращения на всех видах транспорта, преимущественно для внутри- и межзаводских перевозок
840	620	1150	1,0	
1240	840	1350	1,25	Для внутренних и внешнеторговых перевозок на всех видах транспорта
1240	1040	1350	1,25	
1680	1240	1700	3,2	Для внутренних и внешнеторговых перевозок, преимущественно на морском и железнодорожном транспорте
1880	1240	1700	3,2	
				Для перевозок морским транспортом

Доставка товара от продавца к покупателю с участием нескольких видов транспорта в международном сообщении по варианту «от двери до двери» в основном осуществляется с использованием унифицированных грузовых единиц – контейнеров.

Преимущества использования контейнеров очевидны. Груз не нуждается в перегрузке и может быть доставлен несколькими видами транспорта при необходимости. Кроме того, конструкция контейнера позволяет быстро перегружать его с одного транспортного средства на другое. Размеры контейнеров рекомендованы ISO.

Принимая поручения на изготовление тары, упаковки и нанесения транспортной и товарной маркировки, экспедитор также строго следует требованиям Правил перевозок грузов для различных видов транспорта:

при морской перевозке необходимо рассчитывать давление по вертикали на груз других грузов, а также боковое давление под влиянием крена судна, учитывать глубину трюмов и их размеры;

при железнодорожных перевозках необходимо учитывать возможность сильных толчков вагонов в пути в результате торможения и при маневрировании на железнодорожных станциях, соизмерять размеры тоннелей, мостов, и закруглений пути с габаритами, весом и внешней формой грузового места. При перевозках на открытых железнодорожных платформах грузов, восприимчивых к сырости, упаковка должна быть влагонепроницаемой;

при авиаперевозках тара должна быть, прежде всего, максимально облегченной, поскольку ставки тарифов авиаперевозок по весу высокие.

Особые требования предъявляются авиационными перевозчиками к легковоспламеняющимся грузам. Обычно они упаковываются в огнестойкую, плотно закрытую тару. Вместе с тем почти полное отсутствие толчков, осторожность и внимание персонала при погрузочно-разгрузочных работах обуславливают более низкие требования к прочности тары, по сравнению с другими видами транспорта.

При автомобильных перевозках характер упаковки зависит от вида товара, грузоподъемности автомобиля, профиля и состояния дороги и других условий.

Особые требования предъявляются к упаковке грузов, поставляемых в тропические страны, где влажность воздуха достигает 90%, а средняя температура +30 / +40 градусов С.

Товары, поставляемые в тропические страны, требуют особо прочной упаковки (пропитанной особыми составами, изготовленной из специальных материалов). Часто для упаковки используются запаянные или плотно закрытые ящики, а также металлические малоразмерные контейнеры.

Экспедитору могут быть выданы поручения на организацию перевозки возвратной, многооборотной, складывающейся тары, на специальное таможенное декларирование тары, если цена упаковки была выделена из общей цены товара.

Маркировка имеет большое значение для облегчения процессов перегрузок товара в пути, количественного отбора отдельных мест, а также в целях избежания недоразумений при выдаче товара разным получателям. Маркировка является одним из существенных объектов при прохождении таможенного контроля.

Под маркировкой понимаются условные обозначения данные и изображения, наносимые на упаковку, а также бирки на отгружаемые товары, с целью избежания засортировки товаров и предупреждения о соблюдении условий для сохранной транспортировки груза с учетом его физико-химических и транспортных особенностей.

В зависимости от условий контракта купли-продажи понятие маркировки включает:

- обозначения, необходимые для контроля следования по адресату; наименование грузополучателя, наименование отправителя (или заменяющие их условные знаки);

- вес нетто и брутто;

- номера контрактов заказ-нарядов на изготовление, номер данного места (эти обозначения называются товарной маркировкой);

- сведения, необходимые для транспортных организаций, участвующих в перевозке груза: наименование стран и пунктов отправления и назначения, терминалов при осуществлении перегрузок на маршруте следования (эти обозначения называются грузовой маркировкой);

- транспортную маркировку, необходимую для использования в ходе перевозки: номера вагонов и люков, номер транса (внутреннего номера партии), название судна и др. (эти обозначения в отличие от других делаются не грузоотправителем, а транспортной организацией, принявшей груз к перевозке, или перевалке);

- обозначения, предупреждающие о том, как надо обращаться с товаром во время его перевозки, погрузо-разгрузочных работ и хранения (эта маркировка называется специальной).

Практический подход к маркировке оправдан как к «средству связи между грузом и перевозочными документами». Только с помощью маркировки иногда удастся определить принадлежность груза в случае разъединения документов.

Манипуляционные знаки являются предупреждением для рабочих складов и докеров в части осторожного обращения со специальными грузами.

На судах регулярных линий и в «сборных вагонах» перевозятся в обычном рейсе или маршруте грузы самой широкой номенклатуры, принадлежащие многочисленным отправителям, а иногда даже одни и те же грузы по виду, но принадлежащие разным владельцам.

Один и тот же отправитель может отгружать по отдельным документам различные грузы. При выгрузке таких партий приходится зачастую рассортировывать грузы согласно каждому коносаменту или накладной для сдачи получателю. Все это заставляет перевозчиков общего пользования предъявлять повышенные требования к маркировке. Поэтому в коносаментах линий содержатся предупреждения о том, что «перевозчик не будет отвечать за засылку груза, если на каждом грузовом месте не менее, чем на двух его сторонах не будет написан порт назначения шрифтом не менее 5 см». В коносаменте содержится также предупреждение о том, что убытки судна, которые могут произойти, вследствие неправильной или недостаточной маркировки груза, будут возмещены перевозчику грузовладельцем.

Наряду с маркировкой грузов, нанесением манипуляционных знаков по целому ряду товаров используется штриховое кодирование на изделии или на товарном ярлыке, а на пути продвижения товаров используются устройства для их считывания и компьютерного распределения по направлениям доставки.

Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности (ТНВЭД). Международная стандартная торговая классификация – SITC [12]

С целью разделения и описания множества товаров по сходству и различию, признакам, назначению используется метод, который называется классификация. Все товары классифицируются в соответствии с принятыми методами классификации

(иерархический, фасетный, комбинированный), формируются соответствующие документы – классификаторы или классификационные справочники.

Выделяют две большие группы классификаций – торговая (товарная, тарифная) номенклатура и транспортная классификация. С момента приема товара к перевозке до момента выдачи перевозчиком получателю вся товарная продукция носит название «груз».

Под транспортной классификацией грузов понимают упорядочение совокупности грузов по какому-либо признаку, определяющему особенности транспортного процесса. Из множества признаков, по которым можно выполнить классификацию, выбирают определяющий, т.е. существенный для достижения поставленной цели, классификационный признак.

Транспортная классификация строится в зависимости от вида и состояния грузов, предъявляемых к перевозке, типа их упаковки и способов погрузки и перевозки, обеспечивающих сохранность продукции.

Транспортная классификация грузов введена для определения требуемых условий транспортирования грузов, обеспечивающих их сохранность на транспорте, планирование, регулирование и учет грузооборота, обоснования специализации погрузочно-разгрузочных машин, параметров складов и типов перегрузочного оборудования.

Классификатор – нормативный документ, представляющий собой систематизированный свод наименований и кодов классификационных группировок и/или объектов классификации. Структуру классификатора составляют его позиции и емкость.

В теории классификаций выделяют три уровня классификаторов (таблица 1.4):

- классификаторы международного уровня, применяемые во всех странах мира;
- классификаторы межгосударственного уровня, используемые в рамках стран определенного региона (как территориального, так и экономического);
- классификаторы государственного (национального) уровня, которые ориентированы на конкретную страну.

Все общегосударственные и статистические классификаторы в Республике Беларусь можно увидеть на сайте Национального статистического комитета Республики Беларусь (Белстат). Там же приведены аналогичные им классификаторы международного уровня.

Таблица 1.4 – Классификаторы, используемые в транспортной логистике

Продукция, товар		Груз	
ОКРБ-007-2012(ОКП)	Общегосударственный классификатор	ТНВЭД	Межгосударственный классификатор
ТНВЭД	Межгосударственный классификатор	ЕТСНГ	
ГС	Международный классификатор	ГНГ	Международный классификатор

При осуществлении товароведной деятельности используются национальный ОКРБ-007-2012 (сокращенно ОКП – классификатор продукции по видам экономической деятельности,) и один международный: ТНВЭД – Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности. Международный аналог – Гармонизированная система описания и кодирования товаров (ГС) .

ТН ВЭД – международный классификатор экспортно-импортных товаров, устанавливает коды классификационных группировок товаров, применяется для установления таможенных платежей указанных товаров при пересечении таможенной границы ЕАЭС. В транспортных накладных, сертификатах соответствия на экспортно-импортную продукцию указываются коды ТН ВЭД и ОКП, а на отечественную во внутриреспубликанских перевозках – только ОКП.

ТН ВЭД и ОКП являются товарными классификаторами.

Необходимость введения ОКП обусловлена огромным количеством выпускаемых отечественной промышленностью видов

и наименований продукции (несколько десятков миллионов) и соответственно невозможностью ее учета без применения ЭВМ. ОКП служит основой информационного обеспечения учета промышленной и сельскохозяйственной продукции. В нем товарная продукция систематизирована в виде классификационных группировок и конкретных наименований продукции, а также свода кодов (таблица 1.5)

Таблица 1.5 – Пример конкретизации объекта классификации ОКП

Класс	23 0000	Материалы лакокрасочные, полупродукты кино-, фото-, магнитные материалы и товары бытовой химии
Подкласс	23 1000	Материалы лакокрасочные
Группа (третья ступень)	23 1100	Лаки на конденсационных смолах
	23 1200	Эмали, грунтовки и шпатлевки на конденсационных смолах
Группа (четвертая ступень)	23 1110	Лаки на природных смолах
	23 1120	Лаки на алкидных смолах
Виды (пятая ступень)		Лаки на природных смолах
	23 1111	-канифольные
	23 1112	-янтарные

ТНВЭД разработана на основе Гармонизированной системы описания и кодирования товаров (HS/ГС). ГС действует с января 1988 г., была создана и реализуется Всемирной таможенной организацией (WCO), штаб-квартира которой находится в Брюсселе. ГС претерпевала изменения пять раз с 1988 года.

До ГС использовалась Стандартная международная торговая классификация (SITC/СМТК) использовалась для статистических целей. Разработчик: Статистическая комиссия ООН. Вплоть до того времени, когда была принята ГС, SITC/СМТК оставалась единственной торговой классификацией, которая позволяла делать сравнения во всемирном масштабе. В настоящее время, когда

фактически весь мир использует HS/ГС, значение SITC/СМТК снизилось.

ГС стала основой для других классификаций, В ЕС применяется Комбинированной тарифно-статистической номенклатуры Европейского экономического сообщества (КН ЕЭС).

ГС – это международный стандарт составления отчетности по товарам для таможенных и других государственных органов. Это нумерационный язык, используемый более чем в 180 странах мира и почти в 100% международных торговых операций.

Коды ГС – это, по сути, язык международной торговли. Они являются числовыми кодами, которые описывают, «что» перевозится из разных стран в другие страны мира, и являются базой, на основе которой работают все современные системы таможенного управления. Центральным принципом ГС стал принцип обязательной сопоставимости национальных и международных данных о внешней торговле той или иной страны.

В ГС используется шестизначное кодирование. Первые две цифры шестизначного кода обозначают товарную группу, первые четыре цифры – товарную позицию, пятая и шестая – субпозицию (рисунок 1.19).



Рисунок 1.19 – Структура кода HS/ГС.

Разработчики ГС стремились, с одной стороны, к тому, чтобы наиболее полно охватить товары, обращающиеся на мировом рынке, и, с другой стороны, чтобы описание и кодирование товаров лучше отражало бы технологию их изготовления.

Первые 6 цифр ГС используются универсально. Затем каждая страна может дополнить первые шесть цифр в соответствии со своими тарифами и статистическими потребностями, создав 8-, 10-, а иногда и 12-значный национальный код.

Так дополнением седьмого и восьмого знаков сформирована – Комбинированная номенклатура Европейского сообщества, применяемая в ЕС. ТНВЭД сформирован дополнением девятого знака для стран СНГ. Десятый знак кода товара ТНВЭД предназначен для детализации товаров на национальном уровне (рисунок 1.20).



Рисунок 1.20 – Структура кода ТНВЭД

В ТН ВЭД строго соблюдается принцип однозначного отнесения товаров к классификационным группировкам, что позволяет отнести товар только к одной классификационной группировке. Происходит это благодаря «Основным правилам интерпретации ТНВЭД» и примечаниям к разделам, группам и субпозициям.

В каждой стране, подписавшей Конвенцию о ГС, созданы национальные номенклатуры, но этой Конвенцией запрещено

изменять классификацию в пределах шести знаков. Так детализация номенклатуры товаров в США доходит до 11 знаков.

Сущность принципа построения ТНВЭД заключается в распределении информации о кодах товаров в соответствии с 5-ю уровнями детализации:

- 1 уровень - Разделы
- 2 уровень - Группа (Подгруппа) (2 знака);
- 3 уровень - Товарная позиция (4 знака);
- 4 уровень - Субпозиция (6 знаков);
- 5 уровень - Подсубпозиция (10 знаков).

В основу классификации товаров по 21-му разделу положены следующие принципы:

происхождение товаров: «Живые животные и продукция животноводства», «Продукты растительного происхождения», «Минеральные продукты»;

функциональное назначение товаров: «Готовые пищевые продукты...», «Обувь, головные уборы...», «Машины, оборудование и механизмы», «Электротехническое оборудование...», «Средства наземного, воздушного и водного транспорта ...» и т.д.;

химический состав: «Продукция растительного происхождения», «Продукция химической и смежных отраслей промышленности», «Пластмассы и изделия из них»;

вид материала, из которого изготовлен товар: «Кожевенное сырье, кожи, пушнина, пушно-меховое сырье и изделия из них...», «Древесина и изделия из древесины» и т.д.

Для каждого раздела есть определенные группы (указаны в скобках с ... по....) (рисунок 2.21).

Разделы нумеруются римскими цифрами.

Группы имеют сквозную двузначную арабскую нумерацию, не имеющую связи с нумерацией разделов.

На уровне групп товары детализируются в соответствии:

с материалом, из которого они изготовлены (например, группа 74 "Медь и изделия из нее");

с функциями, которые они выполняют (группа 91 "Часы всех видов и их части");

со степенью обработки (например, группа 10 включает в себя хлебные злаки, группа 11 - продукцию мукомольного производства, а группа 19 - мучные кондитерские изделия).

Всего кодов: 13149, действующих кодов: 12241, актуальность информации: 10.02.2019

ТН ВЭД ЕАЭС

РАЗДЕЛ I Живые животные; продукты животного происхождения (гр. 01-05)
РАЗДЕЛ II Продукты растительного происхождения (гр. 06-14)
РАЗДЕЛ III Жиры и масла животного или растительного происхождения и продукты их расщепления; готовые пищевые жиры; воски животного или растительного происхождения (гр. 15)
РАЗДЕЛ IV Готовые пищевые продукты; алкогольные и безалкогольные напитки и уксус; табак и его заменители (гр. 16-24)
РАЗДЕЛ V Минеральные продукты (гр. 25-27)
РАЗДЕЛ VI Продукция химической и связанных с ней отраслей промышленности (гр. 28-38)
РАЗДЕЛ VII Пластмассы и изделия из них; каучук, резина и изделия из них (гр. 39-40)
РАЗДЕЛ VIII Необработанные шкуры, выделанная кожа, натуральный мех и изделия из них; шорно-седельные изделия и упряжь; дорожные принадлежности, дамские сумки и аналогичные им товары; изделия из кишок животных (кроме волокна из фиброина шелкопряда) (гр. 41-43)
РАЗДЕЛ IX Древесина и изделия из нее; древесный уголь; пробка и изделия из нее; изделия из соломы, альфы или из прочих материалов для плетения; корзиночные и другие плетеные изделия (гр. 44-46)
РАЗДЕЛ X Масса из древесины или из других волокнистых целлюлозных материалов; регенерируемые бумага или картон (макулатура и отходы); бумага, картон и изделия из них (гр. 47-49)

Рисунок 1.21 – Вид классификации товаров в ТНВЭД по разделам

В ТНВЭД 96 групп.

Каждая товарная позиция имеет четырехзначный номер, первые два знака которого - номер группы, включающей данную позицию.

Детализация товаров уровне товарных позиций осуществляется по более специфическим признакам, чем на предыдущем уровне (так, в группе 10 на уровне товарных позиций различаются пшеница и рожь). Кроме этого, добавляется еще ряд признаков (например, форма товара - в позициях 7201 "Чугун... в чушках..." и 7205 "Гранулы и порошки... из чугуна...").

В субпозициях (шестизначный код, первые четыре знака которого совпадают с кодом соответствующей товарной позиции) используются все вышеперечисленные критерии детализации товаров, а также дополнительные признаки.

Субпозиции ТН ВЭД ЕАЭС - самый нижний уровень детализации товара, на котором его код и название совпадают с соответствующими кодом и названием из номенклатуры ГС.

Подсубпозиции имеют девятизначный код, первые шесть знаков которого совпадают с кодом субпозиции, а три последних представляют собой более глубокую детализацию товаров по дополнительным признакам (например, по плотности бумаги в субпозиции 4805 30 "Бумага и картон немелованные...").

В некоторых товарных позициях и субпозициях существует дополнительные уровни классификации, называемые подпозициями, для которых не предусмотрен цифровой код. Они обозначены символами "-", которые проставляются перед наименованием позиции. Без включения в название товара названия соответствующей подпозиции, если она имеется, его классифицировать нельзя. Так, название товара в Подсубпозиции 0101 11 000 0 - "Чистопородные (чистокровные) племенные животные" - читается как "Живые лошади чистопородные (чистокровные) племенные", включая наименование подпозиции "лошади". Вид детализации в ТНВЭД приведен на рисунке 1.22.

Классификация товаров по ТНВЭД является одним из наиболее актуальных вопросов для участников внешнеэкономической деятельности:

- во-первых, от того, к какому классификационному коду ТН ВЭД будет отнесен товар, зависит ставка ввозной/вывозной таможенной пошлины, а соответственно, и размер уплачиваемых таможенных платежей, применение к товарам и транспортным средствам нетарифных мер, запретов и ограничений.

- во-вторых, отнесение товара к тому или иному классификационному коду ТНВЭД ЕАЭС требует зачастую наличия специальных технических знаний и проведения дополнительных экспертиз, связанных с определением технических характеристик товаров, способов его производства и т.д.

Согласно положениям Таможенного кодекса участник внешнеэкономической деятельности самостоятельно определяет код товара, перемещаемого через таможенную границу.

В случае выявления неверной классификации товаров при их декларировании, таможенный орган самостоятельно осуществляет классификацию товаров.



Рисунок 1.22 – Вид детализации товара по разделу (группы, позиции, субпозиции, подсубпозиции) в ТНВЭД

Для правильного определения кода товара в соответствии с ТНВЭД необходимо выполнение следующих условий:

точное наименование товара и характеристика товара;
знание построения классификатора.

знание основных правил интерпретации кодов, что предусматривает включение конкретного товара в определенную

товарную позицию, затем в соответствующую субпозицию и далее в подсубпозицию.

Незнание основ ТНВЭД может привести участников внешнеэкономической деятельности к ошибкам при декларировании ввозимых и вывозимых товаров, а декларирование товара неправильным кодом ТНВЭД – к дополнительному начислению платежей, штрафным санкциям.

Ознакомиться с действующим ТНВЭД можно на сайте Государственного таможенного комитета Республики Беларусь по ссылке: <https://www.tws.by/tws/tnved> .

При отправке разных типов товаров с применением железнодорожного транспорта применяются тарифные классификаторы ЕТСНГ – Единая тарифно-статистическая номенклатура грузов (дополнительно ЕТСНГ имеет кодовое обозначение 10-01) и ГНГ – Гармонизированная номенклатура грузов. Код ЕТСНГ служит для определения тарифа во внутриреспубликанском сообщении в железнодорожных администрациях стран СНГ, а также для целей учета и автоматизации таксировки провозной платы.

ГНГ используется одновременно для реализации транзитных, а также экспортных и импортных транспортных грузоперевозок ряда стран, которые являются участниками соглашения ОСЖД (международная организация по сотрудничеству железных дорог, созданная в 1956 года в г. София министрами, ведающими железнодорожным транспортом) и членов СМГС (Соглашение о международном грузовом сообщении), а также странами, не являющимися членами СМГС, но применяющими положения СМГС. Первые из имеющихся знаков кода ГНГ полностью совпадают с установленными параметрами ТНВЭД. Основные названия разделов ГНГ, ключевых позиций и глав полностью соответствует имеющемуся тексту ГС.

Каждый грузоотправитель, при отправке грузов железнодорожным транспортом в международном сообщении встречается с кодировкой грузов по номенклатуре ЕТСНГ и ГНГ.

При заполнении железнодорожной накладной в международном сообщении для груза указываются классификационные коды ТНВЭД, ЕТСНГ, ГНГ

Коэффициент установленной провозной платы в рамках железнодорожного транспорта зависит от предварительно установленного фактического тарифного расстояния осуществления перевозки.

При грузоперевозках автомобильным транспортом грузы классифицируются также на классы. Классы грузов определяются по коэффициенту использования грузоподъемности транспортного средства и делятся на четыре класса. Данная классификация (таблица 1.6) приведена в Правилах автомобильных перевозок грузов, утвержденных постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30 июня 2008 г. № 970.

Таблица 1.6 – Зависимость класса груза от коэффициента использования грузоподъемности транспортного средства

Класс	Коэффициент использования грузоподъемности транспортного средства
1	1
2	0,71 - 0,99
3	0,51 - 0,70
4	0,41 - 0,50

Контрольные вопросы и задания.

1. Назовите виды хозяйственных связей и перечислите последовательность выполнения работ по хозяйственным связям.
2. Охарактеризуйте сущность и структуру контракта купли - продажи.
3. Перечислите существенные условия контракта купли – продажи.
4. Какие позиции важно предусмотреть в контракте купли-продажи.
5. Охарактеризуйте значение укрупнения грузовых мест при организации доставки грузов и особенности укрупнения на видах транспорта.

6. Охарактеризуйте сущность системы классификации товаров, а также существующие классификаторы (SITS, ГС, ТНВЭД, ОКП, КН ЕЭС)

1.5. Способы производства расчетов по контрактам

План. ISS UCP-500 «Единые обычаи и практика применения документарных аккредитивов». Платежное поручение. Технология инкассовой формы расчетов. Технология аккредитивной формы расчетов. Товаросопроводительные документы, в том числе принимаемые банками при осуществлении расчетов по аккредитивам. [12]

Расчеты по торговым, в том числе внешнеторговым сделкам, на основе специальных поручений продавцов экспедиторам и предварительных договоренностей с банками – участниками расчетов, производятся поставщиками-продавцами товаров в тех случаях, когда это может ускорить процесс получения выручки за поставленный товар.

Международной Торговой Палатой в 1994 году приняла документ ICC UCP – 500 «Единые обычаи и практика применения документарных аккредитивов» (Uniform Customs and Practice for Documentary Credits), которыми была расширена номенклатура транспортных документов, используемых в аккредитивной форме расчетов между экспедиторами и импортерами за поставленные первыми товарами. Как производятся расчеты?

Покупатель открывает в пользу продавца аккредитив (счет) .

Банкам разрешено принимать в качестве документального подтверждения выполнения продавцом своего обязательства поставки товара по контракту купли-продажи для производства платежа с этого аккредитива: морской бортовой коносамент, необоротную морскую накладную, чартерный и мультимодальный коносаменты, авианакладную, автомобильный, железнодорожный, речной транспортный документ (накладные), выданный отправителю как после размещения груза на борту транспортного средства, но также и при приеме товара под ответственность

перевозчика на складе отправителя, или при поступлении груза на терминал перевозчика для последующей транспортировки в пункт назначения и сдачи груза в распоряжение получателя.

Соответственно банкам разрешается при осуществлении расчетов по аккредитивам принимать как перевозочные документы, подтверждающие погрузку груза на борт транспортного средства в день, соответствующей дате документа, так и документы, отмеченные датой приема грузов перевозчиком для доставки получателю.

Экспедитору может быть поручено продавцом и покупателем по обоюдной договоренности посредничать в осуществлении расчетов по цене товара в целях ускорения валютных поступлений по экспорту.

Рассмотрим сущность такой операции на примере наиболее распространенных форм расчетов за поставленный по экспорту товар – инкассо и аккредитив. (Другие формы расчетов: по открытому счету, чеками и др. экспедиторам, как правило, не поручаются).

Инкассовая форма расчета представляет собой передачу экспортером поручения своему банку на получение от импортера (покупателя) определенной суммы платежа за проданный товар против предъявления ему (покупателю) обусловленных в контракте купли-продажи товаровопроводительных документов.

Пошаговая технология инкассовой формы расчета представлена на рисунке 1.23 и состоит из следующих действий:

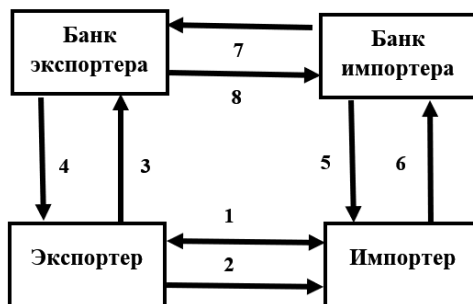


Рисунок 1.23– Схема инкассовой формы расчета

1. Заключение внешнеторгового контракта между экспортером и импортером;
2. Поставка товара экспортером импортеру в соответствии с условиями внешнеторгового контракта;
3. Передача экспортером своему банку инкассового поручения и товаросопроводительных документов, связанных с поставкой товара импортеру;
4. Проверка банком экспортера полученных от экспортера документов и их пересылка банку импортера;
5. Передача банком импортера полученных документов импортеру на условиях «против платежа/против акцепта»;
6. Платеж от импортера;
7. Перевод банком импортера банку экспортера выручки;
8. Зачисление банком экспортера выручки экспортеру, за поставленный им товар импортеру.

Инкассовая форма расчета удобна экспортеру, так как дает ему гарантию в том, что товар не перейдет в распоряжение покупателя до тех пор, пока им не будет произведена его оплата. Вместе с тем она имеет для экспортера два существенных недостатка:

во-первых, отсрочку получения платежа экспортером (интервал между моментом отгрузки товара и датой предъявления банку документов и датой получения в банке выручки за товар)⁴

во-вторых, опасность возможного отказа импортера от оплаты (от выкупа товаросопроводительных документов) по разным причинам, в том числе неплатежеспособности, к моменту получения банком импортера документов от банка – экспортера.

Для устранения этих недостатков и ускорения расчетов по инкассовой операции на практике применяют некоторые варианты, изменяющие ее обычную форму, а именно:

– оплата импортером товара производится против телеграфного (или иного установленного способа) извещения банка экспортера в порту отгрузки или в другом, согласно базисному условию, месте поставки о принятии им (банком) на инкассо товаросопроводительных документов и об отсылке их банку импортера. Особенно такой прием распространен в расчетах за поставки сырьевых товаров;

– оплата производится третьим лицом (обычно банком) за счет средств импортера, находящихся у него в депозите; он принимает перед экспортером ответственность за своевременную и надлежащую оплату представленных им (экспортером) товаросопроводительных документов;

- представление импортером гарантии банка об оплате в пределах определенной суммы или отправка экспортером товара в адрес банка импортера.

Аккредитивная форма расчета. Аккредитив представляет собой обязательство банка произвести по указанию и за счет покупателя-импортера платеж экспортеру на сумму стоимости поставленного товара против предъявленных экспортером документов.

Пошаговая технология платежа за товар по аккредитиву представлена на рисунке 1.24 и имеет следующий алгоритм действий:



Рисунок 1.24 – Схема аккредитивной формы расчета

1. Заключение внешнеторгового контракта между экспортером и импортером;
2. Сообщение экспортера о готовности товара к отгрузке в адрес импортера в соответствии с условиями внешнеторгового контракта;
3. Поручение импортера своему банку на открытие аккредитива;

4. Обращение банка импортера к банку экспортера открыть аккредитив в пользу экспортера;

5. Сообщение банка экспортера экспортеру об условиях открытого в его адрес аккредитива;

6. Поставка экспортером товара импортеру и оформление товаросопроводительных документов, связанных с этой поставкой;

7. Передача экспортером своему банку товаросопроводительных документов и получение причитающихся ему денежных средств за поставленный товар импортеру;

8. Пересылка банком экспортера полученных им от экспортера товаросопроводительных документов в адрес банка импортера;

9. Передача банком импортера документов импортеру для получения закупленного им у экспортера товара.

В настоящее время наибольшее распространение у хозяйствующих субъектов получила аккредитивная форма расчетов при внешнеторговом финансировании. Преимущества этой формы расчетов приведена на рисунке 1.25.

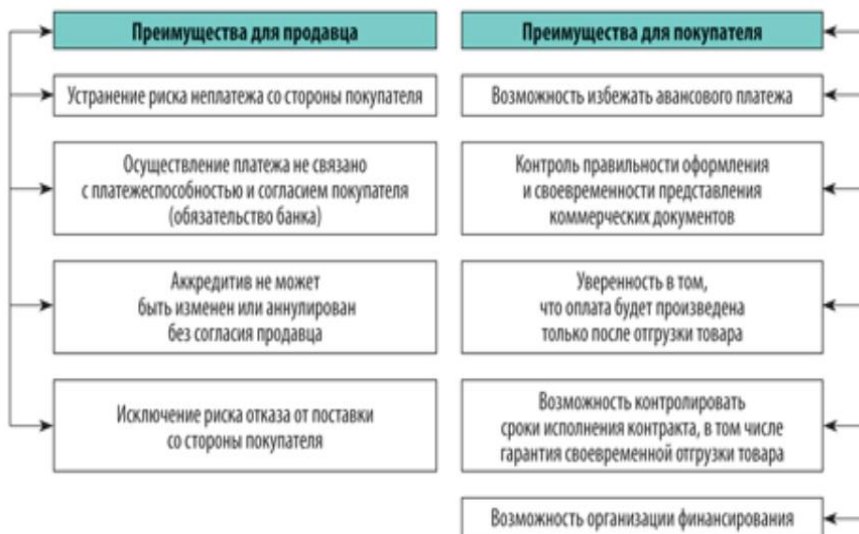


Рисунок 1.25 – Преимущества аккредитивной формы расчетов для участников торговой сделки

Если вопросами взаиморасчетов занимается экспедитор, то он должен подтверждать поручение на ведение расчетов по экспортным внешнеторговым сделкам и информировать клиента (импортера) о том, что он выполняет это поручение «от имени и по поручению клиента (экспортера)» с возложением на него имущественной ответственности по договору, согласно законодательным документам (в Беларуси – ГК РБ).

В договоры транспортной экспедиции и в агентские соглашения предусматривается внесение поручений, в том числе платежных на выполнение расчетов по контракту в письменной форме.

Справочно. Платежное поручение является платежной инструкцией, согласно которой один банк (банк-отправитель (эмитент)) по поручению клиента (плательщика) осуществляет за вознаграждение перевод денежных средств в другой банк (банк-получатель) лицу, указанному в поручении (бенефициару). Данное предусматривается ст. 239 «Платежное поручение» Банковского Кодекса Республики Беларусь

В настоящее время банки активно участвуют не только в производстве расчетов по внешнеторговым сделкам, но и в кредитовании транспортных операций. Кредитование может осуществляться в форме профинансирования транспортных расходов и в предоставлении гарантий по платежам. Наиболее оптимальным вариантом является сотрудничество экспедитора и банка, когда экспортеру товара оплачивается цена товара EXW, а с импортера взыскивается против индоссированной в пользу покупателя складской расписки таможенного склада цена DDP.

Какие документы принимают банки?

Состав товаросопроводительной документации.

При организации грузоперевозок как в пределах страны, так и за границу, обязательным является оформление ряда различных документов. Те из них, которые транспортируются вместе с грузом, представляя собой разностороннюю информацию о характере, количественном и качественном составе перевозимого груза, о его отправителе и получателе, обобщенно называются товаросопроводительные документы.

Эти документы подразделяются на:

транспортные документы;
финансовые документы;
разрешительные документы;
прочие товаросопроводительные документы.

Транспортные документы.

Транспортная накладная – основной товаросопроводительный документ, форма и содержание которого зависит от вида транспорта, которым осуществляется транспортировка груза. Специальные формы предусмотрены для автомобильных, железнодорожных, морских, речных и авиационных перевозках. Состав и содержание транспортных накладных будут рассмотрены в последующих темах, вид их проформы приводится в Приложении А.

Финансовые товаросопроводительные документы.

К финансовым документам относятся счет-фактуры, инвойсы – коммерческие счета за товары, которые поставляются (рисунок 1.26). Оформление товаросопроводительных документов финансового характера осуществляет предприятие-продавец или отправитель груза. Они могут выполнять также роль накладной на товары при составлении на определенной формы бланках.

Счета-фактуры (invoice) или счета-спецификации (invoice specification), или проформы счета (proforma invoice), выписываются продавцом на имя покупателя, указываются: цена за единицу товара и общая сумма счета или причитающегося платежа; базисные условия поставки товара, сведения об оплате стоимости перевозки (когда оплачивается и кем), сведения о страховании, номер отгрузочного документа.

Telefon (08352) 9049-0
Telefax (08352) 9049-31/32
E-Mail info@lagex.com

LAGEX

LAGEX * Waldwiese 7 * 32676 Lügde/Rischenau * Germany ← Продавец (отправитель) Id No. DE 125626443

"ООО TanAgro"
Skvorcova Str. 6
RUS 308017 Razumnoe

← Покупатель (получатель)

Инвойс

Invoice

Invoice no.: Номер инвойса → 1146552

Date: Дата инвойса → 30.11.2018

Customer no.: 203231

Date of order: 30.11.2018
your ref.-no.: 120

Your contact: Igor Timko
despatched by: Collection
Shipping dep.: Ann Govaerts

Order-no.: K15706-1
Page: Номер страницы → 1

Pos art.-no.	description	quantity	price	discount	value
001 3LR644889.0	644 889.0 Banded V-belt	5,00	St.	46,16	230,80
002 3LR176442.1	176 442.1 Banded V-belt	12,00	St.	60,44	725,28
003 3LR532011.1	532 011.1 V-belt	5,00	St.	4,76	23,80
004 3LR538714.0	538 714.1 V-belt	7,00	St.	6,93	48,51
005 3LR544216.0	544 216.1 V-belt	1,00	St.	14,15	14,15
006 3LR545689.0	545 689.0 V-belt	10,00	St.	6,93	69,30
007 3LR549011.0	549 011.0 Banded V-belt	1,00	St.	21,72	21,72
008 3LR603290.0	603 290.0 V-belt	10,00	St.	31,37	313,70
009 3LR603337.0	603 337.0 V-belt	10,00	St.	14,62	146,20
010 3LR628964.1	628 964.1 Ribbed belt	7,00	St.	14,45	101,15
011 3LR628978.0	628 978.0 Banded V-belt	3,00	St.	53,00	159,00
012 3LR629510.1	629 510.1 Banded V-belt	2,00	St.	48,41	96,82
013 3LR644781.0	644 781.1 V-belt	6,00	St.	3,91	23,46
014 3LR644866.0	644 866.0 Banded V-belt	4,00	St.	69,83	279,32
015 3LR644885.0	644 885.0 Banded V-belt	2,00	St.	43,56	87,12
016 3LR6603150	660 315.0 Banded V-belt	2,00	St.	29,45	58,90
017 3LR6603160	660 316.0 Banded V-belt	3,00	St.	28,43	85,29
018 3LR660488.0	660 488.0 V-belt	3,00	St.	12,16	36,33
019 3LR661031.1	661 031.2 Banded V-belt	1,00	St.	24,33	24,31
020 3LR661128.0	661 128.0 V-belt	9,00	St.	24,57	221,13
021 3LR661220.1	661 220.1 Banded V-belt	1,00	St.	53,68	53,68
022 3LR667242.0	667 242.0 V-belt	6,00	St.	5,19	31,14
023 3LR667248.0	667 248.0 Variable Speed Belt	7,00	St.	166,94	1.168,58
024 3LR667249.0	667 249.0 Banded V-belt	6,00	St.	25,37	152,22
025 3LR667250.0	667 250.0 Banded V-belt	2,00	St.	27,58	55,16
026 3LR667251.1	667 251.1 Banded V-belt	8,00	St.	30,13	241,04
subtotal					EUR 4.468,11

Banks:
Verbandvolkbank OWL eG
BLZ 472 601 211
S.W.I.F.T.-Code: DOPBDE33
for EUR (€) 2010597700
for USD (\$) 2010597794
IBAN: DE97472601212010597794

Commerzbank AG Holzminden
BLZ 252 400 041
S.W.I.F.T.-Code: COBADE33
for EUR (€) 5800966
IBAN: DE18272400040580096600

LAGEX GmbH & Co. KG
Reg.-Amtgericht Lemgo HR A 4238
Komplementär:
LAGEX GmbH Beteiligung, Lügde
Geschäftsführer: Winfried Schütte,
Ann Govaerts, Matthias Schütte

Рисунок 1.26 – Вид 1-го листа счет – фактуры (Инвойс)

Разрешительные документы

Разрешительные виды товаросопроводительных документов выдаются не на все виды товаров, а на установленные законодательством группы их: ветеринарное свидетельство выдают ветеринарные службы, если необходимо перевозить через границу птиц или животных; санитарное свидетельство должно сопровождать транспортировку продуктов питания, мясопродуктов: выдает его орган санитарного надзора; фитосанитарное свидетельство выдает Инспекция по карантину растений при перевозке растений или плодов; карантинное свидетельство выдают

органы по карантину, если груз может быть разносчиком инфекции; сертификат безопасности выдается при перевозке установленных Госстандартом России товаров.

Прочие товаросопроводительные документы.

Вместе с товаром могут следовать еще ряд документов, которые в вышеперечисленные группы документов не входят:

отгрузочная спецификация – документ, содержащий согласованный сторонами перечень всех видов и сортов (ассортимент) товаров, входящих в данную партию, с указанием характеристики места, количества и рода каждого товара (списка товаров, отправленных по одному транспортному документу);

упаковочный лист – перечень предметов, входящих в одно грузовое место (ящик, контейнер, кипу и т. п.), который необходим тогда, когда в одной упаковке содержатся разные по ассортименту товары; упаковочный лист подписывается упаковщиком и вкладывается в каждое грузовое место (рисунок 1.27);

разрешение на отгрузку – инструкции представителя покупателя (приемщика) по спецукладке и транспортировке товара в определенную страну (для опасных, рефрижераторных или ценных грузов);

сертификат качества или сертификат соответствия, удостоверяющего качество поставляемого товара, его соответствие стандарту. Он выдается обычно предприятием-изготовителем товара, экспортером или нейтральной стороной. Представление сертификата качества является обязательным условием импорта во многих странах;

сертификат (свидетельство) о происхождении товара (certificate of origin) или сертификат «происхождения» – документ, подтверждающий страну происхождения или вывоза товара; выдается торговой палатой или другим аналогичным учреждением страны происхождения товара и является необходимым в международной торговле. Его предоставление требуется при таможенном оформлении в случаях, предусмотренных законодательством страны ввоза или международными договорами для применения к товарам льготного режима или режима наибольшего благоприятствования в отношении таможенного обложения (возможность использования преференциального

тарифа) либо мер фитосанитарного или ветеринарного характера. Вид сертификатов приведены на рисунках 1.28 – 1.31;

консульский счет-фактура (consular invoice) – экспортный счет-фактура, который заверяется консулом страны-импортера в стране-экспортере. Эта форма счета-фактуры необходима для предъявления на таможне в некоторых странах (особенно в странах Латинской Америки) для правильной калькуляции импортной таможенной пошлины с товара. При этом требуется также сертификат происхождения товаров. Сбор, взимаемый консулом за заверку или иную другую коммерческую услугу, называется "консулажем" (consulage);

сертификат погрузки груза (certificate of shipment) выдается после окончания погрузки грузоотправителю или третьему лицу в подтверждение погрузки определенной партии груза (как правило, в сборном контейнере);

деливери нот (delivery note) – накладная, прилагаемая к коносаменту, в которой в дополнении к сведениям о грузе, содержащемся в коносаменте, содержится дополнительная информация о грузе (указание из какого штабеля, или с какого причала, склада отправлен груз, название и код по таможенной классификации, номер таможенной декларации и др.).

Существуют также документы контроля доставки грузов, которые предоставляет перевозчик или таможенный орган для гарантии доставления товара к таможенный орган по назначению.

Все товаросопроводительные документы на всем протяжении перевозки сопровождают груз. Ответственность за их оформление лежит на отправителе, а подготовкой их часто занимается транспортно-экспедиционная компания, организовывающая или выполняющая поставку товара.

Упаковочный лист
Packing List

Date: Дата 30.11.2018

Marks
TanAgro
Belgorod
RUS/No.:
01A-02A

Gross weight 656,00
Net weight 606,00

Общий вес брутто
Общий вес нетто

Box No. **Gross Weight** **Net weight** **Content**

01A (100x80x150) 254 234


644 781.1 6 pcs
545 689.0 10 pcs
532 011.1 5 pcs
667 242.0 6 pcs
538 714.1 7 pcs
742 028.0 1 pcs
660 488.0 3 pcs
744 785.0 4 pcs
742 026.1 8 pcs
544 216.1 1 pcs
706 087.0 2 pcs
667 477.0 3 pcs
549 011.0 1 pcs
661 031.2 1 pcs
667 249.0 6 pcs
667 250.0 2 pcs
660 316.0 3 pcs
667 958.3 5 pcs
660 315.0 2 pcs
667 251.1 8 pcs
667 252.0 15 pcs
644 889.0 5 pcs
749 712.0 8 pcs
628 978.0 3 pcs
756 466.0 1 pcs
644 866.0 4 pcs
644 885.0 2 pcs
629 510.1 2 pcs
661 220.1 1 pcs
667 255.0 12 pcs
176 442.1 12 pcs
744 965.0 1 pcs
667 248.0 7 pcs
667 560.1 3 pcs

02A (100x80x80) 402 372

603 337.0 10 pcs
603 290.0 10 pcs
661 128.0 9 pcs
667 454.1 S.à 2 5 sets
TX PREMIUM 50H-1 90 m
647 315.0 20 pcs
TX PREMIUM 60H-1 100 m
667 457.0 5 pcs
796 450.0 2 pcs
744 873.0 4 pcs
628 964.1 7 pcs

LACEX
GmbH & Co. KG
Waldviere 7
32676 Lügde - Rischenau
Federal Republic of Germany

Рисунок 1.27 – Вид упаковочного листа

1 Absender - Consignor - Expéditeur - Expeditor Albrecht Bäumer GmbH & Co. KG Asdorfer Str. 96-106 DE-57258 Freudenberg Отправитель (как в CMR)	L 342946 Номер сертификата	ORIGINAL
2 Empfänger - Consignee - Destinataire - Destinatario NVP Vladipur Ltd. B.Nizhegorodskaya street 98-v RU-600016 Vladimir Получатель (как в CMR)	EUROPÄISCHE UNION EUROPEAN UNION - UNION EUROPEENNE - UNION EUROPEA URSPRUNGSZEUGNIS [CERTIFICATE OF ORIGIN] - CERTIFICAT D'ORIGINE - CERTIFICADO DE ORIGEN	
4 Angaben über die Beförderung - means of transport - expédition - expedición by truck Вид транспорта	3 Ursprungsland - Country of origin - Pays d'origine - Pais de origen Federal Republic of Germany (European Union) Страна происхождения	
	5 Bemerkungen - remarks - observations - observaciones	
6 Laufende Nummer, Zeichen, Nummern, Anzahl und Art der Packstücke; Warenbezeichnung Item no., marks, nos., number and kind of packages, description of goods No. de pos., marquage, nos., nombre et nature des colis, description de marchandises No. de orden, marcas, nos., cantidad y naturaleza de los bultos, descripción de las mercancías 1 case AB 230626 Vladimir 1. 117115 drive wheel 2. 126192 band knives, twisted GB4t 3. 127871 running wheel compl.(hub only) diameter = 400 4. 127872 running wheel compl.(hub only) diameter = 400 5. 130206 Running wheel 6. 183091 band knives, twisted GB4t 7. 200493 running wheel 8. 66932 wheel complete (hub only)	7 Menge Quantity Quantité Cantidad Количество груза (может быть указан вес нетто) 1,00 pc 20,00 pc 1,00 pc 2,00 pc 2,00 pc 20,00 pc 1,00 pc 3,00 pc	
8 DIE UNTERZEICHNENDE STELLE BESCHENIGT, DASS DIE OBEN BEZEICHNETEN WAREN IHREN URSPRUNG IN DEM IN FELD 3 GENANNTEM LAND HABEN The undersigned authority certifies that the goods described above originate in the country shown in box 3. L'autorité soussignée certifie que les marchandises désignées ci-dessus sont originaires du pays figurant dans la case No. 3. La autoridad infrascripta certifica que las mercancías arriba mencionadas son originarias del país que figura en la casilla no. 3. <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> Дата выдачи Siegen, den 15. Nov. 2018 </div> <div style="text-align: center;">  Industrie- und Handelskammer Siegen i. A. Kämpf </div> </div> <p><small>Ort und Datum der Ausstellung; Bezeichnung, Unterschrift und Stempel der zuständigen Stelle. Place and date of issue, name, signature and stamp of competent authority.</small></p> <p><small>Lieu et date de délivrance; désignation, signature et cachet de l'autorité compétente. Lugar y fecha de expedición; nombre, firma y sello de la autoridad competente</small></p>		

Bestell-Nr. 11656

Genehmigung durch den Deutschen Industrie- und Handelskammertag e. V. (DIHK) am 27.04.2016

Рисунок 1.28 – Сертификат происхождения

AQ20041

1. Expéditeur
GENTA FRANCE SAS
ROUTE DE FRANCESCAS
47800 NERAC
FRANCE

2. Destinataire
OOO "Sgenta"
Letnikovskaya street, 2, bld. 3
115114 Moscow
Russian Federation

3. Mode de transport
CAMION/TRUCK
CMR - RU-2018-K20

4. Pays d'origine
RUSSIAN FEDERATION

5. Origine de la production
N° UE / FR
18LI105950

6. Organisation de la production des végétaux de la France
NOUVELLE - AQUITAINE
RUSSIAN FEDERATION

7. Pays d'origine
CHILE / CHILI

8. Numéro de certification
18LI105950

9. Pays de destination
CHILE / CHILI

10. Pays de destination
CHILE / CHILI


 Liberté • Egalité • Fraternité
 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
 Organisation Nationale de la Protection des Végétaux

11. Description des semences
SEMENCES
(SEEDS)
21 PALETTES DE SEMENCES COMMERCIALES DE TOURNESOL
21 PALLETTS OF COMMERCIAL SUNFLOWER SEEDS
HELIANTHUS ANNUUS
SUNFLOWER SEEDS
1414 doses variety NK_NEOMA
130 doses variety SANAY_MR

12. Code de la semence
code NC 12060010

13. Poids net
TOTAL Net weight
TOTAL Gross weight

14. Lot
lot F0144C118455
lot F0144C152062

15. Poids net
15 780,240
1 465,100

16. Poids brut
17 245,340
17 975,000

17. Poids net
15 780,240
1 465,100

18. Poids brut
17 245,340
17 975,000


 18/09/2018

19. Description des semences
Les semences sont originaires d'un lieu de production indemne de *Sitona* spp et de *Diaperha bellianthi* (phénomène de tournesol)
Seeds originate from place of production free from *Sitona* spp. and *Diaperha bellianthi* (stem canker of sunflower).
Les produits réglementés sont originaires de zones, de lieux exempts des organismes de quarantaine, conformément aux exigences communes approuvées par la décision n°157 du Conseil de la Commission économique eurasiatique du 30 novembre 2016.
Regulated products are grown in zones, places free from the quarantine pests, in accordance with the Common requirements approved by the Decision No.157 of the Council of the Eurasian Economic Commission of 30 November 2016.

20. Date de délivrance
BORDEAUX
25 SEPTEMBRE
2018

21. Signature
C. LEMAITRE

22. Date de délivrance
BORDEAUX
25 SEPTEMBRE
2018

23. Signature
C. LEMAITRE


 République Française
 Service de la Protection des Végétaux
 139

Рисунок 1.29 – Фитосанитарный сертификат

ORIGINAL / OPMERKING X
ORIGINAL / ORIGINAL

1. Shipment description / Omschrijving van de zending / Description de la marchandise

1.1 Name and address of consignor / Naam en adres van de afzender / Nom et adresse du destinataire

1.2 Name and address of consignee / Naam en adres van de geadresseerde / Nom et adresse du destinataire

1.3 Means of Transport / Vervoermiddel / Moyen de transport

1.4 Country of origin / Land van oorsprong / Pays d'origine

1.5 Country of origin of goods / Land van oorsprong van de goederen / Pays d'origine des marchandises

1.6 Certifying Member State in the EU / Certificerende lidstaat in de EU / État membre de certification en UE

1.7 Competent authority in the EU / Bevoegde autoriteit in de EU / Autorité compétente en UE

1.8 Organisation in the EU issuing the certificate / Organisatie in de EU die het certificaat afgeeft / Organisation en UE qui émet le certificat

1.9 Point of crossing the border of the Customs Union / Doorgangspunt van de douane-Unie / Point de franchissement de la frontière de l'Union douanière

2. Identification of goods / Identificatie van de goederen / Identification des marchandises

2.1 Name of goods / Naam van de goederen / Nom des marchandises

2.2 Date of production / Datum van productie / Date de production

2.3 Type of package / Soort verpakking / Nature de l'emballage

2.4 Number of packages / Aantal verpakkingen / Nombre d'emballages

2.5 Net weight / Netto gewicht / Poids net

2.6 Identification marks / Identificatiemerk / Marquage d'identification

2.7 Conditions of storage and transport / Voorwaarden van opslag en vervoer / Conditions d'entreposage et de transport

3. Origin of goods / Proefschieding van de goederen / Origine des marchandises

3.1 Name, approval registration number and address of the establishment / Naam, registratienummer en adres van de fabriek / Nom, numéro d'agrément d'établissement et adresse de l'établissement

3.2 Administrative territorial unit / Administratieve territoriale eenheid / Unité territoriale administrative

EX-PFF-C-1-01.01

FAVV - AFSCA 1/3

ОБЯЗАТЕЛЬНО В ОРИГИНАЛЬНОМ ВИДЕ!

00319381

Logo of Belgium (be) and the European Union.

Рисунок 1.30 – Ветеринарный сертификат

	GERTNERGROUP Gertner Service GmbH	Выдающая организация	
Qualitätszertifikat Certificate of Quality Сертификат Качества			← Наименование документа
Kunde / customer / покупатель			
ООО «Гертнер Сервис Рус» Россия, 105082 Москва, Ул. Почтовая Б. Дом 36 стр.10 ОГРН 1187746169434		← Покупатель (наименование на русском языке)	
ООО "GERTNER SERVICE RUS" Russland, 105082 Moskau, Ul. Bolshaya Pochtovaya 36/10 OGRN 1187746169434		← Покупатель	
Vertrags-Nr. / Contract-No. / Контракт-№			
308836 от 21.11.2018		← Ссылка на контракт	
Anlage Nr. 1 zum Vertrag Nr 308836 от 21.11.2018 Приложение № 1 к Контракту № 308836 от 21.11.2018			
Hiermit garantieren wir, daß die gelieferten Waren nach entsprechenden Normen und Vorschriften hergestellt und entsprechenden Prüfungen unterzogen wurden.			
We hereby certify that the delivered goods are manufactured according to norms and production specifications and subjected to the appropriate tests.			
Мы гарантируем, что поставленные товары были произведены на основании соответствующих норм и предписаний и подвергнуты соответствующим испытаниям.			
22.11.2018 Datum / date / дата	<div data-bbox="519 956 687 1107">  </div> <div data-bbox="558 1027 833 1043"> Unterschrift / signature / подпись </div> <div data-bbox="710 1059 822 1107"> Выдающая организация (печать) </div>		
Unternehmensitz: Vogelsanger Weg 14 D-50354 Hürth Telefon: +49 2233 963 14-0 Telefax: +49 2233 963 14-34 E-Mail: service@gertnergroupp.com	Bankverbindung: Commerzbank AG Köln Konto Nr.: 120037700 BLZ: 37040044 IBAN: DE03370400440120037700 BIC: COBADEFF370	Geschäftsführer: Alexander Matzinger EG-ID: DE 170 808 926 St.-Nr. 224/5717/0149 Amtsgericht Köln – HRB 43941 www.gertnergroupp.com	

Рисунок 1.31 – Сертификат качества

Перечень товаросопроводительных документов также предусматривается «Едиными обычаями и практикой применения документарных аккредитивов МТП 1994 г.»:

- коммерческий счет-фактура;
- полный комплект оригиналов *чистых* коносаментов или накладных, выписанных на имя получателя с пометкой «фрахт оплачен/ фрахт оплачен заранее» (при отгрузках на условиях CIF, CFR) или «фрахт оплачивается по месту назначения» (при отгрузках на условиях DAT, DPU, DDP), плюс число копий (указывается, если необходимо), или дубликат международной железнодорожной накладной (СМГС), оригиналы других транспортных и экспедиторских документов, содержащие наименование получателя груза, отметку об оплате перевозных платежей и сборов и отметку перевозчика или об отправке груза, или о приеме груза для транспортировки;
- страхового полиса, выписанного на имя/ приказу покупателя (при отгрузках на условиях CIF, CIP);
- других документов (сертификаты количества, качества, происхождения и т. п.; упаковочные листы, спецификации и т. п.).

Контрольные вопросы и задания.

1. Перечислите способы расчетов по контракту купли-продажи.
2. Изложите технологию инкассовой и аккредитивной форм расчетов.
3. Перечислите преимущества аккредитивной формы расчетов для каждого из сторон контракта купли-продажи.
4. Перечислите виды и состав товаросопроводительной документации.

1.6. Международные правила реализации перевозочных транспортных услуг

План. Система и структура транспортного документооборота. Договор перевозки. Источники правового регулирования международных перевозок по видам транспорта. Международное правовое регулирование мультимодальных сообщений. Источники правового регулирования перевозок грузов в Республике Беларусь. [12, 15, 16]

Практическое управление перевозками осуществляется с помощью правильно организованного документирования и документооборота.

Документооборот является неотъемлемой составной частью информационных потоков в логистике. Любая транспортная операция сопровождается оформлением и передачей большого количества документов. Документы, относящиеся к транспортировке, играют роль и в обеспечении сделки купли-продажи товара, его промежуточного складского хранения, выполнения таможенных процедур и т.д.

Авторами [12] транспортные документы классифицируются:

- документы планирования и организации перевозок;
- документы договора перевозки;
- документы фрахтования транспортных средств;
- документы экспедиторского и агентского сервисов;
- претензионные документы;
- документы на парцельные перевозки и на перевозки грузов с объявленной ценностью;
- внеотраслевые документы.

Краткая характеристика состава указанных групп документов приведена в таблице 1.7.

Система транспортных договоров по перевозке грузов включает основные и смежные виды договоров.

К основным договорам относятся: договор перевозки груза, договор фрахтования. К смежным договорам следует отнести: договор транспортной экспедиции, договор на транспортно-

экспедиционное обслуживание, договор об организации перевозок, договор погрузки, выгрузки, хранения, договор на централизованный завоз (вывоз) и др.

Таблица 1.7 – Основные группы транспортных документов

Группа документов	Документы, относящиеся к данной группе
Документы планирования и организации перевозок	Договоры об организации перевозок, товаросопроводительные документы (счета-фактуры, спецификации, упаковочные листы, сертификаты происхождения, качества, соответствия, карантинные и санитарные сертификаты, декларации об опасных грузах и т.д.), документы краткосрочного планирования перевозок (заявки на перевозку, учетные карточки и т.д.)
Документы договора перевозки	Транспортные накладные и коносаменты различных видов транспорта, документы смешанной перевозки
Документы аренды транспортных средств и оборудования	Договоры аренды транспортных средств, контейнеров, полуприцепов
Складские документы	Складские расписки, складские квитанции
Документы экспедиторского и агентского сервисов	Поручения экспедитору, экспедиторские расписки, экспедиторские сертификаты перевозки и т.д.
Претензионные документы	Коммерческие акты, акты общей формы, акты экспертизы и т.д.

Документы на парцельные перевозки и на перевозки грузов с объявленной ценностью	Парцельные квитанции, описи на перевозку грузов с объявленной ценностью
Внеотраслевые документы	Страховые полисы, грузовые таможенные декларации и т.д.

Договор перевозки

Правовой формой удовлетворения потребностей всего хозяйственного механизма и населения во всех видах перевозок, возникающих на основе отношений, является договор перевозки.

В международном транспортном праве правовые нормы договора перевозки унифицированы международными конвенциями и развиты в национальных транспортных уставах и кодексах. Нормы договора перевозки устанавливают единый порядок перевозок грузов, пассажиров и багажа. В Беларуси эти нормы содержатся в ГК РБ.

По договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его уполномоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (глава 40 «Перевозка» ГК РБ).

Предметом договора перевозки является оказание транспортных услуг по перемещению груза в пункт назначения и договор должен быть заключен, как правило, в письменной форме. При этом на перевозчика могут возлагаться хранение, выдача груза получателю, а нередко погрузка и выгрузка.

Сторонами в договоре перевозки грузов выступают перевозчик и грузоотправитель. Отправителем могут быть как организации, так и граждане.

Перевозчиком может быть: коммерческая организация или индивидуальный предприниматель, которые наделены правом осуществлять грузовые перевозки по закону или при наличии

требования национального законодательства. В РБ лицензируемым видом деятельности являются международные автомобильные перевозки грузов.

При этом перевозчиком может быть:

- перевозчик, который, если использует как собственные, так и находящиеся в его распоряжении или оперативном управлении транспортные средства. Считается фактическим перевозчиком;

- договорной перевозчик, избранным экспедитором или клиентом (отправителем). Таким перевозчиком может быть транспортно-экспедиционная компания (экспедитор), который организует перевозку груза транспортом по маршруту. Этот экспедитор может иметь собственный транспорт или арендованный транспорт. При этом он (экспедитор) обязан заключить от имени клиента (согласно поручению) или от своего имени договор (договоры) перевозки, обеспечить отправку и получение груза, а также нести другие обязанности, связанные с перевозкой.

Договорной перевозчик, имеющий транспорт и оказывающих услуги по перевозке грузов может оказаться одновременно и фактическим перевозчиком.

Договорной перевозчик отвечает за действия и недочёты своих агентов, служащих, фактических перевозчиков и всех других лиц, к услугам которых он обращается для выполнения перевозки, как за собственные действия и собственные недочёты.

Вторая сторона договора перевозки – грузоотправитель. Во внешней торговле грузоотправителем является тот, кого в транспортных условиях контракта купли – продажи продавец или покупатель назначили поставщиком товара при доставке в международных сообщениях.

В качестве представителя продавца грузоотправитель несет ответственность за упаковку и уплотнение (укрупнение) грузовых мест в грузовые единицы, их взвешивание, нанесение маркировки. Если это предусмотрено транспортными условиями контракта, он может отвечать за простой транспортных средств под погрузкой, за недогруз вагонов, судов и контейнеров до технических норм, а с другой стороны – наоборот, располагает правом на отказ от перевозки при подаче непригодных транспортных средств или их опоздания под погрузку.

Особым участником правоотношений, вытекающих из договора перевозки, является грузополучатель. Он может не быть стороной договора перевозки, но у него возникают обязанности, связанные с этим договором. Например, он должен принять груз от перевозчика, вправе предъявить претензию в случае задержки груза.

Грузополучатель также может быть стороной договора перевозки при базисных условиях поставки групп Е и F.

Грузополучатель (экспедитор покупателя) может быть уполномочен покупателем на получение груза и обязан в установленные сроки произвести его приемку и вывести его со склада перевозчика, внести часть провозной платы, неоплаченной отправителем при отправке груза, а в случае утраты груза в праве требовать возмещения его стоимости. На него, как на покупателя может быть возложена, согласно транспортным условиям контракта, ответственность за невыполнение норм выгрузки, приведшая к сверхнормативному простоям транспортных средств, за задержку возврата контейнеров.

В гл. 40 ГК РФ в разделе «Перевозка» содержатся правовые организационные нормы (инструментарий), которые используются грузоотправителем или грузополучателем и их экспедиторами в организаторско-перевозочной деятельности по формированию транспортно-логистической схемы доставки груза: «договор фрахтования» – ст.741, «смешанное сообщение» – ст.742, «перевозка транспортом общего пользования» – ст.743 и др. нормы.

Задача грузоотправителя и его экспедитора состоит в том, чтобы добиться максимальной адекватности и последовательности между транспортными условиями контракта купли-продажи и условиями договора перевозки, а также в том, чтобы не допустить каких-либо убытков в ходе доставки товара и тем самым не превысить скалькулированный в контракте размер транспортной составляющей цены товара.

Перевозки, а значит и договоры перевозки можно классифицировать по различным основаниям. Практическое применение имеют следующие основания (рисунок 1.32):

- в зависимости от вида привлекаемого транспорта;
- в зависимости от предмета перевозки;
- в зависимости от территории, по которой проходит перевозка.

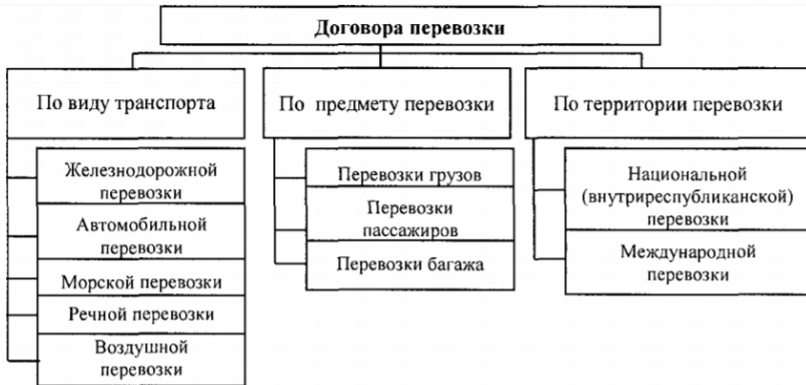


Рисунок 1.32– Классификация договоров перевозка

Договор считается заключенным, если между сторонами в требуемой в подлежащих случаях форме достигнуто соглашение по всем существенным условиям договора.

Из определения договора перевозки вытекает, что существенными условиями для данного договора являются:

- наименование и характеристики груза;
- место назначения (доставки) груза;
- размер платы за перевозку.

Законодательством другие существенные условия договора перевозки не установлены. Что касается условий, которые сами стороны определяют как существенные, то зачастую в договоре стороны предусматривают перечень условий, которые должны быть указаны заказчиком перевозки в заявке на перевозку, например:

- маршрут и условия перевозки (в том числе особые);
- требуемый тип подвижного состава;
- подробный адрес места погрузки, разгрузки, таможенного отправления и назначения;
- дата и время подачи подвижного состава под погрузку;
- вид тары и упаковки, необходимые приспособления для крепления груза.

Такие условия будут являться существенными условиями каждого

конкретного договора перевозки. Практическое значение этой нормы в том, что в случае, если заказчик направит перевозчику заявку, в которой не указаны все требуемые условия, перевозчик вправе не приступать к выполнению перевозки.

Невыполнение обязанностей по договору перевозки влечет за собой имущественную ответственность. Перевозчик несет ответственность за виновное причинение ущерба грузу.

Договор фрахтования.

Разновидностью договора перевозки является договор фрахтования (в отдельных случаях называют чартер). При заключении договора фрахтования транспорта одна сторона, именуемая фрахтовщиком, обязана предоставить другой стороне, называемой фрахтователем, транспортное средство с водителем или экипажем для перевозки пассажиров или груза в пункт назначения.

При этом все основные условия устанавливаются по договоренности между сторонами.

Договор фрахтования является взаимным, возмездным и консенсуальным (ст. 741 ГК РФ). Сторонами договора фрахтования выступают фрахтовщик и фрахтователь.

Договор фрахтования заключается на предоставление всего транспортного средства или его части на один или несколько рейсов. Он широко применяется при осуществлении морских и воздушных перевозок.

Правовые нормы договора перевозки, в том числе фрахтования, содержатся в Гражданском Кодексе государства. В международном транспортном праве они унифицированы международными конвенциями и развиты в национальных транспортных уставах и кодексах. Они устанавливают единый порядок перевозок грузов.

Заключение договора перевозки груза подтверждается заполнением проформы (бланк, формуляр) и выдачей отправителю груза транспортного (перевозочного документа): коносамента, накладной и др., принятого и утвержденного на конкретном виде транспорта.

Перевозочный документ также должен подтвердить факт приема товара перевозчиком. Требования по составу позиций, включаемых в обязательном порядке в перевозочные документы, определяются

международными конвенциями или национальными законами. Иногда соответствующими нормативными правовыми актами устанавливается и проформа документа. Если она не установлена законодательно, то ее разрабатывают транспортные ассоциации или сами транспортные операторы.

Типовые контракты купли-продажи товаров и типовые проформы чартеров.

Рост масштабов сделок международного характера (внешнеэкономических операций) диктует необходимость типизации условий некоторых из них, относящихся к отдельным сферам торговли или видам договоров. В рамках международных органов и организаций разрабатывается немало документов рекомендательного характера, предназначенных облегчить осуществление коммерческой деятельности на международных рынках.

Примером типизации условий можно привести «Инкотермс» и «Trade Terms» (сборник торговых обычаев), которые не обладают юридически обязательной силой, созданы МТП.

Другой разновидностью средств негосударственного регулирования выступают типовые контракты, проформы, общие условия, разрабатываемые как участниками международного хозяйственного оборота, их ассоциациями и объединениями, так и международными организациями.

Проформа в смысле оформления перевозок означает бланк, формуляр какого-либо документа, например договора.

Европейская экономическая комиссия (ЕЭК) ООН разработала несколько десятков проформ документов, включая общие условия экспортных и импортных контрактов.

Иногда типовые контракты и общие условия создаются в рамках профессиональных международных ассоциаций.

Типовые проформы и типовые контракты строятся на торговых обычаях

Чем более разнообразна и развита торговля, тем сильнее в ней влияние обычая, быстро приспособляющегося к изменчивым условиям жизни, чего не в состоянии достигнуть ни одно законодательство. Чем первобытнее в стране торговые отношения,

тем, наоборот, меньше в ней торговых обычаев, которые, притом, обыкновенно не собираются и не записываются (не говоря уже о более или менее правильной их классификации и кодировании), а существуют только в своей первичной стадии – в умах и сознании торгового люда.

Наибольшее значение торговому обычаю придается в Англии и Голландии, где при торговых спорах, не делается существенного различия между обычаями и законом, и где суды, при рассмотрении торговых дел, применяют торговые обычаи всего торгующего мира. Весьма обильны торговые обычаи и в Соединенных Штатах, где множество торговых дел и отношений всецело регулируется только ими.

С учетом принятых в мире правил на основе торговых обычаев гражданское законодательство многих стран предусматривает возможность оформления договоров на основе использования типовых проформ.

Транспортные условия типовых контрактов купли-продажи в системе водного транспорта соответствуют содержанию первой части типовых проформ чартеров на фрахтование судов для перевозки грузов, купленных или проданных, согласно типовым контрактам купли-продажи.

В мировой практике перевозок водным транспортом широко используются типовые проформы чартеров, которые начали создаваться еще в 19-м веке. В XX в. разработка проформ сосредоточилась в двух организациях: в Британской палате судоходства, г. Лондон и в Балтийской и Международной конференции в г. Копенгаген (сегодня не конференция, а морской совет) (БИМКО). В настоящее время существует около 60 проформ рейсовых чартеров, которые были "изданы", "согласованы", "одобрены" или "рекомендованы" БИМКО. Использование типовых проформ является общепринятой нормой. Всего в мире насчитывается около 100 проформ чартеров.

Проформа чартера – типовой договор перевозки, разработанный с учетом вида груза и направления перевозок. Используя стандартную проформу, можно быстро (очень часто по межкомпьютерной связи, факсу) оформить фрахтовую сделку. В типовую проформу впечатывают «базисные» условия перевозки, характеристику

фрахтуемого судна, наименование груза, нормы грузовых работ и т. д., а принципиальные отклонения от постатейных условий проформы и дополнения к ней выносятся в «аддендумы», которые являются дополнительными статьями к основному чартеру.

Гражданское законодательство Республики Беларусь предусматривает возможность оформления договоров на основе использования типовых проформ. Ст. 427 ГК РБ предусматривается, что «отдельные условия» договора могут определяться «примерными условиями, разработанными для договоров соответствующего вида и опубликованными в печати». Ст. 5 и п. 5 ст. 421 ГК РБ относят к категории таких условий «обычаи делового оборота».

Специалистам-транспортникам, особенно экспедиторам, логистам полезно знать суть, а иногда и содержание, так называемых, «типовых контрактов» купли-продажи массовых сырьевых, продовольственных, потребительских товаров, определенных видов машин и оборудования, пиломатериалов и др.

В каждом из них содержится редакция своих унифицированных «транспортных условий» доставки проданного, купленного товара, свое толкование принятых базисных условий поставки, зачастую с существенным отклонением от официального текста «Инкотермс».

Существует более 30 вариантов типовых контрактов купли - продажи. В каждом из таких типовых контрактов содержатся транспортные условия, отвечающие требованиям доставки конкретного товара от продавца к покупателю, в том числе с учетом вида транспорта. Соответственно договор перевозок также имеет свою проформу.

Договор перевозки по перевозочному документу – транспортной накладной или коносаменту

Статьей 739 «Договор перевозки груза» ГК РБ установлено, что на транспорте действует порядок, когда Заключение договора перевозки груза подтверждается составлением транспортной накладной (коносамента или иного документа на груз, предусмотренного транспортным уставом или кодексом, иными актами законодательства).

Этой же статьей «По договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт

назначения и выдать его уполномоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату»

Чаще всего в форме одного документа заключаются долгосрочные договоры на организацию перевозок грузов, которые также называют бланкетными договорами или генеральными соглашениями. Разовый договор перевозки также может быть заключен в форме отдельно составленного договора.

Однако в силу специфики транспортной деятельности на практике это не выполняется. Обычно договор заключается путем направления по факсу или электронной почте заявки на перевозку, которая подтверждается или исполняется перевозчиком. Причем подтверждение может выражаться как в проставлении на заявке штампа организации перевозчика и направление заявки по факсу обратно заказчику, так и просто указанием номера транспортного средства, ответом по электронной почте или по телефону.

В связи с этим возникают определенные сложности с доказыванием наличия заключенного между сторонами договора и его условий, особенно когда одна из сторон оспаривает заключенный договор.

Это в очередной раз подтверждает то, что практика нашла свое отражение в законодательстве, в связи с чем транспортное законодательство предусматривает, что заключение договора перевозки груза подтверждается составлением товарно-транспортной накладной установленного образца. При этом сама накладная не является договором. Она лишь является достаточным доказательством наличия между сторонами договорных отношений и условий договора перевозки. Отсутствие, утеря накладной или неправильно составленная накладная не влияют на действительность заключенного договора. В этом случае стороны могут доказывать наличие договора перевозки другими доступными им доказательствами.

Накладная составляется не в произвольной форме. Так в Беларуси для внутривереспубликанских договоров перевозки утверждены бланк товарно-транспортной накладной и правила ее заполнения. Для международных перевозок имеются проформы,

которые разрабатываются разными международными организациями.

При перевозке грузов водным или воздушным видами транспорта применяют один из двух видов договоров перевозки. Первый вид договора перевозки определяется документом под названием «чартер»: когда фрахтователем (грузовладельцем) и фрахтовщиком (судовладельцем) заключается договор фрахтования (аренды) судна. Предмет договора – морское, речное или воздушное судно.

Чартеры могут быть чистыми и открытыми. Чистый чартер подписывается без каких-либо изменений стандартной проформы. Все атрибуты груза содержатся в этом документе и задача продавца и его экспедитора состоит в том, чтобы сдать груз перевозчику в индивидуально-определенном виде, в полном соответствии с качественной и количественной характеристиками предмета договора. Открытый чартер – это проформа, в котором не указаны ни род груза, ни пункт назначения, то есть проформа документа, требующая внесения конкретных данных по перевозке.

Второй вид договора перевозки выступает как бронирование мест на судах полностью или частично и оформляется документом, называемым коносаментом для перевозки водным транспортом и авианакладной для перевозки воздушным транспортом.

Источники правового регулирования транспортной деятельности на видах транспорта.

Общая информация о составе транспортного законодательства [15].

Для характеристики нормативных актов применяется специальный юридический термин – источник права. Источники права – это официальные документы – нормативные правовые акты, в которых содержатся правовые нормы.

Транспортные уставы и кодексы - основные нормативные акты, регламентирующие транспортную деятельность, отношения транспортных предприятий и организаций с грузоотправителями и грузополучателями.

Нормативные акты взаимосвязаны друг с другом. Эта связь выражается в том, что нормативный акт, изданный вышестоящим органом, является определяющим по отношению к нормативному

акту нижестоящего органа. Из этого следует, что транспортные уставы и кодексы не могут содержать правовых норм, противоречащих Гражданскому Кодексу Республики Беларусь.

Правовая норма и нормативный правовой акт – различные понятия. Правовая норма устанавливает правила поведения, а нормативный акт - форма, в которой правило поведения выражается. Одна и та же правовая норма может быть выражена в одном либо в нескольких нормативных актах. Бывает и наоборот: в одном нормативном акте выражено несколько правовых норм. Так, Транспортные уставы - единые нормативные акты - содержат множество правовых норм.

Если совокупность правовых норм, взятых в единстве, образует право, то совокупность нормативных актов составляет законодательство. Таким образом, под термином «законодательство» понимается система нормативных актов, рассматриваемых как единое целое.

В общей системе законодательства нормативные акты, регулирующие транспортные отношения, составляют транспортное законодательство.

Совокупность норм права, регламентирующих перевозки грузов, деятельность и взаимоотношения транспортных предприятий и организаций грузоотправителей и грузополучателей, составляет транспортное право. Знание транспортного права – необходимое условие эффективной организации транспортной деятельности.

На основании представленных в Законе Республики Беларусь «О нормативных правовых актах» видов нормативных правовых актов представлена структура источников транспортного законодательства:

1. Конституция Республики Беларусь – содержит нормы, имеющие непосредственное отношение к транспорту;
2. Кодексы Республики Беларусь (Гражданский кодекс РБ содержит нормы, регулирующие основные положения по перевозкам; Воздушный кодекс, Кодекс внутреннего водного транспорта, Налоговый кодекс РБ);
3. Законы Республики Беларусь: «Об основах транспортной деятельности», «Об автомобильном транспорте и автомобильных

перевозках», «О железнодорожном транспорте общего пользования», «О транспортно-экспедиционной деятельности» и др.;

4. Декреты и Указы Президента РБ (Указ Президента «О мерах по повышению безопасности движения», утвердивший Правила дорожного движения и другие, регулирующие наиболее важные и конкретные сферы транспортных отношений);

5. Постановления СМ РБ («Об осуществлении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств», «О некоторых вопросах автомобильных перевозок пассажиров» и «Об утверждении правил перевозок грузов» т.д.);

6. Постановления Минтранса («Правила автомобильных перевозок пассажиров в Республике Беларусь», «Об утверждении Положения о рабочем времени и времени отдыха для водителей автомобилей» и т.д.);

7. Уставы (положения). Например – «Устав железнодорожного транспорта общего пользования» и т.д.

8. Инструкции (отраслевые);

9. Приказы (отраслевые).

К источникам транспортной деятельности права следует отнести также обычаи делового оборота. Обычаем делового оборота признается сложившееся и широко применяемое правило поведения, не предусмотренное законодательством, независимо от того, зафиксировано ли оно в каком-либо документе (опубликовано в печати, изложено во вступившем в законную силу решении суда по конкретному делу, содержащему сходные обстоятельства и т.п.). Например, согласно ст. ст. 130-132 Кодекса торгового мореплавания при отсутствии соответствующего соглашения сторон вопрос о сроке погрузки, о размере платы за простои разрешается на основе обычаев, действующих в данном порту.

В настоящее время сложилась система транспортной законодательной базы, включающая помимо внутреннего (национального) законодательства международные нормативные источники. Внутренние (национальные) источники права применяются еще и в тех случаях, когда отдельные вопросы международных перевозок не регулируются в международных нормативных актах.

Источники правового регулирования внутренних и международных перевозок грузов и пассажиров приведены на рисунке 1.33.

Международное транспортное право – это комплекс различных по юридической природе нормативных актов, направленных на правовое покрытие и взаимную увязку всех аспектов отношений в рамках международных перевозок между их субъектами.

Знание международных правовых актов, а также соотношения международных источников с национальным законодательством, посвященным международным перевозкам позволяет адекватно рассматривать и анализировать различные вопросы международных перевозок.

На международном уровне заключено значительное количество международных соглашений по отдельным видам транспорта, получившим название «транспортные конвенции».

Правовые нормы этих конвенций вошли в значительной их части в гражданское законодательство многих стран, включая Беларусь (Гл. 40 ГК РБ «Перевозка»).



Рисунок 1.33 – Источники правового регулирования перевозок

Источники транспортного права на водном транспорте.

В морской практике из международных конвенций по морским перевозкам руководствуются следующими основными документами:

«Международная конвенция для унификации некоторых правил о коносаменте» (известные как «Гаагские правила»), подписанная в Брюсселе 25 августа 1924 года. Гаагские правила – свод правил, положений, определяющих объем ответственности судовладельцев при перевозке грузов по коносаментам. По мере развития торгового мореплавания возникла необходимость повысить их имущественную ответственность. Эти идеи были воплощены в ряде поправок и изменений Гаагских правил, оформленных Брюссельским протоколом;

«Протоколы изменений, вносимых в Брюссельскую конвенцию», подписанные в Брюсселе 25 февраля 1968 года. Пересмотренные на конференции в Брюсселе правила известны как Правила Гаага-Висби;

«Конвенция о кодексе поведения линейных конференций», подписанная в Женеве 6 апреля 1974 года;

«Конвенция ООН о морской перевозке грузов» 1978 года (Гамбургские правила).

Основные положения Брюссельской конвенции и Гаагско-Висбийских правил нашли отражение в ряде статей «Кодекса торгового мореплавания РФ, введенного в действие 5 ноября 1999 г. № 321-3. Под юрисдикцию Кодекса торгового мореплавания РФ попадают перевозки внешнеторговых грузов в режиме плавания «река-море»;

Международное регулирование внутренних водных перевозок.

До недавнего времени международное регулирование на речном транспорте ограничивалось наличием нескольких региональных соглашений. Такие соглашения существовали в отношении судоходства по реке Дунай и реке Рейн. Существовали Конвенции о режиме судоходства именно по этим рекам, которые задействовали государства, входящие и прилегающие к региону этих рек.

Суда под флагами других государств осуществляют плавание по реке Рейн и Дунай только по разовым разрешениям, руководствуясь

общими навигационными и коммерческими требованиями к судоходству.

В рамках Европейской Экономической Комиссии ООН в Женеве и в Комитете по внутреннему транспорту (КВТ ЕЭК ООН) разрабатываются «Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПС)», Тем самым постепенно создается Единая общеевропейская речная транспортная система, открывающая равноправное пользование ею всеми европейскими странами в интересах расширения международной торговли.

Наиболее важным из них является подписанное 17 государствами в 1996 году «Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП)». Это соглашение определило «согласованный план развития и строительства сети внутренних водных путей международного значения на основе согласованных параметров инфраструктуры и эксплуатационных параметров».

В 2000г. принята и с 1 апреля 2005г. вступила в силу Будапешская «Конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям», которая распространила на реку применение в основном «Гамбургских правил» 1978г., по существу, распространила на речной транспорт договорное морское законодательство.

В Республике Беларусь действуют:

Водный кодекс от 30.04.2014 №149-3 (принят Палатой представителей, одобрен Советом Республики);

Кодекс торгового мореплавания от 15.11.1999 № 321-3

Документы, регламентирующие работу внутреннего водного транспорта Республики Беларусь:

- 1.Гражданский кодекс Республики Беларусь;
- 2.Кодекс внутреннего водного транспорта Республики Беларусь от 24 июня 2002 г. № 118-3 (принят Палатой представителей);
- 3.Постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 26.01.2005 № 3 "Об утверждении Правил перевозок грузов внутренним водным транспортом"
4. Постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 29.11.2004 № 42 "Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа внутренним водным транспортом".

Источники транспортного права на железнодорожном транспорте

В системе железнодорожного транспорта евроазиатского континента действует два международных транспортных права (рисунок 1.32).

Международные железнодорожные сообщения при перевозке грузов в странах Евросоюза регулируются «Конвенцией о международном сообщении КОТИФ» в редакции 1980г. и «Едиными правовыми предписаниями к Договору о международных железнодорожных перевозках грузов» – ЦИМ или в совокупности ЦИМ/КОТИФ.

КОТИФ вступила в силу 1 января 1893г. В настоящее время ее договаривающимися сторонами является 41 государство: европейские страны, страны Ближнего Востока, включая Иран, государства Северной Африки.

Пассажирские перевозки регулируются «Конвенцией о перевозках пассажиров» (МПК).

Положения ЦИМ/КОТИФ могут применяться также при перевозке грузов в смешанных сообщениях. Страны СНГ, в том числе Беларусь, не входят в ЦИМ/КОТИФ.



Рисунок 1.32 – Территориальные области действия ГИМ и СМГС при перевозке грузов в международном железнодорожном сообщении

С 1951г. перевозки экспортных и импортных грузов организуются и осуществляются железнодорожным транспортом на территории стран СНГ на основе правил и документов «Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении» (СМГС), заключенного в то время между социалистическими государствами Европы и Азии, а также принятой позже «Служебной инструкции к СМГС». В настоящее время его участниками являются 27 азиатских и европейских государств с протяженностью железнодорожных линий более 300 тыс. км. Участниками этого транспортного права помимо стран СНГ являются такие государства, как Китай, Венгрия, Монголия, Польша. Со странами Балтии принято «Соглашение между железными дорогами государств СНГ и Балтии об особенностях применения отдельных положений СМГС». Принимались и другие Соглашения о применениях СМГС. Оно является соглашением между министерствами, ведающими железными дорогами.

Координатором деятельности стран участников СМГС является Организация содружества железных дорог (ОСЖД), а руководящим органом – Совещание министров, ведающих железнодорожным транспортом.

В настоящее время по линии Комитета по внутреннему транспорту Европейской Комиссии ООН (КВТ ЕЭК ООН) проводится работа по сближению двух транспортных систем и созданию единого перевозочного документа на весь путь следования груза.

Таким образом, созданы единые подходы к заключению международного договора железнодорожной перевозки с соблюдением взаимных прав и обязанностей сторон, единый порядок рассмотрения претензий и предъявления исков.

На принципах СМГС [16] построены Соглашения о прямых железнодорожных сообщениях с Финляндией, Афганистаном, Турцией, Ираном, Австрией, странами бывшей Югославии после ее распада.

Для обеспечения скоординированной тарифной политики железнодорожными администрациями стран СНГ и Балтии в 1993 году создана в качестве постоянного действующего органа

Тарифная конференция. В Беларуси контроль за соблюдением принципа единого тарифного пространства, принципов и положений тарифной политики осуществляет Белорусская железная дорога совместно с Минтрансом .

В Республике Беларусь национальное правовое обеспечение перевозок включает:

- 1) Закон о железнодорожном транспорте (от 06.01.1999)
- 2) Устав железнодорожного транспорта общего пользования (пост. СМ РБ от 02.08.1999 №1198);
- 3) Правила перевозки грузов железнодорожным транспортом общего пользования (пост. Минтранс от 26.01.2009 N 12);
- 4) Правила перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом общего пользования (пост. Минтранс от 17.07.2015 №609)

Источники транспортного права на воздушном транспорте.

Первым международным документом, создавшим правовую базу для воздушных перевозок, которая и в дальнейшем непрерывно совершенствовалась явилась Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных перевозок, известная как «Варшавская конвенция 1929 года», придавшая авиационному транспорту статус транспорта общего пользования. Согласно Варшавской конвенции договор международной воздушной перевозки осуществляется для грузов на основе авиагрузовой накладной.

Дополнения и изменения к этой Конвенции были внесены протоколами: Гагским 1955 г., Гватемальским 1971 г., Монреальским 1975г.

Другими важными правовыми документами в области международных воздушных сообщений являются Соглашения о международном воздушном транспорте и транзите по международным воздушным линиям, составляющие основу «Чикагской конвенции 1944 г.» согласно которой государства на взаимной основе предоставляют права регулярных полетов гражданским самолетов через свое воздушное пространство. В соответствии с Чикагской конвенцией была учреждена Международная организация гражданской авиации (ИКАО).

Кроме упомянутых конференций состоялись и другие:

Гвадалахарская конвенция 1961 г. (регламентирует перевозки на арендованных воздушных судах);

Римская конвенция 1952 г. (Конвенция о возмещении вреда, причиненного иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности);

Токийская конвенция 1963 г. (Конвенция о правонарушениях, совершенных на борту воздушного судна);

В Республике Беларусь основные документы, регулирующие перевозки воздушным транспортом:

Воздушный кодекс Республики Беларусь от 16.05.2006 №17-3;

постановление Минтранса от 12.08.2009 №70 «Об утверждении Aviationных правил воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов»;

постановление Совета Министров Республики Беларусь 29.03.2013 № 227 «Перечень услуг, оказываемых непосредственно в аэропортах Республики Беларусь и воздушном пространстве Республики Беларусь, по обслуживанию, включая аэронавигационное обслуживание, воздушных судов, выполняющих международные полеты и (или) международные воздушные перевозки....».

Источники транспортного права на автомобильном транспорте.

Документы, регламентирующие перевозки в международном сообщении:

1. Конвенция ООН «О договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)» (г. Женева, 1956 г.);

2. Европейское соглашение о международной автомобильной перевозке опасных грузов от 30 сентября 1957 г. (ДОПОГ);

3. Таможенная конвенция о международных перевозках грузов с применением книжки МДП, 1959 года (под эгидой КВТ ЕЭК ООН);

4. Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС) (г. Женеве, 1970 г.

В Республике Беларусь основные документы, регламентирующие автомобильные перевозки:

1. Закон от 14.08.2007 № 278-З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» регулирует отношения, возникающие при организации и выполнении автомобильных перевозок (в т.ч. международных), а также при выполнении (оказании) связанных с ними работ (услуг);

2. Правила автомобильных перевозок грузов, утв. постановлением Совмина от 30.06.2008 № 970;

3. Постановление Министерства финансов РБ от 30.06.2016 г. №58 «Об установлении форм товарно-транспортной накладной, товарной накладной и утверждении Инструкции о порядке заполнения товарно-транспортной накладной, товарной накладной, внесении дополнений и изменения в постановление Министерства финансов Республики Беларусь от 22 апреля 2011 г. № 23»;

4. Постановление Минтранс от 20.03.2012 г. № 11 «Об утверждении инструкции о порядке оформления международной транспортной накладной «CMR».

Международная правовая регламентация перевозок грузов в смешанных (мультимодальных сообщениях).

Нормативными документами, регулирующими перевозки в смешанном сообщении является Конвенция ООН о смешанной перевозке грузов (Женева, 1980 г.) и Правила ЮНКТАД-МТП в отношении документов смешанных перевозок (Женева, 1992 г.).

Справочно. ЮНКТАД (Конференция по торговле и развитию) – орган Генеральной Ассамблеи ООН. Конференция создана в 1964 году. Штаб-квартира ЮНКТАД находится в Женеве. Конференция насчитывает 195 стран. Решения ЮНКТАД принимаются в форме резолюций и имеют рекомендательный характер.

Конвенция о смешанной перевозке грузов, не вступившая до сих пор в силу, и Правила являются факультативными нормами. Поэтому они регулируют условия договора смешанной перевозки только в том случае, когда стороны договора признали это целесообразным.

Вместе с тем на практике чаще всего применяются Правила ЮНКТАД.

В этой ситуации ФИАТА, БИМКО и ИАТА разработали свои проформы транспортных документов на перевозку грузов в смешанных сообщениях.

На их основе БИМКО приняла в 1995 г. новую редакцию мультимодального коносамента и накладной, а ФИАТА в 1998 г. – мультимодальной накладной.

Справочно. ФИАТА – Международная неправительственная организация, объединяющая национальные экспедиторские ассоциации 150 стран мира. Сокращённое наименование организации происходит от названия организации на французском языке: Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles (FIATA).

БИМКО (Балтийский и международный морской совет, англ. Baltic and International Maritime Council) – неправительственная организация, занимающаяся вопросами морской судоходной политики, унификации транспортных документов и информированием членов по различным аспектам международной морской торговли. Членами БИМКО являются судовладельцы (в настоящее время более тысячи), судовые брокеры и агенты, клубы и ассоциации из 121 страны мира.

Контрольные вопросы и задания.

1. Приведите классификацию транспортных документов.
2. В системе транспортных договоров какие договоры относятся в основным, а какие к смежным?
3. Охарактеризуйте стороны договора перевозки.
4. Охарактеризуйте сущность договора фрахтования.
5. Что означает термин «проформа», приведите примеры известных проформ в системе транспортного документооборота.
6. Назовите перевозочный документ, который подтверждает наличие договора перевозки.
7. Назовите виды договора перевозки.
8. Раскройте понятия «транспортное законодательство» и «транспортное право».
9. Назовите источники транспортной деятельности в целом и на видах транспорта (автомобильном, железнодорожном, авиатранспорте, водном)

2. Технологические принципы функционирования транспортных систем и их правовое регулирование. Тарификация грузовых перевозок.

2.1. Правовое регулирование автомобильных перевозок, их документарное оформление

План. Закон Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. № 278-З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках». Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 30 июня 2008 года № 970 «Об утверждении Правил автомобильных перевозок грузов». Документарное оформление внутренних перевозок грузов. Международные конвенции и соглашения по автомобильным перевозкам. Документарное оформление международных перевозок грузов.

Автомобильные перевозки обладают наибольшей эксплуатационной эластичностью по сравнению с другими видами транспорта, так как подразумевают доставку товара «от двери до двери».

Основные преимущества автомобильного транспорта:

высокая маневренность; возможность осуществления перевозок по технологии «от двери до двери»; гибкая тарифная политика; высокая скорость доставки и обеспечение сохранности грузов, особенно при перевозках на короткие расстояния; возможность отправления грузов по предъявлению; упрощенное оформление документов; более гибкая система платежей за перевозки.

Считается, что на расстояние до 500 км автомобильным транспортом груз можно доставить в 7 раз быстрее, чем в железнодорожно-автомобильном сообщении и в 3 раз быстрее, чем в прямом железнодорожном.

Автомобильный транспорт – сфера деятельности малого и среднего предпринимательства как в области эксплуатации универсального, так и специализированного подвижного состава.

Перевозки грузов автомобильным транспортом в международном сообщении регулируются международными соглашениями. Наиболее значимым из них является Конвенция о договоре

международной перевозки грузов автомобильным транспортом (сокращенно КДПГ), которая состоялась в мае 1956 г. В настоящее время в ней участвует практически все страны Европы, а также ряд стран Азии и Африки. В свое время СССР присоединился к Конвенции в 1983 г.

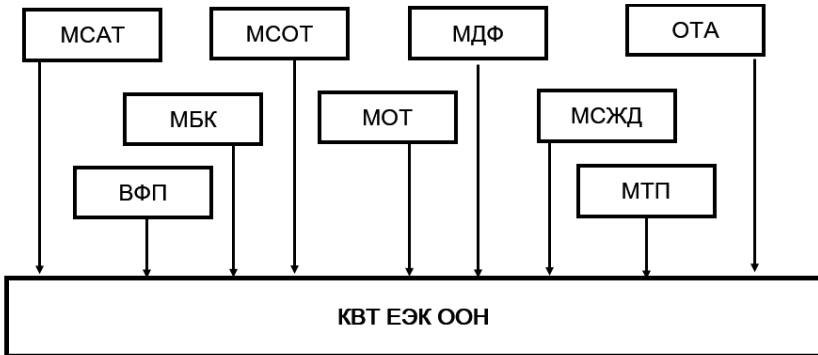
Важной заслугой КДПГ является то, что Конвенция установила, что договор перевозки подтверждается накладной международной дорожной перевозки груза КДПГ/CMR.

Конвенция определила перечень сведений, которые должны быть указаны в накладной, минимальное количество экземпляров накладной, заполняемых на каждую партию груза, а также ответственность отправителя и перевозчика.

Положениями Конвенции КДПГ руководствуются страны при заключении двусторонних соглашений о международных автомобильных перевозках. Соответственно международные грузовые автомобильные перевозки регулируются также и двусторонними соглашениями между странами.

Форма товарно-транспортной накладной CMR (Convention relative au contrat de transport international de Merchandises par Route), рекомендуемой перевозчикам, была разработана Международным Союзом Автомобильного Транспорта (МСАТ – International Road Transport Union (IRU)), определившим ее обязательные и дополнительные реквизиты. Впоследствии каждый участник Конвенции вправе самостоятельно разрабатывать и утверждать форму товарно-накладной. Однако такая товарно-накладная должна содержать обязательные и дополнительные реквизиты, указанные в ст.6 Конвенции. В Республике Беларусь форма CMR утверждена постановлением Минтранса от 20.02.2012 № 11 «Об утверждении Инструкции о порядке формирования международной товарно-транспортной накладной «CMR».

Вопросами автомобильного транспорта занимается более 45 как правительственных, так и неправительственных организаций (рисунок 2.1).



МСАТ - Международный союз автомобильного транспорта
 МСОТ - Международный союз общественного транспорта
 МДФ - Международная дорожная федерация
 ОТА - Всемирная организация туризма и автомобильного спорта
 МБК - Международное бюро по контейнерам
 МОТ - Международная организация труда
 МСЖД- Международный союз железных дорог
 ВФП - Всемирная Федерация профсоюзов
 МТП - Международная торговая палата

Рисунок 2.1 – Международные организации, занимающиеся вопросами автомобильных перевозок

Большое значение для развития международных автомобильных перевозок имеет работа КВТ ЕЭК ООН, созданный еще в 1948 году. Данный комитет в настоящее время является одним из наиболее эффективных органов Европейской экономической комиссии. Комитет осуществляет не только консультационную деятельность, но и является органом, в рамках которого вырабатываются международные рекомендации и заключаются международные соглашения.

На работу Комитета влияют участие многие правительственные и неправительственные международные организации, в частности, Международный Союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международный Союз общественного транспорта (МСОТ), Международная дорожная федерация (МДФ), Всемирная организация туризма и автомобильного спорта (ОТА),

Международное бюро по контейнерам (МБК), Международная организация труда (МОТ), Международный союз железных дорог (МСЖД), Всемирная Федерация профсоюзов (ВФП), Международная торговая палата (МТП) и многие другие.

Экспедиторские услуги при организации автомобильных перевозок включают в себя:

- получение и проверку заказов на доставку грузов;
- подготовку документов, необходимых для заключения договоров на обслуживание;
- оформление этих договоров;
- прием груза у отправителя;
- организация доставки груза со склада отправителя на железнодорожную станцию (в порт) и со станции из порта на склад получателя;
- передача груза перевозчику или грузовому агенту, в том числе порту, пристани, станции с оформлением приемо-сдаточных и перевозочных документов.

Автомобильным транспортом, чаще всего осуществляется подвоз и вывоз грузов на железнодорожные станции и порты. В соответствии с Уставом железнодорожного транспорта и Кодексом внутреннего водного транспорта обработку грузов (погрузку на автомобиль и выгрузку с автомобиля) осуществляют на договорной основе на грузовых дворах или терминалах стивидорные подразделения железнодорожных станций, а в портах – организации в них аккредитованные.

Статья 40 Закона об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках Республики Беларусь определяет *транспортные документы*, которые признаются при выполнении автомобильных перевозок грузов:

- путевой лист;
- товарно-транспортная накладная внутренних перевозок ТТН-1;
- международная товарно-транспортная накладная «CMR»
- заказ-поручение;
- иные документы в соответствии с законодательством:
 - отгрузочная спецификация (например, форма ТН-2);
 - счет-фактура;

сертификаты и свидетельства (ветеринарные, фитосанитарные, медико-санитарные, качества, соответствия техническим стандартам, происхождения и др.);

Карнет TIR или грузовая таможенная декларация (ГТД);
термограммы или лист контроля температурного режима груза;
аварийная карточка при перевозке на условиях ADR;
страховка на груз.

Использование транспортного средства при выполнении автомобильной перевозки груза оформляется путевым листом.

Для выполнения автомобильной перевозки груза товарного характера оформляется товарно-транспортная накладная.

Выполнение автомобильной перевозки грузов нетоварного характера (не подлежащих складскому учету, например, снег, грунт, бытовой мусор и подобное) оформляется внесением записи в путевой лист, а в случаях, предусмотренных Правилами автомобильных перевозок грузов, – иными транспортными документами, определенными Правилами автомобильных перевозок грузов.

Транспортные документы оформляются в порядке, установленном Министерством финансов Республики Беларусь по согласованию с Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, за исключением оформления CMR-накладной, которое осуществляется в порядке, установленном Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь по согласованию с Министерством финансов Республики Беларусь.

Обязанности по составлению путевого листа возлагаются на автомобильного перевозчика, товарно-транспортной накладной – на грузоотправителя, заказа-поручения – на автомобильного перевозчика, если иное не установлено соглашением сторон.

Договор автомобильной перевозки

В соответствии с Правилами автомобильных перевозок автомобильный перевозчик должен принимать груз к автомобильной перевозке на основании договора, заключенного с заказчиком автомобильных перевозок.

В зависимости от условий автомобильной перевозки между автомобильным перевозчиком и заказчиком автомобильной перевозки могут заключаться:

договор об автомобильной перевозке груза;

договор об организации автомобильных перевозок грузов по форме;

договор о фрахтовании для автомобильной перевозки грузов.

По договору об автомобильной перевозке груза автомобильный перевозчик обязуется доставить вверенный ему грузоотправителем груз в пункт назначения и выдать его грузополучателю, а заказчик автомобильной перевозки – оплатить автомобильную перевозку груза в установленном размере.

Заключение договора об автомобильной перевозке груза подтверждается составлением товарно-транспортной накладной или иного транспортного документа установленной формы.

При необходимости выполнения систематических автомобильных перевозок грузов заказчик автомобильной перевозки может заключать с автомобильным перевозчиком договор об организации автомобильных перевозок грузов.

Автомобильная перевозка грузов с условием предоставления за плату всей или части вместимости одного или нескольких транспортных средств, пригодных для выполнения одного или нескольких рейсов по автомобильным перевозкам грузов, оформляется договором о фрахтовании для автомобильной перевозки грузов.

Грузовые перевозки различают по следующим признакам

– по отраслевому признаку перевозки грузов (промышленности сельского хозяйства, строительства и т.д.);

– по размеру партий груза - массовые и мелкопартионные перевозки;

– по территориальному признаку - технологические, городские, пригородные

– по способу выполнения (местные перевозки, перевозки прямого и смешанного сообщения);

– по времени освоения (сезонные, постоянные, временные)

– по организационному признаку - централизованные и децентрализованные.

При централизованных – автотранспортные предприятия сами организует перевозку, сами и перевозят. При децентрализованных – грузополучатель сам организывает перевозку.

Договор об организации перевозок заключается при централизованных перевозках. Автотранспортные организации выступают организаторами процесса доставки груза получателям и осуществляют не только перевозку груза от отправителя до получателя, но и все связанные с процессом транспортировки транспортно-экспедиционные операции (прием груза и получение товарно-транспортных и других сопроводительных документов от грузоотправителей; охрана груза в пути; сдача груза грузополучателям и оформление товарно-транспортных и других сопроводительных документов), принимая на себя материальную ответственность за сохранность перевозимого груза.

Эти экспедиционные операции выполняются водителями автотранспортных предприятий, за что они должны получать определенную надбавку к заработной плате. В некоторых случаях экспедирование осуществляется экспедиторами автотранспортных предприятий.

Грузоотправители оплачивают автотранспортным организациям транспортно-экспедиционную работу.

Уровень тарифов на автотранспорте, как правило, носит договорный характер. В ряде городов и областей осуществляются мероприятия муниципальных властей по централизации этого процесса на кооперативной основе. Принимаются меры по организации обслуживания с движением автомобилей по графику, с предоставлением скидок с тарифов для поощрения долгосрочного планирования перевозок.

Для централизованных перевозок автотранспортными организациями утверждены специальные типовые договоры. В этих договорах отражаются особенности данных перевозок (порядок выполнения погрузочно-разгрузочных работ и оформления товарно-транспортных документов, особенно при работе на маршрутах с несколькими заездами, и т. д.).

Особое внимание при подготовке централизованных перевозок обращают на инструктаж водителей. Роль водителя при централизованных перевозках очень велика, так как, кроме своих

непосредственных обязанностей, он выполняет и обязанности экспедитора.

Функции сторон договора перевозок:

В процессе выполнения перевозок грузоотправитель обязан (если иное не предусматривается по соглашению сторон):

предварительно подготовить, подгруппировать, взвесить и затарить груз, а также своевременно оформить товарно-транспортные документы;

содержать в исправном состоянии подъездные пути, погрузочно-разгрузочные площадки, механизмы и приспособления и иметь необходимое количество грузчиков и обслуживающего персонала;

обеспечить места погрузки-разгрузки освещением в вечернее и ночное время;

организовать бесперебойную работу складов в течение суток, обусловленного договором на перевозки;

загружать автомобили до полной грузоподъемности и не допускать сверхнормативных простоев;

обеспечить соблюдение правил техники безопасности.

Автотранспортное предприятие:

контролирует наличие и подготовку груза к перевозке, состояние подъездных путей и обеспеченность погрузочно-разгрузочными механизмами;

проверяет своевременность прибытия автомобилей по установленному графику, организует расстановку их под погрузку и разгрузку, принимает меры по обеспечению загрузки автомобилей до полной их грузоподъемности и по предотвращению сверхнормативных простоев подвижного состава в пунктах погрузки и разгрузки;

поддерживает связь с диспетчерскими пунктами на погрузочных площадках грузоотправителей и контролирует выполнение оперативного плана перевозок по каждому объекту;

принимает в случаях необходимости оперативные меры для переключения автомобилей с одного объекта на другой;

ведет учет выполнения плана перевозок, проверяет своевременность доставки груза получателям, правильность оформления путевых листов и других товарно-транспортных документов.

Грузополучатели передают заявки на получение необходимых материалов грузоотправителям-поставщикам или сбытовым организациям.

Сбытовые организации а иногда и АТП, с которыми заключен договор об организации перевозок, на основании заявок грузополучателей составляют сводные заявки на перевозку груза (сводные приказы-наряды или сводные наряды-заказы). Если приказы-наряды составляют сбытовые организации, то они представляют приказы-наряды в автотранспортную организацию.

Такие сводные приказы-наряды составляют на пятидневку, декаду, а в отдельных случаях и на месяц, квартал, год, на каждый пункт отправления отдельно. Подписанные отправителями грузов и автопредприятием наряд-заказы выполняют договорные функции.

Путевой лист при централизованных перевозках является документом на право получения груза в пункте отправления, а товарно-транспортная накладная выполняет роль договора автомобильной перевозки, в которой водитель или экспедитор автопредприятия расписывается в получении груза от грузоотправителя, а получатель – в получении груза от автоперевозчика.

Централизованные перевозки имеют следующие основные преимущества: четкое распределение обязанностей грузоотправителей, грузополучателей и автотранспортных организаций в процессе доставки груза; возможность организации работы подвижного состава по четкому, заранее разработанному графику.

Документарное оформление международных перевозок грузов.

Оформление заявки на перевозку

Значительная часть международных автоперевозок носит разовый характер, поэтому отдельный заказ на перевозку является наиболее распространенной формой организации перевозок, а поиск новых заказов ведется постоянно.

Заявка – предварительный договор между перевозчиком и клиентом. Проформа заявки на перевозку груза оформляется в письменном виде, и подписывается сторонами.

После рассмотрения и улаживания спорных моментов, можно составить окончательное соглашение (договор), заявка, в таком случае, является приложением к основному договору.

В крупных городах – мегаполисах и крупных промышленных центрах в целях концентрации перевозок и снижения транспортных издержек создают транспортно-логистические центры (ТЛЦ) или транспортно-экспедиционные предприятия (ТЭП). В результате их практической деятельности в ТЛЦ и ТЭП закрепляется клиентура и их экспедиторы со своими автохозяйствами. Централизуется оформление заказов, диспетчеризация подвижного состава, оформление документации и расчетов, поиск попутных грузов, обработка и хранение грузов на терминалах, на которых размещается управление системой ТЛЦ.

Оформление заказа на перевозку производится путем заполнения стандартного бланка, в котором содержатся сведения о грузоотправителе и грузополучателе, информация о месте приема и об адресе назначения груза, о времени работы складов, сообщаются сведения о грузе и указывается размер платы за перевозки.

Примерные формы заявки, договора между автопредприятием – экспедитором и грузовладельцем на перевозку и ряд форм других документов являются приложениями к Правилам автомобильных перевозок грузов, утвержденных постановлением СМ РБ №970.

Формы заявки на автомобильную перевозку, товарно-транспортных накладных ТТН-1 и CMR приведены на рисунках 2.2., 2.3.

Порядок заполнения ТТН-1 для внутриреспубликанских автомобильных перевозок регламентируется постановлением Минфина от 30.06.2016 №58 «Об установлении форм товарно-транспортной накладной, товарной накладной и утверждении Инструкции о порядке заполнения товарно-транспортной накладной, товарной накладной...».

ЗАЯВКА НА АВТОМОБИЛЬНУЮ ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗА

N _____ от _____ 20__ г.

Наименование заказчика автомобильной перевозки груза (далее -
заказчик) _____

(наименование юридического лица, фамилия, имя, отчество

индивидуального предпринимателя)

(фамилия, имя, отчество, должность ответственного за

использование транспорта, телефоны)

Адрес заказчика: _____

Расчетный счет заказчика _____ в _____.

(наименование и адрес банка)

Объем автомобильных перевозок на месяц _____ т _____ т/км
_____ платных авт.-часов.

Заявляется к автомобильной перевозке на месяц _____ т _____

т/км _____ платных авт.-часов.

Наименование груза	Класс груза	Заполняется заказчиком транспорта						Ежедневное кол-во груза, трансп. средств, подаваемых под погрузку	Заполняется перевозчиком			
		Наименование грузоотправителя и адрес подачи грузового транспорта	Наименование грузополучателя и адрес доставки груза	Масса груза, тонн	Способ погрузки	Способ разгрузки			Расстояние автомобильной перевозки	Расчет предварительной стоимости		
										расцен	расцен	Сумма, Примеч
										ка	ка	руб.

Дополнительные условия

1. Сопровождение и выдача груза производится _____.
2. Содержание в исправном состоянии подъездных путей к пунктам погрузки осуществляется _____.
- а к пунктам выгрузки _____.
3. Оплата услуг по автомобильной перевозке осуществляется _____.
4. Другие дополнительные условия _____.
5. Автомобильная перевозка груза осуществляется в соответствии с графиком по примерной форме согласно приложению.

Ответственное лицо заказчика _____
(подпись) (инициалы фамилия)Заявку принял _____
(подпись) (инициалы, фамилия)

Рисунок 2.2 – Форма заявки на автомобильную перевозку

Приложение 1
к постановлению
Министерства финансов
Республики Беларусь
30.06.2016 № 58

Форма

1-й экз. – грузополучателю
2-й экз. – грузоотправителю
3-й и 4-й экз. – перевозчику
Серия _____

Грузоотправитель	Грузополучатель	Заказчик автомобильной перевозки (плательщик)

ТОВАРНО-ТРАНСПОРТНАЯ НАКЛАДНАЯ

_____ 20__ г.

Автомобиль _____ Прицеп _____ К путевому листу № _____
(марка, государственный номер) (марка, государственный номер)

Водитель _____
(фамилия и инициалы)

Заказчик автомобильной перевозки (плательщик) _____
(наименование, адрес)

Грузоотправитель _____
(наименование, адрес)

Грузополучатель _____
(наименование, адрес)

Основание отпуска _____ Пункт погрузки _____ Пункт разгрузки _____
(наименование, дата и номер документа) (адрес) (адрес)

Переадресовка _____
(наименование, адрес нового грузополучателя, новый пункт разгрузки, фамилия, инициалы, подпись лица, принявшего решение о переадресовке)

Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь, 01.09.2016, 8/31227

I. ТОВАРНЫЙ РАЗДЕЛ										
Наименование товара	Единица измерения	Количество	Цена, руб. коп.	Стоимость, руб. коп.	Ставка НДС, %	Сумма НДС, руб. коп.	Стоимость с НДС, руб. коп.	Количество грузовых мест	Масса груза	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Итого	X		X		X					X
Всего сумма НДС _____ (прописью)									руб. _____ коп.	(цифрами)
Всего стоимость с НДС _____ (прописью)									руб. _____ коп.	(цифрами)
Всего масса груза _____ (прописью)									Всего количество грузовых мест _____ (прописью)	
Отпуск разрешил _____ (должность, фамилия, инициалы, подпись)					Товар к перевозке принял _____ (должность, фамилия, инициалы, подпись)					
Сдал грузоотправитель _____ № _____ (должность, фамилия, инициалы, подпись)					по доверенности _____ выданной _____ (номер, дата) _____ (наименование организации)					
					Принял грузополучатель _____ № _____ (должность, фамилия, инициалы, подпись)					
					Штамп (печать) грузоотправителя _____					
					Штамп (печать) грузополучателя _____					

II. ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫЕ ОПЕРАЦИИ

Операция	Исполнитель	Способ (ручной, механизированный)	Код	Дата, время (ч, мин)			Дополнительные операции	Подпись
				прибытия	убытия	простоя		
Погрузка	12	13	14	15	16	17	18	19
Разгрузка								

Транспортные услуги _____

Составленные акты (дата, номер) _____

III. ПРОЧИЕ СВЕДЕНИЯ (заполняются перевозчиком)

Расстояние перевозки по группам дорог, км					Код экспедирования	За транспортные услуги	Поправочный коэффициент расценки водителю	Штраф
всего	в городе	I	II	III				
21	22	23	24	25	26	27	28	29
								30
								31

Таксировка _____

Рисунок 2.3 – Форма товарно-транспортной накладной ТТН-1

Порядок заполнения товарно-транспортной накладной для международных перевозок регламентируется постановлением Минтранс от 20.02.2012 № 11 «Об утверждении инструкции о порядке оформления международной транспортной накладной CMR»

Сборные перевозки оформляются стандартными приемо-сдаточными списками и сопроводительными ведомостями. Бывают случаи, когда груз оформляется без указания конечного адресата доставки (товар еще не продан или не определен оперативный склад для сдачи скоропортящегося груза и др.).

Правила заполнения ТТН-1.

Наименование организации указывается согласно учредительным документам организации или свидетельства о государственной регистрации индивидуального предпринимателя.

В графах «Цена, руб. коп.», стоимостные показатели указываются в белорусских рублях с двумя десятичными знаками после запятой. В случае осуществления расчетов за товары в иностранной валюте в установленном законодательством Республики Беларусь порядке в накладной ТТН-1 могут указываться суммы в иностранной валюте, при этом слова «руб. коп.» зачеркиваются и указывается сокращенное наименование иностранной валюты. Перечень отпускаемых товаров с информацией по всем графам раздела I «Товарный раздел».

В строках «Автомобиль» и «Прицеп» накладной ТТН-1 указываются марки и государственные номера прибывшего под погрузку автомобиля и прицепа соответственно. В строке «К путевому листу №» накладной ТТН-1 указывается номер путевого листа, к которому прикладывается накладная ТТН-1.

В строках «Грузоотправитель», «Грузополучатель» накладной ТТН-1 указываются наименование и адрес передающей и получающей стороны соответственно.

В строке «Основание отпуска» накладной ТТН-1 указываются наименование, дата и номер документа, являющегося основанием для отгрузки товара. Таким документом может быть товарная накладная ТН.

В строках «Пункт погрузки» и «Пункт разгрузки» накладной ТТН-1 указываются адреса (месторасположение) пунктов погрузки и разгрузки соответственно.

Строка «Переадресовка» накладной ТТН-1 заполняется при переадресовке товаров, осуществляемой в случаях, предусмотренных Правилами автомобильных перевозок грузов. В строке «Переадресовка» указываются наименование и адрес нового грузополучателя, новый пункт разгрузки, фамилия, инициалы, подпись лица, принявшего решение о переадресовке.

В случае перегрузки товара в пути следования на другой автомобиль в строки «Водитель», «Автомобиль», «Прицеп», «К путевому листу №» накладной ТТН-1 вносятся изменения путем зачеркивания с указанием новых данных о водителе, автомобиле, прицепе, путевом листе, а также указываются фамилия, инициалы, подпись лица, принявшего решение о перегрузке.

Соответственно заполняются остальные колонки этого раздела.

Заполнение разделов II «Погрузочно-разгрузочные операции» и III «Прочие сведения» накладной ТТН-1 производится с учетом Правил автомобильных перевозок грузов, при этом: строки «Погрузка», «Разгрузка» заполняются грузоотправителем и грузополучателем соответственно; в графе 12 указывается наименование организации, выполняющей погрузочно-разгрузочные операции. Если погрузочно-разгрузочные операции выполнил грузоотправитель или грузополучатель, допускается обозначить исполнителя словом «Грузоотправитель» или «Грузополучатель» соответственно; ...


Порядок заполнения международной товарно-транспортной накладной «CMR».

Блоки CMR, подлежащие заполнению сторонами во многом аналогичны ТТН-1, при этом имеют свои особенности.

Графы 1 - 15, 21, 22 CMR-накладной заполняются отправителем груза. Другие колонки заполняются перевозчиком или получателем груза. Информация для заполнения CMR приведена на рисунках 2.4, 2.5.

Отправитель (наименование, адрес, страна) Absender (Name, Anschrift, Land)		Наименование, юр. адрес, страна ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯ		Наименование, адрес перевозчика (как правило, ставится штамп)	
ООО «ЦВЕТЫ» г. Москва ул. Стартовая 8				CMR	
Россия				Перевозчик (наименование, адрес, страна) Frachtführer (Name, Anschrift, Land)	
2 Получатель (наименование, адрес, страна) Beauftragter (Name, Anschrift, Land)		Наименование, юр. адрес, страна г. Минск ул. Гамарника 28			
ООО «СОЛНЦЕ» г. Минск		ГРУЗОПОЛУЧАТЕЛЯ			
Беларусь				17 Последующий перевозчик (наименование, адрес, страна) Nachfolgender Frachtführer (Name, Anschrift, Land)	
3 Место загрузки груза Anlaufbelegung des Gutes		г. Фаниполь Беларусь		18 Описание и замечания перевозчика Vorfälle und Bemerkungen der Frachtführer	
Место от Cyprus/Land		Страна и место фактической выгрузки груза			
4 Место и дата погрузки груза Ort und Tag Übernahme des Gutes		г. Химки Россия 01.01.2014			
Место от Strava/Land		Страна и место и дата погрузки груза			
Дата/Datum		01.01.2014			
5 Прилагаемые документы Beifolgende Dokumente		Прилагаемые документы			
ТН № 1 от 01.01.14 с/ф № 1 от 01.01.14, договор					
6 № инвентаря Kommission und Nummern		7 Количество мест Anzahl des Packstückes		8 Вид упаковки Art der Verpackung	
		2		короб.	
		Кол-во грузовых мест		Вид упаковки	
				Наименование груза	
				9	
				настольные игры	
				10 Статус № Statistik-Nr	
				9504	
				11 Вес брутто, кг Bruttogew., kg	
				105	
				12 Объем м³ Umfang m³	
				1,2	
13 Указания отправителя (наименование и прочие обозначения) Anweisungen des Absenders (Zoll- und sonstige amtliche Bezeichnung)		19 Подписать оплату Zu zahlen vom:		Отправитель Absender	
		20 Подписать оплату Zu zahlen vom:		Валюта Währung	
		21 Подписать оплату Zu zahlen vom:		Получатель Empfänger	
		22 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		23 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		24 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		25 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		26 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		27 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		28 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		29 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		30 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		31 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		32 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		33 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		34 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		35 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		36 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		37 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		38 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		39 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		40 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		41 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		42 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		43 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		44 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		45 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		46 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		47 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		48 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		49 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		50 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		51 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		52 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		53 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		54 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		55 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		56 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		57 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		58 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		59 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		60 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		61 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		62 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		63 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		64 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		65 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		66 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		67 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		68 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		69 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		70 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		71 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		72 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		73 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		74 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		75 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		76 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		77 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		78 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		79 Подписать оплату Zu zahlen vom:			
		80 Подписать оплату Z			

Рисунок 2.4 – Форма товарно-транспортной накладной «СМР»

Отправитель				10418010/221118/0028346			
1 Отправитель (наименование, адрес, страна) Absender (Name, Anschrift, Land) ООО «Трейд» Ул. Карла Маркса д. 285 пом. 2 Удмуртская Республика г. Ижевск, Россия				Международная товарно-транспортная накладная internationaler Frachthelfer Данное перевозко, несмотря на то какие прочие договоры, осуществляется в соответствии с условиями Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)			
2 Получатель (наименование, адрес, страна) Empfänger (Name, Anschrift, Land) Fogistik Danziger Str 25, 41460 Neuss, Germany.				16 Перевозчик (наименование, адрес, страна) Frachtführer (Name, Anschrift, Land) 			
3 Место разгрузки груза Auslieferungsort des Gutes Место-От: 41460 Neuss, Germany. Страна/Land: DE				17 Последующий перевозчик (наименование, адрес, страна) nachfolgende Frachtführer (Name, Anschrift, Land) Указывается последующий перевозчик при переезде груза			
4 Место и дата загрузки груза Ort und Tag Übernahme des Gutes Место-От: Д. Дюрменев, Россия Страна/Land: RU Дата/Date: 22.11.2018				18 Оговорки и замечания перевозчика Vorbehalte und Bemerkungen des Frachtführers			
5 Прилагаемые документы Beifolgende Dokumente Инвойс № 44 от 03.11.2018				Указывается инвойс и другие сопроводительные документы (не обязательно все)			
6 Страна происхождения Ursprungsland		7 Количество мест Anzahl der Packstücke		8 Вид груза Art des Gutes		9 Наименование груза Beschreibung des Gutes	
		21		21 (hg)		Семна льна масличного для переработки	
		Количество грузовых мест		Вид грузовых мест		Описание груза	
10 Статус по Statistik-Nr.		11 Вес брутто Bruttogewicht		12 Объем Volumen		13 Условия страхования Versicherungsbedingungen	
1204009000		22040				13 Условия страхования Versicherungsbedingungen C. Spaarmann Logistics GmbH Grenze E30 / A12 15208 Frankfurt/Oder Tel. +49 335 535120	
Код товара		Вес брутто (с упаковкой)				Условия страхования Versicherungsbedingungen	
14 Вид груза Frachtkategorie				19 Подпись и печать Unterschrift und Siegel des Absenders			
15 Условия отгрузки Frachtkonditionen				20 Особые соглашения Besondere Vereinbarungen			
21 Отгрузка Ablieferung				24 Груз получен Gut empfangen			
22 Печать и подпись Unterschrift und Siegel des Absenders				25 Печать и подпись перевозчика Unterschrift und Siegel des Frachtführers			
Печать и подпись Unterschrift und Siegel des Absenders				Печать и подпись перевозчика Unterschrift und Siegel des Frachtführers			
25 Номер и дата отгрузки Nummer und Datum der Abfertigung				26 Место/тип Ort/Typ			
AK 8026-S/A762A-S				AK 8026-S/A762A-S			

Номер транспортного средства

Рисунок 2.5 – Пример заполненной CMR

Количество страниц СМР-накладной, имеющих подписи и печати (штампы) отправителя, подписи представителя перевозчика (водителя, экспедитора), должно быть достаточным для осуществления международной автомобильной перевозки грузов.

Страницы СМР-накладной предназначены для отправителя, получателя, перевозчика, экспедитора, таможенных и других органов.

Одна страница СМР-накладной остается у отправителя, остальные сопровождают груз.

Одна страница СМР-накладной передается водителем (экспедитором) получателю груза.

Две страницы с подписями и печатями (штампами) отправителя и получателя груза остаются у перевозчика для расчетов с заказчиком - плательщиком перевозки (прилагается к счету за перевозку) и учета оказанных транспортных услуг (прилагается к путевому листу).

При совершении таможенных операций таможенным органам передается не менее трех страниц СМР-накладной, заверенных подписями и печатями (штампами) отправителя груза и подписями представителя перевозчика (водителя, экспедитора).

При перевозке грузов в адрес нескольких получателей СМР-накладная заполняется на каждого получателя груза.

В случае если подлежащий перевозке груз в адрес одного получателя должен быть погружен на несколько транспортных средств (составов транспортных средств), СМР-накладная оформляется на груз для каждого транспортного средства (состава транспортных средств).

Контрольные вопросы и задания.

1. Какая основная заслуга КДППГ.
2. Перечислите международные организации, которые принимают участие в решении вопросов автомобильного транспорта.
3. Перечислите транспортные документы, которые признаются при выполнении автомобильной перевозки. Назовите нормативный документ, которым узаконивает этот перечень.
4. Перечислите виды договоров автомобильной перевозки.

5. Назовите функции сторон (грузоотправитель и АТП) договора перевозки.
6. Изложите последовательность документарного оформления автомобильной перевозки.
7. Какой нормативный документ устанавливает порядок организации перевозки грузов и соответствующие проформы.
8. Какие документы устанавливают порядок заполнения товарно-транспортных накладных: во внутриреспубликанском сообщении; в международном сообщении.

2.2. Особенности предоставления транспортных услуг в системе автомобильного транспорта

План. Разрешительная система перевозок в международном автомобильном сообщении. Организация движения подвижного состава и работы водителей при автомобильных грузовых перевозках. Особенности организации регулярных перевозок грузов мелкими отправлениями. Системы международного таможенного транзита (МДП, Карнет де пассаж, Карнет АТА). Понятие «таможенный перевозчик», порядок регистрации. Преимущества использования таможенного перевозчика при перевозке грузов. [19] – [23]

Помимо КДПГ / CMR важное значение имеет Европейское Соглашение, касающиеся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки – АЕТР / ЕСТР (Европейское соглашение относительно транспортных средств) . Оно устанавливает режим работы, единые условия работы водителей на международных трассах, численность экипажа и продолжительность периодов работы и отдыха, а также требования которым должны удовлетворять водители. В Европейском Союзе действуют в этом отношении Правила, принятые Европейским экономическим сообществом (ЕЕС /ЕЭС), 3820/85 (устанавливает нормативы по времени) и 3821/85 (определяет применение контрольных устройств – тахографов). Однако государства Евросоюза являются одновременно и участниками Соглашения

АЕТР. Соглашение АЕТР устанавливает некоторые определения, такие как: максимальная масса, водитель, член экипажа и другие. Соглашение регламентирует работу только членов экипажа, в том числе требования к возрасту, стажу водителей для международной перевозки.

В поисках возможностей для сокращения трудностей, с которыми сталкиваются перевозчики, прежде всего, автомобильного и железнодорожного транспорта при пересечении одним грузом не одной, а нескольких границ, в Европе сразу же после второй мировой войны были приняты меры для разработки единообразных международных систем таможенного контроля, которые заменили бы традиционные национальные процедуры.

Сущность разрешительной системы перевозок [19]

Разрешительная система в международных автомобильных перевозках является одной из специфических задач логистики и важнейшим инструментом экономической политики любой страны, оказывающими прямое влияние на развитие международных перевозок пассажиров и грузов.

Сущность разрешительной системы состоит в том, что транспортные средства одной страны имеют право пересечения границы другой страны только при наличии специального разрешения. Во всех двусторонних соглашениях, регламентирующих международные перевозки, предусматривается, что для осуществления международных перевозок по территории одной из стран автомобильными средствами, зарегистрированными в другой стране, требуется разрешение.

Разрешение – документ, дающий право выполнять двусторонние, транзитные перевозки по территории договаривающихся стран, а также, в отдельных случаях, в/из третьих стран, не являющихся участниками данного соглашения (рисунок 2.6).

Для осуществления международных перевозок грузов используются следующие виды разрешений:

- для двусторонних перевозок грузов;
- для двусторонних/транзитных перевозок грузов;
- для транзитных перевозок грузов;
- для перевозок грузов в (из) третьи страны;

- для перевозок грузов в смешанном сообщении;
- многосторонние.

При перевозке крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов перевозчик должен получить специальное разрешение компетентных органов государства, по территории которого будет осуществляться перевозка.

В соответствии с международными принципами в двухсторонних соглашениях оговариваются виды перевозок, для которых разрешения не требуются.

Международной практикой, нашедшей отражение в резолюциях КВТ ЕЭК ООН, принято, что не требуется разрешение, например, на перевозки групп пассажиров одним автобусом на протяжении всего маршрута и в некоторых других случаях пассажирских перевозок, а также для грузовых перевозок, таких как экспонатов для выставок и ярмарок, аварийного подвижного состава и технической помощи, театральных декораций и других видов грузов, перечень которых приводится в двусторонних соглашениях.

Разрешение должно находиться на автотранспортном средстве и предъявляться по требованию компетентных контрольных органов.

Бланки разрешения печатаются на языке страны, на территории которой действительно данное разрешение, и на одном из рабочих языков ЕЭК, либо на языках, установленных по соглашению между заинтересованными сторонами.

Разрешение (дазвол) на въезд в Республику Беларусь печатается на белорусском, английском и немецком языках. В разрешении должна содержаться следующая информация: отличительный знак страны, состоящий из одной-трех заглавных букв латинского алфавита; наименование компетентного органа страны, выдавшего разрешение; порядковый номер; количество разрешенных поездок по данному документу (как правило, одна); наименование государства, где зарегистрировано транспортное средство перевозчика; название перевозчика, получившего разрешение, и номер регистрации транспортного средства; срок действия разрешения; дата, подписи и печати органа, выдавшего разрешение; отметки таможенных органов при въезде и выезде из страны. На обратной стороне разрешения содержатся общие предписания, которые должен выполнять перевозчик.

PL

RZECZPOSPOLITA POLSKA
MINISTER INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

ZEZWOLENIE na międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy
na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej
PERMISSION to perform international road transport of goods
on the territory of the Republic of Poland
РАЗРЕШЕНИЕ на международную дорожную перевозку вещей
на территории Республики Польша

Nr 3008828 / W-1.2.

Z upoważnienia

Bogdan Oleksiak
Warszawa, dn. 30.11.2016 r.(podpis i pieczęć organu wydającego) (miejscowość, data)
(signature and stamp of the issuing authority) (place, date)
(печать и подпись органа выдачи) (место, дата)

A. Wypełnia organ wydający zezwolenie/ To be filled by the authority issuing of permit Заполняет орган выдающий разрешение					
Państwo przewoźnika: Carrier country: Страна перевозчика:		Liczba przejazdów: Number of journeys: Количества поездок:		1	
Przewóz dwustronny* Bilateral transport Двусторонняя перевозка		Przewóz tranzytowy* Transit transport Транзитная перевозка		Przewóz do/z państwa trzeciego* To/from third-country transport Перевозка в/из третьей страны	
Ograniczenia: Limits: Ограничения:				Ważne do: Valid by: Действует по: 31.12.2017	
B. Wypełnia posiadacz zezwolenia/ To be filled by the permit holder/ Заполняет обладатель разрешения					
Nazwa i adres przedsiębiorcy: Company name and address: Название и адрес предпринимателя:					
<div style="border: 1px solid blue; padding: 5px; display: inline-block;"> «ПАТНА» Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Rejestracja: 230137 ul. Towarowa, 35-2 tel.: (017) 209-80-84, fax: 209-80-00 NIP: 151-106-119 </div>					
Numer rejestracyjny: Registration number: Регистрационный номер:		samochód ciężarowy/ciągnik lorry/tractor грузовой автомобиль/трактор		przyczepa/naczepa trailer/semi-trailer прицеп/полуприцеп	
Przejazd Journey Поездка	Data pierwszego wjazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej: Date of entry into the territory of Poland: Дата пересечения границы Польши:	Państwo załadunku: Country where loaded: Страна загрузки:	Ilość przewożonego towaru w kg/l W przypadku przejazdu pojazdu bez ładunku wpisać wyraz: „pusty” Amount of transported goods in kg/l In case of journey without goods write: „empty” Количество перевозимого груза в кг/л В случае перевозки автомобиля без груза записать: «порожний»		Państwo rozładunku: Country where unloaded: Страна разгрузки:
Pierwszy First Первый					
Powrotny Return Поворотный					
C. Miejsce, data, podpis i nazwa organu wydającego: Place, date, signature and name of the issuing authority: Место, дата, подпись и наименование органа выдачи:					
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div> </div> <div> </div> </div>					
D. Adnotacje służb kontrolnych/ Control authorities notes/ Отметки служб контроля					
D4. Data, pieczęć organu i podpis osoby kontrolującej: Date, stamp and signature of the controlling person: Дата, печать органа и подпись контролирующего лица:		D3. Data, pieczęć organu i podpis osoby kontrolującej: Date, stamp and signature of the controlling person: Дата, печать органа и подпись контролирующего лица:		D2. Data, pieczęć organu i podpis osoby kontrolującej: Date, stamp and signature of the controlling person: Дата, печать органа и подпись контролирующего лица:	
 Nr 3008828 Wyjazd Exit Выезд		 Nr 3008828 Wjazd Entry Въезд		 Nr 3008828 Wyjazd Exit Выезд	
D1. Data, pieczęć organu i podpis osoby kontrolującej: Date, stamp and signature of the controlling person: Дата, печать органа и подпись контролирующего лица:		D1. Data, pieczęć organu i podpis osoby kontrolującej: Date, stamp and signature of the controlling person: Дата, печать органа и подпись контролирующего лица:		D1. Data, pieczęć organu i podpis osoby kontrolującej: Date, stamp and signature of the controlling person: Дата, печать органа и подпись контролирующего лица:	
 Nr 3008828 Wjazd Entry Въезд		 Nr 3008828 Wjazd Entry Въезд		 Nr 3008828 Wjazd Entry Въезд	

Рисунок 2.6 – Вид заполненного разрешения Республики Польша

Разрешения ЕКМТ (Европейская комиссия Министров транспорта) - это многосторонние разрешения на международные перевозки грузов автомобилями, транспортных предприятий, организованных в стране-участнице ЕКМТ, на основе системы квот; перевозки, выполняемые между странами-участницами ЕКМТ и транзитом через территорию одной или нескольких стран-участниц ЕКМТ транспортными средствами, зарегистрированными в стране-участнице ЕКМТ. Они не действительны для перевозок между страной-участницей и третьей страной. Каждое разрешение ЕКМТ действительно на определенный период времени для неограниченного числа рейсов и сопровождается должным образом заполненной дорожной книгой. Эти разрешения могут быть действительны в течение календарного года (годовые разрешения, окрашенные в зеленый цвет) или в течение 30 дней (краткосрочные разрешения, окрашенные в желтый цвет и имеющие печать «краткосрочные разрешения»).

Термин «многостороннее» применительно к разрешению означает возможность использовать это разрешение для рейсов между странами-участницами и транзитом через страны-участницы. Однако некоторые многосторонние разрешения недействительны в Австрии, Греции и Италии. Вид разрешения ЕКМТ приведен на рисунке 2.7.

Справочно. ЕКМТ = СЕМТ – Conférence Européenne des Ministres des Transports / Европейская конференция министров Транспорта – это одно и то же, только ЕКМТ – русское название, СЕМТ – английское.

Системы международного таможенного транзита

Понятие международного транзита содержится в ряде международных соглашений и конвенций. К ним относятся, в частности: Генеральное соглашение по тарифам и торговле (ГАТТ) в редакции 1994 г., Киотская конвенция, Конвенция МДП и др.

ГАТТ – международное соглашение, заключенное в 1947 году с целью восстановления экономики после . Основная цель – снижение барьеров в международной торговле. Таможенная процедура таможенного транзита закреплена в главе 22 ТК ЕАЭС.

CEMT/ECMT

Texte rédigé dans les deux langues officielles de la CEMT (1)
Text in the two official languages of the ECMT (1)

**CONFÉRENCE EUROPÉENNE
DES MINISTRES DES TRANSPORTS**
Secrétariat
**EUROPEAN CONFERENCE
OF MINISTERS OF TRANSPORT**
Secretariat

**CODE DU PAYS
QUI DÉLIVRE**
L'AUTORISATION :
CODE OF THE COUNTRY
ISSUING THE LICENCE :

**Désignation de l'autorité ou
de l'organisme compétent**
Designation of
the competent Organisation or
Authority

AUTORISATION CEMT/ECMT LICENCE 2014

N°

relative au transport de marchandises effectué à titre professionnel par voie routière entre les pays Membres² de la Conférence Européenne des Ministres des Transports.
for road haulage between the Member countries of the European Conference of Ministers of Transport².



est autorisé/this licence entitles :

- à transporter à titre professionnel des marchandises entre des points de chargement et de déchargement situés dans des pays Membres différents de la Conférence Européenne des Ministres des Transports, au moyen d'un véhicule isolé ou d'un ensemble de véhicules couplés ;
- to carry goods by road for hire or reward between loading and unloading points situated in two different Member countries of the European Conference of Ministers of Transport, in a single vehicle or a combination of vehicles ;
- ainsi qu'à faire circuler ce ou ces véhicules à vide sur tous les territoires des pays Membres ;
- and to operate this or these vehicle(s) unladen throughout the territory of the Member countries ;



La présente autorisation est valable/This licence is valid

du/from⁴

au/to⁴

Fait à/Issued at

le/on the

5

1. Les pays Membres ayant une ou plusieurs autres langues officielles pourront fournir la ou les traductions nécessaires des pages 1 et 2 à leurs transporteurs.

Member countries having one or more other official languages will be able to provide their hauliers with the translation(s) of pages 1 and 2 as required.

2. Albanie (AL), Allemagne (D), Arménie (ARM), Autriche (A), Azerbaïdjan (AZ), Bélarus (BY), Belgique (B), Bosnie-Herzégovine (BiH), Bulgarie (BG), Croatie (HR), Danemark (DK), Espagne (E), Estonie (EST), Finlande (FIN), France (F), Géorgie (GE), Grèce (GR), Hongrie (H), Irlande (IRL), Italie (I), Lettonie (LV), Liechtenstein (LI), Lituanie (LT), Luxembourg (L), ERY Macédoine (MK), Malte (M), Moldavie (MD), Monténégro (MNE), Norvège (N), Pays-Bas (NL), Pologne (PL), Portugal (P), République Slovaque (SK), République Tchèque (CZ), Roumanie (RO), Fédération de Russie (RUS), Royaume-Uni (UK), Serbie (SRB), Slovacie (SLO), Suède (S), Suisse (CH), Turquie (TR), Ukraine (UA).
- Albania (AL), Armenia (ARM), Austria (A), Azerbaijan (AZ), Belarus (BY), Belgium (B), Bosnia-Herzegovina (BiH), Bulgaria (BG), Croatia (HR), Czech Republic (CZ), Denmark (DK), Estonia (EST), Finland (FIN), France (F), Georgia (GE), Germany (D), Greece (GR), Hungary (H), Ireland (IRL), Italy (I), Latvia (LV), Liechtenstein (LI), Lithuania (LT), Luxembourg (L), FYR Macedonia (MK), Malta (M), Moldova (MD), Montenegro (MNE), Netherlands (NL), Norway (N), Poland (PL), Portugal (P), Romania (RO), Russian Federation (RUS), Serbia (SRB), Slovak Republic (SK), Slovenia (SLO), Spain (E), Sweden (S), Switzerland (CH), Turkey (TR), Ukraine (UA), United Kingdom (UK).

Le signe distinctif MK utilisé sur les autorisations de l'ERY Macédoine ne sous-entend pas la reconnaissance de sa validité par la Grèce.
The distinguishing sign MK on FYR Macedonia licences does not imply recognition by Greece of the validity of this sign.

3. Nom ou raison sociale et adresse complète du transporteur.

Name or business name and full address of the haulier.

4. En chiffres arabes (mois en toutes lettres) / Arabic figures (month to be written in letters and in full).

5. Signature et cachet de l'organisme qui délivre l'autorisation.

Signature and stamp of the Organisation or Authority issuing the licence.

Рисунок 2.7 – Разрешение ЕКМТ/СЕМТ

Наличие таможенного транзита – возможность для декларанта – импортера оформлять товар не обязательно на первой таможене после границы, а на любом другом посту на территории таможенной территории (территории ЕАЭС). В этом есть множество полезных факторов. Например, товары, ввезенные из Китая через Казахстан, российскому импортеру удобнее оформлять в России, отсрочка таможенных платежей, особенно если товар следует железнодорожным транспортом, выпуск в свободное обращение в таможне родной страны связан с доверием и неформальными связями, импортер может лично присутствовать при досмотре товара и т.д.. Грузы, которые перевозятся в режиме таможенного транзита, еще не выпущены в свободное обращение (не прошли таможенную очистку- по старой терминологии), поэтому нуждаются в особом режиме, который контролируют таможенные органы.

В соответствии со ст. 142 ТК ЕАЭС таможенный транзит - таможенная процедура, в соответствии с которой товары транспортируются от таможенного органа отправления до таможенного органа назначения без уплаты таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин при соблюдении условий помещения товаров под эту таможенную процедуру. В то же время таможенные органы должны быть уверены, что таможенные платежи будут уплачены по прибытию в пункт назначения или если товар будет утерян и не попадет в пункт назначения, то есть при выезде с первоначального таможенного поста (пункт начала таможенного транзита) необходима гарантия уплаты таможенных платежей – так называемое «обеспечение таможенного транзита».

Таможенный транзит производится только с разрешения таможенного органа. Для получения разрешения на таможенный транзит в таможню подается транзитная таможенная декларация (ТД).

Таможенная процедура таможенного транзита применяется для транспортировки только по таможенной территории ЕАЭС иностранных товаров, не помещенных под иные таможенные процедуры, а также товаров ЕАЭС.

Срок таможенного транзита (ТК ЕАЭС Статья 144)

При помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита таможенный орган отправления устанавливает срок, в течение которого товары должны быть доставлены от таможенного органа отправления до таможенного органа назначения (далее - срок таможенного транзита).

В отношении товаров, перевозимых железнодорожным транспортом, срок таможенного транзита устанавливается из расчета 2 тысячи километров за 1 месяц, но не менее 7 календарных дней.

Иными видами транспорта, срок таможенного транзита устанавливается в соответствии с обычным сроком транспортировки товаров исходя из вида транспорта и возможностей транспортного средства, установленного маршрута перевозки товаров, других условий перевозки, а также с учетом требований режима труда и отдыха водителя транспортного средства в соответствии с международными договорами государств-членов с третьей стороной, но не более предельного срока таможенного транзита. Предельный срок таможенного транзита не может превышать срок, определяемый из расчета 2 тысячи километров за 1 месяц,

Конвенция МДП.

Для облегчения осуществления процедуры международного транзита была разработана и закреплена международно-правовыми средствами специальная система международного транзита на основе применения единого международного транзитного документа, представляющего собой одновременно и гарантию уплаты таможенных платежей. Эта система образовалась в результате принятия и применения «Таможенной Конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП («Конвенция МДП»), которая вступила в силу 20 марта 1978 г.

Участниками конвенции является большинство европейских стран, страны Азии, Африки и Америки. СССР присоединился к Конвенции МДП в 1982 году, в силу правопреемственности она действует сегодня в полном объеме на территории стран СНГ. Условия Конвенции МДП распространяются на воздушный транспорт.

Аббревиатура МДП переводится как «Международная дорога перевозок» и представляет собой перевод на русский язык

аббревиатуры TIR (Transport international route), хорошо известной по соответствующим голубым табличкам «TIR» на грузовых автомобилях.



Рисунок 2.8 – Вид таблички, обозначающей перевозку по книжке МДП

Процедура МДП сама по себе достаточно популярна в мире и в Республике Беларусь. В Беларуси более 80% международных грузоперевозок автомобильным транспортом осуществляются с использованием процедуры МДП. В Европе эта процедура, напротив, не популярна. По оценке ряда специалистов, её использует всего 1 % европейских автоперевозчиков. Прочные позиции заняла общая транзитная процедура (процедура Т) – европейская система международной доставки грузов автомобильным транспортом под таможенным контролем без использования книжки МДП.

В чем смысл процедуры МДП? Процедура МДП позволяет перевозить товары по странам, являющимся членами Конвенции МДП, без применения обеспечения уплаты таможенных платежей. Например, если груз следует, из Австрии в Россию. Перевозчик должен внести деньги (или заключить договор страхования) в Австрии, Германии, Польше, Белоруссии и России. Если таможенные платежи в каждой из этих стран равняются хотя бы 10000 долларов, перевозчик должен иметь возможность оплатить 40000 долларов. В 80-е годы платежные карты отсутствовали и возможности «безнала» были ограничены. Поэтому была придумана процедура, которая позволяла бы использовать один документ, как гарантию обеспечения уплаты таможенных платежей во всех странах, по которым следует машина с грузом.

Книжка МДП является таким документом. Открыв ее, перевозчику нет необходимости вносить обеспечение уплаты

таможенных платежей. Ни в одной из стран, где он будет ехать. Если эти страны являются членами Конвенции МДП. В приведенном примере маршрута перевозчик, открыв одну книжку МДП, сможет беспрепятственно проехать по территории Австрии, Германии, Польши, Белоруссии и России. И ни на одной границе не вносить никаких денег в виде залога. Книжка МДП гарантирует уплату таможенным органам таможенных платежей в размере до 100 тысяч евро (по состоянию на 1 января 2020 года) в случае, если груз был утрачен (и соответственно, платежи в отношении этих товаров не взысканы). Книжка МДП представляет собой бумажный документ в виде парного комплекта листов, сшитого в желтую обложку. Одна пара листов используется для проезда по территории одной страны – белый лист используется при въезде в страну и отрывается в таможене въезда (при экспорте – это таможен отправления), а зеленый лист отрывается при доставке товара в таможену назначения либо (в случае транзита) при выезде с территории страны.

Книжка МДП является документом строгого учета, поэтому в ней нумеруются все страницы и корешки к ним, а также специальный отрывной талон на случай изъятия книжки таможенными органами.

На титульном и каждом внутреннем листе должен быть поставлен штамп владельца автотранспортного средства.

Отрывная часть каждого листа представляет собой грузовой манифест, который составляется на языке страны отправления либо на английском, немецком или русском языках.

Все параметры груза (масса, объем и другие необходимые) приводятся в метрических единицах, стоимость груза – в валюте.

Книжку МДП называют еще карнет МДП. Карнет – это таможенное разрешение на провоз груза автомобилем при минимальных формальностях.

Правильность заполнения карнета МДП контролируется водителем или экспедитором (водители, как правило, совмещают и должность экспедитора). После сверки заполненной книжки с международной накладной водитель заверяет манифест своей подписью.

При отрывании листов в книжке остаются корешки с соответствующими отметками таможен, по которым можно проследить всю историю перемещения груза. Процедура считается

пройденной без проблем по территории одной страны в случае, если оторваны оба листа (белый и зеленый) и имеются соответствующие отметки в корешках. Книжки МДП бывают с разным количеством листов – от 4-листовой (соответственно, она позволяет проехать по территориям двух стран) до 20-листовой (для проезда по территориям 10 стран). Перевозчик выбирает себе книжку МДП в зависимости от длины планируемого маршрута. Вид страниц книжки МДП приведена на рисунках 2.9 и 2.10.

Как устроена гарантийная система МДП?

Понятно, что страховой пул в размере 100 тысяч Евро на одну книжку МДП должен кем-то гарантироваться. Гарантийная система МДП двухуровневая. Верхний уровень – МСАТ, располагающийся в Женеве, (www.iru.org), второй уровень – национальные гарантийные ассоциации, которые размещаются в каждой из стран Конвенции МДП. В Республике Беларусь такой ассоциацией является БАМАП (Белорусская ассоциация международных автомобильных перевозчиков).

МСАТ представляет собой центральный офис, с функциями основного гаранта, также МСАТ печатает книжки МДП. Национальные ассоциации осуществляют допуск перевозчиков к процедуре МДП и в случае недоставки товаров, перемещаемых с использованием процедуры МДП (независимо из какой страны перевозчик), на территории страны, где располагается ассоциация, уплачивает таможенные платежи, которые подлежали бы уплате, если бы груз был успешно доставлен и растаможен. То есть, в случае, например, если груз назначением в Россию, перемещаясь по процедуре МДП по территории Республики Беларусь, где-либо пропал (похищен, утрачен), то ответственность за возмещение российской таможене неуплаченных платежей несет как перевозчик, так и национальная гарантийная ассоциация на территории Республики Беларусь (БАМАП). Гарантирующая ассоциация также осуществляет ряд иных функций – выдает и принимает использованные книжки МДП, принимает решение о включении организации-перевозчика в члены БАМАП, участвует в допуске перевозчика к процедуре МДП.

IRU International Road Transport Union

CARNET TIR *

Количество листов книжки МДП

14 volets

Номер книжки МДП (TIR) **GX80653162**

Дата окончания действия **13.07.2019**

1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au **13.07.2019** inclus
Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including

2. Délivré par **Орган выдачи TIR**
Issued by

(nom de l'association émettrice / name of issuing association)

3. Titulaire **Держатель книжки МДП (TIR)**
Holder

(numéro d'identification, nom, adresse, pays) (identification number, name, address, country)
СНЗД - Международная ассоциация

4. Signature du délégué de l'association émettrice et cachet de cette association :
Signature of authorized official of the issuing association and stamp of that association:

5. Signature du secrétaire de l'organisation internationale :
Signature of the secretary of the international organization:

(A remplir avant l'utilisation par le titulaire du carnet / To be completed before use by the holder of the carnet)

6. Pays de départ **Deutschland** **Страна отправления**
Country/Countries of departure ⁽¹⁾

7. Pays de destination **Usbekistan** **Страна назначения**
Country/Countries of destination ⁽¹⁾

8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) ⁽²⁾
Registration No(s), of road vehicle(s) ⁽²⁾
AP 8868-S / A 7822-B-S **Номер транспортного средства**

9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date) ⁽³⁾
Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date) ⁽³⁾
06/525/000573 bis 28.06.2020

10. No(s) d'identification du (des) conteneur(s) ⁽⁴⁾
Identification No(s), of container(s) ⁽⁴⁾
Номер свидетельства о допущении к перевозке под пломбами и печатями (таможенное свидетельство) и дата окончания его действия

REPRODUCTION PROHIBITED - IMPRIMÉ EN SUISSE - PRINTED IN SWITZERLAND

Рисунок 2.9 – Вид обложки книжки МДП

VOLET N° 2 2. Bureau(s) de douane de départ ZA Nossen 3. XXXXXXXX Pour usage officiel *		1. CARNET TIR GX80653162 3. Nom de l'organisation internationale RJ International Road Transport Union 4. Titulaire du carnet de routes d'identification, nom, adresse et pays BORIS LEBY (9000021) Inter-Transavia Ltd. 222730, 5 Poushnykh Str., Dnepropetrovsk, Belarus 000 «НАТЕПТРАНСАВТО» 222720 ул.Понятный 5, г.Днепропетровск, Беларусь +375 (4716) 99 00 00, 52 73 04	
Местоположение таможенного отправления Держатель TIR →		Страна отправления → 5. Pays de départ: Belarus Страна назначения → 6. Pays de destination: Uzbekistan	
7. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) route(s) AP 8868-5 / A 7922 B-5 Номер ТС		8. Documents joints au manifeste CMR: 804 000 4745306 Invoice: CNS1903-01-04 date 11 March 2019 Прилагаемые документы	
MANIFESTE DE MARCHANDISES			
9. a) Compartiment(s) de chargement ou conteneur(s) b) Marques et Nos des colis ou objets 1 Palette 1 Palette 14 Palettes 1 Palette 1 Box 1 Box Количество грузовых мест		10. Nombre et nature des colis ou objets, désignation des marchandises Краткое описание и код товара A3 Overhead Scanner A3 High Speed Scanner Code: 8471607000 Chair + Computer Table (Bürostühle + -tische) Chair + Computer Table (Bürostühle + -tische) Code: 9401300000 + 9403301600 Book Binder (Buchbindemaschine) Code: 8440109000 Paper cutter (Papierschneidemaschine) Code: 8441102000 Total: 19 Colli Печать/подпись держателя	
11. Poids brut en kg 90,00 150,00 530,00 80,00 270,00 250,00 1.423,00 Должен быть указан номер пломбы RVS 452		16. Soitements ou marques d'identification apposés (numéro, identification)	
12. Total des colis figurant sur le manifeste Destination: 5. Bureau de douane: Tashkent/UZ 2. Bureau de douane 3. Bureau de douane Место назначения (таможня) Количество грузовых мест		17. Bureau de douane de départ Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane Контроль ЛНП инспектора таможни	
18. Certificat de prise en charge (bureau de douane de départ ou de passage d'enlèvement) 19. Date de transit: 18.03.2019 20. Enregistrement des documents de transit: 18.03.2019 21. Divers (transitaire, fret, bureau où le transport doit être pris en charge) 3 38555 - Таможня выезда 22. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane 23. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane 24. Certificat de fin de l'opération TIR (bureau de douane de passage, de sortie ou de destination) 25. Soitements ou marques d'identification reconnus intacts 26. Nombre de colis pour lesquels la fin de l'opération TIR a été certifiée 27. Réserves 28. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane Номер разрешения на транзит Срок транзита ЛНП инспектора таможни Проставляет таможенный инспектор в таможенное отправление Дата оформления		29. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane	

Рисунок 2.10 – Вид белой страницы книжки МДП

Порядок использования книжки МДП.

Рассмотрим на примере Республики Беларусь частный случай использования книжки МДП. Предположим, груз едет из Варшавы (Польша) назначением в Гомель (Беларусь). В Польше перевозчик заполняет обложку книжки, где вписывает сведения о себе и основные сведения об этой грузоперевозке.

После загрузки на основании международной товарно-накладной CMR перевозчик заполняет грузовой манифест, где указывает описание перемещаемого груза. Сведения в грузовом манифесте дублируются во всех отрывных листах книжки МДП. То есть таможенник в любой другой стране увидит в этой книжке МДП те же сведения о грузе, что увидел таможенник страны, где перевозка началась.

В нашем случае книжку МДП откроет та польская таможня, где находится отправитель товаров, т. е. Варшавская таможня. Она оторвет белый лист из первой пары листов книжки МДП и внесет соответствующие отметки в корешок, оставшийся от этого белого листа. Пограничная таможня Польши через которую товар вывозится с территории Польши оторвет зеленый лист. Для территории Польши эта перевозка считается завершенной. Следует иметь в виду, что завершение перевозки осуществляется при соблюдении ряда условий, которые касаются доставки груза (целостность пломб, отсутствие изменений в документах и проч.).

При ввозе товара через Брестскую таможню действия белорусских таможенников по сути аналогичны действиям польских таможенников. Отметим, что по корешкам от предыдущей пары листов таможенник в Бресте легко может проследить, завершена ли должным образом эта перевозка на территории Польши. При соблюдении условий грузоперевозки, целостности пломб и документов, Брестская таможня отрывает белый лист следующей пары листов книжки МДП и вносит соответствующие отметки в корешок. Таможня устанавливает перевозчику место и срок доставки товаров (например, Гомельская таможня). В таможне Бреста данная перевозка остается на контроле до момента получения информации от таможни назначения (Гомельской) о ее надлежащем завершении. В белорусской таможне для контроля за транзитом

товаров используется АСКДТ – автоматизированная система контроля за доставкой товаров. По прибытии в Гомельскую таможенную перевозчик предъявляет груз и документы на него. Таможенник проверяет соблюдение срока доставки груза, целостность пломб и документов и отрывает зеленый лист книжки МДП, в корешке от которого проставляет сведения о доставке. С этого момента перевозка по этой книжке МДП считается завершенной. Следует отметить, что на всем этапе этой грузоперевозки таможенниками ставятся отметки и в других документах, которые предъявляются вместе с книжкой МДП – товарно-накладная CMR, счет-фактура (invoice) и т. д.

Так выглядит перевозка с использованием книжки МДП. Перевозчик нигде не платил обеспечение уплаты платежей, не заключал договоров страхования и прочее. Эта система удобна и для таможенников – книжка МДП позволяет отследить всю цепь грузоперевозки – от отправителя до грузополучателя.

Таким образом Книжка МДП является таможенным документом, по которому осуществляется контроль за доставкой грузов, перевозимых в грузовых автомобилях и в контейнерах под таможенными печатями и пломбами таможенной страны отправления до таможенной страны назначения. Применение книжки МДП освобождает перевозчика от уплаты залоговых сумм, пошлин и сборов, а также, как правило, позволяет не предъявлять груз к таможенному досмотру на промежуточных таможнях. В результате применения этих документов повышается оперативность перевозок, сокращаются транспортные расходы.

Справочно. Что означает «обеспечение уплаты таможенных платежей»?

Таможенные платежи – обязательные платежи в бюджет страны, который взимается таможенными органами в связи с перемещением товаров и транспортных средств через таможенную границу (экспортные, импортные, специальные, антидемпинговые, таможенные сборы, акцизы)

Обеспечение уплаты таможенных пошлин означает то, что выпуск груза с таможенного поста осуществляется без фактической оплаты декларантом. Эта процедура возможна только под определённые гарантии того, что все задолженности будут погашены, но с некоторой

отсрочкой. Значение термина подробнее описано в официальном документе – ТК ЕАЭС (главы 6 – 11).

Некоторые отличительные особенности использования книжки МДП: Книжка МДП не может использоваться для перевозки крепкого алкоголя и табачных изделий.

При перевозке по книжке МДП в случаях, если есть основания полагать, что товар не будет доставлен, таможня все же может применить определенную дополнительную меру – таможенное сопровождение (физическое сопровождение груза должностным лицом таможни, статья 23 Конвенции МДП).

Книжка МДП используется для перевозки одной партии товаров автомобильным транспортом, одна книжка МДП не может быть использована многократно. При этом книжка МДП допускает доставку груза нескольким получателям (до трех).

Если выпуск груза оформляется на границе и пограничная таможня выполняет функции таможни отправления, отрываются два листа книжки МДП. В дальнейшем при пересечении границ стран, проезжаемых транзитом, следующие нечетные и четные листы книжки отрываются, соответственно, при въезде и выезде из страны.

По прибытии в пункт назначения перед выгрузкой книжка МДП предъявляется таможене для оформления и снятия таможенных наложений (пломб, печати) грузового кузова автомобиля. При этом, как и ранее, водитель должен проследить за правильным изъятием отрывного листа и проставлением отметок и штампов в корешке книжки.

Международные таможенные конвенции по унификации и гармонизации таможенной политики.

На современном этапе ни одна страна не способна развиваться изолированно. Установление и развитие международных отношений в таможенной сфере является одним из главных элементов процесса укрепления функциональных возможностей таможенных администраций. Поэтому наибольшую роль в таможенном правовом регулировании играют международные договоры, межгосударственные соглашения, содержащие общеобязательные правила поведения, практики таможенного контроля и таможенного

оформления при осуществлении экспортно-импортных операций операторов ВЭД.

Проблемой создания унифицированного механизма таможенного оформления, упорядочения таможенных процедур и контроля над ввозом, вывозом и перемещением товаров по таможенной территории активно занимаются многие международные организации. Кроме ВТО (Всемирная торговая организация) этими проблемами занимаются ЮНКТАД (Конвенция ООН по торговле и развитию), всемирная таможенная организация (ВТАМО), европейская экономическая комиссия.

Конвенция – это международное соглашение регулирующее отношение между его участниками по реализации тех или иных вопросов таможенного дела в их взаимных интересах. Основная цель таможенных конвенций: снижение таможенных пошлин на товары импортируемые из стран участниц и облегчение прохождения ими таможенных формальностей как в стране экспортере, так и в стране импортере.

Существует ряд региональных таможенных конвенций, например, «Северная» или «Скандинавская», существенно упрощающая передвижение грузов между Финляндией, Швецией и Норвегией; единое таможенное пространство ЕС; существующий более 100 лет «Бенилюкс» и другие.

Таможенная талонная книжка Карнет де пассаж является международным таможенным документом, установленным «Таможенной конвенцией, касающейся временного ввоза автотранспортных средств, используемых в коммерческих целях» от 18 мая 1956 г. На ее основе осуществляется и контролируется временный ввоз и вывоз иностранных автотранспортных средств без уплаты таможенных налогов и сборов в страны и из стран, требующих предъявления этого документа.

Применение Карнета де пассаж позволяет избежать указанных расходов, значительно сократить время простоя автотранспортных средств на границе на проведение таможенных формальностей и, в конечном счете, снизить транспортные издержки. Карнет де пассаж используется при въезде в Турцию, Иран, Сирию, Иорданию.

Карнет де Пассаж – это таможенный документ, который представляет из себя книжку из 5, 10 или 25 бланков. Смысл в том,

что некоторые страны, среди которых встречаются такие развитые как Австралия, не такие уж развитые – как ЮАР или Венесуэла, и совсем не развитые – как Парагвай, Сенегал или Кения, требуют внесения таможенной стоимости мотоцикла или автомобиля при въезде на их территорию. Это обусловлено тем, что они опасаются, что иностранец продаст свое транспортное средство внутри страны и не заплатит пошлины. Внесение крупной суммы на время въезда в страну в незнакомой стране никому и никогда было не интересно, и поэтому в 1956 году создали такой документ как Карнет де Пассаж. Смысл этой таможенной книжки сводится к тому, что иностранец один раз вносит залог в размере таможенной стоимости мотоцикла или автомобиля у себя дома, получаете Карнет де Пассаж и едет по всему миру без проблем, предъявляя на границах Карнет и собирая штампики на таможах. А по возвращении в родную страну предъявляет уже проштампованный Карнет той организации, которая ее выдала, и получает свои деньги назад. Это сильно облегчает жизнь путешественника, поскольку в ряде стран Карнет де Пассаж не обязателен, но позволяет значительно сэкономить время на таможенное оформление: это такие страны как Замбия, Чили, Аргентина и т.д.

Конвенция АТА

Экспедиторы, обслуживающие выставки за рубежом, временно ввозившие в иностранные государства какое-либо профессиональное оборудование, инструменты и предметы, сталкивались с определенными трудностями и потерями времени.

С 1961г. эти вопросы успешно регулируются международной системой карнетов АТА

Таможенная конвенция о карнете АТА для временного беспошлинного ввоза товаров (Конвенция АТА, 1961 г.) предусматривает использование единого международного таможенного документа – карнета АТА (Carnet A.T.A.) в условиях режима временного ввоза товаров. А.Т.А - составлена из первых букв словосочетаний «Admission Temporaire» (фр.) и «Temporary Admission» (англ.), обозначающих термин «временный ввоз».

Карнет АТА – паспорт или карточка на груз, является стандартным международным документом, подтверждающим правомерность пересечения таможенных границ зарубежных

государств и позволяющим идентифицировать временно ввозимые товары. Он используется взамен таможенной декларации. Одновременно карнет выполняет функцию финансового гарантийного обязательства перед таможенными органами страны ввоза продукции по уплате импортных пошлин и налогов в случае недоставки грузов по назначению.

Карнет АТА выдается торгово-промышленной палатой страны, из которой временно вывозится товар и в которую он должен быть ввезен обратно. Белорусская торгово-промышленная палата является 60-м членом системы АТА по решению Всемирного Совета по карнетам АТА при Всемирной Федерации Палат и выступает в роли гарантирующей ассоциации, выдающей на территории Республики Беларусь карнеты АТА.

Карнет АТА состоит из обложки и нескольких несброшюрованных листов разного цвета, в которых содержится информация о его держателе, товаре, целях использования товара, маршруте путешествия и др.

Процедура получения карнета АТА занимает значительно меньше времени, нежели прохождение всех таможенных формальностей.

На таможенном пункте из карнета вырывается лист соответствующего цвета (ваучер), который остается у таможенных органов. На других листках (корешках), которые сохраняются в карнете АТА, представителем таможни делаются отметки. После осуществления всех операций с карнетом АТА или по истечению срока его действия держатель карнета АТА должен вернуть документ в выдавшую его торгово-промышленную палату.

Товары, в отношении которых можно применить карнет АТА:

- специальное кино и телетехника, оборудование теле-радио и медийных компаний, а также вспомогательные устройства;
- монтажное, испытательное, пусковое, контролирующее и проверочное оборудование для ремонта и ТО автотранспорта;
- бизнес-оборудование, устройства и гаджеты (ПК, аудио/видео устройства);
- медоборудование и инструменты;

- устройства и приспособления для фотосъемки (фотоаппараты, экспонометры, оптика, треноги, аккумуляторные батареи, зарядные устройства, мониторы, светотехника и т. п.);
- продукция, необходимая для показа и обустройства экспозиции на выставках и различных форумах;
- разные виды многооборотной тары.

Понятие Таможенный перевозчик. Условия на осуществление деятельности в качестве таможенного перевозчика [20, 21]

На рынке транспортных услуг Беларуси, присутствует огромное число как иностранных, так и отечественных предприятий, компаний и организации перевозчиков. Среди организаций, оказывающих услуги по перевозке и экспедированию есть организации, которые имеют статус «таможенный перевозчик».

Таможенный перевозчик- это вид деятельности в области таможенного дела по перевозке товаров (находящихся под таможенным контролем) в пределах таможенной территории ЕАЭС.

В соответствии с главой 56 ТК ЕАЭС Таможенным перевозчиком может быть юридическое лицо государства-члена ЕАЭС, получившее лицензию на осуществление деятельности в качестве таможенного перевозчика и включенного в реестр таможенных перевозчиков.

Деятельность в качестве таможенного перевозчика привлекает многие транспортные организации, занимающиеся международными перевозками. Такой статус позволяет заинтересовать больше клиентов, в частности, благодаря возможности не предоставлять обеспечение уплаты таможенных платежей при транзитной перевозке товаров. В чем сущность этих понятий? Выше упоминалось о сущности таможенного транзита и необходимости гарантия уплаты таможенных платежей при перемещении импортных товаров по территории ЕАЭС – так называемое «обеспечение таможенного транзита».

Перевозчик, который не имеет статуса таможенного перевозчика, обязан внести финансовые средства или заключить договор поручительства или каждый раз при осуществлении грузоперевозки предоставлять банковскую гарантию. Это очень некомфортно. Поэтому появился «институт таможенного перевозчика», цель

которого сделать деятельность таможенных перевозчиков доступнее и способствовать ускорению продвижения товаров по территории ЕАЭС.

С присвоением статуса таможенный перевозчик транспортное предприятие получает возможность перевозить товары по территории ЕАЭС без применения мер по обеспечению соблюдения таможенного транзита в сравнении с обеспечением уплаты таможенных пошлин и налогов на товары иностранного происхождения, а также отказаться от таможенного сопровождения. Применение статуса таможенного перевозчика и использование возможностей института таможенных перевозчиков является альтернативой оформлению книжки МДП для перевозчиков, преимущественно использующих перевозки по территории стран – членов ЕАЭС автомобилями с низкими экологическими классами или мультимодальные перевозки. Преимущества и недостатки статуса таможенного перевозчика приведены в таблице 2.1.

Таблица 2.1 – Преимущества и недостатки статуса таможенного перевозчика перед МДП

Основные преимущества	Основные недостатки
мультимодальность (использование в перевозке любого вида транспорта, кроме трубопроводного)	ограничение по странам использования (только в пределах государств - членов ЕАЭС)
включение в реестр таможенных перевозчиков осуществляет только ГТК Беларуси (без участия национального объединения)	наличие опыта работы на рынке перевозок не менее 2-х лет
не требуется конвоирование (таможенное сопровождение) дорогих грузов, платежи по которым превышают 100 тыс. евро (предел гарантии перед таможенными органами не менее 200 тыс. евро)	наличие возможности предоставить таможенному органу обеспечение уплаты таможенных пошлин, налогов не менее 200 тыс. евро
использование для	необходимость наличия и

международной перевозки автомобилей, не отвечающих экологическим и техническим европейским требованиям (на территории ЕАЭС)	использования информационных систем, информационных технологий
---	--

Статус таможенного перевозчика подтверждается свидетельством о включении в реестр таможенных перевозчиков, которое выдается в Беларуси Государственным таможенным комитетом Республики Беларусь (ГТК РБ). Срок действия свидетельства не ограничивается.

При помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита статус таможенного перевозчика может подтверждаться без предоставления документа, т.к. сведения о таком документе могут быть получены таможенным органом из информационных систем таможенных органов, что предусмотрено ТК ЕАЭС.

Таможенный перевозчик должен располагать возможностью ежегодно подтвердить обеспечение уплаты таможенных платежей любым из способов: банковская гарантия, денежные средства, договор поручительства.

Порядок включения в реестр таможенных перевозчиков определен Указом Президента Республики Беларусь от 18 июля 2011 г. № 319 «О некоторых вопросах таможенного регулирования, об осуществлении деятельности в сфере таможенного дела и уполномоченных экономических операторах». Для получения свидетельства таможенного перевозчика необходимо подать в ГТК РБ заявление по форме, установленной Указом № 319.

К заявлению прилагаются:

- копия устава или иного учредительного документа (с имеющимися изменениями и дополнениями);
- свидетельство о государственной регистрации (копия);
- копия специального разрешения (лицензии) на осуществление деятельности в области автомобильного транспорта;
- документы, подтверждающие осуществление деятельности по перевозке не менее 2-х лет на момент обращения с заявлением;

- документы, подтверждающие нахождение в собственности, хозяйственном ведении, оперативном управлении, аренде используемых для перевозки товаров транспортных средств, в том числе, пригодных для перевозки товаров под таможенными пломбами и печатями (свидетельства о регистрации транспортных средств, договоры аренды, лизинга и т.п.);

- список транспортных средств с указанием их регистрационных номеров, которые предполагается использовать при осуществлении деятельности в качестве таможенного перевозчика;

- договор с разработчиками информационных систем, информационных технологий и средств их обеспечения на их сопровождение. Наличие информационной системы, обеспечивающей отслеживание перемещение автотранспортных средств, является обязательным для статуса таможенного перевозчика. Программный продукт также должен соответствовать требованиям законодательства Республики Беларусь.

Кроме прилагаемых к заявлению документов для включения в реестр таможенных перевозчиков рассматриваются и учитываются дополнительные факторы:

- предоставление заявителем обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов на сумму, эквивалентную не менее чем 200 тыс. евро;

- отсутствие на день обращения в таможенный орган неисполненной обязанности по уплате таможенных платежей, пеней;

- отсутствие фактов привлечения в течение одного года до дня обращения в таможенный орган к административной ответственности за правонарушения в сфере таможенного дела, определенные законодательством государств – членов ЕАЭС.

После рассмотрения и принятия положительного решения ГТК РБ включают заявителя в Общий реестр таможенных перевозчиков и обеспечивают их периодическую публикацию с использованием информационных технологий. Комиссия ЕАЭС на основании реестров, ведущихся таможенными органами, формирует общий реестр таможенных перевозчиков и обеспечивает его публикацию не реже 1 раза в квартал (сайт www.tsouz.ru).

Статус таможенных перевозчиков подтверждается документом по форме, определенной решением ЕАЭС.

Транспортные услуги организации могут выходить за рамки статуса таможенного перевозчика. Транспортная организация может заниматься и просто международными перевозками грузов.

Важным является еще и то что таможенный перевозчик должен:

- вести учет товаров, перевозимых в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, и представлять таможенным органам отчетность о перевозке (транспортировке) таких товаров, в том числе с использованием информационных технологий, в соответствии с законодательством ЕАЭС;

- исполнять обязанность по уплате таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин не позднее последнего дня срока, указанного в уведомлении, направленном таможенным органом;

- должен предъявлять на таможне свидетельство и под ее контролем заниматься перевозкой груза, но при этом каждый год единовременно вносить таможенные пошлины и налоги на сумму не менее 200 000 евро.

Крупному транспортному бизнесу выгодно находиться в статусе таможенного перевозчика, так как статус таможенного перевозчика позволяет перевозить товары по всей территории ЕАЭС имея доверие таможенных органов, соответственно отсутствуют непредвиденные издержки на таможенные пошлины, на таможенное сопровождение, на налоги импортной продукции. Отсутствуют траты на таможенное сопровождение, экономятся не только деньги, но и время.

Как пример, одна из самых востребованных и услуг таможенного перевозчика – перевозка с одного внутреннего таможенного поста (т/п) на другой внутренний пост груза, еще не выпущенного в свободное обращение. Подобные ситуации возникают довольно часто: груз ошибочно был доставлен на не тот таможенный пост, или же оказывается, что у таможенного просто нет возможности обработать определённый тип груза, например, этот таможенный пост не работает с ADR или акцизными грузами. В таком случае перед владельцем груза стоят две задачи: быстро найти транспорт и предоставить ГТК обеспечение уплаты

таможенных платежей, не забыв при этом оформить весь пакет документов для внутреннего таможенного транзита. Можно, конечно, заняться этим самому владельцу груза или его экспедитору и потерять уйму времени и сил. А груз будет лежать на таможенном складе за который надо платить. А можно просто выбрать таможенного перевозчика, который уже давно гарантировал за клиента (и за других своих клиентов) уплату таможенных сборов, знаком с тонкостями внутритаможенного транзита, сформирует транзитные и транспортные документы и, наконец, действительно довезет груз до нужного поста.

Его услуги обойдутся дороже, чем услуги простого перевозчика, но это объяснимо: таможенный перевозчик уже заплатил за гарантию в ГТК. Он одновременно решает задачу таможенного оформления и перевозки «проблемного» груза, который, хотя и прибыл в ЕАЭС, но не может быть выпущен в свободное обращение.

Привлекать таможенного перевозчика выгодно в случаях:

1. Стоимость груза превышает стоимость гарантии по книжке МДП. Банковская гарантия позволяет таможенному перевозчику освободиться от таможенного сопровождения даже дорогостоящих грузов и беспрепятственно осуществлять перевозки в течение целого года.

При каждой грузоперевозке ценного товара обычному перевозчику придется подтверждать обеспечение в виде денежного залога, банковской гарантии или договора поручительства;

2. Особенности груза вынуждают следовать под таможенным конвоем, что часто бывает на белорусской границе (получатель и эли его экспедитор не может ничего планировать, теряет время и платит много лишних денег);

3. До перевозки таможня требует гарантии уплаты таможенных платежей. При этом ставка НДС для транзита составляет 20 %. Для обеспечения транзита владелец этот налог вместе с пошлиной оплатит до перевозки, а когда груз прибывает на СВХ, возвратят только 18%, а часть средств «зависнет».

К таможенному перевозчику целесообразно обратиться в случае перевозки сборного груза и места доставки расположены в разных

таможнях, а также когда надо перевезти груз с одного СВХ на другой в пределах ЕАЭС.

4. Возможность мультимодальных перевозок. У таможенного перевозчика есть некое преимущество использования во время перевозок различных видов транспорта. Следовательно, он может осуществить ввоз продукции воздушным транспортом таможенного перевозчика, а далее воспользоваться автотранспортом.

5. Возможность разумного использования автопарка. Когда происходит грузоперевозка по процедуре МДП, перевозчик должен строго соблюдать соответствие его автотранспорта требованиям, выдвигаемыми теми или иными государствами. Европейские страны жестко контролируют соблюдение экологических требований к транспорту, въезжающих на их территорию.

Но если перевозчик имеет статус таможенного перевозчика, он может использовать на территории стран ЕАЭС далеко не новый транспорт, которым запрещен въезд в европейские страны. Так часто поступают перевозчики, имеющие и статус таможенного перевозчика и допуск к МДП. Автомобили, отвечающие европейским стандартам (Евро 4, 5), ездят за товаром в европейские страны, далее, к примеру, груз отгружают в Беларусь, а позже товар старым МАЗом таможенного перевозчика перевозят в место назначения в России. Т.е. перевозчик, эксплуатируя дорогой транспорт по дорогам Европы, сохраняет автомобили в хорошем состоянии, при этом более старых представителей автопарка он использует на перевозки внутри страны.

6. Возможность перевозок своих (и привлеченных) грузов из портов. Перевозчикам, которые имеют свои автомобили и постоянные поставки грузов, пребывающие в морские порты, очень удобно перевозить не только свои товары, но и привлеченные товары третьих лиц. При имеющемся статусе таможенного перевозчика, перевозчик забирает из порта свой контейнер и увозит его в таможню назначения. Часто для таких перевозок используют громадные американские грузовые машины, не годящиеся для поездок в европейские страны.

Цены на услуги таможенного перевозчика [22]

Цены на услуги таможенного перевозчика гораздо выше чем на услуги обычного перевозчика. Для сравнения: перевозка у таможенного перевозчика примерно в три раза дороже чем обычным перевозчиком.

Это объясняется тем, что кроме собственно машин надо эти машины оборудовать для международных перевозок, получить на каждую свидетельство, компании перевозчику необходимо иметь допуск к международным перевозкам и подтвержденный стаж работы не менее 2 лет, предоставить таможенной службе депозит на сумму 200'000 евро, иметь страхование ответственности по CMR и еще выполнить кучу разных бюрократических формальностей. Вот именно поэтому таможенных перевозчиков не так много и цены на их услуги гораздо выше.

Следует отметить, что не всегда затраты на таможенного перевозчика оправданы: если груз недорогой, мало кодов ТНВЭД и все следует в одну таможню, то дешевле будет нанять обычного перевозчика, а книжка МДП будет самым дешевым вариантом по отношению к услугам таможенного перевозчика. Простых перевозчиков больше, и ставки у них ниже, они не тратились на гарантии таможенным органам и на соответствие многим другим требованиям. Если груз дорогой или сборный, то с учетом оплаты, ожидания конвоя, оформления страховок, и других условий выгоднее привлечь таможенного перевозчика.

Система европейского таможенного транзита [23].

На территории Европы статус таможенного перевозчика не распространяется. Кроме того, иностранцам совсем понятно, что такое таможенный перевозчик. Все потому, что организация перевозок в ЕАЭС и в том же Европейском союзе на практике проходит по разным принципам.

В теории все едино: и там, и там для перемещения нерастаможенного груза нужна транзитная декларация и гарантия/поручительство уплаты таможенных платежей. Но в ЕС перевозить этот груз может любой перевозчик, потому что он только везет груз, а поручается за него экспедиция, выписывающая транзитную декларацию, имеющая на это полномочия.

В странах ЕС по оценке ряда специалистов книжку МДП использует всего 1 % европейских автоперевозчиков. Прочные позиции заняла общая транзитная процедура (процедура Т) – европейская система международной доставки грузов автомобильным транспортом под таможенным контролем без использования книжки МДП.

Конвенция об общей транзитной процедуре действует в государствах-членах Евросоюза, а также в некоторых странах Европейской ассоциации свободной торговли (ЕАСТ): Австрии, Бельгии, Великобритании, Греции, Дании, Ирландии, Испании, Италии, Люксембурге, Нидерландах, Португалии, Румынии, Финляндии, Франции, Германии, Швеции, Чехии, Словакии, Венгрии, Польше, Словении, Литве, Латвии, Эстонии, Кипре, Мальте, Швейцарии, Лихтенштейне, Норвегии, Исландии. Она позволяет транспортировать грузы (вывоз, ввоз или транзит) по документу SAD с минимумом таможенных формальностей.

SAD (Single administrative Document – единый административный документ (ЕАД) – стандартная форма таможенной декларации, введённая с начала 1988 г. в ЕС, а затем и в других странах Западной Европы. SAD – набор однотипных деклараций, заполненных в восьми экземплярах, содержит полную информацию о товаре и способах его транспортировки; сведения об отправителе и получателе груза; необходимые банковские, налоговые, страховые и другие данные. У каждого экземпляра свой цвет и назначение. В частности, первые три обеспечивают выполнение формальностей в стране-экспортёре товара, а пять остальных – в стране-импортёре. К единому административному документу прикладываются счёт-фактура, сертификат «происхождения», а также (в некоторых случаях) импортный сертификат, документы внешнеторгового контроля.

В соответствии с Таможенным кодексом Евросоюза общая транзитная процедура подразделяется на процедуры внешнего (Т1) и внутреннего (Т2) транзита (рисунки 2.11-2.12) .

Действие процедуры Т1 распространяется:

– на иностранные товары (т. е. товары происхождением не из ЕС), которые облагаются таможенными пошлинами при ввозе

(процедура T1 допускает их перевозку под таможенным контролем до таможи назначения внутри ЕС или до границы Сообщества);

- на товары происхождением из Сообщества, к которым в связи с вывозом за его пределы применяются экономические льготы.

Действие процедуры T2 распространяется:

- на товары происхождением из Евросоюза, перемещаемые по его территории или через территорию страны, входящей в ЕАСТ;

- товары происхождением из ЕС, если они перемещаются между отдельными странами Сообщества, между которыми существуют определённые режимы тарифного регулирования.

Преимущества использования процедуры T при экспорте из России и Беларуси очевидны. По сравнению с книжкой МДП она стоит гораздо дешевле, особенно при перевозке грузов невысокой стоимости. К тому же, на выдачу книжек МДП существуют определённые квоты и ограничения, тогда как общую транзитную процедуру может оформить любой автоперевозчик.

Ещё один плюс заключается в том, что в пути можно перегрузить товар с одного транспортного средства на другое без замены самого документа. С разрешения таможенных органов стран Евросоюза допускается внесение изменений в документ T самим перевозчиком.

Особое место в общей транзитной процедуре занимает гарант, который несёт финансовые обязательства при выдаче документа T и должен оплатить таможенные пошлины и сборы в случае нарушения процедуры. Перевозчик, допустивший нарушение, несёт финансовую ответственность перед гарантом в регрессном порядке. Таможенный кодекс Евросоюза устанавливает, что в качестве гаранта могут выступать резиденты ЕС или других стран, которые являются участниками конвенций.

Таможенные гаранты имеют свои филиалы не только внутри стран-участниц общей транзитной процедуры, но и в таможенных зонах пограничных переходов сопредельных государств, где открываются и закрываются документы T.

В электронной европейской системе NCTS (компьютеризированная система транзита) у каждого таможенного брокера, представляющего гаранта, индивидуальный логин и пароль. Это даёт возможность непосредственного контроля вводимой им информации.

Европейская транзитная декларация

EUROPÄISCHE UNION 2 Versandeur / Ausführer Nr. HÜLLER GMBH Отправитель GEISLER-STR. 1 DE 82140 OLCHING		1 VERFAHREN T1 3 Vorstufe 1 T1 5 Positionen 0 Packst. Insgesamt 1 7 Bezeichnung HB-RMR-HEINRICH-CLARI		Номер транзитной декларации MRN 18DE245248824670M7 Обязательно должен быть штрих-код	
8 Empfänger Nr. LLC "RSL" Получатель VVEDENSKAYA STR. RU 197198 ST. PETSBURG		15 Versandort / Ausfuhrort RU Страна отправления		17 Bestimmungsland RU Страна назначения	
10 Kennzeichen und Sitzungsnummer des Beförderungsmittels beim Abgang 10BPA80		18 GT 0		19 Güter 0	
31 Packstücke und Warenbezeichnung Zeichen und Nummern - Container Nr. - Anzahl und Art Reaktionsbeschleuniger für die petrochemische Industrie, HergSHITMax 120 Tab 6x6. 80 PK - Packung/Packstück Kollt		32 Positionen 1		33 Warennummer 381518	
34 Besondere Vermerke/Vorrechte/Umsetzungen/Bezeichnung, u. Genehmigung 380 - Handelsrechnung 800075315		35 Rohmasse (kg) 20560		36 Eigenmasse (kg) 18560	
37 Umladungen Ort und Land Kennz. und Sitzplatz d. n. bel. mittel Ctr. (1) Kennz. d. neuen Containers (1) Eintragungen in 1 wenn JA oder 0 wenn NEIN		38 Umladungen Ort und Land Kennz. und Sitzplatz d. n. bel. mittel Ctr. (1) Kennz. d. neuen Containers (1) Eintragungen in 1 wenn JA oder 0 wenn NEIN		39 Umladungen Neue Verschlüsse: Anzahl Zeichen Unversch.: Stempel	
40 Hauptempfänger Nr. DE5760648 OST WEST TRANSPORT SERVICE Emmertledter Str. 28 DE 38350 Helmstedt		41 Abgangsstelle DE002452 Fax: +49 471 6842-210 Bremerhaven 12.04.2018		42 Sicherung 05DE0000000011008 SM AD	
43 Prüfung durch die Abgangsstelle Ergebnis: als konform betrachtet Angeordnete Verschlüsse: Anzahl: 1 Zeichen: C 629 Frist (letzter Tag): 17.04.2018 Дата транзита (до которой нужно закрыть)		44 Prüfung durch die Bestimmungsstelle Anfordungs- Prüfung der Verschlüsse: Bemerkungen:		45 Rückkehr zum Abgangs- am nach Eintragung unter Nr. Unversch.: Stempel	

Рисунок 2.11 – Пример Европейской транзитной декларации T1

Европейская экспортная декларация

EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT Versender/Ausführer (2) biodiagnostica GmbH Louisenstr. 137 61348 Bad Homburg DE		N: DE6956734		VERFAHREN (1) EX A (Reg. Union (33))		Номер разрешения на экспорт MRN 18DE335694638142E9 	
		Отправитель		Количество листов декларации		Обязательно наличие штрих-кода!	
Empfänger (8) Company Tel: +99362436 Email: s.ashrirow@gym.org 1957 str (Coppuzhan) 106 ASHGABAT TM		N:		A. Ausfuhrabteile DE003356 Hauptzollamt Gießen Zollamt Oberursel Berliner Str. 85 61440 Oberursel (Taunus)		Ausstellungsdatum 08.11.2018 10:06 Uhr Дата оформления	
		Получатель (должен совпадать с CMR)		Количество грузовых мест			
Anmelder/Verwahrer (14) (1) biodiagnostica GmbH Louisenstr. 137 61348 Bad Homburg DE		N: DE6956734		Positionen (5) Pack. M. insgesamt (6) Rückgrünheiten (7) 2 1 2018-70768 / 2018-70768		Beförderungsart, Code für die Zahlungsweise (829) Vers./Accel. Code (15) Beladung L. Code (17) DE TM	
		Kennzeichen des Beförderungsrechts beim Abgang (16) DE, TM		Code für die zu durchfahrenden Länder (31) DE, TM		Verwahrer der Person, die suem. Anm. abgibt (14b)	
Verfallsdatum an der Grenze (25) 4		Rotationszeit (35) 15		Obобщий вес брутто		Warenart (33) Code für den Ort des Verladens bzw. des Verpackens: gemäß Anmeldung	
		Ausgangsnummer (26) DE003302		Nummer des Zollenschlusses (328) Anzahl ---			
Packstücke und Kleinfachverpackung (31)		Zahlen und Nummern - Container Nr. - Anzahl und Art					
Siehe Liste der Positionen							
E. PRÜFUNG DURCH DIE ZOLLSTELLE Ergebnis: Frist (letzter Tag):				K. PRÜFUNG DURCH DIE AUSGANGSSTELLE Ankerdatum: Prüfung der Verschlüsse: Bemerkungen:			

MRN - movement reference number - номер экспортной декларации, присваивается при ЭПИ (эл. предварительном декларировании)

Рисунок 2.12 – Пример европейской экспортной декларации EX (T2)

Схема процедуры Т доступна любому участнику внешнеэкономической деятельности. Если не вдаваться в некоторые тонкости, технология выполнения перевозки строится следующим образом.

При экспорте товара в Европу вместо книжки МДП таможенные органы Республики Беларусь оформляют документ контроля доставки (ДКД) и ЕАД (тот же SAD). При следовании из Российской Федерации перевозчику достаточно иметь экземпляр ГТД, оформляемый отправителем.

Когда груз доставлен в пункт вывоза, граничащий с ЕС (например, ППТО Козловичи – Кукурыки на белорусско-польской границе), перевозчик обращается к таможенному агенту, находящемуся на сопредельной стороне погранперехода, за оформлением процедуры Т до таможни назначения в любую из стран действия Конвенции об общей транзитной процедуре и представляет документы на перевозимый груз (CMR, спецификацию, инвойс). Тот проверяет по компьютерной базе «историю» внешнеэкономической деятельности данного участника международного рынка транспортных услуг, а также существует ли организация, ожидающая груз. Затем готовит все необходимые документы, представляет их в таможню отправления для регистрации и выдаёт документ SAD.

Оформление включает составление транзитно-сопроводительного документа (карта А со штрих-кодом) и получение гарантии уплаты таможенных платежей европейским таможенным органам. Одновременно с транзитно-сопроводительным документом перевозчику выдаётся бланк квитанции ТС-11 или копия транзитно-сопроводительного документа с надписью «Dokument Alternatywny», которые заполняются таможней назначения (или уполномоченным получателем товаров) в качестве подтверждения надлежащего завершения транзитной процедуры. Они сдаются гаранту.

Поскольку территория Европейского Союза – единая таможенная территория, на которой отсутствуют внутренние таможенные границы, по одному транзитно-сопроводительному документу можно доставлять товары по территориям всех государств, на

которые распространяется действие Конвенции об общей транзитной процедуре.

Как и в любой другой транзитной процедуре, перевозчику следует соблюдать место и сроки доставки товаров, установленные таможенными органами и указанные в транзитно-сопроводительном документе. Оформление и контроль доставки по процедуре Т осуществляется в электронной программе NCTS. Посредством её использования таможенный агент получает оперативную информацию о завершении перевозки.

При импорте груза из Западной Европы таможенный гарант готовит для перевозчика все необходимые документы и представляет их в таможенную отправление. Здесь документ Т регистрируется, устанавливается срок доставки товаров (как правило, до восьми дней) в таможенную назначения (таможней окончания процедуры Т является пограничная таможня на сопредельной с ЕС территории). Причём транспортное средство может меняться. Это весьма существенно, т.к. при доставке груза по процедуре МДП данные по автомобилю вносятся в CarnetTIR, и при поломке или аварии теряется время на переоформление документа.

Контрольные вопросы и задания.

1. Какие требования устанавливает ЕСТР.
2. Изложите сущность разрешительной системы. Назовите виды разрешений.
3. Назовите сущность международного таможенного транзита, срока таможенного транзита.
4. Охарактеризуйте сущность процедуры МДП.
5. Как устроена гарантийная система МДП.
6. При перевозке каких грузов нельзя использовать книжку МДП?
7. Охарактеризуйте суть таможенных конвенций «Карнет де пассаж» и «Карнет АТА».
8. Охарактеризуйте понятие «таможенный перевозчик» и условия осуществления деятельности в качестве таможенного перевозчика.
9. Охарактеризуйте систему европейского таможенного транзита.

2.3. Транспортные тарифы, принципы их дифференциации. Тарифы грузового автотранспортного предприятия

План. Дифференциация тарифов по родам грузов. Дифференциация тарифов по расстоянию перевозок. Особенности тарифных систем разных видов транспорта. Практика установления тарифов автотранспортного предприятия (АТП). Тарифные ставки и тарифные схемы грузового АТП. Система надбавок и скидок с тарифов грузового АТП. [24, 25]

Формирование тарифов зависит от целей и задач, стоящих перед транспортными предприятиями. Деятельность предприятий различных видов транспорта имеет разную направленность.

Так, например, железнодорожный транспорт, имеющий общегосударственное стратегическое значение, часто выполняет функцию «социального перевозчика» - уровень железнодорожных тарифов регламентируется государством исходя из стратегических задач, стоящих перед народнохозяйственным комплексом. Целью деятельности железнодорожного транспорта в соответствии с Законом Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте» являются обеспечение потребности экономики и населения в перевозках и связанных с ними работах и услугах, безопасность движения транспортных средств, охрана окружающей среды, формирование рынка транспортных работ и услуг. Соответственно, при формировании железнодорожных тарифов в Республике Беларусь основные задачи сводятся к решению социально-экономических задач, таким как повышение конкурентоспособности национальных предприятий, привлечение транзитных объемов, обеспечение устойчивой работы транспортного комплекса государства и его дальнейшее развитие с учетом современных требований

Исходя из рыночной направленности автотранспортных предприятий, целью их деятельности является получение прибыли и устойчивое развитие. В связи с этим, складываются иные требования к формированию тарифной политики. Основной задачей формирования тарифов на автомобильном транспорте является поиск выгодного компромисса между повышением цены на единицу

реализуемых услуг и недопущением снижения количества потребителей этих услуг.

Дифференциация тарифов. Дифференциация тарифов по родам грузов.

В мировой практике ценообразования используются в основном два принципиальных подхода.

В основе первого лежит принцип полезности товара, когда продавец назначает цену исходя из спроса на данный продукт.

Другой подход основывается на подсчете средней себестоимости производства с добавлением необходимой для развития предприятия нормы прибыли.

В соответствии с этими методами все предъявляемые к перевозке грузы могут быть подразделены, во-первых, по принципу их платежеспособности или по принципу учета величины транспортной составляющей в конечной цене продукции, во-вторых, по принципу учета затрат (себестоимости), связанных с перевозкой.

Большинство существующих систем тарифообразования в целом основаны на принципе построения ставок исходя из себестоимости перевозки, поэтому существует система дифференциацию тарифов по родам грузов.

Дифференциация предъявляемых к перевозке грузов зависит не только от их природного происхождения и свойств, но и от требований перевозочного процесса: использование различного подвижного состава, специально приспособленного, выполнения специфических условий перевозки и т. п..

Физические, химические и другие свойства перевозимых грузов оказывают существенное влияние на затраты по их транспортировке. Например, анализ затрат на железнодорожном транспорте показывает, что разница в себестоимости переработки различных грузов достигает 5-кратных значений для начально-конечных операций и может достигать разницы в 2,6 раза для движенческой операции.

Себестоимость перевозок главным образом зависит от рода груза и типа подвижного состава. Кроме того, на себестоимость перевозок влияют также техническая вооруженность участков путей сообщения и многие другие факторы.

Результирующим показателем характеристики рода груза является уровень использования грузоподъемности транспортного средства. На железнодорожном транспорте в связи с этим установленные весовые нормы загрузки вагонов могут служить критерием отнесения конкретного груза к тарифной схеме.

Свойства груза могут потребовать определенного типа подвижного состава: цистерны, крытого вагона, контейнера и т. д. На себестоимость перевозки также влияет и коэффициент тары, который на различных видах транспорта неодинаковый. Например, на железнодорожном транспорте снижение использования грузоподъемности подвижного состава со 100 до 50 % сопровождается повышением себестоимости перевозок на 60 %, а на автомобильном - на 80 %. Это объясняется тем, что коэффициент тары (отношение веса тары к грузоподъемности) на автомобильном транспорте выше, чем на железнодорожном.

С учетом этих требований все грузы классифицированы следующим образом:

1. На железнодорожном транспорте все перевозимые грузы разбиты на 69 групп и насчитывали 247 позиций, что позволяло различить сферу происхождения груза, отрасль производства и другие признаки. Были выделены 110 тарифных схем;

2. На морском транспорте все грузы также классифицированы, но степень их детализации меньшая, потому что этот вид транспорта не в такой степени связан с производственным процессом, а больше ориентирован на обеспечение внешнеторговых операций. Система тарифов предусматривала разделение тарифных ставок на две составные части: движенческую за 1 тонно-милю и стояночную за 1 тонну.

Ставки движенческой операции были установлены для 14 классов грузов. При этом ставка четырнадцатого класса относится к ставке первого класса как 1:10. Распределение грузов по классам произведено в зависимости от удельного погрузочного объема с учетом совместимости их при перевозках.

Ставки стояночных операций были установлены по группам портов для 16 групп грузов, распределение по которым произведено в зависимости от трудоемкости переработки их в различных портах;

3. По сравнению с морским транспортом на автотранспорте общего пользования все многообразие грузов дифференцировано на 4 класса. Причем классификация характеризует степень использования грузоподъемности автомобиля (таблица 2.2).

Таблица 2.2 - Тарифная классификация грузов на автомобильном транспорте

Класс груза	Степень использования грузоподъемности автомобиля, %	Повышающий коэффициент
1	100	1,00
2	71-99	1,25
3	51-70	1,67
4	41-50	2,00

Класс груза определяет коэффициент повышения стоимости перевозки данного вида груза. Так, при определении тарифной ставки исходная ставка для груза первого класса (коэффициент 1,0) делилась для грузов второго класса на 0,8, третьего - на 0,6 и четвертого - на 0,5. Тарифный класс груза, не указанного в классификаторе, устанавливался по соглашению перевозчика и грузоотправителя путем поиска в классификаторе аналогичного груза либо на основе расчета реального коэффициента использования грузоподъемности автомобиля;

4. На речном транспорте все перевозимые сухогрузы по аналогии с железнодорожным транспортом объединены в 69 и 233 позиции и тарифицировались по 93 схемам.

Дифференциация тарифов по родам грузов на разных видах транспорта отличается, однако сам принцип разделения грузов по классам единый и учитывал технологические особенности перевозки этих грузов, необходимость предоставления специализированного подвижного состава, трудоемкость переработки грузов и другие параметры, влияющие на себестоимость перевозки.

Помимо учета затрат (себестоимости), связанных с перевозкой, тарифная классификация может учитывать и другие факторы, определяющие не только повышение или снижение издержек предприятия при перевозке данного вида груза, но и чисто

коммерческие факторы, повышающие или понижающие платежеспособность потребителя.

К таким факторам, в частности, могут относиться:

– с точки зрения издержек перевозчика: риск повреждения груза при погрузке и перевозке, риск хищения груза, необходимость применения при перевозке специализированного подвижного состава; совместимость груза с другими грузами при перевозке; удобство погрузки и выгрузки, необходимость выполнения погрузочно-разгрузочных работ вручную; объем перевозок и вероятность получения обратной загрузки и т. д.;

– с позиции состояния рынка, цена груза: конъюнктура на рынке данного товара; состояние конкретного потребителя и всей отрасли, в которой он работает; важность конкретной перевозки, возможность выбора потребителем альтернативного перевозчика и т. д.

С переходом к рыночным отношениям себестоимость как обязательная основа для формирования тарифа потеряла свою актуальность. Перевозчики все активнее начали принимать в расчет стоимость самого груза.

Дифференциация тарифов по расстояниям перевозок.

В отличие от цен на промышленную продукцию, в транспортных тарифах должна учитываться еще и дальность перевозки, которая может быть охарактеризована изменением расходов при изменении расстояния перевозки.

Как известно, на всех видах транспорта себестоимость C в ден. ед./т-км, при увеличении расстояния перевозки снижается. При этом сумма расходов на транспортировку 1 т груза P , ден. ед./т, увеличивается:

$$C = a * n + b * l * n$$

$$C = \frac{a}{l} + b$$

где a - расходная ставка по начально-конечной операции, ден. ед./т;

b - расходная ставка по движенческой операции, ден. ед./т-км;

l – расстояние перевозки, км.

В общих расходах на транспортировку груза затраты по начально-конечной операции имеют значительный удельный вес и остаются неизменными для любого расстояния перевозки. С увеличением расстояния снижение себестоимости 1 т-км происходит за счет уменьшения доли расходов по начально-конечной операции.

Если применять вышеприведенную модель для всех видов транспорта, то при этом не будет идентичности степени дифференциации ставки за 1 т-км по всем видам транспорта, потому что не будет одинакового соотношения между ставками за начально-конечную и движенческую операции. Например, отношение a/b составляет: для железнодорожного транспорта - 200:1; автомобильного - 23:1.

Чем выше начально-конечная ставка по отношению к ставке по передвижению, тем интенсивнее будет снижаться себестоимость с повышением расстояния перевозки. Например, при росте дальности перевозок со 100 до 200 км себестоимость 1 т-км снизится на железнодорожном транспорте на 33 %, на автомобильном - на 9 %.

Расходные ставки по движенческой операции отличаются даже на одном и том же виде транспорта. Например, издержки железных дорог при перевозках грузов на короткие расстояния выше, чем на длинные. Это связано с тем, что перевозки на коротких расстояниях до 200 км обычно выполняются в сборных и вывозных поездах, имеющих пониженные на 35 % скорость и на 35-40 % массу, по сравнению со сквозными поездами. Это определяет более высокую (на 40-45 %) себестоимость тонно-километра.

На автомобильном транспорте дифференциация тарифов в зависимости от расстояния более сложная по сравнению с железной дорогой. В частности, на автотранспорте перевозки на коротких расстояниях выполняются в большинстве случаев в черте населенных пунктов, что связано с ограничением скорости и частыми остановками, которые устраняются за пределами определенной дальности. Кроме того, для дальних перевозок подбирается более мощный подвижной состав, что также влияет на себестоимость перевозок. Это должно находить отражение в тарифных ставках.

На водном транспорте путевые устройства и условия плавания не меняются на дальних расстояниях по сравнению с короткими, но могут меняться организация движения и тип судов, используемых на дальних и коротких расстояниях.

Особенности тарифных систем разных видов транспорта.

Для корректного сравнения тарифов разных видов транспорта расходы, относимые на себестоимость, должны быть единообразными. На практике на разных видах транспорта существуют значительные различия при отнесении на себестоимость тех или иных статей затрат.

В себестоимость перевозок на воздушном транспорте включаются затраты по погрузке и выгрузке грузов. На железнодорожном, автомобильном, речном и морском видах транспорта эти затраты учитываются отдельно и покрываются сборами за погрузочно-разгрузочные работы.

Различается также распределение отдельных статей расходов между грузовыми работами и собственно перевозками.

На речном транспорте путевые расходы по содержанию и эксплуатации не относятся на себестоимость продукции и покрываются чаще всего из государственного бюджета. Соответственно эти расходы не включаются в себестоимость одного тонно- километра и не отражаются в тарифах.

«Дорожное (путевое)» хозяйство на речном транспорте финансируется из бюджета, и издержки по амортизации и ремонту этой отрасли транспортного хозяйства (в отличие от железных дорог) не включаются в себестоимость перевозок и не отражаются в тарифах.

На морском транспорте транспортное хозяйство не является единым. Оно состоит из двух организационно и экономически разделенных частей - флота и портов. Между ними осуществляются расчеты, как между двумя отдельными предприятиями. Например, за услуги, оказываемые флоту, порты взыскивают ряд сборов - канальный, лоцманский, за буксировку судов и др.

В тарифы автомобильного транспорта также не включаются расходы на содержание автомобильных дорог. Эти расходы компенсируются за счет государственного бюджета средствами,

поступающими от введения налога на пользователей автомобильных дорог или, если дороги частные в некоторых странах, из бюджета операторов частной инфраструктуры.

На железнодорожном транспорте в себестоимости перевозки учитываются расходы, которые делятся на инфраструктурную, вагонную и локомотивную составляющие. Расходы за инфраструктуру включают полное содержание инфраструктуры железнодорожного транспорта: железнодорожных путей и инженерных сооружений, вагонов, локомотивов, устройств сигнализации и связи и т. д. Вагонная и локомотивная составляющие включают расходы за использование соответственно вагонов, принадлежащих железной дорог и локомотивов.

Тарифы на автомобильные перевозки

Прежде чем говорить о формировании и реализации на практике тарифной политики АТП, рассмотрим общие предпосылки ее разработки.

Предпосылки формирования тарифной политики АТП.

Для того чтобы автотранспортное предприятие могло вырабатывать и осуществлять на практике тарифно-ценовую политику, необходимо выполнение ряда условий:

1. Руководство предприятия и его коммерческая служба| должны четко сформулировать общие задачи АТП в отношении каждого сегмента рынка или вида деятельности (расширение объема реализуемых услуг, стабилизация, «снятие сливок» и т. д.). Если это не сделано, то нет и основы для постановки задач ценообразования и целенаправленной деятельности по формированию тарифов;

2. Предприятие должно иметь постоянно обновляемую информацию о ценах, предлагаемых потребителям конкурентами. Коммерческая служба грузового АТП, должна знать не только об уровне цен на рынке автотранспортных услуг, но и о тарифах на других видах транспорта, в первую очередь – железнодорожного. Кроме этого, коммерческая служба предприятия должна представлять себе возможную реакцию конкурентов и предприятий-партнеров на инициативное изменение тарифов данным автотранспортным предприятием;

3. На предприятии следует проводить постоянный анализ собственных издержек, связанных с различными видами перевозок и предоставление потребителям неперевозочных услуг;

4. Предприятие должно располагать достаточной информацией обо всех формальных требованиях и ограничениях, влияющих на назначение цен в тех или иных секторах рынка (законодательные акты, нормативные правовые акты и т. д.);

5. Важно иметь представление об экономическом состоянии различных групп потребителей и даже отдельных крупных клиентов АТП, иметь сведения об их заинтересованности в тех или иных автотранспортных услугах, об их возможной реакции на то или иное изменение предприятием цен на свои услуги. Эта информация позволяет, в конечном итоге, оценить фактическую платежеспособность потребителей.

На базе перечисленных предпосылок, в свою очередь, может проводиться выработка и практическая реализация отдельных элементов тарифно-ценовой политики предприятия. Она включает:

1. Выбор принципиальных подходов к ценообразованию на различных видах деятельности или секторах рынка предприятия в зависимости от задач которые предприятие решает на этих секторах рынка;

2. Определение практических подходов и методик, применяемых для расчета тарифных ставок для различных видов услуг;

3. Разработка тарифных схем для различных видов услуг; установление классификации услуг для обеспечения дифференцирования назначения цен;

4. Выработка собственного «тарифного стиля» предприятия;

5. Обучение и инструктаж персонала, связанного с тарифно-ценовой политикой

Наличие в практической деятельности предприятия перечисленных элементов дает основание говорить о том, что это предприятие вырабатывает определенную тарифно-ценовую политику и стремится к ее практическому осуществлению.

Практика установления тарифов автопредприятием

В практической деятельности по установлению цен на автотранспортные услуги должны учитываться, прежде всего, три

основных ориентира: себестоимость предоставления услуги, средние цены рынка и предельная платежеспособность потребителя.

Себестоимость в подавляющем большинстве случаев рассматривается как допустимая нижняя граница цены. Установление цены ниже себестоимости может производиться только как временная мера, предпринимаемая в исключительных случаях, например, в целях удержания выгодного потребителя или определенного сегмента рынка сбыта услуг.

Сложившиеся на рынке цены, характерные для большинства конкурентов, определяют ориентировочное среднее значение цены.

Платежеспособность конкретного потребителя в сочетании с реальными характеристиками предоставляемых ему услуг во всех случаях определяет верхнюю границу цены.

Тремя указанными характеристиками определяется тот практический диапазон, в котором устанавливается конкретная цена услуги. Смысл всех действий по ее определению заключается, в конечном счете, в том, чтобы максимально сузить этот диапазон для принятия окончательного решения, учитывая при этом общие задачи предприятия, факторы текущей конъюнктуры рынка, ограничения, налагаемые органами государственного управления и т. д.

Анализ работы автотранспортных предприятий позволяет указать следующие основные практические варианты установления цен на услуги, связанные с перевозками грузов (таблица 2.3).

Таблица 2.3 – Практические варианты установления цен на услуги, связанные с перевозкой грузов.

№	Характеристика варианта	Условия применения
1	2	3
1.	Установление тарифов на основе сложившегося уровня текущих цен	Предприятия не ставят для себя задач рыночного развития и просто «следуют за рынком» во всей своей деятельности, стремясь не выделяться на фоне остальных предприятий и действовать «как все» или хотя бы «как большинство». АТП может, как правило, рассчитывать и на средний сложившийся уровень рентабельности.

Продолжение таблицы 2.3

1	2	3
2	Установление тарифов на основе дополнительной наценки к себестоимости (издержки плюс прибыль).	<p>Основным ориентиром при реализации этого подхода являются издержки предприятия, фактические или определенные расчетным путем, связанные с предоставлением той или иной услуги. Данный подход достаточно прост. Оценка собственных издержек, как правило, оказывается проще изучения характеристики спроса.</p> <p>Перевозчик при определении цены ориентируется на издержки и на некоторый минимальный процент прибыли, а эти величины, как правило, удается обосновать обсуждая вопрос назначения цены с потребителем.</p> <p>*-см. дополнение после табл.</p>
3	Установление тарифов на основе достижения расчетной целевой прибыли.	<p>Сложный метод, смысл которого заключается в расчете цены, которая обеспечит предприятию желаемый уровень прибыли. Расчет основан на сопоставлении полных издержек и суммарных доходов предприятия при различных значениях цены и объемах предоставляемых услуг.</p> <p>Сложность метода – в необходимости учета зависимости реального спроса от цены, что требует проведения специальных исследований.</p> <p>АТП используют этот метод редко. Обычно это происходит при разработке комплексных бизнес-планов по выходу на новый территориальный сектор рынка, по освоению нового вида перевозок и др.</p>

Продолжение таблицы 2.3

1	2	3
4	Установление тарифов на основе платежеспособности потребителя или группы потребителей	Метод основан на определении так называемой оощушаемой потребителями ценности предлагаемых услуг. Использование такого подхода по отношению к каждому потребителю в отдельности может позволить предприятию получить максимально возможные доходы. Принципиальная сложность данного подхода в том, что он требует анализа представлений потребителей о реальной ценности для них той или иной услуги, причем для каждого потребителя в каждой конкретной ситуации. В практике грузовых АТП подход «от платежеспособности» используется, когда предприятие ставит перед собой задачу максимизации текущей прибыли. Это происходит, например, когда предприятие видит возможность быстрого «снятия сливок» в течение короткого времени.

*Подход «Установление тарифов на основе дополнительной наценки к себестоимости (издержки плюс прибыль)» АТП применяют в следующих ситуациях:

1. Для обеспечения выживания предприятия и это становится важнее прибыли. Такая ситуация возникает, когда АТП испытывает сильную конкуренцию либо когда на рынке происходят неблагоприятные для предприятия изменения (сезонный спад спроса на перевозки, приобретение крупными потребителями собственных автомобилей и отказ их от обслуживания и т. п.);

2. Предоставления услуги, не имеющей на рынке близких аналогов. Например, перевозка негабаритных или тяжеловесных грузов, требующих предоставления специального подвижного состава, тщательной подготовки перевозки и ее согласования;

3. Когда предприятие ставит перед собой задачу увеличения доли рынка или завоевания ведущего положения на рынке в расчете на увеличение долговременной прибыли и последующую

стабилизацию своего положения. В этом случае основная идея - снижение цен (обычно кратковременное), которое привлекло бы достаточное количество потребителей.

Тарифные ставки и схемы грузового автопредприятия

На практике тарифной ставкой обычно называется установленная предприятием для удобства расчетов стоимость условной «единичной услуги». Например, тарифная ставка за выполнение одного тонно-километра перевозки груза (руб./т-км), за погрузку или выгрузку одной тонны груза (руб./т), за один автомобиле-час нахождения автомобиля у потребителя (руб./авт-ч).

Общая стоимость обслуживания потребителя (тарифная плата) определяется в результате применения той или иной тарифной схемы. В данном случае тарифной схемой называется установленный для определенной ситуации порядок расчета тарифной платы.

В некоторых случаях тарифная схема вырабатывается по соглашению сторон при заключении договора. Однако большинство предприятий, и это считается хорошей практикой, имеют несколько стандартных тарифных схем для различных ситуаций.

Наиболее часто на практике используются следующие тарифные схемы.

Схема с оплатой перевозки груза (сдельный тариф). Используется перевозчиком обычно в том случае, когда рыночные условия эксплуатации обеспечивают рентабельную степень загрузки подвижного состава.

Данная тарифная схема является трехставочной. При этом формула расчета тарифной платы за услугу имеет вид

$$T = C_3 + V \cdot C_B + P \cdot C_{T-км},$$

где Т – тарифная плата, ден. ед.;

C_3 – тарифная ставка платы за заказ, ден. ед.;

V – время пребывания автомобиля у клиента, ч;

C_B – тарифная ставка платы за один час пребывания под погрузкой или разгрузкой, ден. ед./ч;

P - объем выполненной транспортной работы, т-км;

$C_{T-км}$ - тарифная ставка платы за один тонно-километр для груза данного класса, ден. ед./т-км.

Роль платы за заказ (взимается в момент оформления заказа) заключается в гарантированном возмещении прямых затрат АТП на подачу автомобиля под погрузку в случае, если отправитель по тем или иным причинам откажется от его использования. Оплата пребывания под погрузкой или разгрузкой компенсирует издержки, связанные с простоями автомобиля у отправителя.

Наконец, плата за перевозку покрывает издержки, связанные с выполнением необходимой клиенту транспортной работы. Платы за заказ может и не быть, если предприятие работает с надежным партнером.

Схема с оплатой использования подвижного состава (повременный тариф). Данная схема фактически предусматривает оплату автомобиле- часов работы у потребителя и применяется в тех случаях, когда рыночные условия эксплуатации не обеспечивают достаточной коммерческой загрузки подвижного состава.

Формула расчета тарифной платы имеет вид

$$T = C_3 + П \cdot C_{сп} + А \cdot C_{авт-ч} ,$$

П- сверхнормативный (превышающий среднее расчетное значение) пробег автомобиля за смену, км;

$C_{сп}$ - тарифная ставка платы за один километр сверхнормативного пробега, ден. ед./км;

А - продолжительность работы автомобиля у заказчика, авт-ч;

$C_{авт-ч}$ - тарифная ставка платы за один автомобиле-час, ден. ед./авт-ч.

C_3 как и в случае сдельного тарифа, плата за заказ может не взиматься.

Схема с оплатой условных расчетных единиц транспортной работы.

Данная схема предусматривает применение по согласованию с заказчиком укрупненных и упрощенных характерных измерителей транспортных услуг (заезды, доставленные контейнеры и т. д.), по которым и производится расчет тарифной платы. В основе применения этой схемы лежит учет сложившихся издержек перевозчика, соотнесенный с суммарным количеством укрупненных измерителей работы.

Схема применяется в тех случаях, когда АТП постоянно обслуживает одного грузоотправителя и автомобили используются

при этом на постоянных маршрутах в стабильных эксплуатационных условиях.

Расчет тарифа производится в этом случае по формуле

$$T = E \cdot C_e,$$

где E - количество выполненных за определенный период условных расчетных единиц работы;

C_e -тарифная ставка платы за условную расчетную единицу работы, ден. ед./усл. расч. ед.

Если, например, данная схема применяется при вывозе и завозе с крупного грузообразующего объекта контейнеров, то условной расчетной единицей может служить один вывезенный или завезенный контейнер. Ставка «за один контейнер» учитывает при этом все затраты перевозчика и его расчетную прибыль, сопряженные с обслуживанием данного потребителя.

Тарифные схемы и тарифные ставки могут дифференцироваться перевозчиком по потребителям, видам грузов, видам перевозок, типам и маркам применяемого подвижного состава.

При необходимости в любую тарифную схему дополнительно может включаться оплата предоставляемых потребителю неперевозочных услуг (погрузка и разгрузка, хранение, упаковка грузов и т. д.)

Надбавки и скидки к тарифной плате.

Важной составной частью тарифной системы АТП являются надбавки и скидки к тарифной плате. Они устанавливаются обычно в процентах к рассчитанной по установленной схеме тарифной плате (или к отдельным тарифным ставкам).

В практике работы АТП наиболее распространенными являются надбавки, учитывающие:

- особенности перевозимых грузов - за применение специализированного подвижного состава, перевозку опасных грузов, перевозку грузов, требующих специального оборудования и приспособлений для крепления при перевозке, и т. д.;

- особые условия обслуживания - за срочность подачи автомобиля под погрузку, срочность доставки, сверхурочную работу, работу в выходные и праздничные дни и т. д.

Согласованные с потребителем надбавки являются «цивилизованной» формой компенсации АТП нарушения потребителем требований транспортного законодательства (сверхнормативные простои и т. д.).

Гражданское законодательство, Устав автомобильного транспорта предусматривают для таких случаев определенные штрафные санкции. Претензии или иски в такой ситуации следует рассматривать как коммерческую неудачу АТП. Как бы ни завершилось рассмотрение соответствующего дела в арбитраже, потребитель, как правило, оказывается для предприятия потерянным, и репутация АТП в глазах других грузоотправителей снижается. Разумнее предвидеть возможные отклонения от расчетных условий обслуживания по вине потребителя и заранее оговорить соответствующие надбавки к тарифу.

Тарифная система предприятия должна содержать скидки. Нередко предприятие включает в прейскурант только базовые ставки и надбавки, вызывая у потребителей ощущение неизбежности «завышения» стоимости. Наличие скидок в прейскуранте улучшает общее ценовое восприятие даже в том случае, если конкретный потребитель этих скидок не получит. Кроме того, грамотно разработанная система скидок может стимулировать потребителей к долгосрочному сотрудничеству с предприятием.

Наиболее распространенные встречаются скидки:

- потребителю, обеспечивающему обратную загрузку автомобиля (при перевозке в междугороднем сообщении);
- за заключение с предприятием долгосрочного контракта или за значительный объем заказа;
- за обеспечение высокой степени использования грузоподъемности автомобиля (при работе по сдельному тарифу);
- за заказ «не в сезон» (т. е. в период общего спада на данном виде перевозок) и т. д.

Расчет платежей предусматривается Методическими рекомендациями по расчету тарифов на автомобильные перевозки грузов и пассажиров в республике Беларусь, утвержденными постановлением Минтранса от 23.04.2013 №158-Ц.

Особенности расчета:

– общая сумма платы за перевозку определяется как сумма платы перевозчика за перевозку и за дополнительные работы и услуги, связанные с перевозкой;

– при формировании тарифов на перевозку грузов и пассажиров учитываются затраты, непосредственно связанные с перевозками;

– тарифы на дополнительные работы и услуги, связанные с перевозками (экспедирование, погрузочно-разгрузочные работы (в том числе средствами самопогрузки-саморазгрузки), хранение груза, взвешивание груза, перевозка багажа и (или) ручной клади, предоставление в пользование контейнеров, прицепов, специального оборудования, прочие аналогичные работы и услуги), формируются перевозчиком или другими организациями - производителями указанных работ и услуг.

Тарифы с учетом видов перевозок устанавливаются перевозчиком по группам подвижного состава в зависимости от грузоподъемности, вместимости (длины) автобусов или по конкретным типам и маркам автотранспортных средств, а также от формы оплаты за транспортную работу и иных факторов. В методических рекомендациях приводится методика расчета оплаты за транспортные услуги по сдельной и повременной формам.

При применении сдельной системы оплаты за автомобильную перевозку грузов тарифы рассчитываются на любой выбранный перевозчиком показатель измерения транспортной работы (1 тонна, 1 тонно-км, 1 км пробега). Также учитывается расстояние подачи автомобиля (нулевой пробег).

При расчете тарифов на междугородные автомобильные перевозки пассажиров учитывается расстояние подачи автобусов (нулевой пробег).

Тарифы на междугородные внутриобластные и межобластные автомобильные перевозки пассажиров автобусами в регулярном сообщении устанавливаются перевозчиком за 1 километр проезда пассажира в зависимости от вида сообщения.

Исходными данными для расчета тарифов при применении сдельной системы оплаты за выполненную транспортную работу являются договор или заявка заказчика на перевозку грузов и технико-экономические показатели работы подвижного состава перевозчика.

Заявка включает следующую информацию заказчика:

- вид груза;
- пункты и способ погрузки и разгрузки (при погрузке экскаватором - емкость ковша).

Технико-экономические показатели работы подвижного состава, используемые для расчета тарифов:

- марка и модель грузового автомобиля, прицепа (полуприцепа);
- грузоподъемность грузового автомобиля, прицепа (полуприцепа);
- расстояние перевозки по группам дорог;
- расстояние подачи (нулевой пробег);
- пробег автомобиля, прицепа (полуприцепа) с начала эксплуатации;
- собственный вес прицепа (полуприцепа);
- амортизируемая стоимость автомобиля, прицепа (полуприцепа);
- стоимость используемых автомобильного топлива и шин;
- расчетные показатели за одну смену работы автомобиля:
 - а) количество ездов с грузом;
 - б) общий пробег автомобиля;
 - в) пробег автомобиля с грузом;
 - г) объем перевозок грузов;
 - д) объем транспортной работы (грузооборот).

При расчете тарифов по группам подвижного состава (повременной тариф) используются средние сложившиеся у перевозчика технико-экономические показатели за период, предшествующий расчетному.

В первую очередь рассчитываются показатели транспортной работы за одну смену работы: – объем перевозки груза и грузооборот (тонно-километры), общий пробег.

Затем выполняется расчет затрат на перевозки по статьям зависит от единицы измерения транспортной работы, выбранной для расчета тарифа.

При применении сдельной системы оплаты за перевозку груза по городу и (или) в пригородном сообщении расчет затрат на перевозки по статьям:

"Затраты на оплату труда", "Отчисления на социальные нужды", "Топливо", "Смазочные и другие эксплуатационные материалы", "Ремонт автомобильных шин", "Ремонт и техническое обслуживание подвижного состава", "Амортизационные отчисления", "Общехозяйственные расходы", «Налоги и платежи в соответствии с законодательством». Все затрат по статьям суммируются. Считается плановая прибыль с учетом рентабельности.

При применении повременной системы оплаты за автомобильную перевозку грузов и автомобильную перевозку пассажиров в нерегулярном сообщении тарифы рассчитываются на две единицы измерения транспортной работы: на 1 час использования и 1 км пробега подвижного состава. При обслуживании заказчика со сложившимися пробегами за время обслуживания допускается использовать тарифы, рассчитанные на один автомобиле-день (смену) или один час нахождения подвижного состава у заказчика.

При расчете тарифов при повременной оплате за автомобильную перевозку грузов и автомобильную перевозку пассажиров в нерегулярном сообщении исходными данными для расчета тарифов являются:

- марка и модель подвижного состава;
- пробег автомобиля, прицепа (полуприцепа), автобуса с начала эксплуатации;
- собственный вес прицепа (полуприцепа);
- амортизируемая стоимость автомобиля, прицепа (полуприцепа), автобуса;
- стоимость используемых автомобильного топлива и шин.

При определении тарифа за 1 час использования расчет затрат производится по следующим статьям:

- затраты на оплату труда (формулы отличные при расчете за 1 час);
- топливо
- отчисления на социальные нужды;
- амортизационные отчисления;
- общехозяйственные и общепроизводственные расходы;
- налоги и платежи, включаемые в затраты на выполнение работ, оказание услуг.

Контрольные вопросы и задания.

1. Назовите основные системы дифференциации тарифов при перевозке грузов и изложите их сущность.
2. Дайте краткую характеристику особенностей тарифных систем на видах транспорта.
3. Назовите общие предпосылки тарифной политики АТП.
4. Раскройте понятия «тарифная ставка», «тарифная схема».
5. Охарактеризуйте суть тарифных схем: почасовой, сдельной, за расчетную единицу.
6. Охарактеризуйте роль надбавок и скидок в тарифной системе АТП.

2.4. Правовое регулирование железнодорожных перевозок грузов

План. Внутриреспубликанское правовое регулирование: Закон Республики Беларусь от 6 января 1999 г. № 237-З «О железнодорожном транспорте», постановление Совета Министров Республики Беларусь от 2.08.1999 № 1196 «Об утверждении Устава железнодорожного транспорта общего пользования», постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 26.01.2009 № 12 «Об утверждении Правил перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования». Правовое регулирование международных перевозок, Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении. [26, 16]

Правовой режим деятельности железнодорожного транспорта Республики Беларусь закреплен в Законе Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте» 1999 г. В настоящее время действует редакция Закона «О железнодорожном транспорте» от 31.12. 2014 г.

Закон «О железнодорожном транспорте» регулирует отношения по поводу выполнения работ и услуг железнодорожным транспортом, обеспечения движения транспортных средств, охраны окружающей среды и формирования рынка потребления. Закон определяет понятие и структуру железнодорожного транспорта, организационные основы осуществления коммерческой деятельности, специфические деятельности железнодорожных

администраций. В Законе отражается особенность договоров, заключаемых транспортными предприятиями с большим кругом клиентуры: это и ограниченная ответственность транспортных предприятий за нарушение договорных обязательств, и обязательное предъявление претензий к транспортным предприятиям, и т. д. Структура и общая характеристика Закона приведена в таблице 2.3.

Таблица 2.3 – Структура и общее содержание Закона

Название главы	Основное содержание главы
1	2
I Общие положения.	Основные термины и понятия, цели и задачи железнодорожного транспорта. Железнодорожный транспорт подразделяется на три вида: общего пользования; необщего пользования; технологический железнодорожный транспорт организаций. Сфера действия Закона распространяется только на железнодорожный транспорт общего и необщего пользования. Определены основные нормативные правовые акты, регулирующие деятельность.
II Государственное регулирование в области железнодорожного транспорта.	Осуществляется Президентом Республики Беларусь, Советом Министров, Министерством транспорта и коммуникаций и другими республиканскими органами государственного управления в пределах их компетенций.
III Управление перевозочным процессом на железнодорожном транспорте общего пользования. Экономические основы деятельности в области железнодорожного транспорта.	Осуществляется государственным объединением «Белорусская железная дорога». Она является коммерческой организацией и подчиняется Минтранс РБ. В состав дороги входят организации железнодорожного транспорта и иные организации. Имущество Белорусской железной дороги находится в собственности РБ и закреплено за ней на праве хозяйственного ведения и оперативного управления. Уровень тарифов на услуги железнодорожного транспорта общего пользования устанавливается с учетом возмещения эксплуатационных затрат, обеспечения развития железнодорожного транспорта общего пользования и получения прибыли.

Продолжение таблицы 2.3

1	2
IV Общие условия оказания услуг железнодорожного транспорта общего пользования.	Оказываются услуги на основании договоров перевозки пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа, договоров об оказании услуг инфраструктуры, а также договоров об оказании иных услуг. Указаны обязанности и права владельца инфраструктуры, обязанности перевозчика.
V Безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Охрана грузов и объектов организаций железнодорожного транспорта.	Закон обращает внимание на то, что многие объекты железнодорожного транспорта общего пользования являются зонами повышенной опасности, поэтому предъявляются особые требования к обеспечению безопасности в местах проезда транспортных средств и прохода пассажиров. Требования по организации работы железнодорожного транспорта в чрезвычайных ситуациях.
VI Особенности регулирования трудовых отношений в организациях железнодорожного транспорта общего пользования.	
VII. Иные вопросы организации деятельности в области железнодорожного транспорта.	

В силу особых условий и специфики взаимоотношений, возникающих при выполнении перевозок грузов, гражданское законодательство оказалось недостаточным для их регламентации. Поэтому возникла необходимость в установлении специальных нормативных правовых норм, регулирующих взаимоотношения между Белорусской железной дороги, её организациями и их клиентурой. Эту роль выполняет Устав железнодорожного транспорта общего пользования (далее – Устав), утвержденный постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 2 августа 1999 года № 1196 (с изменениями и дополнениями).

Устав регулирует отношения, возникающие между перевозчиком (БЖД), пассажирами, грузоотправителями, грузополучателями, владельцами железнодорожных путей необщего пользования при пользовании услугами железнодорожного транспорта и устанавливает их права, обязанности и ответственность.

Устав вводит и определяет в транспортной деятельности понятия: перевозчик, инфраструктура железнодорожного транспорта, владелец инфраструктуры, грузоотправитель, грузополучатель, груз, опасный груз, перевозочный документ, железнодорожные пути, а также следующие термины:

Перевозки в прямом международном сообщении – перевозки грузов в международном сообщении, осуществляемые между железнодорожными станциями в различных государствах или несколькими видами транспорта в различных государствах по единому перевозочному документу, оформленному на весь маршрут следования.

Перевозки в непрямом международном сообщении – перевозки грузов в международном сообщении, осуществляемые по перевозочным документам, оформленным в каждом из государств, участвующих в перевозках, а также перевозки несколькими видами транспорта по отдельным перевозочным документам на транспорте каждого вида.

Перевозки в прямом железнодорожном сообщении – перевозки грузов между железнодорожными станциями в РБ с участием одной и более инфраструктур по единому перевозочному документу, оформленному на весь маршрут следования.

Перевозки в прямом смешанном сообщении – перевозки грузов, осуществляемые в пределах территории РБ несколькими видами транспорта по единому транспортному документу (транспортная накладная), оформленному на весь маршрут следования.

Перевозки в непрямом смешанном сообщении – перевозки, осуществляемые в пределах территории РБ несколькими видами транспорта по отдельным перевозочным документам на транспорте каждого вида.

Правила перевозок грузов содержат нормы, обязательные для перевозчиков, владельцев инфраструктур, грузоотправителей, получателей, владельцев железнодорожных путей необщего пользования.

Тарифные руководства – сборники, в которых публикуются утвержденные в порядке, установленном законодательством РБ, тарифы, ставки платы и сборов за работы и услуги железнодорожного транспорта, правила применения таких тарифов, ставок платы,

сборов, а также перечень железнодорожных станций, расстояний между ними и операции, выполняемые на территориях железнодорожных станций (публикуются в соответствующем тарифном руководстве).

Непосредственная связь железной дороги с клиентурой осуществляется на железнодорожной станции. По своему правовому статусу железнодорожную станцию можно относить к транспортному агенту соответствующей железной дороги, возлагает на железнодорожную станцию выполнение операций по приему, погрузке и выдаче грузов, являющихся по своему характеру транспортно-экспедиционными.

Устав конкретизирует нормы ГК РБ применительно к железнодорожному транспорту. Структура Устава приведена в таблице 2.4.

Таблица 2.4 – Структура Устава железнодорожного транспорта общего пользования

Название главы	Основное содержание главы
1	2
I Общие положения	Основные термины, виды перевозок, на которые распространяется этот нормативный правовой документ, основные требования к грузовым терминалам и другим устройствам и сооружениям для выполнения грузовых перевозок, устройствам для обслуживания пассажиров а также требования к работникам, обеспечивающим перевозочный процесс.
II Перевозки грузов	Основные положения по вопросам согласования перевозок, организации грузовой и коммерческой работы, рационализации перевозки и коммерческих операций, взимания тарифов и организации обслуживания грузоотправителей и грузополучателей, порядок подачи и выполнения заявок на перевозку грузов, общие условия перевозки грузов,

	<p>обязанности перевозчика, грузополучателей, грузоотправителей по выполнению работ по погрузке и выгрузке грузов, технические нормы загрузки вагонов и контейнеров, порядок подачи вагонов под погрузку, требования к вагонам, контейнерам, порядок определения массы, количества мест груза и его состояния, основные положения о порядке расчетов между Белорусской железной дорогой, ее предприятиями и грузоотправителями, грузополучателями за перевозки грузов.</p>
<p>III Железнодорожные пути необщего пользования</p>	<p>Основные положения по эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования, требования к их технической оснащенности, порядок использования вагонов и обслуживания подъездных путей локомотивом перевозчика, заключение договоров на эксплуатацию и на подачу-уборку вагонов, разрешения разногласий, которые возникают при заключении договоров, порядок согласования проектов на сооружение и примыкание железнодорожных путей необщего пользования.</p>
<p>IV Прямое смешанное сообщение с участием других видов транспорта</p>	<p>Основные положения по организации прямого смешанного грузового сообщения с участием других видов транспорта</p>
<p>V Организация перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа</p>	<p>Основные обязанности перевозчиков, владельцев инфраструктуры по перевозке пассажиров, багажа и грузобагажа, требования к устройствам и подвижному составу, порядок продажи проездных билетов</p>

<p>VI Ответственность перевозчиков, грузоотправителей, грузополучателей и пассажиров. Акты, претензии и иски</p>	<p>Основные положения и нормы ответственности перевозчиков, грузоотправителей, грузополучателей и пассажиров по перевозкам, определяющие ответственность за выполнение поданных заявок на перевозку, за сохранность грузов и использование подвижного состава. Содержаться положения, регламентирующие порядок Положения о несохранных перевозках грузов, а также сроки и порядок предъявления и рассмотрения претензий к перевозчику, порядок предъявления исков в суд.</p>
--	--

Устав содержит лишь основные положения и правовые нормы и не может предусмотреть всего многообразия конкретных условий и особенностей перевозок отдельных грузов. Поэтому в развитие Устава разработаны и утверждены в установленном порядке Правила перевозок грузов, Правила перевозок пассажиров и багажа, Правила перевозок опасных грузов, Технические условия размещения и крепления грузов и другие нормативные правовые акты. Эти документы являются обязательными как для перевозчиков, так и для пользователей услугами железнодорожного транспорта.

Перевозка грузов железнодорожным транспортом организуется на договорных началах в соответствии с Правилами перевозок грузов общего пользования (далее – Правила перевозок грузов), которые утверждены постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь 26.01.2009 N 12. В соответствии с Уставом Правила перевозок грузов утверждаются Министерством транспорта и коммуникаций. Правила перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа утверждаются Советом Министров Республики Беларусь.

Правила перевозок грузов содержат нормы, обязательные для перевозчиков, владельцев инфраструктур, грузоотправителей, грузополучателей, владельцев железнодорожных путей необщего пользования, других юридических и физических лиц, и регулируют условия перевозок грузов с учетом их особенностей, безопасности

движения, сохранности грузов, железнодорожного подвижного состава и контейнеров, а также экологической безопасности.

Железные дороги и грузоотправители при систематическом осуществлении перевозок грузов могут заключать долгосрочные договоры об организации перевозок. В договорах перевозок устанавливаются объемы, сроки и условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозок, порядок расчетов, а также другие условия.

Процесс организации перевозки начинается с приема заявки перевозчиком от грузоотправителя. Перевозчик не имеет права отказать в приеме заявки на перевозку грузов при наличии возможности для их транспортирования.

Заявка – это установленная правилами перевозки грузов форма обращения грузоотправителя к железной дороге с требованием о выделении перевозочных средств.

Поданная грузоотправителем и принятая железной дорогой заявка является основанием возникновения обязательств железной дороги подать для перевозки вагоны и контейнеры, а грузоотправителя – использовать их под заявленный к перевозке груз. Непредставление заявки рассматривается как отказ грузоотправителя от перевозочных средств, и в случае неподачи железной дорогой вагонов или контейнеров ответственность за невыполнение плана перевозок возлагается на грузоотправителя.

Подача заявки позднее установленных правовыми нормами сроков приравнивается к ее непредоставлению.

На железную дорогу возлагается ответственность за невыполнение плана перевозок в том случае, когда, несмотря на надлежаще поданную заявку, грузоотправителю не были выделены вагоны.

Одной из обязанностей перевозчика является его обязанность сохранности перевозимого груза. Обязанность по обеспечению сохранности перевозимого груза возникает у перевозчика с момента принятия груза для транспортировки и до момента выдачи его уполномоченному лицу. В качестве обстоятельств, свидетельствующих о нарушении перевозчиком этой обязанности, ст. 750 ГК называет утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза.

На основании заявок грузоотправителей железная дорога

определяет потребность в подвижном железнодорожном составе на предстоящий месяц. Выделение вагонов под погрузку производится как по месячным заявкам, представляемым в Управление БЖД за 10 дней до начала месяца, так и по дополнительным заявкам, подаваемым в течение месяца. Заявка предоставляется в трех экземплярах с указанием объема перевозок грузов в вагонах и тоннах в соответствии с установленной номенклатурой товаров.

Перевозки грузов осуществляются грузовой (или большой) скоростью. Критерии определения скорости перевозок грузов на железнодорожном транспорте (таблица 2.5), а также направления, по которым осуществляются перевозки грузов большой скоростью, устанавливаются железной дорогой. Скорость перевозки выбирает и указывает грузоотправитель.

Плата за перевозку грузов взимается за кратчайшее расстояние перевозки. Иногда плата за перевозку может взиматься исходя из фактически пройденного расстояния. Грузоотправители могут предъявлять грузы к перевозке с объявлением их ценности. За объявленную ценность грузов взимаются сборы, указанные в тарифном руководстве.

Функции грузоотправителей – подготовка грузов для перевозок таким образом, чтобы обеспечивалась безопасность движения, сохранность грузов, вагонов, контейнеров. Требования к таре и упаковке грузов, качеству перевозимой продукции должны предусматриваться утвержденными соответствующими государственными органами стандартами, техническими условиями.

Таблица 2.5 – Критерии определения скорости перевозок грузов

Виды отправок	Большая скорость	Грузовая скорость
Среднетоннажный контейнер, мелкая отправка	200 км/сутки	180 км/сутки
Повагонная, групповая	330 км/сутки	200 км/сутки
Крупнотоннажный контейнер	320-550 и более км/сутки	200 км/сутки
Маршрутная отправка	550 и более км/сутки	450-550 км/сутки

О времени подачи вагонов, контейнеров под погрузку, осуществляемую грузоотправителями, работники железнодорожных станций уведомляют грузоотправителей не позднее чем за 2 ч до их подачи. Железная дорога обязана подавать под погрузку исправные внутри и снаружи очищенные, годные для перевозки конкретных грузов вагоны и контейнеры.

Кроме приведенных выше требований в Уставе и Правилах перевозки предусматриваются и другие. В целом Правила перевозок предусматривают 31 норму. Приведем некоторые из них:

- правила приема заявок на перевозку;
- правила приема груза к перевозки;
- правила заполнения перевозочных документов;
- правила перевозок груза в универсальных контейнерах;
- правила перевозок грузом насыпью и навалом; – правила перевозок грузов мелкими отправлениями;
- правила выдачи грузов;
- правила перевозки животных;
- правила перевозки грузов с объявленной ценностью;
- правила перевозки скоропортящихся грузов;
- правила исчисления сроков доставки;
- и другие правила.

Кроме Правил перевозок, на железнодорожном транспорте действуют Технические условия размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах, служебные и должностные инструкции и инструктивные указания.

Тарифы, правила их исчисления и применения и все необходимые таблицы к ним приводятся в постановлении Министерства антимонопольного регулирования и торговли Республики Беларусь «О тарифах на перевозку грузов по территории Республики Беларусь железнодорожным транспортом общего пользования» утвержденном 18 июня 2019 г. № 51. Инструкция, утвержденная этим постановлением, регламентирует порядок установления и применения тарифов на перевозку грузов по территории РБ железнодорожным транспортом общего пользования, кроме перевозок грузов, следующих транзитом по территории государств – членов ЕАЭС, а также на работы (услуги), связанные с организацией и осуществлением этой

перевозки.

Тарифное руководство № 4 состоит из трех книг и предназначено для определения тарифных расстояний перевозки грузов в границах железнодорожных администраций, входящих в Совет по железнодорожному транспорту государств – участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики:

- Книга 1 «Тарифные расстояния между станциями на участках железных дорог». Содержатся поучастковые тарифные расстояния от всех станций участка данной дороги до ближайших к ним узлов (транзитных пунктов);

- Книга 2 «Алфавитный список железнодорожных станций (часть 1)» и «Алфавитный список пассажирских остановочных пунктов и платформ (часть 2)». Часть первая включает в себя четыре раздела: «Алфавитный список железнодорожных станций» с указанием выполняемых на них коммерческих (грузовых и пассажирских) операций и расстояний до ближайших к ним маршрутно-транзитных пунктов; «Строящиеся железнодорожные линии, открытые для временной эксплуатации и включенные в прямое сообщение»; «Алфавитный список речных и морских портов и пунктов, включенных в прямое смешанное железнодорожно-водное сообщение, а также пунктов перевалки грузов с железных дорог на водные пути и обратно»;

- Книга 3 «Тарифные расстояния между транзитными пунктами». Даны тарифные расстояния по кратчайшим направлениям между узловыми и транзитными пунктами железнодорожных администраций. Транзитные пункты в таблицах тарифных расстояний расположены в алфавитном порядке.

Правовое регулирование международных железнодорожных перевозок

Как изложено в теме 1.5 в настоящее время применяются 2 самостоятельные системы международного транспортного права, регламентирующие деятельность в области железнодорожных перевозок.

Конвенция о международных железнодорожных перевозках (сокр. КОТИФ, Берн, 9 мая 1980 г.) – многостороннее международное

соглашение по вопросам международной железнодорожной перевозки пассажиров и грузов. Условное обозначение Бернской конвенции о международных перевозках по железной дороге – КОТИФ происходит от фр. *Convention relative aux transports internationaux ferroviaires* или сокращённо.

Еще ранее Бернская конвенция о международных железнодорожных перевозках грузов (МГК) была заключена в 1890 г. девятью странами, в том числе и Россией. Страны-учредители выработали Единые правовые предписания для договора о международной перевозке грузов по железным дорогам (СИМ), которые в последующие годы неоднократно совершенствовались (1928, 1938 годы). «Бернские международные грузовые конвенции» (МГК) вместе с Бернской «Конвенцией о перевозках пассажиров» (МПК) вошли в состав единой «Конвенции о международных железнодорожных перевозках» в редакции 1980 года. Объединенные конференции принято называть ЦИМ/КОТИФ (СИМ/СОТИФ).

В КОТИФ установлены общие правила международных перевозок грузов и международных перевозок пассажиров железнодорожным транспортом. В нем участвуют 41 государство (большинство стран Европы, а также ряд стран Азии и Северной Африки).

К Соглашению имеется два приложения, содержащие нормы гражданско-правового характера об условиях международных железнодорожных перевозок. Приложение А (именуется Единые правила МПК) определяет условия перевозок пассажиров, приложение В (именуется Единые правила МГК) содержит условия перевозок грузов.

Единые правила МГК действуют только в отношении перевозок по определенным железнодорожным линиям, перечень которых устанавливают участники соглашения. Ставки провозных платежей определяются национальными и международными тарифами. Предусмотрены предельные сроки доставки грузов. Так, по правилам СОТИФ общие сроки доставки грузов составляют для грузов большой скорости 400 км в сутки, а для грузов малой скорости – 300 км в сутки.

Наряду с КОТИФ действовала другое международное соглашение в области железнодорожных перевозок – Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), которое заключили в 1951 году социалистические страны, а также Иран. Участниками

СМГС являются страны бывшего СССР, ряд стран Восточной Европы, Иран, Монголия, Китай, КНДР и Вьетнам. Это Соглашение действует в редакции 2013 г. и определяет порядок приема грузов к перевозке и условия его доставки и выдачи грузополучателям.

Страны Албания, Болгария, Иран, Литва и Польша являются участниками и одной системы и другой.

Внешнеторговые грузы в страны – участницы Соглашения отправляются на основании международной накладной СМГС.

Оформление международных грузовых перевозок между двумя правовыми системами может реализовываться двумя способами: или через системы переоформления перевозочных документов (накладных) на пограничных станциях СГМС на ЦИМ и наоборот, или через создание единого документа, который будет признан обеими правовыми системами. В настоящее время возможны оба подхода, но чаще применяется первый способ. Для переоформления документов должно совпасть несколько условий;

- у дороги должно быть такое право;
- только на пограничной станции;
- должен существовать нормативный документ.

Наряду с основным текстом СМГС с приложениями, в дополнение к нему, приняты:

- Единый международный транзитный тариф (ЕТТ), применяемый для исчисления платы за перевозку грузов транзитом по железным дорогам – участницам СМГС;
- Служебная инструкция к СМГС;
- Правила пользования вагонами в международном пассажирском и железнодорожном грузовом сообщении;
- Правила расчетов по СМГС.

Настоящее Соглашение устанавливает единые правовые нормы договора перевозки груза в прямом международном железнодорожном сообщении и в прямом международном железнодорожно-паромном сообщении.

В СМГС был зафиксирован ряд основополагающих моментов, таких как:

- было определено, что грузы могут перевозиться по железным дорогам двух и более стран по одному перевозочному документу – международной накладной. В этом случае перевозки называются

«прямым международным железнодорожным сообщением»;

– железнодорожные перевозки делятся на прямые, в которых участвуют только железные дороги, и смешанные, в которых, кроме железных дорог, участвуют другие виды транспорта;

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

– прямые международные железнодорожные сообщения могут быть бесперегрузочными и в том случае, если колея сопредельных стран одинакова (колею 1520 мм., имеют такие страны, как Монголия и Финляндия, а отдельные линии остались в Польше, Словакии, КНДР).

СМГС состоит из 4 (четырёх) разделов (таблица 2.6.:

Таблица 2.6 – Структура СМГС

Название главы	Основное содержание главы
1	2
I Общие положения	Определен предмет Соглашения – прямое международное железнодорожное сообщение для перевозок грузов по железным дорогам (приведен перечень стран-участниц СМГС). Приведены значения терминов, в применении в СМГС. Тезисное изложение требований по вопросам преддоговорного согласования перевозки, правил перевозки грузов, в т.ч. опасных, размещению и креплению грузов, применению накладной ЦИМ/СМГС с приложение формы накладной.
II Договор перевозки	Кратко излагаются основные положения по подготовке груза к перевозке, оформлению транспортной накладной и ответственности за сведения в накладной, требования по таре, упаковке, маркировке, определению массы, пломбированию, правила исчисления срока доставки, расчета провозных платежей, приемки и выдачи груза, порядок предъявления претензий, пределы ответственности перевозчика.

Продолжение таблицы 2.6

1	2
III Использование вагона, не принадлежащего перевозчику, в качестве транспортного средства	Соглашением между перевозчиком и владельцем вагона могут устанавливаться отступающие от условий СМГС положения, регулирующие условия договора перевозки вагона. Эти положения имеют приоритет по отношению к условиям СМГС. Приводятся требования по ответственности за утрату, повреждение вагона, соответственно по претензиям и искам.
IV Заклучительная часть	Отношения между перевозчиками регулирует Служебная инструкция к Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении. Излагается порядок внесения изменений и дополнений в СМГС.

С точки зрения организации перевозки СМГС утверждаются все образцы транспортных железнодорожных накладных в международном сообщении. Кроме того приложениями СМГС предусматриваются:

- Правила перевозок грузов;
- Правила перевозки опасных грузов;
- Правила перевозки вагонов, не принадлежащих перевозчику;
- Руководство по заполнению ЦИМ/СМГС;
- Технические условия крепления грузов;
- Информационное руководство.

Международные железнодорожные организации.

Юридической основой единой системы железнодорожных перевозок являются межправительственные договоры, формулирующие транспортное право. Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) и Соглашение о международном пассажирском сообщении (СМПС) являются сферой деятельности ОСЖД – Организации сотрудничества железных дорог.

ОСЖД является международной организацией, созданной на совещании министров железнодорожного транспорта 28 июня 1956 года в г. София (Болгария). Основой существования и работы ОСЖД

является «Положение об ОСЖД», которое имеет характер международного договора.

Главными целями ОСЖД является развитие международных грузовых и пассажирских перевозок, создание единого железнодорожного транспортного пространства в Евроазиатском регионе, повышение конкурентоспособности трансконтинентальных железнодорожных направлений, а также содействие техническому прогрессу и научно-техническому сотрудничеству в области железнодорожного транспорта.

В работе ОСЖД как межправительственной организации участвуют 28 стран: Азербайджан, Албания, Афганистан, Беларусь, Болгария, Венгрия, Вьетнам, Грузия, Иран, Казахстан, Китай, КНДР, Куба, Киргизия, Латвия, Литва, Молдова, Монголия, Польша, Россия, Румыния, Словакия, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина, Чехия и Эстония – все страны – участницы СМГС. Кроме того, в качестве наблюдателей в ОСЖД участвуют Немецкая (ДБ АГ), Французская (СНЦФ), Греческая (ОСЕ), Финская (ВР), Сербская (ЖС) железные дороги и ЗАО «Железная дорога Дьёр - Шопрон – Эбенфурт» (совместная железная дорога на землях Венгрии и Австрии).

В настоящее время сотрудничество в ОСЖД проводится на двух уровнях: межправительственном и на уровне железных дорог. Высшим руководящим органом ОСЖД является Совецание Министров.

Работа в ОСЖД проводится в рамках постоянных комиссий: по транспортной политике и стратегии развития; по транспортному праву; по грузовым перевозкам; по пассажирским перевозкам; по инфраструктуре и подвижному составу. Ведутся работы по организации прямого грузового железнодорожного сообщения между странами Европы и Азии, совершенствованию Правил пользования вагонами, организации совместного использования национальных железнодорожных телефонных сетей железных дорог-членов ОСЖД, по разработке технических нормативов для устройств электроснабжения и железнодорожного пути с высокоскоростным движением поездов, по взаимодействию электронных систем резервирования мест, по разработке Правил перевозок опасных грузов и др.

Другой международной организацией в области железнодорожной деятельности является МСЖД.

Международный союз железных дорог (МСЖД), (англ. The UIC или International Union of Railways) – международная организация, объединяющая национальные железнодорожные компании с целью совместного решения задач в области развития железнодорожного транспорта. Официальная аббревиатура союза UIC идёт от французского названия организации, так как влияние Франции на начальных этапах союза было велико.

По состоянию на 2019 год, в МСЖД входили свыше 200 железнодорожных компаний почти из 100 стран мира. Главная задача Союза – повышать конкурентоспособность железнодорожного транспорта как самого надёжного и экологичного в мире.

МСЖД был создан 20.10.1922 года с целью унификации процедур и гармонизации отношений между железными дорогами европейских стран при осуществлении международных железнодорожных перевозок.

Одним из направлений деятельности МСЖД является внедрение единой терминологии в области железнодорожного транспорта. В результате этой работы был создан трёхязычный тезаурус железнодорожных терминов, который был опубликован в 1995 году.

Союз также разработал стандартные требования к контейнерным перевозкам и перевозкам других грузов железнодорожным транспортом.

Союз занимается развитием евроазиатских транспортных коридоров, для чего разработаны единые технические стандарты железных дорог. Общие нормы и правила способствуют быстрее и без препятствий на национальных железных дорогах перевозить грузы через государственные границы.

Контрольные вопросы и задания.

1. Какие вопросы, связанные с перевозкой грузов регламентируются правовыми актами: Законом о железнодорожном транспорте общего пользования, Уставом о железнодорожном транспорте общего пользования, Правилами перевозки грузов железнодорожным транспортом общего пользования.
2. Какие еще правовые документы используются при организации перевозки грузов в системе железнодорожного транспорта.
3. Изложите суть правового регулирования международных

- железнодорожных перевозок грузов.
4. Какие основные положения зафиксированы в СМГС.
 5. Охарактеризуйте деятельность и значение международных железнодорожных организаций.

2.5. Общие принципы организации перевозок грузов железнодорожным транспортом

План. Классификация железнодорожных станций. Основные понятия о вагонопотоках, план формирования поездов. График движения – технологическая основа железнодорожных перевозок. Документарное оформление железнодорожных перевозок грузов.
[7, 9, 26]

Для пропуска заданного числа поездов по участку и обеспечения безопасности движения поездов железнодорожные линии делятся на перегоны или блок-участки раздельными пунктами. Раздельный пункт регулирует пропуск поездов, обеспечивает безопасность движения и необходимую пропускную способность.

Раздельные пункты делятся на:

- пункты без дополнительного путевого развития (блок-посты, проходные светофоры при автоблокировке);
- пункты с дополнительным путевым развитием (станции, обгонные пункты и разъезды).

Разъезды – раздельные пункты на однопутных линиях, имеющие путевое развитие для скрещения и обгона поездов. Разъезды бывают поперечного, полупродольного и продольного типов (рисунки 2.13, 2.14).



Рисунок 2.13 –Типы разъездов

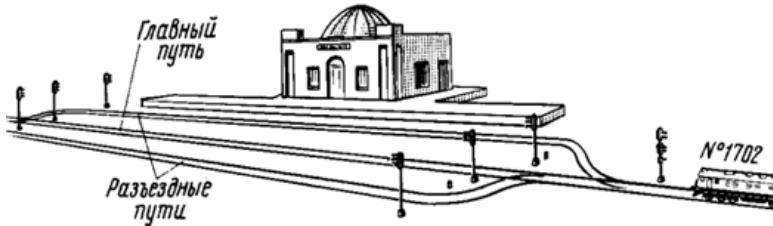


Рисунок 2.14– Вид разъезда поперечного типа

Обгонные пункты – это раздельные пункты на двухпутных линиях, имеющие путевое развитие, допускающее обгон поездов и в необходимых случаях перевод поезда с одного главного пути на другой (рисунок 2.15, 2.16).

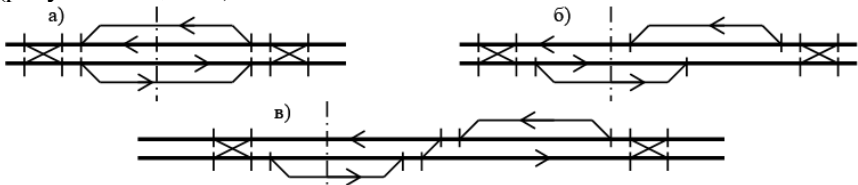


Рисунок 2.15 – Типы обгонных пунктов: а) поперечный; б) полупродольный; в) продольный.

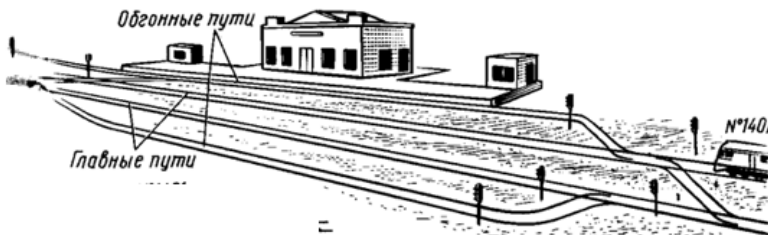


Рисунок 2.16 – Вид обгонного пункта поперечного типа

Путевые посты – это раздельные пункты без путевого развития, предназначенные для регулирования движения поездов (блок-посты при полуавтоблокировке, посты примыкания другого пути на однопутном перегоне и т. п.. Эту же функцию на участках,

оборудованных автоблокировкой, выполняют проходные светофоры, а при оборудовании участка автоматической локомотивной сигнализацией – обозначенные границы блок-участков. Деление участка на блок-участки приведен на рисунке 2.17.

Железнодорожными станциями называются раздельные пункты, имеющие путевое развитие, позволяющее выполнять операции по приему, отправлению, скрещению и обгону поездов, по приему, выдаче багажа и обслуживанию пассажиров, погрузке и выгрузке грузов, а при развитых путевых устройствах – маневровую работу по расформированию и формированию поездов и технические операции с ними. На рисунке 2.16 представлена классификация раздельных пунктов и железнодорожных станций.

Справочно. Автоблокировка и полуавтоблокировка – системы регулирования движения поездов на однопутных и двухпутных железнодорожных участках между двумя станциями (называются перегоны). При этом автоблокировка – автоматическая система регулирования движения поездов. При автоблокировке перегоны делятся на блок-участки длиной от 1000 до 2600 м, ограждаемые проходными сигналами. В результате на одном участке может быть несколько попутно следующих поездов. При полуавтоблокировке на перегоне может находиться только один поезд.

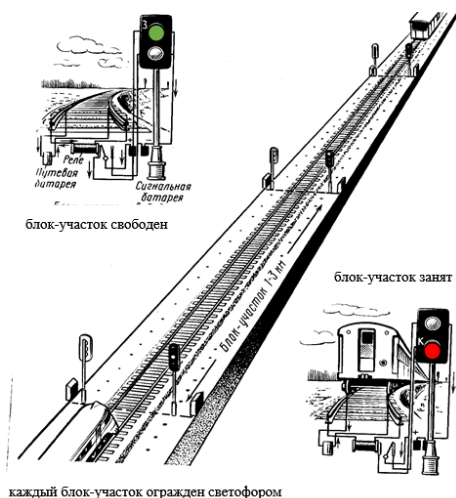


Рисунок 2.17 – Деление участка на блок-участки при автоблокировке

Железнодорожные станции, к которым примыкают не менее трех магистральных направлений, называются узловыми.

Железнодорожным станциям в зависимости от объема выполняемой работы присваивается классность. Ее устанавливают, оценивая показатели годового плана или достигнутый уровень работы в условных единицах (баллах). В зависимости от количества набранных баллов по результатам работы станции делятся на внеклассные и станции I, II, III, IV и V классов.

В зависимости от своего назначения и характера работы станции делятся на промежуточные (III–V классов), участковые (I–II классов), сортировочные (I класса и внеклассные), грузовые (внеклассные, I–III классов), пассажирские (внеклассные, I–III классов), пассажирские-технические.

Например, на Белорусской железной дороге станции внеклассные и сортировочные: Минск-Сортировочный, Витебск, Брест-Восточный и др.; Борисов – грузовая станция 1-го класса; Смоленичи – грузовая станция 2-го класса; Крулевщина – промежуточная станция 3-го класса; Осиповичи – участковая станция 1-го класса.

От классности станции, в первую очередь, зависит штатная структура и численность работников, определяется размер бюджетных расходов железнодорожной станции, в том числе по фонду заработной платы.

На станциях вагоны находятся около 70 % времени всего оборота, поэтому главный резерв ускорения оборота вагонов – это дальнейшее улучшение технологии работы станции, максимальное сокращение всех видов операций с вагонами, ликвидация межоперационных простоев. Чем лучше работает станция, тем равномернее и ритмичнее работают участки и целые направления железнодорожной сети.

Железнодорожные пути на отдельных пунктах подразделяются на станционные и специального назначения. К станционным путям относятся пути в границах станции: главные, приемо-отправочные, сортировочные, вытяжные, погрузочно-выгрузочные, соединительные, а также прочие пути. Главным путем называется станционный путь, являющийся продолжением перегонного пути. Соответственно участки пути бывают однопутные, двухпутные, многопутные.

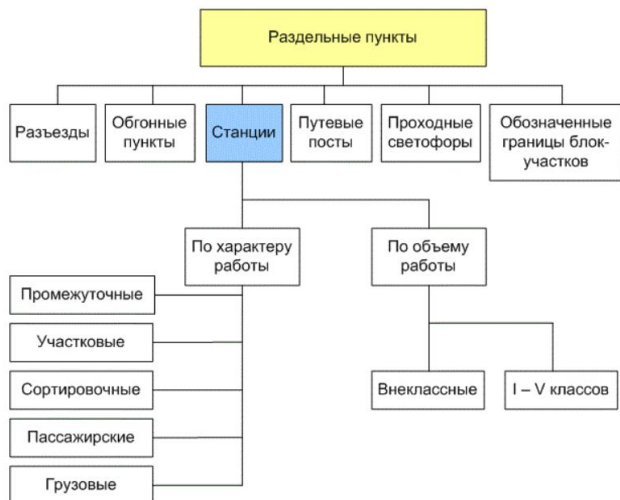


Рисунок 2.18 – Классификация раздельных пунктов и железнодорожных станций

На путях станций производится маневровая работа. Маневровая работа – это передвижение локомотивов с вагонами или без них по станционным путям при расформировании и формировании поездов, отцепке, прицепке вагонов к поездам, перестановке вагонов из парка в парк, подаче вагонов на погрузочно-выгрузочных путях (фронтах), расстановка там вагонов и их уборка.

На рисунке 2.18 также приведена классификация станций по характеру работы.

Сортировочные станции предназначены для массового расформирования и формирования поездов. Это самые крупные станции – фабрики маршрутов. Они располагаются в местах массового зарождения и погашения вагонопотоков (грузопотоков), а также на подходах к крупным промышленным районам и административным центрам. Для переработки вагонов на сортировочных станциях имеется множество парков (несколько путей одинаковой специализации объединяются в парки): парк (парки) приема, отправления, сортировочные, транзитные, сортировочные горки, вытяжные пути. Приемо-отправочные пути,

объединенные в парки, служат для стоянки поездов во время технического обслуживания и коммерческого осмотра, предусмотренных технологическим процессом работы станции. Сортировочные парки предназначены для накопления и формирования поездов.

На сортировочных станциях выполняются все те же операции, что и на участковых станциях, однако преобладает работа по расформированию и формированию поездов.

Участковые станции предназначены для выполнения следующей работы: приема и отправления транзитных пассажирских и грузовых поездов со сменой локомотивов и локомотивных бригад или со сменой только локомотивных бригад; технического и коммерческого осмотров вагонов; расформирования и формирования составов сборных и участковых поездов; технического осмотра, экипировки и осмотра локомотивов; ремонта вагонов (безотцепочного и отцепочного); обслуживания пассажиров, приема и выдачи багажа и почты; погрузки и выгрузки грузов в грузовом районе; обслуживания подъездных путей промышленных предприятий. Объем работы по расформированию-формированию поездов значительно меньше, чем у сортировочных станций, а преобладает работа по пропуску и обслуживанию транзитных поездов для станции поездов.

Основы технологии работы сортировочных и участковых станций.

Через железнодорожные станции следуют вагоны с грузом и порожние, которые характеризуются как транзитные без переработки, транзитные с переработкой, местные (прибывающие на данную станцию в адрес грузополучателей под выгрузку или под погрузку). Все вагоны следуют в поездах. Поездом называется сформированный и сцепленный состав вагонов с одним или несколькими действующими локомотивами или моторными вагонами, имеющий установленные сигналы.

Транзитные без переработки поезда принимаются в транзитный или прямо-отправочный парк. Производятся технический и коммерческий осмотры и ремонт вагонов, в большинстве случаев

смена локомотивов и локомотивных бригад. После проверки тормозов поезда отправляются со станции.

Поезда, прибывающие в расформирование (транзитные с переработкой, местные) принимаются в парк приема, где также производится технический и коммерческий осмотры вагонов. Поездной локомотив отцепляется и следует в депо. Поездные документы, следующие с машинистом поезда, передаются в станционный технологический центр (СТЦ). Здесь производится сверка документов с составом поезда и готовится сортировочный листок, на основании которого производится расформирование состава.

После накопления состава на сортировочных путях производится окончание его формирования и перестановка в парк отправления. В парке отправления выполняются технический и коммерческий осмотры вагонов. В СТЦ готовятся документы на сформированный состав и передаются в парк отправления. Поездной локомотив прицепляется к составу, машинисту под роспись вручаются документы, производится проба тормозов – и поезд отправляется со станции. Пример графика технологических операций по обработки транзитного поездов приведен на рисунке 2.19.

Железнодорожные и транспортные узлы.

Железнодорожным узлом называется пункт примыкания нескольких железнодорожных линий, в котором имеются специализированные станции и другие раздельные пункты, связанные соединительными путями, обеспечивающими пропуск пассажирских и грузовых поездов с одной линии на другую. Железнодорожный узел в крупных населенных пунктах является частью транспортного узла, представляющего собой комплекс транспортных устройств в районе стыка различных видов транспорта, совместно выполняющих операции по обслуживанию транзитных, местных и городских перевозок. В транспортный узел, помимо железных дорог, могут входить морской, речной порты, автомобильные дороги, сеть промышленного транспорта, аэропорты, сети трубопроводного транспорта и городской транспорт.

В транспортном узле происходит массовая пересадка пассажиров и передача грузов с одного вида транспорта на другой. Примеры железнодорожных узлов: Минский, Брестский, Гомельский, Киевский, Московский и т. д.

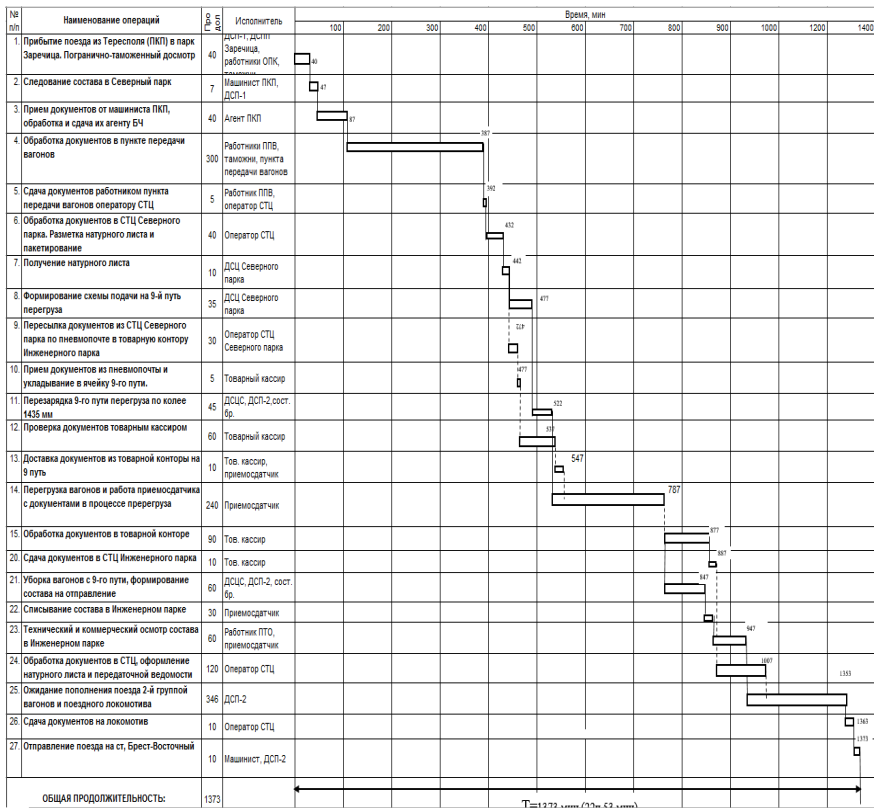


Рисунок 2.19 – Пример графика обработки транзитного контейнерного поезда

Классификация и структура вагонов грузового парка.

Перевозка грузов железнодорожным транспортом выполняется в грузовых вагонах перевозчика или грузоотправителей, грузополучателей.

Вагоны перевозчика принадлежат ему на правах собственности или хозяйственного ведения, оперативного управления либо на другом законном основании. К вагонам перевозчика относятся также вагоны перевозчиков других государств и зарегистрированные в таком качестве в установленном порядке.

Вагоны грузоправителей, грузополучателей принадлежат им на праве собственности или на другом законном основании, в том числе переданные в пользование другими юридическими лицами (арендованные).

Вагоны грузового парка должны быть приспособлены для перевозки определенных грузов, поэтому вагонный парк состоит из вагонов различных типов, отличающихся по конструкции, назначению, грузоподъемности и числу осей.

Правильный выбор подвижного состава для перевозки в зависимости от характера и свойств перевозимого груза имеет большое значение для обеспечения сохранности груза, безопасности движения поездов и наиболее эффективного использования транспортных средств. Сохранность груза при перевозке в значительной степени зависит также от исправности подвижного состава в коммерческом отношении и правильной погрузки, размещения и крепления груза.

Грузовые вагоны должны удовлетворять определенным эксплуатационно-экономическим требованиям, обеспечивающим рациональное их использование, сохранность перевозимых грузов и минимальные транспортные расходы.

Основными параметрами грузовых вагонов являются: грузоподъемность, масса тары, осьность, линейные размеры вагона (база, длина, ширина и высота), объем кузова (котла), площадь пола, а также коэффициент тары, удельный объем кузова, удельная площадь пола.

В зависимости от перевозимого рода груза вагоны делятся на универсальные (крытые, платформы, полувагоны) и специальные (хопперы, изотермические, рефрижераторные, цистерны, транспортеры и др.).

Крытые вагоны (рисунок 2.20) предназначены для перевозки продовольственных грузов, потребительских товаров, сахара, хлопка, бумаги, цемента, извести, минеральных и химических

удобрений, опасных, тарно-упаковочных и других грузов, требующих защиты от атмосферных осадков.



Рисунок 2.20 – Общий вид универсального четырехосного крытого вагона

По своему назначению крытые вагоны разделяются на два типа: универсальные и специализированные.

Крытые вагоны имеют две двери с наружными запорами. Как правило, основная часть крытых вагонов имеет самоуплотняющиеся двери и позволяют грузить тарные, штучные грузы, зерно и другие насыпные грузы. В настоящее время в эксплуатации находятся четырехосные крытые вагоны объемом кузова 106, 120 и 140 м³. Погрузка тарных и штучных грузов осуществляется через дверные проемы, а насыпные грузы грузятся через верхние загрузочные люки, которые расположены в крыше вагона. Верхние загрузочные люки оборудованы запорными устройствами, исключающими возможность открытия крышки люка снаружи. Крышки люка открывают изнутри вагона с помощью специальной штанги. Кроме того, крытый вагон имеет четыре боковых люка, закрывающихся металлическими крышками. Для перевозки грузов, требующих естественного вентилирования, эти люки оснащены несъемными металлическими решетками. В крыше имеются также две печные разделки, предназначенные для установки печных труб для случаев перевозки людей и грузов с отоплением.

Платформы (рисунок 2.21) используются для перевозки лесоматериалов, черных металлов, строительных грузов (балласта, щебня, камня, песка, гравия, кирпича, железобетонных изделий и

др.), универсальных контейнеров, колесной и гусеничной техники, сельскохозяйственных машин, а также длинномерных, тяжеловесных и громоздких грузов, которые по своим размерам не могут быть погружены в крытые вагоны. Для крепления грузов платформа оборудована торцовыми стоечными скобами (две пары), боковыми стоечными скобами (восемь пар), а также кольцами для увязки грузов. При перевозке груза, ширина которого больше, чем ширина пола платформы, борта откидываются вниз и в этом положении крепятся к боковым балкам рамы бортовыми кольцами, которые надеваются на специальные крючки.



Рисунок 2.21 – Общий вид универсальной четырехосной платформы

Для перевозки легковых автомобилей используют специальные четырехосные цельнометаллические двухъярусные платформы и крытые вагоны. Автомобили грузят в один или два ряда в зависимости от типа автомобилей (рисунок 2.22) .



Рисунок 2.22 – Двухъярусные платформы для перевозки автомобилей

Для перевозки крупно- и среднетоннажных контейнеров используют фитинговые платформы, оборудованные специализированными узлами для их крепления – фитинговыми упорами (этот упор входит в фитинговый замок контейнера) (рисунок 23)



Рисунок 2.23 – Вид фитингового упора и контейнер на фитинговой платформе

Полувагоны – наиболее массовый тип грузовых вагонов открытого типа (рисунок 2.24). Они предназначены для перевозки всех сыпучих и навалочных грузов, не требующих защиты от атмосферных осадков: каменный уголь, руды, флюсы, минерально-строительные, лесные, тяжеловесные, универсальные контейнеры, некоторые виды колесной техники и сельскохозяйственные машины и др.



Рисунок 2. 24– Общий вид универсального четырехосного полувагона с глухими торцовыми бортами

По конструкции полувагоны состоят из цельнометаллического кузова, в котором могут быть глухие торцовые стенки или двери, закрываемые гофрированными металлическими крышками с запорными устройствами. Боковые стойки кузова полувагона с внутренней стороны оборудованы увязочными скобами (восемь пар), в которые можно устанавливать деревянные стойки при перевозке лесных грузов. Для крепления растяжками штучных грузов на внутренней стороне стенок полувагонов имеются специальные увязочные косынки, которые размещены в три ряда (нижние, средние и верхние).

Цистерны предназначены для перевозки жидких, газообразных, затвердевающих и порошкообразных грузов (рисунок 2.25). Они различаются по роду перевозимых грузов, конструкции рамы, осности и калибровочному типу. В зависимости от рода перевозимых грузов цистерны разделяются на две группы:

- общего назначения или универсальные – для перевозки нефтепродуктов широкой номенклатуры;
- специализированные – для перевозки отдельных видов грузов.



Рисунок 2.25 – Общий вид восьмиосной цистерны для перевозки нефтепродуктов

Цистерны общего пользования в свою очередь подразделяются на цистерны для перевозки светлых (бензин, керосин, дизельное топливо и др.) и темных (нефть, мазут и др.) нефтепродуктов.

Специализированные цистерны подразделяются для перевозки:

- высоковязких грузов (битум и др.), котел которых, как правило, имеет паровую рубашку для разогрева груза;
- пищевых продуктов (молоко, вино, спирт и др.);
- кислот и других едких веществ, внутренняя сторона котла которых покрыта специальным защитным слоем;
- сжиженных газов (пропан, бутан, пропеллент и др.), которые приспособлены под высокое давление;
- порошкообразных и затвердевающих грузов (цемент, мука доломитовая, фосфор, баритовый утяжелитель и др.);
- других грузов.

Все цистерны общего назначения имеют верхний налив и нижний слив груза, для чего их котлы оборудованы люками и универсальными сливными приборами. Большинство специализированных цистерн имеет верхний слив и налив груза.

По осности цистерны подразделяются на четырехосные и восьмиосные цистерны.

Изотермические вагоны служат для перевозки скоропортящихся грузов, требующих соблюдения определенного температурного режима (мясо, рыба, фрукты, овощи т. п.). Изотермические вагоны бывают с машинным охлаждением и электрическим отоплением (рефрижераторный подвижной состав), вагоны-термосы.

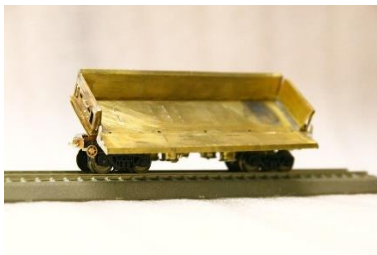
Для перевозки сыпучих и пылевидных грузов применяются думпкары (саморазгружающиеся вагоны) и хопперы. В думпкарах перевозятся руда и строительные материалы. В крытых хопперах перевозят зерно (зерновозы), минеральные удобрения (минераловозы), цемент (цементовозы), а в открытых – агломерат (агломеровозы), окатыши (окатышевозы) и другие грузы (рисунок 2.26).

Тяжеловесные грузы массой до 400 тонн и негабаритные грузы перевозятся на многоосных (от 6 до 40 осей) транспортерах различных конструкционных типов (рисунок 2.27).

На каждом грузовом вагоне (кузове, котле, раме) имеется восьмизначный номер и код страны-собственницы вагона. Система нумерации подвижного состава объединяет в восьмизначном номере неповторяющийся инвентар-ный номер, присвоенный данной единице подвижного состава, его ха-рактеристику и кодовую защиту

достоверности считывания номера. Структура построения номера вагона представлена на рисунке 2.28. На вагоне рядом с номером указывается код принадлежности: 20 – Российская Федерация, 21 – Республика Беларусь, 22 – Украина и др.

Использование грузоподъемности и вместимости вагона определяется рядом показателей: технической нормой загрузки, статической нагрузкой и коэффициентом использования грузоподъемности.



Вагон думпкар



вагон-хоппер для перевозки
зерна



вагон-хоппер для перевозки
минеральных удобрений



вагон-хоппер для перевозки цемента

Рисунок 2.26 – Виды специализированных вагонов для перевозки сыпучих и пылевидных грузов



Рисунок 2.27 – Транспортёр для перевозки тяжёловесных и крупногабаритных грузов

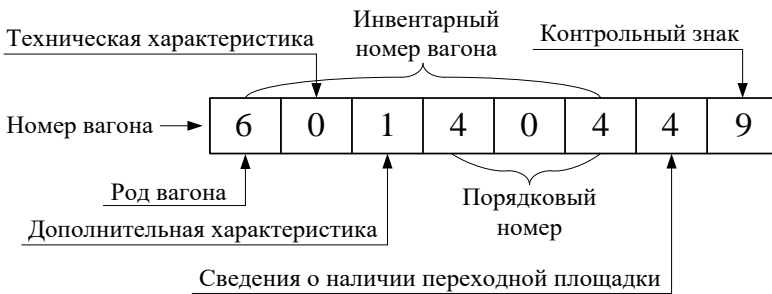


Рисунок 2.28 – Структура построения номера вагона

Статическая нагрузка характеризует использование грузоподъемности вагона в реальных условиях и определяется отношением суточного объема погрузки в тоннах на общее количество погруженных вагонов. Средняя статическая нагрузка определяется по формуле

$$P_{\text{ст}} = \sum P_{\text{ст}} / U_{\text{п}},$$

где $\sum P_{\text{ст}}$ – общее количество погруженного груза за сутки, т;

$U_{\text{п}}$ – общее количество погруженных вагонов.

Статическая нагрузка показывает количество тонн груза погруженных в вагон, а степень использования его грузоподъемности характеризуется коэффициентом использования грузоподъемности, который определяется отношением статической нагрузки вагона к его грузоподъемности:

$$K_{\text{гп}} = \frac{P_{\text{ст}}}{P_{\text{гр}}}.$$

Коэффициент использования грузоподъемности значительно колеблется для разных типов вагонов и зависит от плотности груза.

Для наиболее рационального использования грузоподъемности и вместимости вагонов на БЖД дороге разработаны и утверждены технические нормы загрузки вагонов и контейнеров, которые опубликованы в Сборнике Правил перевозок и тарифов.

Техническая норма загрузки вагона – оптимальное количество груза, которое можно загрузить в определенный тип подвижного состава, используя наиболее рациональные способы подготовки и перевозки с максимально заполнив грузом его объем (площадь), обеспечив сохранность груза и безопасность движения и маневровой работы, механизированную погрузку и выгрузку. Техническая норма загрузки вносится в отдельный блок товаротранспортной накладной.

Техническая норма загрузки вагона – это объективный показатель степени использования его грузоподъемности. Технические нормы загрузки устанавливаются отдельно для каждого типа вагонов и рода грузов, учитывая их физические особенности (объемный вес, влажность, вид и размеры тары и т. д.).

Меры, обеспечивающие эффективное использование грузоподъемности и вместимости вагонов, многообразны и зависят от типа вагонов и рода груза. Такими мерами являются:

- выбор типа вагона в соответствии с родом груза и его плотностью;
- увеличение высоты погрузки массовых грузов в открытый подвижной состав (использование суженной части габарита погрузки – «шапки»);
- уплотнение груза при погрузке;

- рациональное размещение тарных и штучных грузов в вагонах;
- комбинированная погрузка грузов с разной плотностью в одном вагоне;
- рационализация и стандартизация тары (габаритные размеры тары должны быть кратными внутренним размерам вагона).

Техническое обслуживание и коммерческий осмотр грузовых вагонов

Подвижной состав, подаваемый перевозчиком под погрузку, должен отвечать требованиям безопасности движения и сохранности перевозимых грузов. В связи с этим, подаваемые под погрузку вагоны должны быть исправные, годные для перевозки данного груза, очищенные от остатков ранее перевозимых грузов и мусора, со снятыми реквизитами а в необходимых случаях – промытые и продезинфицированные (требование п. 40 Устава). Каждый вагон перед погрузкой должен быть осмотрен в техническом и коммерческом отношении.

Пригодность вагонов под погрузку в техническом отношении во всех случаях определяется работниками вагонного хозяйства в пунктах подготовки вагонов к перевозкам или в пунктах технического обслуживания.

Вагоны, предназначенные для перевозки опасных грузов, предъявляют к техническому обслуживанию только в порожнем состоянии в день погрузки. Результаты технического обслуживания обязательно отмечаются в отдельной книге формы ВУ-14.

Если к техническому обслуживанию предъявляются вагоны собственности грузоотправителей или грузополучателей перед погрузкой опасных грузов их владельцы должны предъявить работникам вагонного хозяйства станции (в пункте технического осмотра) свидетельство о технической исправности вагона, гарантирующее безопасность перевозки конкретного опасного груза. Также в порожнем состоянии осматриваются вагоны под погрузку скоропортящихся грузов.

При техническом обслуживании главное внимание обращается на исправность технического оборудования вагонов: автосцепных приборов и ходовых частей, колесных пар, буксового узла, рамы вагона, тормозного оборудования, состояние кузова и крыши вагона, сроки его ремонта.

Перед началом погрузки работник станции - приемосдатчик должен убедиться по книге формы ВУ-14, в установленном на станции порядке, производилось ли техническое обслуживание вагона.

Пригодность вагонов в коммерческом отношении для погрузки данного груза определяется отправителем или организацией железной дороги в

зависимости от того, чьими средствами осуществляется погрузка груза. Коммерческий осмотр вагона должен гарантировать сохранность груза при перевозке. При этом особое внимание обращается на:

- качество очистки вагона от ранее перевозимого груза и отсутствие в нем постороннего запаха, маслянистых пятен и других загрязнений, которые могут испортить груз;
- отсутствие наружных заделок в обшивке стен (кроме металлических заделок, выполненных в деповских условиях), в полу вагона и незаделанных конструктивных отверстий в направляющих желобах дверей;
- надежность закрытия боковых и дверных люков, а также заварки потолочных люков по периметру или их закрепления согласно нормативным актам;
- отсутствие видимых щелей и отверстий, через которые может произойти утечка груза или проникнуть влага или искры от локомотива;
- отсутствием внутри вагона в стенах или на полу торчащих гвоздей и болтов, которые могут привести к порче или утере груза в пути следования;
- плотным закрытием и надежностью закрепления боковых и потолочных загрузочных люков, а также разгрузочных люков, а также разгрузочных люков самоуплотняющихся дверей;
- исправность запорных устройств для наложения пломб или запорно-пломбировочных устройств (ЗПУ) и т.д.

При обнаружении коммерческих неисправностей, приемосдатчик должен принять меры по их устранению до начала погрузки груза в вагон.

Коммерческий осмотр проводится и после выгрузки. При приеме вагонов после выгрузки груза средствами грузополучателя приемосдатчик проверяет, очищен ли вагон от остатков груза и мусора, удалены ли меловые разметки, сняты ли перевозочные реквизиты (закрутки, пломбы (или ЗПУ-запорно-пломбировочные устройства), бруски, растяжки и т. д.) и старые знаки опасности (после перевозки опасных грузов). Вагоны, не очищенные внутри и снаружи, а также вагоны с незакрепленными бортами, с незакрытыми люками и дверями от грузополучателя приемосдатчик не принимает. При этом, в соответствии с пунктом 45 Устава, до полной готовности вагона к уборке вагон считается не выгруженным, т. е. грузовая операция считается не законченной и взимаются все причитающиеся платежи с клиента.

За прием неочищенных вагонов от клиента после выгрузки приемосдатчик станции несет персональную ответственность.

Основы организации движения поездов.

Оперативное руководство эксплуатационной работой на железнодорожном транспорте осуществляют специалисты службы перевозок, несущие сменные круглосуточные дежурства. Оперативной работой станции руководит дежурный по станции или маневровый диспетчер, а на крупных двухсистемных (например станция Гомель) станциях – станционный диспетчер. Движением поездов и работой станций в пределах диспетчерского участка руководит поездной диспетчер, а в пределах железнодорожного узла – узловой диспетчер.

В настоящее время поездные, узловые, локомотивные диспетчеры размещаются в Центре управления перевозками службы перевозок. Их рабочие места оснащены (рисунки 2.29, 2.30) современным комплексами и системами железнодорожной автоматики, телемеханики, связи и электроснабжения. В настоящее время на БЖД активно развиваются технологии в планировании и управлении движением поездов, внедряются новые информационные продукты и программно-технические средства, обеспечивающие перевозочный процесс и позволяющие автоматизировать многие составляющие данного процесса.

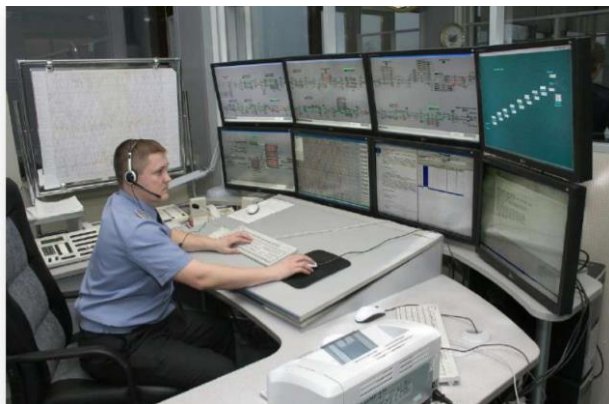


Рисунок 2.29 – Рабочее место поездного диспетчера



Рисунок 2.30 – Вид центрального зала управления движением поездов в Центре управления перевозками на Белорусской железной дороге

На железнодорожном транспорте движение поездов осуществляется по графику. График движения поездов (ГДП) представляет собой модель всей эксплуатационной работы железных дорог и является основой организации перевозок. Движение поездов строго по графику достигается точным выполнением технологического процесса работы станций, локомотивных и вагонных депо, тяговых подстанций, пунктов технического обслуживания, дистанций пути и других подразделений железных дорог, связанных с движением поездов. Объединяя и координируя работу всех этих подразделений, график дает возможность осуществить необходимое взаимодействие между ними.

ГДП устанавливает время хода поездов по перегонам, время их отправления со станций и прибытия на станции, продолжительность стоянок в пунктах скрещения и обгона.

ГДП является в свою очередь основой для планирования работы станций, локомотивных и вагонных депо, участков, дистанций пути и других звеньев транспорта, от согласованной работы которых зависит точное выполнение графика.

Исходными данными для составления планового (его еще называют нормативный) ГДП является: объем перевозок

пассажиров и грузов; план формирования поездов; техническая вооруженность линии (род тяги, количество главных и станционных путей, устройства СЦБ); технология работы станций, депо, дистанций и других подразделений, связанных с движением поездов; времена хода, стоянок, станционные интервалы, дополнительное время на разгоны, замедления поездов и др. Вид графика движения поездов приведен на рисунке 2.31.

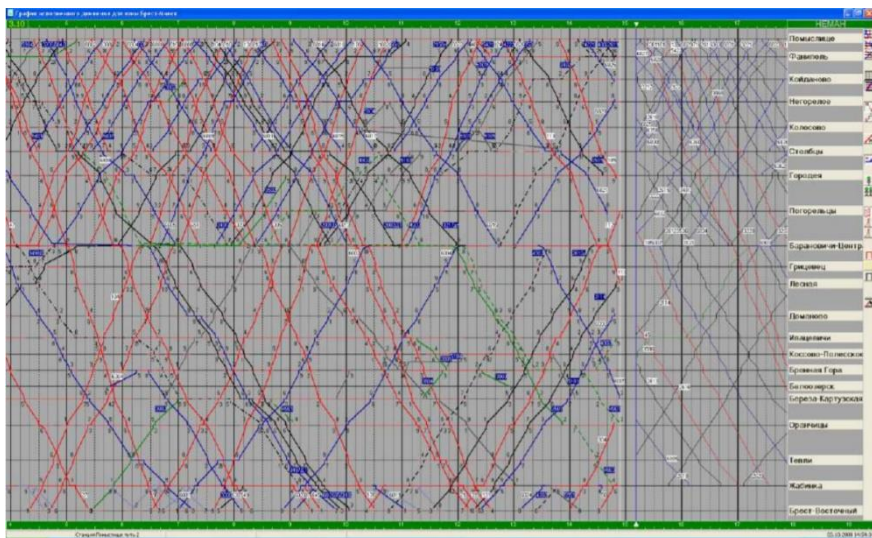


Рисунок 2.31 – Вид графика движения поездов на двухпутном направлении

В настоящее время осуществляется автоматизированное ведение реального (фактического) графика движения поездов, результаты которого отражаются на мониторе диспетчера. Помимо оперативного отображения поездной ситуации, система выполняет расчет показателей графика движения, функциями автоматического документирования событий, ведения архивов документов и нормативно-справочной информации, а также обмена с другими автоматизированными системами оперативного управления, идентификации подвижного состава, управления тяговыми ресурсами и т.д.

Плановый график движения поездов разрабатывается с учетом пропуска по участкам необходимых транспортных потоков и технического оснащения участков (однопутные или двухпутные, электрическая тяга или тепловозная, какие системы управления движением на перегонах: автоблокировка или полуавтоблокировка и т.д.).

Специалисты по технологии и управлению перевозочным процессом на железнодорожном транспорте в своей производственной деятельности постоянно анализируют, рассчитывают, планируют и прогнозируют транспортные потоки, от объема которых зависят доходы. Одним из принципов системного подхода в инженерной практике является вопрос управления потоками и соответственно инфраструктурой железной дороги. Этот принцип подразделяют на две составляющие:

управление оперативной деятельностью в реальном масштабе времени (это управление реализует диспетчерский аппарат и другой оперативный персонал станции, отделений, дорог);

планирование в рамках системы для обеспечения освоения заданной нагрузки с поиском наилучших технических, технологических параметров, показателей надежности и безопасности работы и в конечном итоге наилучших экономических показателей и прибыли.

Каждый узел, станция, соединяющая их линия имеют свою характеристику, в том числе допустимую нагрузку. С другой стороны, транспортный поток представляет собой нагрузку на транспортную сеть: чем больше поток, тем выше нагрузка. Максимальный поток, который может быть пропущен по элементам участка (направления) в единицу времени, составляет пропускную (перерабатывающую) способность участка (направления) в целом.

В общей теории транспортных потоков решают две сложные задачи. Первая состоит в определении оптимального транспортного потока на существующих направлениях или участках этих направлений. Если поток превышает это значение, сеть будет работать в режиме перегрузок, с задержками, заторами, отказами, экономическими потерями. Решение второй задачи устанавливает оптимальную мощность сети для пропуска заданных или спрогнозированных потоков.

Для пропуска транспортных потоков, а это на железнодорожном транспорте вагонопотоки, разрабатывается план формирования поездов (ПФ).

Технологии разработки ПФ будут рассмотрены в рамках дисциплины «Управление потоками в транспортных системах».

Документарное оформление железнодорожных перевозок грузов.

На железнодорожном транспорте подтверждением договора перевозки является транспортная железнодорожная накладная.

В соответствии с Уставом:

– по договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить груз в пункт назначения и выдать его грузополучателю, а грузоотправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

– при предъявлении груза для перевозки грузоотправитель должен представить перевозчику на каждую отправку груза, составленную в соответствии с правилами перевозок грузов, транспортную железнодорожную накладную.

Транспортная железнодорожная накладная составляется на имя определенного грузополучателя, подписывается грузоотправителем, сопровождает груз на всем пути следования и выдается на железнодорожной станции назначения грузополучателю вместе с грузом.

Организация перевозки груза железнодорожным транспортом начинается с заявки.

Правила перевозок устанавливают форму заявки на перевозку грузов (далее - заявка), порядок ее заполнения, представления, приема, изменения и выполнения. По договоренности с грузоотправителем перевозчик может устанавливать иной порядок представления заявок. Заявка является офертой (предложением) грузоотправителя на оформление договорных отношений с перевозчиком (железной дорогой). Заявка оформляется по установленной форме ГУ-12 (рисунок 2.32). Согласование перевозок грузов с перевозчиком осуществляется на основе месячных и дополнительных заявок. Учитывая заявки грузоотправителей перевозчики определяют потребность в железнодорожном подвижном составе.

Каждый экземпляр заявки подписывается грузоотправителем и заверяется печатью организации. В настоящее время на БЖД

Рисунок 2.32 – Вид заявки на железнодорожную перевозку

В результате рассмотрения заявки в строке заявки "Отметка о результате согласования заявки" указывается: "Согласовано", "Согласовано частично" или "Отказано", а также проставляются дата и подпись уполномоченного представителя перевозчика. О результатах рассмотрения заявки перевозчик должен уведомить грузоотправителя

не позднее чем за 3 дня до заявленного срока перевозки.

Транспортная железнодорожная накладная внутриреспубликанская (далее - накладная) состоит из четырех листов:

лист 1 - оригинал транспортной железнодорожной накладной (вместе с дорожной ведомостью следует с грузом до железнодорожной станции назначения, где выдается перевозчиком грузополучателю) (рисунок 2.33);

лист 2 - дорожная ведомость;

лист 3 - корешок дорожной ведомости (остается у перевозчика на железнодорожной станции отправления);

лист 4 - квитанция о приеме груза (выдается перевозчиком грузоотправителю).

Порядок оформления накладных предусматривается Правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом. Проформа накладной отличается для разных грузов:

накладная формы ГУ-29о – для перевозки грузов повагонными, мелкими отправлениями, а также порожних вагонов;

формы ГУ-27е и ГУ-29е – для перевозки маршрутными или групповыми отправлениями по одной накладной;

накладная формы ГУ-29к – для перевозки грузов в контейнерах;

пересылочная накладная формы ГУ-27 СП – для порожних из-под выгрузки автомобилей, двухъярусных платформ, цельнометаллических грузовых вагонов, транспортеров, полувагонов, платформ и крытых вагонов железной дороги и множества других;

используются пересылочные формы ГУ-27дс и ГУ-27дт при перевозке порожних цистерн из-под слива светлых нефтепродуктов и темных.

Формы перевозочных документов и особенности их заполнения при перевозке грузов в универсальных контейнерах и специализированных контейнерах приведены в Правилах перевозки грузов железнодорожным транспортом. Бланки перевозочных документов выдаются грузоотправителю перевозчиком на железнодорожной станции.

Грузы подготавливаются к перевозке средствами отправителя и предъявляются вместе с накладной приемосдатчику грузов в пункте погрузки (на станции). Приемосдатчик железнодорожной станции осматривает упаковку груза и отправительскую маркировку, в которой

указывается получатель и его адрес, затем регистрирует его и наносит железнодорожную маркировку. В ней указывается наименование груза и число мест, а также станция и дорога отправления. В товарной конторе станции определяют провозную плату, вносят ее в накладную. Кроме того, железная дорога имеет право взимать дополнительные сборы за погрузку, выгрузку, взвешивание и подачу вагонов на подъездные пути.

На основании накладной в товарной конторе составляют дорожную ведомость (2-ой лист), которая необходима железнодорожному предприятию для учета и отчетности о выполнении плана перевозок, отчета о прибытии грузов и взыскания провозной платы.

При перевозке грузов, оформленной перевозочными документами в бумажном виде, оригинал накладной вместе с дорожной ведомостью следует с грузами до железнодорожной станции назначения. Оригинал накладной выдается перевозчиком грузополучателю после выгрузки груза на станции назначения под роспись в дорожной ведомости. Квитанция о приеме груза выдается грузоотправителю под роспись в соответствующей графе корешка дорожной ведомости.

Все железнодорожные отправки являются именными. Отправка груза на предъявителя не допускается. Квитанция дает также право отправителю и получателю на предъявление претензии к перевозчику на несохранность груза, а также право переадресовки груза.

Вместе с накладной грузоотправитель должен обязательно предъявить перевозчику документы, предусмотренные Правилами перевозок грузов для соблюдения санитарных, ветеринарных или других административных правил.

На БЖД внедряется автоматизированная система АС «электронная перевозка»

Заполнение электронной накладной (накладной в электронном виде) производится:

грузоотправителем (или грузополучателем) и перевозчиком при наличии договора об электронном обмене документами между грузоотправителем и перевозчиком;

перевозчиком при перевозке груза в сопровождении электронной накладной.

При оформлении электронной накладной грузоотправителю выдается электронная квитанция о приеме груза, подписанная

электронной цифровой подписью (далее - ЭЦП) уполномоченного представителя перевозчика.

732934
Белорусская железная дорога

Место для особых отметок и штампов межвагонное перемещение

копия ЭПД с ЭЦП Форма ГУ-29-О 1

ОРИГИНАЛ ТРАНСПОРТНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ НАКЛАДНОЙ

№ **02513156**

Род. вагона	№ вагона	Грузопод. вагона	Колпч. осей	Тип цист	Индекс желобчатости
ПВ	/ 60198538 / 21	70.0	4		

скорость Грузовая 2

Станция отправления	ЛУНИНЕЦ, БЕЛ	139406	Станция назначения	БАРАНОВИЧИ-ЦЕНТРАЛЬНЫЕ, БЕЛ	138507
Отправитель (полное наименование)	Лунинецкий участок УП "Брестаторчермет"	2074	Получатель (полное наименование)	Барановичский цех УП Брестаторчермет	2076

Почтовый адрес отправителя 225644 г. Лунинец ул. Белинского 4

Почтовый адрес получателя г. Барановичи Слоимское шоссе 4км.

Плательщик Лунинецкий участок УП "Брестаторчермет" 2074

Плательщик

Счет отправителя 3012791411542 в Ф-Л 100 АСБ "БЕЛАРУСБАНК"

код банка 150501246

Погрузка в вагон средствами отправителя / перевозчика

Объем кузова вагона	0 м ³	Техническая норма загрузки	Н/У	Масса груза в кг. определенная	Тарифная отметка	316073
Длина рамы платформы	10.0 м				Схема Б1 ТЗ	Исп. тариф №
Знаки и марки отправления	Колпч. вагона	Упаковка	НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗА	отправителем	перевозчиком	Вид отправления ВО
						Вагон подан взамен
			ИТОГО			
			ИТОГО мест (примечание)	НАВАЛОМ	Брутто 40500	Решет плателей за 120 км
			ИТОГО масса (примечание)	Семнадцать тысяч сто	Тара вагона "прв." с брутто 23400	Руб.
					Нетто 17100	Код
						При отправлениях
						Провозная плата 2 621 415
						НДС 20% 524 283
						Проводник
						Итого при отправлениях 3 145 698
						По прибытии
						Провозная плата
						Итого при прибытии
						Всего при отправлениях и по прибытии

Объявленная ценность (примечание) руб.

Платежи взысканы на станции отправления по

Перевозчик БОСОВЕЦ Н.А. (подпись)

Способ определения массы

автомоб. весы 20КГ

(не вески, по стандарту, по телефону, по описанию, расчетным путем. Стандартная масса одного места)

Марка перевозчика

Сведения о ЭПД, пломбах

Тип ЭПД, пломбы

К/знаки

К/знаки

отправитель / перевозчик

масса груза определена с учетом перевозчика

За правильность внесенных в накладную сведений отвечаю

(подпись при определении массы перевозчиком и с участием перевозчика)

Конопацкий В.И.

(подпись отправителя, фамилия разборчиво)

Платежи взысканы на станции назначения по

Перевозчик (подпись)

По заявке №

Ввоз груза разрешен на

Погрузка назначена на

число

мес.

число

мес.

« 13 » мая 20 16 г.

Перевозчик Сибирь С.С.

* Неужелюбопытны

Рисунок 2.33 – Вид железнодорожной накладной для внутриреспубликанской перевозки

Подтверждением получения грузоотправителем от перевозчика электронной квитанции о приеме груза является электронный корешок дорожной ведомости, подписанный ЭЦП уполномоченного представителя грузоотправителя. Перевозка груза, оформленная электронной накладной, осуществляется в сопровождении электронной накладной без накладной в бумажном виде. Аналогичный порядок обмена электронными документами происходит при наличии договора об электронном обмене документами между грузополучателем и перевозчиком на железнодорожной станции назначения

При отсутствии договора об электронном обмене документами между грузополучателем и перевозчиком, а также в случае невозможности обработки, передачи электронной накладной перевозчиком на железнодорожной станции назначения выдается грузополучателю в бумажном виде оригинал электронной накладной (лист 1), заверенный в графе "Отметки перевозчика" подписью уполномоченного представителя перевозчика на железнодорожной станции и календарным штампом перевозчика.

Перевозчик по просьбе грузоотправителя может составлять за него накладную в соответствии с договором. В этом случае правильность внесенных в накладную сведений удостоверяется подписью уполномоченного представителя грузоотправителя.

Отправителем заполняются сведения:

- скорость для продвижения грузов (грузовая, большая);
- род вагона, характеристика вагона (грузоподъемность, кол-во осей, тип цистерны и другие .. инф снимается с вагона);
- техническая норма загрузки – по нормам загрузки установленным п. 41 Устава железнодорожного транспорта общего пользования;
- индекс негабаритности;
- наименование станкции отправления и код в соответствии с Тарифным руководством;
- станция назначения и код;
- наименование отправителя и адрес, наименования получателя и адрес;
- плательщик – наименование и реквизиты;
- чьими средствами выполняется погрузка: перевозчика или отправителя;
- знаки и марки отправителя по грузу, количество мест, упаковка, др.

Перевозчиком заполняются сведения на железнодорожной станции:

- место для особых отметок: необходимость прикрытия вагонов в составе поезда;

- «не спускать с горки» с учетом требования правил перевозки и Правил технической эксплуатации;

- «охрана железной дороги» – при необходимости сопровождения перевозки и охраны на станции службой военизированной охраны железной дороги;

- № накладной, отметки «ввоз груза разрешен....» «погрузка назначена на ...»;

- тарифные отметки, расчет платежей.

Заполнение накладной продолжается перевозчиком также в пути следования на оборотной стороне оригинала в графе «Отметки перевозчика»:

- при составлении в пути следования актов, относящихся к данной перевозке;

- при переадресовке грузов оформление накладных с внесением необходимых отметок осуществляется в соответствии с требованиями правил переадресовки грузов;

- в случае перегрузки груза в пути следования в другой вагон зачеркиваются сведения о вагоне (так, чтобы при необходимости можно было прочесть зачеркнутое) в оригинале накладной и дорожной ведомости, а затем проставляются новые данные о вагоне, в который груз перегружен;

В электронную накладную вносятся аналогичные сведения, как при оформлении накладной в бумажном виде.

На станции назначения оригинал и дорожная ведомость заполняются перевозчиком:

- «По прибытии» указываются сумма провозной платы по окончательному расчету, суммы платы за работы и услуги;

- в графе «Платежи взысканы на станции назначения по ____» указываются номер и дата платежного документа;

- в дорожной ведомости проставляется штамп перевозчика о прибытии груза;

- в дорожной и накладной – штамп о выгрузке или подачи под выгрузку, а также штамп о выдаче получателю оригинала накладной, накладная выдается под роспись в дорожной ведомости.

Аналогичные сведения вносятся в электронную накладную.

Получая оригинал грузополучатель делает соответствующие отметки в дорожной ведомости.

Подтверждение договора перевозки железнодорожной накладной в международном сообщении.

В соответствии с положениями СМГС перевозки грузов в прямом международном железнодорожном сообщении оформляются документами единого образца. В отличие от внутриреспубликанской накладной, комплект документов в международном сообщении состоит из пяти листов:

1. Оригинал накладной (в единственном экземпляре) - сопровождает отправку до станции назначения и выдается получателю вместе с листом уведомления о прибытии груза и самим грузом (рисунки 2.34, 2.35, 2.36).

2. Дорожная ведомость - сопровождает отправку до станции назначения и остается на дороге назначения.

3. Дубликат накладной – выдается отправителю после заключения договора перевозки. (Отсутствует квитанция о приеме груза).

4. Лист выдачи груза – сопровождает отправку до станции назначения и остается на дороге назначения.

5. Лист уведомления о прибытии груза - сопровождает отправку до станции назначения и выдается получателю вместе с оригиналом накладной и с грузом.

Кроме того, заполняется необходимое число дополнительных экземпляров дорожной ведомости для дороги отправления, транзитных дорог, для нужд таможенных органов.

Отправитель одновременно с предъявлением груза к перевозке каждой отправке должен представить станции отправления накладную и её дубликат, заполненные и подписанные. Они идентичны по содержанию и форме, но выполняют различные функции. Накладная после наложения календарного штампа станции отправления служит доказательством заключения договора перевозки и основным перевозочным документом. Дубликат накладной – это подтверждение заключения договора перевозки и расписка железной дороги в принятии груза к перевозке. Этот документ остается у грузоотправителя и является основным при изменении договора

Рисунок 2.34 – Вид заполненной транспортной накладной СМГС
(1 лист)

1 Оригинал накладной (для получателя)

210х297

21 Отправка № 2945
Контрольная этикетка: 21-код дороги отправления 155004

45х12 Накладная СМГС БЧ

10 Отправитель
ОАО "БМЗ-управляющая компания холдинга БМК"
247210, Республика Беларусь, г. Жлобин, ул. Промышленная, д. 37 Подпись: Мясное А. В. 3437
4Получатель
ИП «Курочкин В.В.»
111111, Республика Казахстан, г. Астана, ул. Космонавтов, д.5 2665

2 Станция отправления и ее сетевой код
ЖЛОБИН БЧ
Приложено 6 дополнительных листов накладной
Пункт 2.4 главы 3 ТУ Петров Н.Н.

3 Назв., кор. адрес Грузоотправителя
Полесье Грузоперевозки

4 Назв., кор. адрес Грузополучателя

5 Станция назначения
Алма-Аты-II КЗХ 700100

6 Пограничные станции перехода
Осиновка эксп. БЧ 169100
Озинки эксп. РЖД 628508

7 Типов
61270534 БЧ

8 Вагон предоставлен 9 Грузоподъемность 10 Оси 11 Массатары 12 Типы контейнеров

13 Массатары 14К-во мест

15 Наименование груза
Полуфабрикаты из нелегированной стали, содержащие менее 0,25 мас. % углерода прямоугольного сечения катанные или литые, кроме из автоматной стали, толщиной более 130 мм.
ГНГ 72071116, ЕТСНГ 314059

16 Род упаковки
пакет н/у

17 К-во мест
40

18 Масса(кг)
67700

19 Пломбы
К-во 20 Знаки

22 Перевозчик (Участков/до) (Бомбы/штук)

23 Уплата провозных платежей
РЖД Белинтертранс 200463/156893

24 Документы, прилагаемые отправителем
Счет-фактура
Сертификат качества
Декларация на товары

25 Информация, непредназначенная для перевозчика, Мдоговора на поставку
Для ИП "Пупкина Р.Р."; Договор поставки №д-л/123 от 12.12.2014.

26 Дата заключения договора перевозки
14.05.2015

27 Дата прибытия
31.05.2015

28 Отметки для выполнения таможенных и других административных формальностей
Для отметок таможенных органов

Наименование груза согд. ТНВЭД, классификационные коды ГНГ, ЕТСНГ

Платательщик через которого отправителем уплачены провозные платежи (экспедитор, агент, др.)

Отправителем уплачены провозные платежи за проследование по железным дорогам: указаны сокращ. название и код дороги, участки дорог

Сопроводительные документы, прилагаемые отправителем к накладной

Подпись грузоотправителя

Способ опред. массы

На электронных весах

Коды указанных станций

Рисунок 2.35 – Вносимая информация в железнодорожную накладную

Разделы по расчёту провозных платежей

Разделы по расчёту провозных платежей					Расчёты с отправителем		Расчёты с получателем		
А	37 Участок		Коды станций	38 Расстояние, км	39 Расчётная масса, кг	44 Валюта тарифа	45 Валюта платежа	46 Валюта тарифа	47 Валюта платежа
	от Жлобин		155004	172	70 000	48	49	50	51
	до Словечно (эксп.)		151200			8 324 387 НДС-0%	8 324 387 НДС-0%		
	40 Дополнительные сборы		=	=	=	52	53	54	55
	41 Тариф		42 Код груза	43 Курс пересчёта	Итого:	56	57	58	59
ТР БЧ		314059			8 324 387 НДС-0%	8 324 387 НДС-0%			
Б	37 Участок		Коды станций	38 Расстояние, км	39 Расчётная масса, кг	44 Валюта тарифа	45 Валюта платежа	46 Валюта тарифа	47 Валюта платежа
	от					48	49	50	51
	до								
	40 Дополнительные сборы		=	=	=	52	53	54	55
	41 Тариф		42 Код груза	43 Курс пересчёта	Итого:	56	57	58	59
37 Участок		Коды станций	38 Расстояние, км	39 Расчётная масса, кг	44 Валюта тарифа	45 Валюта платежа	46 Валюта тарифа	47 Валюта платежа	

Рисунок 2.36 – Обратная сторона 1-го листа железнодорожной накладной

Отправитель вносит в накладную сведения, касающиеся груза, получателя, станции отправления, станции назначения, выходных пограничных станций, через которые следует груз. Остальные графы накладной, обведенные жирной чертой на лицевой стороне (это такие сведения, как номер вагона, номер отправки, номера пломб), и все графы на обратной стороне заполняют работники станции.

В СМГС жестко регламентированы форма и правила заполнения накладной СМГС и других перевозочных документов (ст.7 «Накладная» и приложение 12.5 «Пояснения по заполнению накладной СМГС»). Выходные пограничные станции страны отправления и транзитных стран, через которые должен следовать груз, указываются в накладной отправителем.

СМГС предоставляет грузовладельцу право изменить условия заключенного договора, но такое изменение может быть произведено только один раз отправителем и один раз получателем.

Отправитель, до пересечения грузом границы страны отправления, может:

- забрать груз со станции отправления;
- изменить станцию назначения;
- изменить получателя;
- вернуть груз на станцию отправления.

Получатель имеет право если груз еще не отправлен с пограничной станции дороги назначения:

- изменить станцию назначения в пределах страны назначения;
- изменить получателя груза.

Изменение договора производится на основании письменного заявления отправителя или получателя по специальной форме, установленной СМГС. Заявление подается отправителем на станцию отправления, а получателем – в таможенную на пограничную станцию дороги страны назначения. Далее действует перевозчик (железная дорога), которая предупреждает станции на пути следования об изменении договора.

Особые требования предъявляются к наименованию груза: его следует указывать точно и достаточно полно. После наименования груза надо указывать номер позиции, к которой он отнесен в соответствии с номенклатурой товаров данного тарифа.

Опасные грузы принимаются к транспортировке под тем названием, которое указано в специальном приложении к СМГС, касающегося опасных грузов. Во всех остальных случаях допускается наименование груза по внутреннему тарифу дорог страны отправления или назначения. Если же в номенклатуре тарифов такого наименования груза нет, то дается то название, которое известно в торговле. После приема груза к транспортировке вместе с накладной в качестве доказательства договора перевозки на всех листах накладной и на всех дополнительных экземплярах дорожной ведомости станция отправления ставит свой календарный штамп.

На обратной стороне накладной большинство разделов предназначено для расчета провозных платежей отдельно по дороге отправления, транзитным дорогам и дороге назначения.

Расчётной тарифной валютой для оплаты перевозок транзитом является швейцарский франк.

Специальная статья СМГС предусматривает, что отправитель несет ответственность за правильность сведений в накладной. Ответственность носит материальный характер и выражается в штрафах различных размеров.

Дорожную ведомость составляет станция отправления по данным, содержащимся в накладной, и в полном соответствии с ней. Если по внутренним правилам железной дороги отправления все перевозочные

документы предоставляет отправитель груза, то одновременно с накладной и ее дубликатом он заполняет и дорожную ведомость. Корешок дорожной ведомости остается на дороге отправления и служит документом, подтверждающим прием груза к перевозке и взыскание провозных платежей.

Дорожная ведомость следует с грузом и является документом, на основании которого проводятся расчеты между железнодорожными перевозчиками по провозной плате; расчеты по провозной плате с грузополучателем, по штрафам за просрочку доставки груза перевозчиком и по другим сборам. Дорожная ведомость с росписью в ней грузополучателя в получении груза является документом, удостоверяющим, что договор перевозки перевозчиком выполнен.

Правовое значение дорожной ведомости состоит в том, что она содержит информацию для определения дат, в которых были произведены операции загрузки и разгрузки вагонов и контейнеров.

Накладная и один экземпляр дорожной ведомости вместе с грузом следуют до станции назначения, где накладную выдают вместе с грузом получателю, а ведомость остается на дороге назначения как документ, подтверждающий выполнение договора перевозки, выдачу груза и факт уплаты провозных платежей. Дорожная ведомость представляет собой основной документ для учета перевозок.

В пути следования в перевозочные документы вносятся сведения обо всех операциях с грузом такие как: перегрузка на пограничной станции в вагон другой колеи, проверка состояния тары, проверка состояния груза и т.п. В документах проставляется также время прохождения грузами пограничных станций. Все эти данные заверяются подписью работников дороги и календарным штампом станции.

Сопроводительные документы, касающиеся выполнения в пути таможенных, санитарных, ветеринарных и других формальностей, отправитель прикладывает к накладной, перечисляя их в соответствующей ее графе. В остальных случаях в накладной делается отметка, что прилагать дополнительные документы не требуется.

При перевозке внешнеторговых грузов требуется представление также имеющихся у отправителя таможенных документов для упрощения выпуска экспортных товаров за границу и таможенного оформления ввозимых грузов в пунктах назначения. Все документы

должны быть перечислены в графе 4 оборотной стороны накладной с указанием их наименования и номеров.

При отгрузке экспортных грузов через морские порты указываются наименование и код припортовой станции, грузополучателем в накладной указывается морской порт с отметкой для какого грузополучателя морским транспортом следует груз, его цифровой код; в правом углу документа делается отметка «Экспорт».

При отгрузке импортных грузов из морских портов грузоотправителем указывается морской торговый порт, действующий по поручению соответствующего получателя в порту, доставленного морским транспортом груза.

При направлении импортного груза с оформлением в таможенном органе в пункте окончательного назначения на международной или внутренней железнодорожной накладной и на дорожной ведомости пограничным таможенным орган проставляется штамп «Товар под таможенным контролем. ДКД -№__ (аббревиатура ДКД означает «декларация контроля доставки»).

При отправке экспортных грузов в страны, с которыми у Беларуси не имеется соответствующего соглашения, грузоотправитель выписывает накладную СМГС и адресуют ее начальнику выходной пограничной станции вышеназванных стран. На пограничной станции происходит переотправка груза по адресу получателя и выписывается новый документ - накладная ГИМ (ЦИМ), по которой груз следует уже до конечной станции назначения. Все сведения из накладной СМГС переносятся в накладную ГИМ. Аналогичный способ оформления перевозочных документов применяется в обратном направлении. Соответственно, претензии и иски к железным дорогам должны предъявляться отдельно по каждому из этих договоров, и притом только их участниками.

При активном участии специалистов БЖД была разработана единая унифицированная накладная ЦИМ/СМГС, позволяющая осуществлять перевозки на всем пути следования по одной накладной без переоформления. Применение накладной ЦИМ/СМГС позволило сократить срок доставки грузов на 12-20 час., а также снизить стоимость перевозки примерно на 30 евро за счет исключения из логистической цепи операций по переоформлению накладной ЦИМ на накладные СМГС (и наоборот) на пограничных станциях. Большинство

контейнерных перевозок в Беларуси, в частности, через погранпереход Брест – Тересполь (Польша) уже осуществляется по унифицированной накладной ЦИМ/СМГС.

Порядок выдачи груза в пункте назначения.

По прибытии груза на станцию назначения в железнодорожной накладной ставится штампель данной станции с датой получения груза. Этим удостоверяется надлежащее или ненадлежащее выполнение перевозчиком обязанности по доставке груза в срок. Железная дорога выдает груз вместе с накладной получателю только после взимания всех провозных платежей, причем, по условиям СМГС, ему следует уплатить все суммы полностью, даже если часть груза отсутствует.

Сумма за недостающий груз может быть возвращена обратно в претензионном порядке. Если железная дорога или получатель при проверке состояния груза установят частичную или полную утерю груза (несоответствие накладной) либо его повреждение, они составляют коммерческий акт, один экземпляр которого выдается получателю. Но при этом учитываются нормы естественной убыли, также установленные в СМГС. Также составляется коммерческий акт при обнаружении груза без перевозочных документов, а также перевозочных документов без груза, при превышении провозных платежей и при других нарушениях.

Коммерческий акт должен быть составлен в день выгрузки груза или, в крайнем случае, в течение следующих суток. Проверка груза должна проводиться в процессе или непосредственно после выгрузки груза. Кроме коммерческого акта, может составляться акт общей формы, который служит для подтверждения таких фактов как:

- утрата перевозочных документов;
- задержка вагонов на различных этапах перевозки;
- подача под погрузку неочищенных вагонов, цистерн и т. п.;
- отсутствие пломб или запирающих устройств на вагоне, контейнере (если в перевозочных документах отмечено, что они были).

Коммерческие акты составляются на бланках установленной формы. Акты составляются при приемке груза как на станции назначения, так и на пограничных станциях и станциях перегруза. Отсутствие коммерческого акта создает предположение, что груз был передан принимающим железным дорогам в надлежащем состоянии, и они должны нести ответственность если установлена его

несохранность на станции назначения.

СМГС утверждаются все образцы накладных.

Приложениями СМГС предусматриваются:

Правила перевозок грузов;

Правила перевозки опасных грузов;

Правила перевозки вагонов, не принадлежащих перевозчику;

Руководство по заполнению ЦИМ/СМГС;

Технические условия крепления грузов;

Информационное руководство.

Контрольные вопросы и задания.

1. Охарактеризуйте понятия: раздельный пункт, разъезд, обгонный пункт, путевой пост, железнодорожная станция.
2. Какие железнодорожные станции называются узловыми.
3. Назовите принципы присвоения класса железнодорожной станции.
4. Как железнодорожные станции классифицируются.
5. Охарактеризуйте станции: грузовая, сортировочная, участковая, промежуточная, пассажирская.
6. Дайте определения железнодорожного узла, транспортного узла.
7. Перечислите типы вагонов для перевозки грузов.
8. Перечислите показатели, характеризующие использования вагонов.
9. С какой целью выполняются техническое обслуживание и коммерческий осмотр грузовых вагонов в процессе перевозки грузов.
10. Перечислите основные организационно-технологические приемы движения поездов.
11. Изложите последовательность документарного оформления перевозки груза железнодорожным транспортом.

2.6. Тарифная система железнодорожного транспорта

План. Тарификация перевозок грузов железнодорожным транспортом во внутриреспубликанском сообщении. Тарификация перевозок грузов железнодорожным транспортом в международном сообщении. Система дополнительных плат (сборов) при перевозках грузов железнодорожным транспортом. [12, 16, 24, 25]

В юридической и экономической науке неоднократно делались попытки дать определение понятия «провозная плата». При этом термин «провозная плата» нередко подменялся и подменяется в настоящее время термином «тариф». Однако понятия «провозная плата» и «тариф» несут в системе железнодорожного транспорта разную смысловую нагрузку:

- провозная плата за перевозку - плата за операцию перемещения груза от станции отправления до станции назначения;
- провозные платежи - провозная плата за перевозку груза, а также плата за работы (услуги), возникшие за период от приема груза к перевозке до его выдачи грузополучателю.
- тарифами на железнодорожном транспорте считаются платы и сборы, взыскиваемые по перевозкам, а также правила исчисления и применения этих плат и сборов». То есть тариф – это система, регулирующая порядок взимания провозной платы и дополнительных сборов.

Основные положения исчисления провозных платежей по территории Республики Беларусь.

Начисление платы за перевозки грузов по территории Республики Беларусь по состоянию на 01.01.2020 г. производится в соответствии с постановлением, утвержденным Министерства антимонопольного регулирования и торговли Республики Беларусь от 18.06.2019 № 51 «О тарифах на перевозку грузов по территории Республики Беларусь железнодорожным транспортом общего пользования». Данным постановлением утверждаются Тарифы и Инструкция о порядке установления и применения тарифов на перевозку грузов по территории Республики Беларусь железнодорожным транспортом общего пользования, кроме

перевозок грузов, следующих транзитом по территории государств - членов ЕАЭС (далее – Инструкция).

Следует уточнить, что правила, изложенные в постановлении, не распространяются на перевозки, которые не зарождаются на территории стран – участников ЕАЭС, а фактически въезжают из третьих стран и следуют в третьи страны.

Постановление также устанавливает тарифы на работы (услуги), связанные с организацией и осуществлением этой перевозки.

Постановление позволяет рассчитывать провозные платежи:

во внутриреспубликанском сообщении;

в международном сообщении (экспорт, импорт, транзит через территорию Республики Беларусь груза, следующего в сообщении между государствами - членами ЕАЭС, между территориями одного из государств-членов с участием железной дороги Республики Беларусь, с территории одного государства-члена через территорию Республики Беларусь в третьи страны через морские порты государств - членов и в обратном направлении).

Провозная плата за перевозку определяется:

во внутриреспубликанском сообщении – за тарифное расстояние от станции отправления до станции назначения;

при ввозе грузов на территорию Республики Беларусь – за тарифное расстояние от входной пограничной станции, включая расстояние от Государственной границы, до станции назначения;

при вывозе грузов за пределы Республики Беларусь – за тарифное расстояние от станции отправления до выходной пограничной станции, включая расстояние до Государственной границы;

при транзитных перевозках через территорию Республики Беларусь – за тарифное расстояние от входной пограничной станции, включая расстояние от Государственной границы, до выходной пограничной станции, включая расстояние до Государственной границы.

Тарифное расстояние - расстояние перевозки, за которое начисляется провозная плата за перевозку;

Тарифная схема - таблица тарифов, применяемых для начисления провозной платы с учетом наименования груза, рода подвижного состава, загрузки вагона, расстояния перевозки.

Провозная плата за перевозку определяется путем суммирования

тарифов соответствующих тарифных схем с последующим умножением полученной суммы на коэффициенты, установленные Инструкцией;

При расчете провозной платы за перевозку тариф может формироваться из тарифных составляющих, учет которых зависит от принадлежности подвижного состава: или перевозчику, или грузоотправителю, грузополучателю. Применяются тарифные схемы групп И, В, Л:

тарифы тарифных схем № И1, И2, И3 - инфраструктурная составляющая тарифа на перевозку груза локомотивом перевозчика в вагоне принадлежности перевозчику, принадлежности грузоотправителю, грузополучателю;

тарифы тарифной схемы № В - вагонная составляющая тарифа на перевозку груза локомотивом перевозчика в вагоне перевозчика;

тарифы тарифных схем № Л1, Л2, Л3 - локомотивная составляющая тарифа на перевозку груза локомотивом перевозчика в вагоне принадлежности перевозчику, принадлежности грузоотправителю, грузополучателю.

Для грузов, перевозимых в контейнерах, на транспортерах, негабаритных применяются тарифы без выделения тарифных составляющих - тарифы, установленные на базе суммарных расходов перевозчика (тарифные схемы № 4-54; тарифы, установленные за 1 километр перевозки).

В качестве примера для определения необходимых тарифных схем для расчета тарифа в таблице 2.7 приведена выдержка из приложения 1 к Инструкции.

Таблица 2.7 –Номера тарифных схем для определения провозной платы за перевозку грузов

Отправка	Вагон перевозчика	Вагон грузоотправителя, грузополучателя		Груз на своих осях
		груженный	порожный, ВДЭ	
	тарифные схемы			
Повагонная	И1, В, Л1	И2, Л2	И3, Л3	
Контейнерная	4			-

За счет тарифных составляющих группы «И» организации БЖД возмещают понесенные расходы за инфраструктуру:

текущее содержание и все виды ремонта пути и путевых устройств;

обслуживание, текущее содержание и все виды ремонта производственных зданий и сооружений, средств железнодорожной автоматики и связи, линий электропередачи и иных систем, устройств и оборудования, необходимых для обеспечения перевозочного процесса;

амортизацию основных средств.

организацию и выполнение технических и технологических операций перевозочного процесса.

За счет тарифных составляющих группы «В» для вагонов организации БЖД возмещают понесенные расходы (вагонная составляющая):

все виды ремонта грузовых вагонов железной дороги, запасных частей и деталей;

амортизацию вагонов железной дороги;

часть расходов по организации и осуществлению пробега вагонов принадлежности железной дороги в порожнем состоянии (кроме вагонов принадлежности грузоотправителям или грузополучателям, которые еще называют собственными или арендованными).

В тарифных составляющих группы «Л» учитываются расходы:

- амортизация локомотивов грузового движения;
- экипировка, техническое обслуживание, текущий и капитальный виды ремонта локомотивов;
- общепроизводственные и общехозяйственные расходы подразделений локомотивного хозяйства.

Провозная плата за перевозку вагонов в порожнем состоянии принадлежащих грузоотправителям и грузополучателям взимается по соответствующим составляющим тарифных схем, приведенным в Инструкции.

Коэффициенты, применяемые при определении провозной платы за перевозку груза в зависимости от рода груза, типа и принадлежности вагона также приводятся в приложении к Инструкции.

Номера тарифных схем, коэффициенты к тарифам,

соответствующие тарифы без выделения составляющих, условия применения тарифов определяются на основании сведений и соответствующих отметок в транспортной накладной, предусмотренных правилами перевозок грузов, СМГС, другими международными договорами.

Инструкцией устанавливаются и другие правила расчета провозных плат за перевозку:

минимальное тарифное расстояние перевозки, за которое определяется провозная плата за перевозку, - 50 км.;

тарифы тарифных схем № И1, И2, Л1, Л2 определяются исходя из расчетной массы груза. Порядок определения расчетной массы груза также установлен Инструкцией;

провозная плата за перевозку груза в универсальном вагоне определяется с учетом минимальной весовой нормы загрузки вагона (МВН). МВН определенного груза в универсальном вагоне с шириной колеи 1520 мм также установлена приложением к Инструкции.

Для чего нужна МВН?

Для каждой позиции ЕТСНГ (рисунок 2.37) указана МВН загрузки универсальных вагонов в тоннах. Если вес груза в вагоне меньше или равен МВН, то провозная плата для универсальных вагонов взимается за эту норму. В тех случаях, когда вес груза в вагоне превышает МВН, то расчет плат производится за реальный вес груза в вагоне. Если против кода позиции и ее наименования в графе 3 указано "г/п", то расчет плат производится за вес груза в вагоне, но не менее грузоподъемности вагона в тоннах.

**МВН универсального вагона грузоотправителя, грузополучателя, перевозчика
с шириной колеи 1520 мм**

Код позиции ЕТСНГ	Наименование позиций ЕТСНГ	МВН, т
043006	Картофель свежий	51
044009	Свекла сахарная	крытый вагон, полувагон - 50; платформа - 20
081008	Лесоматериалы круглые, кроме крепежных	44
082000	Лесоматериалы крепежные	44
091008	Пиломатериалы	44
092002	Продукция <u>щпалошплення</u> (без пропитки)	44
093005	Продукция <u>щпалошплення</u> (с пропиткой)	платформа, полувагон - 44
094008	Фанера и шпон	38
101004	Дрова	крытый вагон, полувагон - 40; платформа - 33
102007	Древесина топливная для технологических нужд	крытый вагон, полувагон - 40; платформа - 33
103007	Древесина измельченная	18
111006	Прочая продукция лесной промышленности	крытый вагон, полувагон - 40; платформа - 33
112009	Саженьцы деревьев и кустарников. Деревья срезанные	22
121008	Дома, постройки деревянные, их детали и узлы	26
122000	Плиты древесностружечные и древесноволокнистые	42
123003	Тара деревянная новая	25
124006	Тара деревянная возвратная	25
125009	Изделия деревянные, кроме мебели, паркета и тары деревянной. Плиты <u>асбодревесные</u>	31
126001	Спички	20
127004	Мебель, кроме металлической и плетеной	13
131009	Целлюлоза и масса древесная	41
132002	Бумага и картон	40
133005	Изделия из бумаги и картона	18
141001	Руды и концентраты железные	грузоподъемность вагона
142004	Руды и концентраты марганцевые	грузоподъемность вагона
151003	Руды и концентраты цветных металлов	грузоподъемность вагона
152006	Колчедан серный	грузоподъемность вагона
153009	Сырье серное, кроме серного колчедана	53

**Рисунок 2.37 – Вид приложения Инструкции для определения
МВН**

Алгоритм определения провозных платежей

(помимо транспортной накладной, Инструкции к постановлению № 51 в скобках указаны дополнительные источники информации) следующий:

1. Определить тарифное расстояние перевозки (таблицы тарифных расстояний);
2. Определить вид отправки (Правила перевозки грузов);
3. Исходя из свойств груза, выбрать род и принадлежность вагона или контейнера для перевозки (Справочник по вагонам);
4. По коду и позиции ЕТСНГ определить минимальную весовую норму (МВН) – при перевозке в универсальных вагонах, а для

повагонных, групповых, маршрутных отправлениях тарифный класс груза (глава 3, приложение 3 к Инструкции);

5. Установить номера тарифных схем по виду отправки, типу вагона, контейнера, их принадлежности (приложения 1 к Инструкции);

6. Определить тарифы по установленным тарифным схемам с учетом расчетного веса (приложение к постановлению №51);

7. Определить коэффициенты к тарифным схемам (табл.1 приложения 2 к Инструкции);

8. Рассчитать провозную плату за перевозку по формуле:

$$(И + В + Л) \cdot K_1 \cdot K_2 \cdot \dots \cdot K_n ,$$

где И, В, Л – тарифные схемы;

K_1, K_2, K_n – коэффициенты, применяемые при определении провозной платы за перевозку;

9. Рассчитать тарифы за работы (услуги), связанные с организацией и осуществлением перевозки грузов;

10. Рассчитать провозные платежи (сумма пунктов 8 и 9);

11. Рассчитать НДС;

12. Рассчитать итоговый провозной платеж: сумма пунктов 10 и 11).

Особенности расчета провозных платежей в международном сообщении в соответствии с Тарифной политикой стран СНГ.

Для стран, не входящих в ЕАЭС, в случаях транзитных перевозках по БЖД провозная плата определяется по положениям и статьям Тарифной политики СНГ. Документ называется «Тарифная политика железных дорог государств-участников содружества независимых государств на перевозки грузов в международном сообщении» (далее – Тарифная политика). Этот документ пересматривается ежегодно и утверждается на соответствующий фрахтовый год.

Валютой тарифа является швейцарский франк. Начисление провозной платы осуществляется в долларах США. Коэффициент пересчета швейцарских франков в доллары объявляется ежеквартально централизованно Управлением делами Тарифной политики ЕАЭС.

Документ «Тарифная политика» используется для:

1. Исчисления платы за транзитные перевозки грузов из третьих стран в третьи страны. К третьим странам относятся государства, железнодорожные администрации (железные дороги) которых не являются участниками Тарифного Соглашения;

2. Исчисление платы за перевозки грузов из/в государств, железнодорожные администрации (железные дороги) которых являются участниками Тарифного Соглашения, в/из третьи страны, а также между станциями железнодорожных администраций (железных дорог) – участниц Тарифного Соглашения.

Положения Тарифной политики и установленные Тарифной политикой в свободно конвертируемой валюте ставки на перевозки и ставки дополнительных сборов применяются при перевозках грузов по линиям железных дорог – участниц Тарифного Соглашения в международном сообщении, в том числе с участием различных видов транспорта, независимо от форм перевозочных документов.

Тарифом, действующим на железнодорожном транспорте при международных перевозках, является Международный транзитный тариф (МТТ), являющийся приложением к Соглашению о международном грузовом сообщении (СМГС).

Участниками СМГС или, так называемого, Тарифного Соглашения являются страны СНГ, а также страны: Польша, Чехия, Словакия, Венгрия, Болгария, Румыния. МТТ применяется также Эстонией, Латвией и Литвой, хотя эти страны не являются участниками СМГС.

До 1992 года МТТ, как транзитный тариф, применялся только в европейских странах, но теперь этот тариф применяется при внешнеторговых перевозках стран и СНГ, независимо от того, идет ли груз только по железной дороге за границу или с перевалкой, например в морском порту. Например, МТТ будет применяться как для железной перевозки в любую Западноевропейскую страну через Брест или какой-либо другой железнодорожный переход (станция Лужайка – на границе с Финляндией, станция Чоп – на границе Украины с Венгрией и Словакией) и в любую страну СНГ (Украина, Казахстан, Азербайджан), так и для перевозки груза между Москвой и Петербургом (или любым другим портом России), если в дальнейшем груз пойдет за рубеж. В равной степени МТТ будет

применяться при транзитных перевозках грузов российской, белорусской внешней торговли через территорию Эстонии, Латвии, Литвы и стран СНГ (например, в Молдавию через территорию Украины; в Таджикистан, Узбекистан, и Киргизию по территории Казахстана).

Данный тариф применяется также при перевозках грузов стран СНГ в страны Западной Европы, не участвующие в СМГС, транзитом по территории всех стран-участниц СМГС и стран Балтии.

Приложением к СМГС является также Единый транзитный тариф, но он применяется только для грузов Монголии и Китая, стран Азии идущих транзитом через территорию стран СНГ.

Принципы построения МТТ такие же, как и при тарифах внутренних перевозок. Также применяются общие и льготные тарифы, также делятся они по родам отправок и формам построения.

Провозная плата должна исчисляться по кратчайшему расстоянию между теми пограничными станциями, которые указаны в накладной отправителем. Перевозчик имеет право транспортировать грузы и через другие пограничные станции - по более короткому пути, и тогда плата исчисляется по фактическому маршруту.

К ставкам МТТ последовательно и многократно применяется серия коэффициентов и так называемых индексов. Эти коэффициенты и индексы устанавливаются в Тарифной политике в целях приближения уровня и формы построения МТТ европейского типа к условиям экспортно-импортных перевозок по железным дорогам СНГ. Среди важных отличий – более высокая загрузка вагонов (до 70 тонн) по сравнению с европейскими железными дорогами, где имеются 2-х и 3-х-осные вагоны с пониженной грузоподъемностью (20-25 тонн), а также несравнимо большая дальность.

Если средние расстояния экспортно-импортных перевозок в Восточной и Центральной Европе не превышают 500 км, то по СНГ внешнеторговые грузы следуют, как правило, с дальностью 4-7 тыс. км. Поэтому применяемые в МТТ европейские пределы дифференциации провозной платы не подходят для условий России, Казахстана и других стран СНГ и требуют установления

корректирующих коэффициентов. Поэтому В Тарифной политике ставки формируются на основе ставок МТТ с помощью нескольких групп коэффициентов, которые учитывают многие факторы в установлении ставок Тарифной политики.

Учет дальности в установлении ставок Тарифной политики.

Первая группа коэффициентов в применяется к ставкам МТТ в зависимости от дальности . Как правило , их значение меньше единицы. Ставки дифференцированы по расстояниям перевозок в следующей зависимости: 100 км – 100%, 300 км – 94 %, 500 км – 90%, 700 км – 87%, 900 км – 83%, 1100 км – 80%.

Коэффициенты в зависимости от дальности значительно различаются по видам грузов. Наибольшее их понижение предусмотрено для 20- футовых контейнеров , что во многом связано с конкуренцией автотранспорта, особенно на коротких и средних расстояниях.

Учет массы отправки в формировании ставок Тарифной политики.

Вторая группа коэффициентов отражает снижение себестоимости перевозки в зависимости от загрузки вагонов. В отличие от постановления № 51 (называют иногда по-старой терминологии «Прейскурант 10-01»), в Тарифной политике, как и в МТТ, оплата повагонных отправок производится потонным способом, т.е. умножением ставки на округленный вес груза в вагоне. При этом в Тарифной политике существуют 2 ограничения по тарифному весу (кроме наливных грузов в цистернах), который принимается для таксировки провозной платы:

1 ограничение – это общее для всех грузов ограничение повесовой категории отправки. Плата определяется за вес не менее значения весовой категории.

2 ограничение, дополнительное, установлено по углю, руде, лесоматериалам, металлолому и др. в виде минимальной весовой нормы загрузки вагона (в зависимости от конкретного наименования груза), которая является нижним пределом для взимания провозной платы. Такое правило в Тарифной политике вызвано необходимостью достаточно полного использования вместимости и грузоподъемности вагонов, не допуская их недогруза и нерационального использования парка подвижного состава.

Приведенные ограничения не распространяются на перевозки в рефрижераторных вагонах, контейнерах, автомобилях, для которых имеются определенные особенности в расчете провозных плат.

Другие группы коэффициентов для расчета ставок Тарифной политики:

- к публикуемым базовым ставкам ТП дополнительно применяются коэффициенты, объявленные на фрахтовый год и в порядке текущего регулирования как правило на квартал;

- железные дороги в соответствии с собственной политикой и интересами вносят дополнительные коэффициенты;

- дополнительной мерой, способствующей снижению стоимости перевозки наиболее массовых и относительно дешевых грузов, служит понижающий коэффициент 0,9 – для угля, руды, удобрений, кокса, торфа и др., которые назначаются железными дорогами с целью привлечения потоков;

- некоторые железные дороги с помощью коэффициентов поощряют перевозку внешнеторговых грузов в собственном или арендованном организациями подвижном составе.

Тарифы предусматривают также сборы за перегрузку грузов из вагонов одной ширины колеи в вагоны другой ширины колеи, расходы, связанные с таможенным оформлением, за переоформление перевозочных документов одного транспортного права на другое.

Большое значение уделено системе тарифов на грузы, перевозимые на особых условиях, в том числе сервисные услуги, для которых применяются отдельные тарифы и сформулированы правила их применения (опасные грузы, крупногабаритные, контейнерные, в ускоренных контейнерных поездах).

К сервисным услугам относятся перевозки грузов с сокращенными сроками их доставки; по графику с согласованным временем отправления и прибытия; с отгрузкой и догрузкой в пути следования, перевозкой по определенному маршруту, указанному отправителем.

Для расчета провозных платежей давно используются автоматизированные программы. Расчет платежей занимаются работники структурного подразделения станции или логистического

центра – товарные кассиры. Сам процесс расчета называется «таксировка грузов». Программа посредством которой производится оформление транспортной накладной и таксировка называется «АРМ товарного кассира». АРМ товарного кассира позволяет не только быстро и безошибочно составить электронную накладную, но и рассчитать провозные платежи.

Принципы расчета провозных платежей в международном сообщении:

1. Расчет осуществляется после заполнения товарно - транспортной накладной СМГС;

2. По территории РБ расчет выполняется в соответствии с постановлением № 51 «О тарифах на перевозку грузов по территории Республики Беларусь железнодорожным транспортом общего пользования».

3. По другим железным дорогам расчет производится согласно международному документу «Тарифная политика» на соответствующий год для каждой железной дороги в отдельности (провозные платежи в накладной СМГС также вносятся отдельно для каждой железнодорожной администрации, через которую следует груз).

Алгоритм расчета провозной платы за перевозку груза в международном сообщении в соответствии с «Тарифной политикой БЖД»:

1. Расчет начинается с определения тарифного расстояния следования груза по территории соответствующей железной дороги (в Тарифной политике БЖД (ТП) прилагается только схема тарифных расстояний Беларуси, поэтому схему тарифных расстояний других железных дорог рекомендуется смотреть на сайтах соответствующих железных дорог);

2. Определяется расчетный вес в соответствии с Правилами (Приложение 1);

3. Определить поправочные коэффициенты (пункт 3.1 ТП);

4. В соответствии с правилами расчета определить формулу для своего рода подвижного состава или контейнера (Приложение 2 ТП). Для условий пункта 3 Тарифной политики расчет ведется по ставке МТТ;

5. Найти соответствующие (с учетом рода вагонов) ставки МТТ (раздел 3 Приложения 3 ТП);

6. Рассчитать по формуле базовую ставку $T_{\text{баз}}$;

7. Рассчитать провозную плату для своего объема перевозки с учетом всех причитающихся коэффициентов. (Коэффициенты в пункте 3, а также разделе 2 Приложения 3 в зависимости от пересекаемых стран, расстояний и ТНВЭД груза).

Система дополнительных плат (сборов) при перевозках грузов железнодорожным транспортом.

Основными видами дополнительных сборов, установленных МТТ и ЕТТ являются: сборы за перегрузку; сборы за отмораживание грузов; сборы за перестановку вагонов на тележки другой ширины колеи; сборы за объявление ценности груза; сборы, связанные с таможенным досмотром перевозимых грузов; сборы за паромную перевозку грузов;

сборы за крепление грузов; плата за задержку вагонов на транзитных железных дорогах; сборы за снабжение ледников льдом и за предоставление топлива для отопления вагонов; сбор за поение водой при перевозке животных; сбор за переоформление железной дорогой перевозочных документов одного транспортного права на другое.

Расчет срока доставки в международном сообщении.

Порядок исчисления сроков доставки грузов в международном сообщении регламентируется СМГС и другими международными договорами.

Исчисление срока доставки начинается с 24 часов дня приема груза к перевозке. Дата приема груза к перевозке удостоверяется в перевозочных документах календарным штампом железнодорожной станции.

Если груз принят к перевозке с предварительным хранением до отправления ранее дня, назначенного днем погрузки срок доставки исчисляется с 24 часов дня, в который груз должен быть погружен. О дне погрузки груза в оригинале транспортной железнодорожной накладной станцией должна быть сделана отметка «Погрузка назначена на ____ число _____ месяца».

Сроки доставки грузов, в том числе порожних вагонов, контейнеров, принадлежащих грузоотправителям, грузополучателям или арендованных ими, исчисляются исходя из расстояния, по которому рассчитывается плата за перевозку грузов, видов отправок и из следующих норм суточного пробега (таблица 2.8). Неполные сутки при исчислении сроков доставки считаются за полные.

Таблица 2.8 – Нормы суточного пробега для расчета срока доставки груза

Виды отправок	Большая скорость	Грузовая скорость
Среднетоннажный контейнер, мелкая отправка	200 км/сутки	150 км/сутки
Повагонная, групповая	320 км/сутки	200 км/сутки
Крупнотоннажный контейнер	320 км/сутки	200 км/сутки
Маршрутная отправка	420 км/сутки	420 км/сутки

Грузы принимаются к перевозке грузовой скоростью, а также большой скоростью с оплатой по повышенному тарифу.

Скорость перевозки груза (большая или грузовая) определяет и указывает в накладной грузоотправитель. Если перевозка данного груза допускается только определенной скоростью, грузоотправитель должен указать ее в накладной.

Срок доставки определяется по формуле:

$$T = t_{\text{нк}} + \frac{L_{\text{тар}}}{V_{\text{пер}}} + t_{\text{доп}},$$

где $t_{\text{нк}}$ – время на начально – конечные операции (обычно 2 сут.);

$L_{\text{тар}}$ – тарифное расстояние;

$V_{\text{пер}}$ – скорость перевозки, зависит от расстояния перевозки;

$t_{\text{доп}}$ – дополнительное время.

Сроки доставки грузов увеличиваются на дополнительное время:

2 суток – на операции, связанные с отправлением и прибытием груза;

1 сутки – при передаче грузов организации, оказывающей транспортно-экспедиционные услуги, или обратно;

1 сутки – на операции, связанные с переадресовкой груза;
 7 суток – на операции накопления, сортировки грузов, перевозимых мелкими и контейнерными отправками.

Сроки увеличиваются также для:

- негабаритных грузов в зависимости от степени негабаритности;
- в случае задержек по разным причинам, в том числе ветеринарного, таможенного, пограничного контроля, при перевозках животных с учетом норм времени на кормление;
- другим задержки по независящим от БЖД причинам.

Контрольные вопросы и задания.

1. Определите понятия: провозная плата, провозные платежи, тарифное расстояние, тарифная схема.
2. Какой нормативно-правовой документ регламентирует порядок расчета провозных платежей за перевозку во внутриреспубликанском сообщении.
3. Назовите тарифные составляющие провозной платы за перевозку во внутриреспубликанском сообщении.
4. Назовите основные влияющие параметры на провозную плату за железнодорожную грузовую перевозку.
5. Какой документ используется при расчете провозных платежей в системе СМГС.
6. Какой основной тариф используется в системе СМГС при расчете провозной платы по территории РБ.
7. Изложите принципы расчета срока доставки груза железнодорожным транспортом.
8. Изложите порядок расчета провозного платежа за грузовую перевозку груза во внутриреспубликанском сообщении и в международном сообщении.
9. Какую роль имеют коэффициенты, которые используются при расчете провозной платы.
10. Что означает и в чем сущность МВН при расчете провозной платы за железнодорожную перевозку груза

2.7. Инфраструктура портов и морского торгового флота.

Тенденции развития морских грузовых перевозок

План. Морские грузовые суда, их параметры и классификация. Международная торговля и флот. Общие сведения об инфраструктуре морских портов. Развитие морского флота. Тенденции развития морских грузовых перевозок. [7,27,28,29]

Водный транспорт основан на использовании в качестве пути естественных и искусственных водоемов для передвижения грузов в судах и сплавом. Различают два вида водного транспорта: морской, путями передвижения которого являются океаны, моря, заливы, морские каналы и устья крупных рек, и речной (внутренние водные пути), путями передвижения которого служат реки, озера и водохранилища.

Морской транспорт широко применяется для внешнеторговых и внутренних (каботажных) перевозок как между портами одного моря, так и между портами разных морей.

Речной транспорт перевозит пассажиров и грузы преимущественно по внутренним водным путям сообщения.

Основными производственными средствами водного транспорта являются:

путь – водоток или водоем в естественном или искусственном состоянии, приспособленный для судоходства;

флот (суда) для перемещения грузов, пассажиров и технического обслуживания водных путей;

пристани и порты с соответствующими устройствами для выполнения грузовых и пассажирских операций и технического обслуживания флота и водных путей.

судоремонтные заводы, находящиеся, как правило, вблизи крупных морских портов и осуществляющие случайный, периодический и капитальный ремонты, а также реконструкцию судов. Важными элементами судоремонтных заводов являются сухие и плавучие доки, которые во многом определяют технические возможности заводов.

средства связи, предназначенные для управления всеми производственными подразделениями водного транспорта и перевозочным процессом.

Водный транспорт является дешевым видом транспорта, он требует меньше энергетических затрат на перевозку, чем другие виды транспорта. Для передвижения груза по воде (при малых скоростях) требуется двигатель в 6–7 раз (а при буксировке плотов в 10 раз) меньше мощности двигателя, необходимого для перемещения груза по железной дороге.

Судоходные пути.

Под судоходным путем принято понимать водный путь, по которому возможны безопасное движение судов и судовых составов и буксировка плотов в обоих направлениях.

Судоходные водные пути подразделяются на естественные и искусственные, на пути с гарантированными габаритами и без них, на пути с освещаемой и неосвещаемой обстановкой.

Под термином "морской путь" понимают водное пространство морей и океанов, включая естественные проливы и искусственные каналы. Особенность морских путей в том, что они не требуют предварительных работ по их сооружению и поддержанию в эксплуатационном состоянии. Однако это не относится к каналам и акваториям портов.

Классификация судов флота

Суда представляют собой основную производительную единицу морского транспорта, которая может иметь отдельный производственный план и в пределах довольно длительного времени самостоятельно производить и реализовывать транспортную продукцию независимо от других элементов и звеньев морского транспорта.

По роду перевозимых грузов все суда подразделяются на сухогрузные и наливные;

по назначению – транспортные (пассажирские – рисунок 2.38, грузо-пассажирские, грузовые – рисунок 2.39, буксирные – рисунок 2.40, промысловые (рыболовные и др.), технические



Рисунок 2.38 –
Пассажирский теплоход "

(дноуглубительные снаряды, краны, перегружатели, плавучие доки), административные и специального назначения (ледоколы, пожарные суда, плавучие маяки и пристани);

по району плавания – речные, каналные, озерные, рейдовые, морские и океанские;

по материалу корпуса – стальные, деревянные, композитные (сталь и дерево), железобетонные (плавучие краны, доки), пластмассовые;

по способу перемещения – самоходные и несамоходные;

от рода двигателя (самоходные суда) – пароходы, теплоходы, электроходы (турбо или дизель), атомоходы.

В составе морского флота наряду с универсальными значительную долю составляют специализированные суда (танкеры, балкеры, контейнеровозы, ролкеры (Ро-Ро), лихтеры, газовозы и другие.

Балкеры – суда для перевозки навалочных грузов (углевозы, рудовозы и т.д.)

Ролкеры – суда с бескрановой или горизонтальной системой погрузки-выгрузки.

Лихтеры – несамоходное морское судно для перевозки грузов, а также для беспричальных грузовых операций при погрузке или разгрузке на рейде судов с глубокой осадкой, которые не могут войти в порт.

Морские суда в зависимости от районов плавания подразделяются на суда неограниченного (океанского), ограниченного (в районе одного моря), прибрежного, местного и



Рисунок 2.39 – Грузовой теплоход



Рисунок 2.40 – Толкач-буксир для рек

рейдового (для местных перевозок и обслуживания рейдов) и ледового плавания (самостоятельно или за ледоколом).

Общие сведения об инфраструктуре морских портов.

Различают две категории портов:

морские, обслуживающие морское судоходство и сооружаемые на морских побережьях, а также в устьях крупных рек. Эти порты могут быть внешними, имеющими мировое и международное значение, и внутренними, которые имеют местное значение;

речные, обслуживающие судоходство по внутренним водным путям сообщения. Эти порты сооружаются на судоходных реках, каналах, озерах, водохранилищах.

В зависимости от назначения порты бывают:

торговые – для обеспечения грузовых и пассажирских перевозок;

порты-убежища – для укрытия во время шторма и ремонта судов;

промысловые – для обслуживания рыболовного и зверебойного флота.

Морские порты – пункты на берегу моря (океана) с прилегающей водной и сухопутной территорией, комплексом сооружений, устройств для причаливания, разгрузки и погрузки судов, перегрузки грузов с одного вида транспорта на другой, складирования грузов, обработка грузов (сортировки, упаковки, таможенного досмотра), снабжения судов и их ремонта, служб навигации и сопровождения судов.

В пассажирских портах устраиваются специальные терминалы для посадки и высадки пассажиров и совершения таможенных формальностей (иммиграционных, таможенных, фискальных, санитарных), багажные отделения, кассовые залы, рестораны, залы ожидания, гостиницы, магазины, парикмахерские, отделения почты и банков, офисы туристских и транспортных фирм.

Морской терминал - совокупность объектов инфраструктуры морского порта, технологически связанных между собой и предназначенных и (или) используемых для осуществления операций с грузами, в том числе для их перевалки, обслуживания судов, иных транспортных средств и (или) обслуживания пассажиров.

Важное влияние на деятельность порта оказывает наличие тяготеющих наземных районов, культурных и промышленных центров, наземных коммуникаций, транспортных путей.

Важнейшие показатели порта – грузооборот и пропускная способность, длина причальных стенок, наличие глубоководных причалов, кранового оборудования, подъездных путей. На пропускную способность в отношении пассажирских перевозок большое влияние оказывает наличие морских вокзалов и терминалов большой пропускной способности.

Строительство и развитие портов во многом определяются уровнем экономического развития тяготеющих к ним районов и регионов. Районы тяготения разделяют на внутренние и внешние. Внутренним называют территорию, для которой данный порт служит наиболее удобным и господствующим местом ввоза-вывоза грузов и пассажиропотоков. Внешний район тяготения – зарубежные территории и районы, куда вывозятся и откуда прибывают грузы и пассажиропотоки. Баланс внутренних и внешних районов тяготения в отношении пассажиропотоков зависит от состояния экономики страны порта и других регионов и политики.

В зависимости от объема работы все морские порты разделяются на разряды с целью установления штатов и т. д. Крупнейшие порты Одесса, Мурманск, Владивосток считаются внеэкономическими.

Морские порты в зависимости от места своего расположения по отношению к береговой территории бывают:

береговые, сооружаемые непосредственно на открытом, искусственно защищенном морском берегу;

устьевые, сооружаемые в устьях судоходных больших рек (Ленинград, Лондон, Гамбург и т. д.);

островные, создаваемые в некотором расстоянии от берега на естественном или искусственно образованных островах;

внутренние, находящиеся относительно далеко от моря, либо в низовом участке судоходной реки (Архангельск, Херсон), либо на искусственном канале, прорытом от моря внутрь страны (Манчестер, Амстердам, Брюссель).

Основные элементы порта. План порта включает следующие основные элементы: акваторию, территорию, причальный фронт и образующие их гидротехнические сооружения.

Акватория – это водные площади, используемые для движения судов, их стоянки при выполнении грузовых операций у береговых фронтов (причалов) и на плаву при перегрузке непосредственно из

судна в судно (гавань), а также для стоянки судов в ожидании подхода к грузовым фронтам или выхода из порта и маневрирования (рейд).

Территория – это сухопутная площадь, вдоль которой расположены береговые грузовые фронты (причальные линии), оборудованные для производства всех портовых операций, служебные, хозяйственные и бытовые устройства.

Причальный фронт, служащий для причала (швартовки) судов и обеспечения надлежащих условий производства пассажирских, погрузочно-разгрузочных и прочих операций.

Чтобы судно могло подойти бортом вплотную к портовой территории, на берегу устраивается сплошная вертикальная стена, называемая набережной. При расположении набережных нормально или под углом к берегу, они называются пирсами.

Широкое распространение на внутренних водных путях получили плавучие причалы (грузовые и пассажирские дебаркадеры).

Оборудование порта. Основным оборудованием порта для производства грузовых операций являются путевое развитие, складские помещения и перегрузочные машины.

Путевые устройства порта включают (рисунок 2.41):

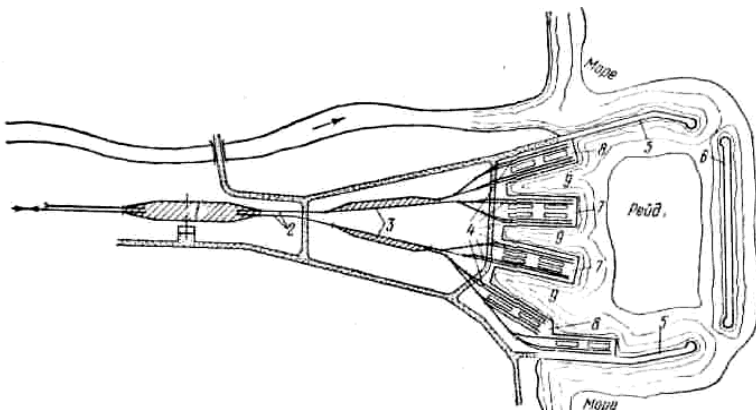


Рисунок 2.41 – Схема путевых устройств порта: 1 – портовая станция; 2 – соединительные пути; 3 – районные парки; 4 – погрузочно-выгрузочные пути; 5 – оградительные молы; 6 – волнолом; 7 – пристани (пирсы); 8 – молы (широкие); 9 – гавани

– портовую железнодорожную станцию, для сортировки вагонов по отдельным районам порта или отдельным причалам;

– районные парки, для быстрой замены вагонов у погрузочно-разгрузочных фронтов, на причальных линиях и выполнения маневровой работы по группировке по отдельным точкам причальных линий. В парках размещаются погрузочно-выгрузочные пути для вагонов, ходовые и соединительные пути;

– складские помещения специализирующиеся для штучных (генеральных) и массовых грузов, а также специализированные и закрытые;

– перегрузочные машины. Для перегрузки штучных грузов у причальных линий и наружных фронтов складов широко применяются порталные и полупортальные краны, конвейеры и др.

Сыпучие грузы перегружаются с помощью транспортеров, мостовых кранов с захватывающими приспособлениями.

Перегрузочные операции на плаву выполняются плавучими перегрузочными машинами.

Морские грузовые суда, их параметры и классификация.

Грузовое судно – высокотехнологичное самоходное плавучее сооружение для перевозки различных грузов, товаров и материалов из одного порта в другой и не относящееся к пассажирскому классу.

Как правило, каждое такое судно оборудовано кранами или другими специализированными механизмами для обеспечения самостоятельного процесса погрузки и выгрузки, имеет в основе цельносварную стальную конструкцию и срок эксплуатации до списания 25 - 30 лет.

Общая классификация современных морских грузовых судов по назначению производится в зависимости от типа перевозимого ими груза и включает три основные группы:

1. Сухогрузы;
2. Наливные;
3. Комбинированные.

Каждая из этих групп имеет две подгруппы:

Карголайнеры (cargoliner) – эксплуатируются на одной или нескольких линиях по точному расписанию;

Трампы (tramp vessel) – перевозят грузы по мере поступления заказов без конкретного расписания.

Изображения основных грузовых судов и их характеристика представлена в таблице 2.9.

Сухогрузы. Являются самой многочисленной группой и составляют почти 80% от всего числа судов. По типу их разделяют на балкеры, универсальные и специализированные сухогрузы (контейнеровозы, лихтеровозы, ролкеры, рефрижераторы, лесовозы и другие).

Наливные суда. Включают в себя танкеры, предназначенные для транспортировки нефтепродуктов, сырой нефти, воды и других жидких грузов, химовозы для перевозки ядовитых химикатов и газовозы для транспортировки сжиженного природного и нефтяного газа.

Комбинированные суда. Имеют многоцелевое назначение, одновременно перевозят наливные и навалочные грузы в разных направлениях, снижая риск обратного следования в балласте, подразделяются на нефтерудовозы, нефтенавалочники, нефтенавалочники-рудовозы.

Таблица 2.9 – Изображения и характеристика основных морских судов

	<p><i>Балкеры</i> (bulker/ bulk carrier) или суда для навалочных грузов (балкериеры) применяются для транспортировки сыпучих грузов навалом в трюмах (без тары): угля, цемента, руды и рудных концентратов, химических удобрений, сахара, зерна.</p>
	<p><i>Универсальные сухогрузы</i> (universal cargo ship) используются для перевозки тарных грузов, тюках, бочках, кипах, автомашин, металлоконструкций и тому подобное. Это возможно благодаря большому количеству трюмов и специальным бортовым грузовым устройствам.</p>

Продолжение таблицы 2.9

	<p><i>Контейнеровозы</i> (containership) – специализированные суда, транспортирующие грузы в контейнерах. До недавнего времени самыми крупными были контейнеровозы класса “Triple E” (грузоподъемность – 18200 контейнеров), но в 2015 году 4 контейнеровоза класса “Post-Triple E” (грузоподъемность – 21000 контейнеров), были спущен на воду.</p>
	<p><i>Лихтеровозы</i> (lighter carrier, lighter aboard ship – LASH) – специализированные суда, которые перевозят грузы в специальных баржах – лихтерах, чаще всего используются для доставки грузов в мелководные и необорудованные порты, где большие теплоходы просто не смогут подойти к причалу из-за глубокой осадки.</p>
	<p><i>Ролкеры</i> (Roll-on/ Roll-off ship) – накатные суда типа Ro-Ro имеют главную техническую особенность – горизонтальный способ погрузки и выгрузки, применяются чаще всего для транспортировки различной колесной техники. Преимущество ролкеров заключается в быстрой грузообработке, для которой не требуются краны. Автомобили самостоятельно заезжают и выезжают с палубы судна по аппаратам.</p>

Продолжение таблицы 2.9

	<p><i>Рефрижераторы</i> (refrigerator ship) – суда, трюмы которых оснащены охлаждающими установками для обеспечения возможности перевозок скоропортящихся грузов. Среди моряков они называются «банановозами».</p>
	<p><i>Лесовозы</i> (wood cargo/ timber carrying vessel) – суда, переназначенные для перевозки бревен деревьев и пиломатериалов в упаковках и россыпью.</p>
	<p><i>Танкеры</i> (tanker) – однопалубные суда для наливных продуктов, на грузовой палубе которых расположены насосы и трубы для закачки и откачки груза в специальные отсеки (танки). В трюмах имеются специальные отсеки для водяного балласта, который обязательно берется на борт при следовании на пустом ходу без груза.</p>
	<p><i>Газовозы</i> (liquefied gas carrier/ tanker) применяются для транспортировки сжиженных газов, таких как азот, метан, пропан, бутан, аммиак и других. Компьютерная сигнализационная система ведет мониторинг состава воздуха в системе вентиляции для предотвращения образования опасных газовых соединений.</p>

Продолжение таблицы 2.9

	<p><i>Химовозы</i> (chemical carrier/tanker) предназначены для перевозки расплавленных и жидких высокотоксичных химических веществ опасных для окружающей среды, которые загружаются во вкладные танки, изготовленные из коррозионностойких и инертных для груза материалов.</p>
	<p><i>Нефтерудовозы</i> типа ОО (Ore/Oil carrier) предназначены для одновременной транспортировки нефти и руды. В узкие центральные трюмы загружают руду, а в бортовые танки – нефть. Данный тип является наиболее старым из комбинированных судов.</p>
	<p><i>Нефтенавалочники</i> типа ОБ (Oil/Bulk carrier) используются для перевозки нефти и относительно легких навалочных грузов. Руду данный класс перевозить не может. Навалочные грузы размещаются в центральных трюмах, а нефть в бортовых танках и центральных трюмах.</p>
	<p><i>Нефтенавалочники-рудовозы</i> типа ОБО (Oil/Bulk/Ore carrier) используются для перевозки нефти, относительно легких навалочных грузов и руды, являются самими современными в своем классе. Специальная конструкция позволяет перевозить все эти грузы в одних и тех же грузовых отсеках.</p>

Организация эксплуатационной работы водного транспорта.

Эксплуатационные требования к водному транспорту и порядок эксплуатации сооружений и устройств порта определяются Правилами технической эксплуатации речного и морского флота.

На водном транспорте, так же, как и на железнодорожном, разрабатывается технологический процесс, которым устанавливаются прогрессивные нормы времени на отдельные операции и порядок наиболее полного использования технических средств порта.

Плавание судов делится на три вида:

срочное, осуществляемое грузопассажирскими судами в полном соответствии с расписанием их следования;

регулярное, осуществляемое также грузопассажирскими судами на линиях с непостоянными или небольшими, но систематически выполняемыми перевозками. Этот вид движения характерен фиксированием направления движения судов и заходов в промежуточные порты;

рейсовое, являющееся основным видом движения грузовых судов. Оно характерно тем, что направление движения и заходы в порты определяются распределением грузопотока.

Время, затрачиваемое судном на движение между портами, включая и стоянку судов в портах для производства грузовых операций, называется рейсом.

Работой портов и движением судов на водных путях руководит диспетчерский аппарат, в задачу которого входит обеспечение выполнения графика движения судов и работы портов, предупреждение и немедленное устранение возникающих затруднений и нарушений. Графики движения разрабатывают в пароходствах и ими определяют работу каждого судна во времени и пространстве в течение планируемого месяца.

Время нахождения судна в порту делят на валовое (от прихода в порт до момента отхода из порта) и чистое (только грузовые операции).

На судах и в порту ведется специальный документ (таймшит) для учета фактического времени, затраченного на грузовые и вспомогательные операции и простой судна. При досрочной обработке судна пароходство выплачивает порту премию, при задержке судна выше расчетного времени порт выплачивает штраф.

При движении судно должно находиться в пределах границ судового хода и удерживаться на безопасном расстоянии от различных препятствий.

Для того, чтобы выбрать соответствующий курс, судоводителю необходимо точно знать место нахождения своего судна в процессе всего движения. Определение местонахождения судна по навигационным знакам, естественным и искусственным приметам, расположенным по берегам или вблизи судового хода, называется ориентировкой.

Обнаружение различных ориентиров и выбор курса судна относительно них осуществляются глазомерно (визуально) или с помощью навигационных, а также электрорадионавигационных приборов.

В зависимости от способа ориентировки и особенностей плавания на том или ином участке пути применяются различные методы судовождения, основными из которых являются: глазомерный (лоцманский), навигационный и радиолокационный.

Глазомерный метод судовождения является основным при плавании на реках, каналах и в озерно-речной части водохранилищ. Сущность его заключается в том, что определение местонахождения судна и выбор курса осуществляются судоводителем визуально по различным видимым ориентирам.

Навигационный метод применяется при плавании по крупным водохранилищам, озерам и прибрежно-морским районам. Определение местонахождения судна и удержание его на заданном курсе в этом случае осуществляются с помощью навигационных приборов.

Радиолокационная проводка осуществляется с помощью судовой радиолокационной станции и применяется, как правило, в условиях плохой или ограниченной видимости, когда ориентировка глазомерным способом невозможна.

Для всех методов судовождения необходимым условием плавания является наличие на судне соответствующих навигационных карт и информационно-справочных пособий.

Развитие мирового морского флота.

Во второй половине XX в. валовая вместимость мирового морского флота увеличилась в 5 раз (а с начала века она выросла в 20 раз).

Однако этот рост не был равномерным. До начала 1980-х гг. тоннаж морского флота возрастал довольно быстро, но затем началось даже его сокращение, вызванное общим уменьшением мировой торговли и в особенности перевозок нефти в результате энергетического кризиса 1970–1980-х гг. И только в самом конце 1980-х гг., когда в мировой торговле наступило оживление, тоннаж морского флота вновь стал расти, причем этот рост продолжался и в 1990-е, и в 2000-е гг. Увеличился спрос на морские перевозки. Технически совершенствовался сам флот, портово-складские сооружения, развивались логистика и компьютеризация в судоходстве. Одновременно происходило обновление тоннажа морского флота.

Изменения в составе мирового морского флота были связаны в первую очередь с изменениями в структуре международной торговли. Так, до начала мирового энергетического кризиса середины 1970-х гг. примерно половину всего тоннажа мирового морского флота составляли танкеры для перевозки нефти. При этом среди них преобладали супертанкеры дедвейтом в 200–500 тыс. т (самым большим из них считали плававший под греческим флагом танкер «Хелос Фолс» дедвейтом 535 тыс. т).

Суда-балкеры для перевозки сухогрузов, суда для транспортирования генеральных грузов значительно уступали танкерам по тоннажу. Но после энергетического кризиса состав мирового флота начал довольно быстро изменяться (число танкеров и их доля в тоннаже стали уменьшаться, а показатели других типов судов, напротив, возрастать). Одновременно происходил переход от универсальных к специализированным судам (углевозам, рудовозам, лесовозам, автомобилевозам и проч.) росло число используемых контейнеровозов. В составе торгового флота появились также комбинированные суда: танкеры-рудовозы, танкеры-зерновозы, зерновозы-автомобилевозы и др., танкеры-метановозы для транспортировки сжиженного природного газа. В результате к концу XX в. состав мирового флота был уже иным. Но в составе танкерного флота по-прежнему преобладают крупные суда – супертанкеры (при этом почти 3/4 всего тоннажа морского флота приходилось на танкеры и балкеры).

Наибольшая доля мирового флота по показателю дедвейта и совокупной провозной способности (42,5%) приходилась на

балкеры, осуществляющие перевозку железной руды, угля зерна и других аналогичных грузов (рисунок 2.42). По этому показателю за ними следовали нефтяные танкеры, которые перевозят сырую нефть и ее продукты и на долю которых приходится 29,2% от общего дедвейта мирового флота.

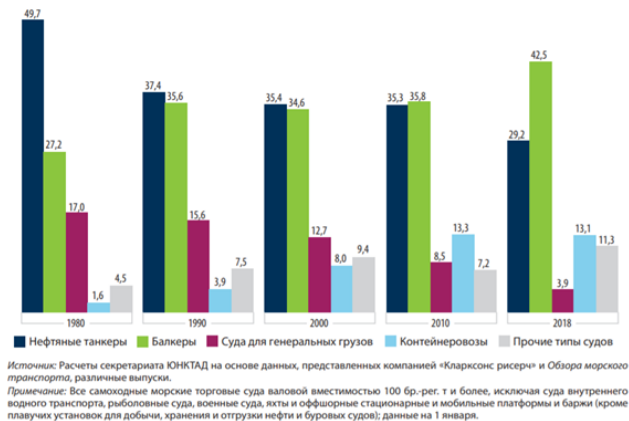


Рисунок 2.42 – Структура мирового флота по основным типам судов, 1980–2018 годы (доля в процентах от совокупного дедвейта)

Третьим по величине флотом являются контейнерные суда, на долю которых приходится 13,1% мирового флота. Поскольку контейнерные суда перевозят грузы большей удельной стоимости, чем суда для наливных и насыпных массовых грузов, на них фактически приходится более половины общего объема морских перевозок в стоимостном выражении.

Судоходная отрасль вкладывает значительные средства в технологии, способные преобразовать сложившиеся модели организации деятельности. Такие новые технологии касаются движения и эксплуатации судов, а также стратегических решений и повседневных операций на местах и включают автоматизированные навигационные системы, системы слежения за грузами и цифровые платформы, облегчающие операции, торговлю и обмен данными.

Они могут способствовать снижению затрат, облегчать взаимодействие между различными субъектами и поднять на новый качественный уровень цепочку поставок, обслуживаемую морским транспортом.

Быстро развиваются системы слежения за судами и грузами. Технологические достижения могут помочь в анализе рабочих процессов для управления активами и оптимизации операций, например в получении данных о расходе топлива и эксплуатационных характеристиках двигательных установок. Такие системы позволяют не только определять и отслеживать положение судна, но и также контролировать другие аспекты, которые могут иметь важное значение для маневрирования и стабилизации маршрута и курса, повышения безопасности и обеспечения безопасности экипажа.

Благодаря объединению бортовых систем и цифровых платформ суда и их грузы становятся частью Интернета вещей.

Интересна статистика использования государственных флагов, под которыми торговые суда бороздят просторы морей и океанов. Не все суда плавают под флагом своей страны, которые внесены в Международный судовой регистр. Динамика процесса такова, что тоннаж морского флота экономически развитых стран в последнее время довольно быстро сокращается, тогда как флот развивающихся стран растет. В Китае, Индии, Бразилии, в некоторых других развивающихся странах такой рост отражает, прежде всего, развитие собственной экономики, вовлечение этих государств в международное разделение труда, в мировое судоходство. Но в большинстве случаев он объясняется предоставлением так называемых дешевых (или «удобных», «подставных») флагов. Их именуют также флагами открытой регистрации с так называемым открытым судовым регистром. Более половины судов мирового торгового флота внесены в эти регистры. Они используют действующие в этих государствах гибкие правила и соответствующие преимущества по их эксплуатации.

Первое место среди стран, чей флаг используют суда торгового флота, занимает с очень большим преимуществом Панама (почти 1/4 суммарной грузоподъемности всех торговых судов мира). Второе место занимает Либерия. Далее следуют по числу зарегистрированных на них судов Багамские и Маршалловы острова, Сингапур, Гонконг,

Мальта, Кипр, Греция (на 2010 г.). Но в действительности флот, плавающий под «дешевыми флагами», фактически на 2/3 принадлежит судовладельцам из экономически развитых стран (США, Японии, Великобритании, ФРГ, Греции и др.), а лишь на 1/3 – судовладельцам из развивающихся государств. Так, панамский флаг развевается практически над каждым третьим балкером. Но большинство этих судов ни разу не были в своих панамских портах приписки. Из более чем шести тысяч крупных и средних судов, ходящих под панамским флагом, более двух тысяч принадлежат японским судовладельцам, около 700 – китайским, 400 – греческим, 360 – корейским, 330 – тайваньским. Морской флот Либерии на 45% принадлежит Германии (но суда почти никогда не заходят в «родные» акватории). Основными владельцами Багамских судов являются Греция и Норвегия, мальтийских – Греция, кипрских – Греция и Германия, гонконгских – Китай, судов Республики Маршалловы острова – Греция, Германия и США и т.д.

Современная международная система регистрации позволяет «украшать» своими флагами морские суда даже тем странам, которые вообще не имеют выхода к морю. Например, свой флаг предоставляют Люксембург, Швейцария, Эфиопия, Словакия и Монголия (под флагом последней ходят суда вьетнамских и российских судовладельцев).

Тенденции морских перевозок

По результатам обзора морских перевозок ЮНКТАД в 2018 [30] темпы роста международных морских перевозок с 1980 года ускорялись (рисунок 2.40). Почти половина отмеченного прироста приходилась на перевозки сухих массовых грузов. На перевозки контейнерных грузов и других массовых грузов приходилось соответственно 24,3% и 25,4%. Доля наливных грузов снизилась с примерно 55% в 1970 году до 29,4% в 2017 году. В период 1980–2017 годов темпы роста перевозок наливных грузов составили в среднем 1,4%, а основных сухих массовых грузов – 4,6%. Наиболее быстро увеличивались перевозки контейнерных грузов, темпы роста которых за почти четыре десятилетия составили в среднем 8,1%.

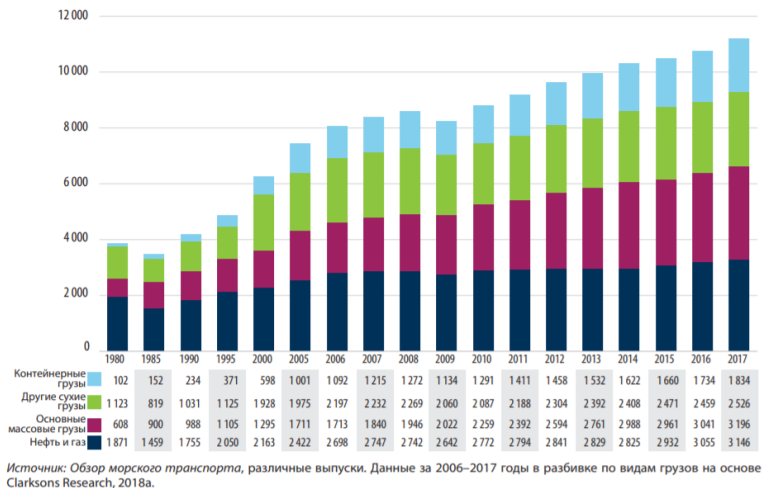


Рисунок 2.43 – Динамика международных морских перевозок
(млн. погруженных тонн)

На развивающиеся страны приходится основная часть мировых морских перевозок как по погруженным (экспортным) грузам, так и по выгруженным (импортным) грузам – 60% и 63% соответственно общего объема погруженных и выгруженных грузов по всем странам мира. С другой стороны, доля развитых стран со временем снизилась, и в 2019 году на них приходится примерно треть мировых перевозок импортных и экспортных грузов (34% по погруженным грузам и 36% по выгруженным грузам).

Исторически развивающиеся страны выступали основными поставщиками массовых сырьевых товаров с низкой удельной стоимостью, однако в последние годы их роль изменилась. 2014 год стал рубежом, когда доля развивающихся стран в совокупном объеме выгруженных (импортных) грузов впервые превысила их долю в общем объеме погруженных (экспортных) грузов. Это изменение подчеркивает стратегическую роль развивающихся стран, особенно Азиатского региона (рисунок 2.44), как основной движущей силы мировых морских перевозок, а также свидетельствует о расширении их участия в глобальных

производственно-сбытовых цепочках.

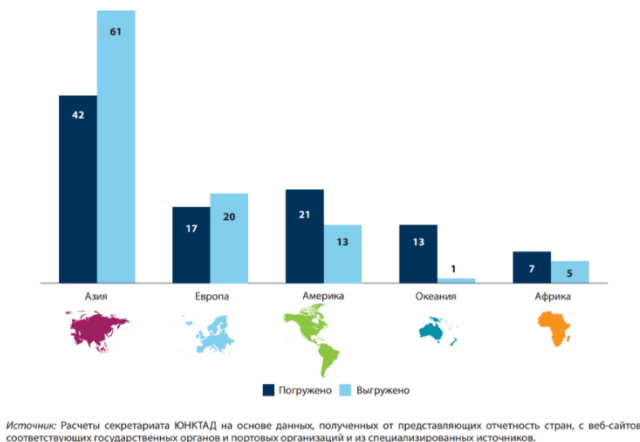
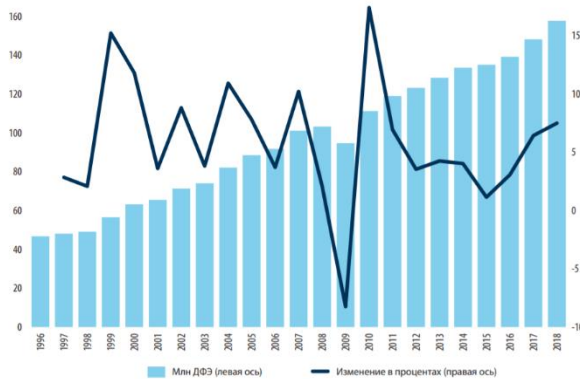


Рисунок 2.44 – Мировые морские перевозки с разбивкой по регионам (доля в процентах от мирового объема грузов)

Одной из важнейших тенденций морских перевозок является развитие контейнерных перевозок (рисунок 2.45).

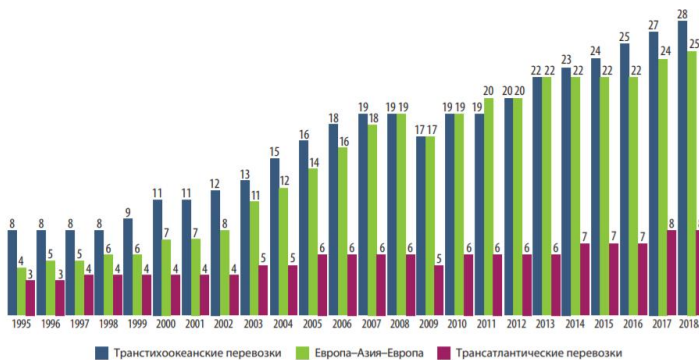
Увеличение контейнерных перевозок объяснялось прежде всего умеренным оживлением в мировой экономике. Увеличение перевозок было отмечено на основных маршрутах, включая маршруты Азия–Европа, транстихоокеанские и трансатлантические маршруты (рисунок 2.46). В целом наибольший объем контейнерных перевозок приходился на транстихоокеанские маршруты, затем на маршрутах Азия – Европа и трансатлантических маршрутах.

Справочно. Транстихоокеанские перевозки включают направления: Восточная Азия – Северная Америка и Северная Америка – Восточная Азия. Перевозки Азия – Европа включают маршруты: Северная Европа и Средиземноморье – Восточная Азия и Восточная Азия – Северная Европа и Средиземноморье – Восточная Азия. Трансатлантические перевозки включают маршруты: Северная Америка – Северная Европа и Средиземноморье и Северная Европа и Средиземноморье – Северная Америка.



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе MDS Transmodal, 2018.
Примечание: Данные за 2018 год основаны на оценках.

Рисунок 2.45 – Мировые контейнерные перевозки, 1996–2018 годы (млн ДФЭ и изменение в процентах к предыдущему году)



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе Economic Commission for Latin America and the Caribbean, 2010. Данные начиная с 2009 года на основе данных, представленных компаниями «МДТ трансмодал» и «Кларксонс рисерч».
*Прогноз.

Рисунок 2.46 – Оценка контейнерных грузопотоков на основных направлениях перевозок Восток–Запад, 1995–2018 годы (млн ДФЭ)

Азия становится одной из основных зон роста. ЮНКТАД отмечено, что в Китае трансграничная электронная торговля составляет до 20% общего объема импорта и экспорта. В других странах этого региона объем электронной торговли гораздо меньше, но характеризуется быстрым ростом. Объемы продажи в рамках

электронной торговли увеличиваются в Индии, Индонезии и других странах Азиатского региона. Ожидается, что к 2020 году 45% покупателей, приобретающих товары через Интернет, будут покупать их в других странах. Это будет означать четырехкратное увеличение объема трансграничных продаж по сравнению с 2014 годом. Морской транспорт, как и другие виды транспорта, также является частью цепочки поставок в рамках электронной торговли.

Контрольные вопросы и задания.

1. Назовите основные производственные средства водного транспорта;
2. Какие факторы влияют на то, быть ли морскому порту морским терминалом или просто остаться морским портом?
3. Какие показатели влияют на пропускную способность порта в отношении грузовых перевозок?
4. Перечислите составляющие элементы (районы) порта?
5. Перечислите возможные элементы инфраструктуры портов
6. Перечислите основные современные суда морского флота;
7. Что называется рейсом в морских перевозках?
8. Дайте определения понятиям: валовое время, чистое время , таймшит, дедвейт, конъюнктура международного фрахтового рынка.
9. Коротко и емко перечислите основные факторы и тенденции, характеризующие изменения в морских перевозках за последние десятилетия

2.8 Виды морского судоходства и их документарное оформление

План. Договор морской перевозки грузов, коносамент. Судоходство и его виды: линейное, трамповое. Договор фрахтования, рейсовый чартер. [12]

Документарное обеспечение международных морских перевозок.

Договор морской перевозки груза подтверждается-товарораспорядительным транспортным документом – коносаментом

Международные транспортные документы в морских перевозках подразделяются на два типа: обладающие свойствами ценных бумаг и не имеющие свойств ценных бумаг. В морской перевозке к первому типу относится, коносамент (Bill of Lading), а ко второму - морская накладная (Seaway Bill).

Большее внимание заслуживает коносамент, как совершенно уникальный документ, уникальность которого, состоит в разнообразии видов и множестве функций, которые он в себе содержит.

Коносамент – это товарораспорядительный документ, дающий право его держателю распоряжаться грузом и получить его после окончания морской перевозки. Коносамент является ценной бумагой. Условием возникновения коносамента является заключение договора перевозки груза.

Основные документы, регулирующие международные морские грузоперевозки:

«Гаагские правила» (Международная конференция для унификации некоторых правил о коносаменте, Брюссель, 1924г.);

«Правила Гаага-Висби» (протоколы изменений в Брюссельскую конвенцию, подписанные также в Брюсселе в 1968г);

«Гамбургские правила» (Конвенция ООН о морской перевозке грузов, 1978г).

Эти документы, помимо прочих вопросов, узаконивают использование коносамента при организации международной перевозки

В Республике Беларусь порядок составления коносамента и его необходимые реквизиты установлены Кодексом торгового мореплавания РБ и Гражданским кодексом.

Свое применение коносаменты нашли только на морском транспорте и при оформлении перевозок грузов в смешанных (мультимодальных сообщениях).

Коносамент, как слово, имеет иностранное происхождение, и на основных европейских языках звучит примерно одинаково, к примеру: на испанском языке "Conocimiento", на французском "Connaissance", на немецком - "Konossement".

В связи с тем, что английский язык используется для оформления документации в международных грузоперевозках, морская накладная использует английское название. Английский вариант звучит как – «Bill of Lading».

Функции коносамента:

- является документом, доказывающим факт заключения договора перевозки. Содержит в себе все основные условия данного договора;

- несет функцию «расписки» - документа, подтверждающего факт принятия груза, перевозчиком (судовладельцем) к перевозке, в указанном в нем количестве и качестве;

- является ценной бумагой, дающей право собственности на конкретный груз (товарораспорядительный документ). Это, выражается в том, что, коносамент, с конкретно указанным в нем грузом, может быть продан, куплен, передан на определенных условиях другому лицу, и при этом не требуется физическое перемещение товара.

Распоряжаться грузом имеет право только держатель коносамента.

Основанием для составления коносамента в качестве доказательства наличия договора перевозки груза и его содержания, является документ, содержащий следующую информацию:

- 1) место погрузки и дату приема груза перевозчиком в порту погрузки;
- 2) наименование отправителя и его местонахождение;
- 3) место назначения груза либо место назначения или направления судна;

4) наименование получателя, если он указан отправителем;

5) наименование груза, маркировка, необходимая для его идентификации, а в необходимых случаях – прямое указание относительно опасного характера или особых свойств груза, число мест или предметов и массу груза или его количество, причем все эти данные указываются так, как они указаны отправителем;

6) описание внешнего состояния груза и его упаковки.

Одним из таких документов может являться «погрузочный ордер» – первичный документ (рисунок 2.47), содержащий все необходимые данные о грузе и служащий основанием для его приемки на судно.

	_____ (наименование перевозчика) адрес: _____ от: _____ (Ф.И.О. или наименование отправителя) адрес: _____, тел.: _____, факс: _____, адрес эл. почты: _____																																				
Погрузочный ордер																																					
Настоящим _____ сообщает о фактически передаваемом грузе, предусмотренном Договором перевозки N _____ от "___" _____ Г., для погрузки и последующей отправки в _____.																																					
Характеристика груза:																																					
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 5%;">N</th> <th style="width: 35%;">Наименование</th> <th style="width: 10%;">Количество</th> <th style="width: 10%;">Масса</th> <th style="width: 20%;">Тара/упаковка</th> <th style="width: 20%;">Примечание</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table>		N	Наименование	Количество	Масса	Тара/упаковка	Примечание																														
N	Наименование	Количество	Масса	Тара/упаковка	Примечание																																
Особые указания относительно перевозки: _____ "___" _____ Г. _____/_____ <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> (подпись) (Ф.И.О.) </div>																																					

Рисунок 2.47 – Вид погрузочного ордера

Как правило используется погрузочный ордер, давно применяемый в установленной форме. Погрузочный ордер выписывается в нескольких экземплярах и содержит следующие сведения: наименование, род и количество груза; вид

упаковки; знаки и марки; наименование грузоотправителя и грузополучателя; наименование портов отправления и назначения; название судна; номер акта таможенного досмотра; код ТНВЭД; наименование экспедитора, которому поручен контроль за исполнением ордера; дата составления погрузочного ордера.

При погрузке на палубу погрузочный ордер должен содержать оговорку о согласии на это грузополучателя. Судну вручается два экземпляра ордера, на одном из которых после погрузки груза расписывается помощник капитана. Этот экземпляр погрузочного ордера является так называемой штурманской распиской и служит основанием для выписки коносамента.

Штурманская расписка – письменный акцепт ордера, которую подписывает помощник капитана в удостоверение факта приема груза на борт конкретного судна (в качестве бланка штурманской расписки используется либо одна из копий погрузочного ордера, либо специальная форма).

Штурманская расписка не является товарораспорядительным документом. На составителя ордера или другого аналогичного документа, представляющих оферту, возлагается ответственность за убытки по причине неправильных или неполных данных, содержащихся в оферте.

После погрузки груза на судно перевозчик по требованию отправителя выдает бортовой коносамент, в котором дополнительно указывается, что груз находится на борту определенного судна, а также дата (даты) погрузки.

В коносаменте в дополнение к 6 основным сведениям в ордере должны содержаться:

- наименование перевозчика и его местонахождения;
- название судна, если груз принят к морской перевозке на определенном судне;
- фрахт и другие причитающиеся перевозчику платежи, либо указание, что фрахт должен быть уплачен согласно условиям, изложенным в договоре или другом документе, либо указание, что фрахт уплачен полностью;
- время и место выдачи коносамента;
- число оригиналов коносамента, если их больше одного;
- подпись перевозчика или лица, действующего от его имени.

- место погрузки и дату приема груза перевозчиком в порту погрузки;
- наименование отправителя и его местонахождение;
- место назначения груза либо место назначения или направления судна;
- наименование получателя, если он указан отправителем;
- наименование груза, основные марки, необходимые для его идентификации, а в необходимых случаях – прямое указание относительно опасного характера или особых свойств груза, число мест или предметов и массу груза или его количество, обозначенное иным образом, причем все эти данные указываются так, как они указаны отправителем;
- описание внешнего состояния груза и его упаковки.

После составления коносамента выписывается документ, называемый грузовым манифестом.

Манифест применяется при внешнеторговых перевозках и представляет собой опись погруженных на судно товаров поконосаментно (перечень коносаментных партий на судне). Манифесты составляются судовым агентом или портом, причем для каждого порта выгрузки отдельно. Предназначаются они для судовладельческого предприятия и судна, таможи портов отправления и назначения, агентов и т.д.

Особенности заполнения коносамента (рисунок 2.48).

На практике число граф коносамента может достигать 30, но всегда кроме обязательных в коносаменте, перечисленных выше, содержится специальный бокс: «уведомить по адресу» или «адрес уведомления» – Notify party. Судовладельцу или его агенту вменяется в обязанность информировать лицо по указанному в боксе адресату о дате прибытия груза в порт выгрузки. Часто таким лицом кого надо информировать является экспедитор грузополучателя, которому поручено организовать таможенное оформление и вывоз груза из порта.

Лицо, желающее приобрести товар посредством приобретения коносамента, как правило, не имеет практической возможности проверить массу и состояние груза путем его осмотра и вынуждено полагаться исключительно на информацию о грузе, содержащуюся в коносаменте.

Date: 27.03.2018 **BILL OF LADING** Page 1

Name: CANPET MAKER CO.LTD.
Address: 194 MOO 1, JAENGSAIT ROAD MUANG PEER
City/State/Zip: BAN PAI, KHVO KAEN, 40110, THAILAND

Bill of Lading Number: **DSDX 2007008**

BAR CODE

Регистрационный номер коносамента

Наименование, кор. адрес ГРУЗОПРАВЛЯТЕЛЯ

Carrier Name: RUSS TRADING COMPANY Location #: _____
Address: P.O.BOX 12389 tel. 9716 - 532788
City/State/Zip: DUBAI, U.A.E

Наименование перевозчика и судна

Наименование, кор. адрес ГРУЗОПОЛУЧАТЕЛЯ

CARRIER NAME: _____
Vessel: «SIBIR»
Port of loading: BANGKOK, THAI AND

Порт погрузки

Port of discharge: DUBAI, U.A.E

Порт назначения

NOTIFY PARTY:
Name: COMPANY DRUZBA
Address: 103/1, prospect KRAS

КОГО следует уведомить о ходе перевозки

Условия оплаты фрахта

City/State/Zip: Novosibirsk, RUSSIA, 630049

Freight Charge Terms: (freight charges are prepaid unless marked otherwise)
Prepaid ☒ Collect ☐ 3rd Party ☐

Специальные инструкции ГРУЗОПРАВЛЯТЕЛЯ

SPECIAL INSTRUCTIONS: _____

Customer Order Information

CUSTOMER ORDER NUMBER	# PKGS	WEIGHT	PALLET/SLIP (CHARGE ONE)	ADDITIONAL SHIPPER INFO
OIL and GAS PRODUCTION EQUIPMENT	50 PIECES	525428 kg	Y N	
	Кол-во груз. мест	Вес брутто	Y N	Информация о грузе

Название груза

ГРАНД ТОТАЛ

CARRIER INFORMATION

HANDLING UNIT	PACKAGE	WEIGHT	H.M. (X)	COMMODITY DESCRIPTION	LTL ONLY
QTY	TYPE	QTY	TYPE		NMFC # CLASS
Кол-во	вид	Информация по партиям груза	Информация по упаковке	Информация о грузе заполняется перевозчиком	Для нескольких отправителей

ГРАНД ТОТАЛ

Carrier marks: _____

Оговорки перевозчика

Quantity, quality and weight of cargo places inside the packages are unknown for Carrier. Information about cargo as per Charterers/Shipper's notification.

Deck cargo as per approval of Shippers at their own risk and responsibility.

Features of freight **prepaid**: freight payable as per Freight prepaid received on account of freight (\$): _____

Особенности оплаты фрахта

Time used for loading days _____ hours _____

Время загрузки

Marks of the carrier (captain or agent) of the named vessel: Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown. The carrier shall not make delivery of this shipment without payment of freight and all other lawful charges.

Оговорки перевозчика

SHIPPER SIGNATURE / DATE _____

Дата и подпись грузоотправителя

Number of original B/L _____

Печать Грузоотправителя

Place and date issue: _____

Место и Дата заполнения

CARRIER SIGNATURE / PICKUP DATE _____

Печать Перевозчика

Дата и подпись перевозчика

Date: _____ **SUPPLEMENT TO THE BILL OF LADING** Page 2

Дополнения к коносаменту

Bill of Lading Number: **DSDX 2007008**

CUSTOMER ORDER INFORMATION

CUSTOMER ORDER NUMBER	# PKGS	WEIGHT	PALLET/SLIP (CHARGE ONE)	ADDITIONAL SHIPPER INFO
			Y N	
			Y N	

PAGE SUBTOTAL

CARRIER INFORMATION

HANDLING UNIT	PACKAGE	WEIGHT	H.M. (X)	COMMODITY DESCRIPTION	LTL ONLY
QTY	TYPE	QTY	TYPE		NMFC # CLASS

PAGE SUBTOTAL

Рисунок 2.48 – Общий вид коносамента и информация по его заполнению

С другой стороны, и перевозчик, подписывая коносамент, тем самым, берет на себя перед держателем этого документа определенное одностороннее обязательство вручить ему груз таким, как он описан в коносаменте. Очень часто это обязательство выражается в виде пропечатанного на лицевой стороне коносамента заявления капитана судна о том, что грузы были «погружены во внешне хорошем виде и состоянии» (shipped in apparent good order and condition).

В то же время практика признает правомерным использование перевозчиком различных оговорок в коносаменте для того, чтобы облегчить свое положение в возможном споре с держателем коносамента по количеству и качеству груза. (Оговорки: «количество и качество не известны» – quantity and quality unknown; «тара слабая» – insufficiency of packing и др.). Например:

«Перевозчику не известны количество, качество и вес груза внутри упаковки. Информация о грузе получена из уведомления Фрахтователя/Отправителя. Палубный груз размещен с одобрения и в соответствии с инструкциями грузоотправителя на его собственный риск и а его ответственность».

Коносамент составляют в трёх экземплярах, каждый из них равноправен и считается оригиналом. На каждом экземпляре проставляют соответствующий штамп. Судоходная компания на период транспортировки груза полностью отвечает за его надлежащее состояние и комплектацию.

Отправителю разрешается выдача по его желанию несколько экземпляров (оригиналов) коносамента, причем на каждом из бланков указывается число составленных экземпляров: один экземпляр для грузоотправителя или его экспедитора, один – для грузополучателя и один – для грузовладельца.

Все экземпляры коносамента, составляющие так называемый полный комплект, являются оригиналами, и на них ставится штамп «оригинал». В некоторых случаях обозначается порядковый номер оригинала – первый, второй, третий... Только один оригинал может быть товарораспорядительным документом. После выдачи груза по одному экземпляру коносамента все остальные теряют силу.

Кроме оригиналов, может быть напечатано необходимое количество копий оригиналов коносамента, которые юридической силы не

имеют, и никаких прав на груз не создают. Обычно копии требуются в качестве технической документации – капитану судна для проверки количества и качества погруженного и выгруженного товара и для служебных целей; портовыми агентам судна; портовой администрации; таможенными органами; транспортно-экспедиторскими фирмами и др. Копии коносамента или содержат штамп «копия», либо печатаются на бумаге отличного от оригиналов цвета.

Составление нескольких оригиналов коносаментов с обозначением на них штампами порядковых номеров оригиналов связано с традицией продаж по условию FOB и CIF отсылать отправителем грузополучателю первый экземпляр авиапочтой, второй экземпляр – судовой почтой, а третий экземпляр оставлять у себя на случай утраты обоих экземпляров.

В настоящее время использование нескольких экземпляров также преследует цель избежания рисков возможного ущемления прав той или иной стороны договора купли-продажи, договора перевозки и условий расчета за товар (через банк) в следствие различного понимания транспортных условий контракта. В коносаменте может быть предусмотрен специальный бокс для указания числа выданных оригиналов.

Обозначение на коносаменте «2/2» означает, что выписано два оригинала. Если в информации из порта отправления агенту или экспедитору в порту назначения сообщается, что «Настоящим мы отправляем вам 2/3 оригинала коносаментов», то это означает, что было выписано три оригинала, из которых два приложены к данному письму.

Виды коносамента (рисунок 2.49).

В представленной далее классификации коносаментов приводится сущность и характерные особенности коносамента.

1. Оборотный коносамент (negotiable bill of lading) – коносамент, владелец которого может распоряжаться грузом, который еще не прибыл в порт, а находится в пути. Оборотный коносамент может быть продан, куплен, заложен в банке и т.д. При оформлении такого коносамента, в обязательном порядке в графе «получатель», проставляется запись "Приказу имярек" (имярек- устар. термин обозначающий кто-либо, некто). К оборотным коносаментам

относиться ордерные и предъявительские коносаменты, которых будут упомянуты ниже);

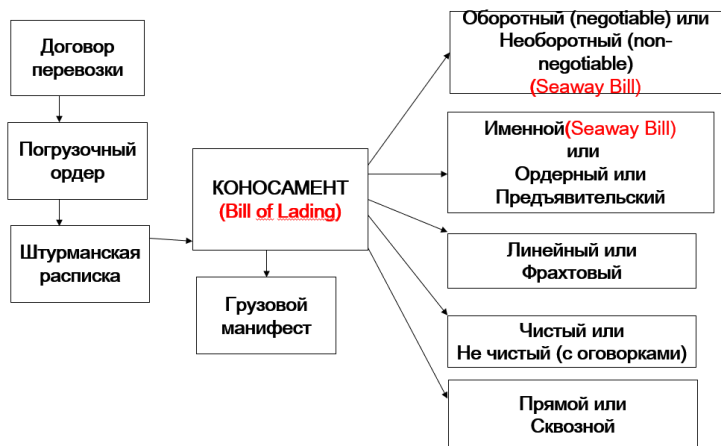


Рисунок 2.49 – Последовательность оформления коносамента и его виды

2. Необоротный коносамент (non-negotiable bill of lading) – коносамент в котором грузополучатель точно определен, и получает груз сам.

Название коносамента «оборотный» уже включает в себя товарораспорядительную сущность коносамента.

Товарораспорядительная сущность коносамента состоит в том что владелец коносамента, оперируя на рынке (продавая его, закладывая, передавая и т. д.), фактически распоряжается самим грузом (товаром), обозначенным в документе.

На рисунке 2.50 приведен возможный механизм торговли коносаментом.

Если же грузоотправитель пожелает, чтобы подобный коносамент эту функцию не исполнял, то перед впечатанным на бланке определением «оборотный» перевозчиком вводится приставка «не» (нон). Таким действием коносамент юридически превращается в другой документ, указывающий только на наличие договора перевозки – который называется

необращающейся морской транспортной накладной, по которому только лицо, названное в этой накладной в качестве грузополучателя имеет право получить груз по предъявлению такого документа и только после удостоверения им своей личности. Вид необоротной морской накладной такой же как и коносамент, но в отличие от оборотного коносамента указан конкретный получатель.



Рисунок 2. 50 – Механизм торговли коносаментом

Морские накладные применяются в международной торговле наряду с коносаментами тогда, когда такой способ оформления перевозки груза удовлетворяет обе стороны торговой сделки. Следует еще раз напомнить, что морская накладная не является ценной бумагой, которая предоставляет ее держателю право на товар, а представляет собой лишь документ, подтверждающий наличие договора о перевозке груза, в силу которого перевозчик обязуется доставить груз получателю, указанному в данном документе.

Морская накладная применяется в настоящее время для доставки грузов между филиалами одной корпорации, когда не используется аккредитивная форма расчетов, когда отправитель и получатель груза являются одним и тем же лицом, или при коротком сроке доставки груза, когда прибытие груза к месту назначения осуществляется быстрее почтовой доставки документов, либо для

доставки грузов консигнатору или своим представителям при комиссионной торговле;

2) В зависимости, от того, кто именно, будет получателем груза, коносамент бывает:

- Именной (straight bill of lading) – получателем груза выступает юридическое или физическое лицо, на чье имя оформлен коносамент. Документ, в котором указывается, что товар должен быть доставлен определенному получателю с указанием его наименования и адреса. Обычно используется тогда, когда владельцем не предполагается реализация товара в ходе перевозки, товар уже продан и отправлен по адресу получателя. Этот коносамент также является простой морской накладной;

- Предъявительский (bearer bill of lading) – груз в порту назначения выдается любому лицу, которое предъявит перевозчику такой документ «посредством простого вручения». Здесь графа "грузополучатель" не содержит никаких указаний, и груз выдается тому, кто предъявит коносамент;

- Ордерный - (to order bill of lading) – коносамент, обращение которого осуществляется по именным передаточным надписям (индоссамент). В графе "наименование получателя" должно быть указано: "to order of..." ("приказу отправителя" либо "приказу получателя") и далее наименование организации-отправителя/получателя.

Предполагается, что отправитель или получатель могут передать свои права третьему лицу путем проставления на коносаменте передаточной надписи (индоссамента) и вручения его этому лицу. В порту назначения по ордерному коносаменту груз будет выдан получателю в зависимости от наличия в нем передаточных надписей - лицу, указанному в последней из непрерывного ряда передаточных надписей, или предъявителю коносамента с последней бланковой надписью.

В этом случае в коносаменте на обратной стороне делается запись: «Все права по настоящему коносаменту переданы... (All interest under this Bill of Lading are transferred to the – (наименование лица, кому переданы права, печать, две подписи)

Ордерными коносаментами также оперируют, когда требуется получить краткосрочный кредит в банке с обеспечением его в форме

индоссированного в пользу банка коносамента. При этом передаточная надпись имеет вид:

«Выдайте приказу Банка (Deliver to the order of (наименование банка, (наименование организации экспортера, печать, две подписи)»).

Через выписку ордерного коносамента проще и легче всего реализуется товарораспорядительная функция.

Соответственно, при наличии в коносаменте нескольких передаточных надписей груз, практически, будет выдан лицу, указанному последним в черед непрерывного ряда передаточных надписей или предъявителю коносамента с последней бланковой надписью.

(Передаточная надпись с печатью и подписью или только с печатью и подписью грузоотправителя без указания имени получателя носит название «бланковой надписи» – «blank endorsement» или просто «индосамент»).

Ордерными коносаментами пользуются в основном поставщики массовых, сырьевых товаров, когда или покупатель им еще не известен, или целесообразно им продажу отсрочить– осуществить ее в ходе рейса. Ордерские и предъявительские коносаменты являются оборотными;

3) В зависимости от того, есть ли у перевозчика замечания к качеству и количеству груза, или таковые отсутствуют, коносаменты делят на:

– Чистый (clean bill of lading) коносамент - повреждения тары, упаковки груза не обнаружены. Общее количественное и качественное состояние груза, соответствует указанному в коносаменте.

– Не чистый (claused) коносамент – коносамент с оговорками, оформляется в случае обнаружения каких либо дефектов в упаковке, таре груза, и других замечаниях к качеству груза.

4) В зависимости от общей схемы перевозки:

- Прямой коносамент (direct Bill of Lading) – оформляется при перевозках от порта до порта.

- Сквозной коносамент (through bill of lading) – документ, который выписывается в тех случаях, когда груз следует в порт

назначения с перегрузкой в промежуточном порту или с перевалкой на другой вид транспорта.

В доставке груза из порта отправления в порт назначения может участвовать не один, а несколько морских перевозчиков.

Перевозка по прямому коносаменту осуществляется судовладельцем – первым перевозчиком, выписывающим такие коносаменты.

Перевозки по сквозному коносаменту в системе кооперации судовладельцев и перевозчиков выполняются на основе сегментальной ответственности каждого из участников перевозки, действующего линейного тарифа и заключенного между ними двустороннего соглашения. Грузоотправитель оплачивает провозную плату по двум счетам – фрахт судовладельца, согласно линейного тарифа, за доставку на первом участке перевозки и счету агента за произведенные расходы, в порту перевалки, его комиссионное вознаграждение, а также за оплату фрахта за перевозку на последующих участках доставки.

В тех случаях, когда грузополучатель намерен продать не всю партию товара, получаемого по коносаменту, а только его часть или, когда партия товара реализуется продавцом-отправителем одновременно нескольким покупателям в порту назначения, то отдельный коносамент на сгруппированные грузы («групповой» – *groupage B/L*) может быть раздроблен на несколько частей и каждому покупателю будет выдан, так называемый, «долевой коносамент» или «деливери-ордер» (*delivery order*), по которому он получит от агента судна в порту назначения причитающуюся ему часть коносаментного количества груза. Деливери-ордер – товарораспорядительный документ, содержащий распоряжение о передаче определенному лицу части груза, доставленного судном по коносаменту.

В практике торгового мореплавания значительное место занимают гарантийные письма.

В морских перевозках встречаются ситуации, в которых используются гарантийные письма. Так грузовладелец просит перевозчика (капитана) выдать чистый коносамент, то есть коносамент без оговорок, против гарантийного письма;

Коносамент, который подписан перевозчиком без оговорок, свидетельствует о том, что груз принят к перевозке в хорошем состоянии и в количестве, указанном в коносаменте. Ссылка перевозчика на то, что груз был принят к перевозке в количестве, меньшем, чем указано в коносаменте, или на то, что груз имел плохой внешний вид, не будет принята судом во внимание.

Банки предоставляют кредиты только под чистые коносаменты, поэтому грузовладелец требует выдачи перевозчиком коносамента без оговорок, которые тот вправе сделать, если он не имел возможности проверить данные о количестве и состоянии груза, либо если у него есть достаточные основания полагать, что данные, указанные отправителем, неверны. Перевозчик (фрахтовщик, судовладелец), заинтересованный в получении фрахта, соглашается на выдачу чистого коносамента, хотя не имел разумной возможности проверить количество и состояние груза или даже обнаружил его дефекты. Чтобы обеспечить свои интересы он, как правило, через капитана судна требует выдачи гарантийного письма, в котором отправитель (грузовладелец) обязуется возместить убытки перевозчика, возможные при выдаче груза получателю. Такая ситуация прямо предусмотрена ст. 17 Конвенции ООН о морской перевозке груза от 31.03.1978.

5) В зависимости от типа перевозки:

- Линейный (рейсовый) коносамент (liner bill of lading). Оформляется, при перевозке груза, на судне, идущему по определенному расписанию, с остановками в определенных портах, на специально выделенных причалах. (Линейные морские перевозки).

- Фрахтовый (чартерный (chartered bill of lading)) коносамент – оформляется, для перевозок осуществляемых нерегулярно (трамповые морские перевозки). Осуществляется по договору фрахта, сторонами по которому выступает грузоотправитель или его представитель (фрахтователь) и перевозчик (фрахтовщик).

6) В зависимости от того когда груз принят перевозчиком:

- Бортовой коносамент (shipped on board bill of lading) - оформляется, при уже погруженном на судно грузе.

- небортовой коносамент (received for shipment) – коносамент для погрузки на борт судна, оформляется на груз предназначенный для

погрузки на борт судна, но еще не погруженный и находящийся под охраной.

Если для сторон вопрос перехода рисков с продавца на покупателя очень важен (условие страхования, особое требование в аккредитиве), то отправитель может получить от судовладельца бортовой коносамент в обмен на полученный ранее небортовой. Перевозчик путем проставления за своей подписью и печатью названия судна, на которое погружен груз, и даты погрузки может переоформить ранее выданный им небортовой документ в бортовой коносамент (конечно, при условии если в нем содержатся все требуемые данные). Иногда эта операция ограничивается отметкой капитана – «on board notation».

Судоходство и его виды: линейное, трамповое

Как вид коммерческой деятельности торговое судоходство сложилось в XVII-XVIII веках, когда разделились функции купца и судовладельца. Заморская торговля и соответственно морские перевозки оказались сезонными, а по размерам грузовой массы в прямом и обратном направлениях далеко не равными. Низкая стоимость товара позволяла продавцу накопить судовую («пароходную») партию, а каждый вид товара (лес, металл, стройматериалы, полуфабрикаты) определял свой оптимальный для него типоразмер тоннажа.

Торговое судоходство «того» времени отличалось краткосрочностью отношений между грузовладельцем и перевозчиком. После завершения каждой перевозки судну нужно было искать новую работу на любом случайном направлении. Отсюда и возник сам термин «трамповое судоходство» как производное от английского «tramp» – бродяга.

Исторически трамповое судоходство сложилось в XVII-XVIII веках, когда судовое владение, отделившись от купеческого, выделилось в самостоятельную отрасль.

В последние десятилетия сложилось так называемое «промышленное» судоходство, которое в основу организации перевозок закладывает планирование согласно договорам об организации перевозок с оформлением чартеров на рейсы судов по договорным ценам или линейных коносаментов при доставке грузов

на судах регулярных линий. С учетом того, что доставка значительной части грузопотоков, особенно топлива, сырья и массовых грузов, начинается и заканчивается на суше, то промышленное судоходство превращается в составную часть развивающихся в мире перевозок грузов в смешанных (мультимодальных) сообщениях.

Промышленный капитализм и колониальное хозяйство привели к появлению и развитию в первой половине XIX в. линейного судоходства, а с началом глобализации экономики в конце XX столетия – промышленного судоходства и мультимодальных перевозок.

Трамповое судоходство. Чартер.

Перевозки по такой форме договора практиковались еще в средние века в Средиземноморском бассейне. Договор составляли на одном большом листе бумаги, который перегибали и разрывали на две половины. Одна из них оставалась у шкипера, а другая вручалась купцу (отправителю груза). В порту назначения покупатель предъявлял полученную от купца половину документа шкиперу, который прикладывал ее к своей половине, и, если разорванные края совпадали, то это подтверждало, что предъявитель документа имеет законное право получить груз. Отсюда и название на латыни *charta partita* означает разорванная бумага. В дальнейшем это название вошло в обиход как термин для договора морской перевозки и фрахтования судна. Поэтому чартер-партия или кратко чартер – исторически сложившийся документ, содержащий в себе условия договора морской перевозки и фрахтования судна, который после подписания становится договором морской перевозки.

В трамповых сообщениях суда работают нерегулярно, совершают плавания между различными портами мира, на направлениях, где возникает спрос на тоннаж, и в основном на перевозки массовых грузов. Заключение договора перевозки груза в трамповом судоходстве называют фрахтованием, а сам договор – чартером (charter-party).

По этому договору одна сторона «фрахтователь» обязана обеспечить погрузку судна в порту отправления а другая сторона «перевозчик» обязан принять груз на судно от отправителя, доставить в порт назначения и передать груз получателю.

В настоящее время термин «фрахтование» в морском праве означает соглашение о найме судна (или его части).

Фрахтователь должен оплатить перевозчику плату за перевозку – фрахт. По этому договору перевозятся дешевые грузы, которые можно накапливать до размера «пароходной партии». Все условия договора стороны согласовывают между собой.

Порядок заключения договора фрахтования, а также форма указанного договора на морском транспорте содержится в КТМ РБ.

Согласованный чартер должен содержать: наименование сторон; название судна; указания на род и вид груза; размер фрахта; наименование места погрузки груза; наименование места назначения или направления судна.

Договор подписывается перевозчиком и фрахтователем или их представителями.

Индивидуализация судна включает флаг, определяющий национальность судна. Чартер содержит значительное число условий и положений, регламентирующих отношения сторон чартера:

1. Прежде всего, фрахтователю рекомендуется проверить соответствие транспортных условий контракта со спецификой плавания судна по согласованному сторонами маршруту в условиях наступающего климатического сезона года, с обычаями конкретных иностранных и отечественных портов захода и оценить «цену» последствий возможных «неувязок» в денежном выражении;

2. Требует особого внимания вопрос сдачи товара перевозчику, поскольку практическая сдача товара транспортной организации – порту, терминалу (по обычаям порта, терминала) для отправки может еще не означать окончательного и реального принятия товара перевозчиком. Например, нахождение товара во временном владении третьим лицом (складом, терминалом, портом), должно быть оформлено грузоотправителем/получателем или судовладельцем соответствующими договорами хранения и терминального обслуживания;

3. С учетом того, что число отправителей и получателей грузов может оказаться более одного, то предусматривается возможность назначения судовладельцем агента как в порту погрузки, так и в порту выгрузки.

Существует несколько видов фрахтования судов для организации перевозок по чартеру: Тайм-чартер, Дейли-чартер, Демайз-чартер, Бербоут-чартер.

В зависимости от выбранного вида фрахтования судна судовладелец и фрахтователь заключают соответствующий договор перевозки, в котором должны быть учтены все коммерческие условия таких сделок.

Договор фрахтования судна на время (Тайм-чартер).

В морской международной практике считается основным видом фрахтования.

Тайм-чартер – договор, по которому судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахтователю судно и услуги членов экипажа в пользование на определенный срок для перевозок грузов, пассажиров или для других целей торгового мореплавания.

Для тайм-чартерного фрахтования специализированных судов BIMCO разработаны проформы:

«Linertime» – для линейных судов;

«Boxtime» – для контейнеровозов.

При аренде судов под перевозку особых грузов используются специализированные проформы:

«Intertanktime»; «Oil Tank»; «Vessel Time»; «helltime» – для перевозки наливных грузов;

«Gaztime» – для перевозки сжиженных газов;

«Reftime» – для перевозки режимных грузов;

«Nype» Нью-Йоркской товарной биржи – для перевозки сельхозпродуктов и животных;

«Дженкон» рассчитан на перевозку генеральных грузов (называют еще «комплектные грузы»).

Для договора тайм-чартер BIMCO в 1999г. была издана новая проформа под кодовым названием «Джентайм», имея ввиду использовать эту проформу не только для аренды судов для перевозок сухих грузов в трюме, но и для линейного судоходства.

Стороны договариваются в отношении географического района, в котором фрахтователь может эксплуатировать судно.

В принципе считается, что арендованное судно будет перевозить грузы между «безопасными портами», то есть такими, в которое оно «может безопасно войти, оставаться всегда на плаву, а также выйти»

В качестве примера условий тайм-чартера приведены основные положения проформы «Джентайм»:

1. За нарушение сроков аренды, не зависимо от причин фрахтователь несет ответственность и обязан возместить убытки судовладельцу;

2. Возможность участия сюрвейеров (страховой агент) как при сдаче, так и при возврате судна. Их оплата делится сторонами поровну;

3. Судовладелец обязан передать судно фрахтователю во всех отношениях годным к выполнению перевозок, в течение срока аренды, поддерживать класс и мореходность судна и не только отвечать за судоходство, но и за качество обслуживающих судоходство служб;

4. Судовладелец выплачивает зарплату капитану, командному составу и членам экипажа, обеспечивает снабжение: палубное, машинное, включая смазочные масла, оплачивает страхование судна и свою ответственность;

5. Экипаж оказывает помощь стивидорам (специалисты, осуществляющие погрузку и выгрузку с судна) фрахтователя а также в ходе операций по установке кранов, оборудования, перестановке судна в порту, если это разрешено в конкретном порту.

6. Судно должно располагать всем набором судовых документов, требуемых международным и внутренним законодательством;

7. Проформа Джентайм требует от капитана «владеть разговорным английским языком» выполнять перечисленные выше указания фрахтователя, совершать рейсы «не с наивысшей, а с надлежащей скоростью». Джентайм обязывает капитана (соответственно судового агента) осуществлять наблюдение за проведением погрузочно-разгрузочных операций с тем, чтобы не допустить нарушения мореходного состояния судна;

8. Фрахтователь обязан следовать требованиям в отношении безопасности на море и защиты морской окружающей;

9. Фрахтователь и его экспедитор обязаны, заботится о сохранности груза в портах погрузки и выгрузки. Это особенно

важно в ходе аренды судна при эксплуатации на регулярной линии, когда перевозчик и его агент отвечают за организацию погрузки и выгрузки груза на портовых терминалах. Соответственно фрахтователь несет ответственность за производство стивидорных операций, а также оплату всех перечисленных работ;

10. Фрахтователь может в пределах прав, предоставляемых ему по договору чартера (фрахтования) судна на определенное время, заключить от своего имени самостоятельный договор чартера (фрахтования) судна с третьим лицом, то есть передавать судно в субаренду. Проформа «Джентайм» содержит и другие требования и обязанности и возможности фрахтователя и судовладельца.

Особенности Дейли-чартер.

Фрахтователь оплачивает все портовые расходы (сборы, услуги, стивидорные операции, агентирование), а судовладелец - расходы по эксплуатации судна, включая содержание экипажа, топливо, ремонт и пр. Такая форма фрахтования используется, в частности, линейными компаниями. Поэтому в отличие от тайм-чартера и бербоут-чартера срок сделки устанавливается, как правило, не на календарной базе (количество месяцев, лет), а в виде оговоренного числа круговых рейсов или даже на рейс в одном направлении.

Такой вид фрахтования находит применение там, где местные навигационные и эксплуатационные условия не позволяют судовладельцу с достаточной точностью рассчитать предполагаемую продолжительность рейса, а следовательно, определить предполагаемые расходы по предстоящему рейсу и скалькулировать фрахтовую ставку на единицу груза.

Особенности Димайз-чартер.

По такому договору, в дополнение к изложенным выше условиям тайм-чартера, судовладелец передает фрахтователю также и эксплуатацию судна от своего имени. Капитан и судовой экипаж становятся служащими фрахтователя, который несет ответственность за управление, эксплуатацию и плавание судна. На фрахтователя переносится риск повреждения или гибели судна по причинам, связанным с его навигационно-технической эксплуатацией. Соответственно, фрахтователь несет расходы по ремонту и снабжению судна. Если при тайм-чартере право на спасательное вознаграждение принадлежит судовладельцу и

фрахтователю в равных долях, то при димайз-чартере – только фрахтователю.

Особенности Бербоут-чартера.

Бербоут-чартер отличается от димайз-чартера тем, что судно сдается, фрахтователю в аренду (обычно на несколько лет) за вознаграждение без экипажа, запасов, горючего, бегучего такелажа и тому подобных материалов, необходимых для выполнения рейсов.

Фрахтователь формирует судно экипажем и вправе его перевести под флаг и место регистрации страны по своему выбору. Оплата арендной платы часто производится в рассрочку на условия лизинга с внесением первоначального платежа, равного определенному проценту от договорной стоимости судна с последующей регулярной выплатой судовладельцу назначенных бербоут-чартером арендных платежей.

Наиболее используемая стандартная проформа бербоута – «BIMCO Charterparty 89».

Ниже приведены другие разновидности договоров, применяемых в морских перевозках.

Берс-нот. В том случае, когда в трамповом судоходстве судно отфрахтовано на перевозку партии груза, не обеспечивающую полной загрузки судна, перевозчик старается получить дополнительный груз и погрузить его на том же причале, на котором производится погрузка судна. Договор на перевозку таких дополнительных партий груза оформляется в форме берс-нота.

Букинг-нот является заявкой грузоотправителя для бронирования на судне, совершающем очередной рейс, места для определенной партии груза. Букинг-нот за подписью грузоотправителя вручается перевозчику или его агенту и, скрепленный подписью последнего, обретает характер договора морской перевозки.

Фиксчур-нот применяют в трамповом судоходстве для фиксирования факта заключения сделки о фрахтовании судна до подписания договаривающимися сторонами чартера. После подписания чартера фиксчур-нот теряет силу как доказательство наличия и содержания договора морской перевозки.

Линейное судоходство.

Линейное судоходство – это такая форма организации работы флота, при которой обеспечивается движение судов по объявленному расписанию между заранее установленными портами.

Линейное судоходство относится к транспорту общего пользования, который осуществляет перевозку грузов, пассажиров и багажа по обращению любого гражданина или юридического лица.

Морское сообщение между определенными портами, поддерживаемое судоходными предприятиями, называется линией.

Грузовую базу линейного судоходства представляют главным образом генеральные грузы. Особенность построения тарифных ставок при линейных перевозках заключается в том, что фрахт, рассчитывается на основе тарифной ставки линейного тарифа и включает стоимость погрузочно-разгрузочных (стивидорных) работ. Кроме того судовладельцем предоставляется грузоотправителю транспортные емкости под груз за фрахт.

Линии подразделяются на односторонние, двухсторонние и конференциальные. Односторонние линии характеризуются тем, что на них работают только суда одной страны или одной судоходной компании. Двухсторонние линии поддерживаются судами компаний двух стран (по взаимному согласованию) или двух судоходных предприятий.

Линейное судоходство отличается высокой централизацией имущественного владения. Уже в последней четверти XIX века на главных океанских направлениях возникли объединения судоходных компаний картельного типа – фрахтовые линейные конференции. Позже внутри отдельных конференций возникли объединения более высокой формы – пулы, консорциумы, альянсы.

Судоходные линейные конференции – это объединения судовладельцев, состоящие из юридически, экономически и организационно самостоятельных судоходных компаний, имеющие своей целью монополизацию перевозок и стабилизацию тарифов на конкретном направлении, ограничение конкуренции внутри конференции.

Параллельно с конференцией работают судовладельцы, не являющиеся ее членами. Это, так называемые, аутсайдеры. Существуют терпимые аутсайдеры, которые перевозят оставшуюся

часть груза и соблюдают конференциальные условия, и нетерпимые, ведущие конкурентную борьбу с конференциями.

Судовладельцы-аутсайдеры привлекают грузы путем предоставления скидок с конференциальных тарифов (до 40%).

В качестве средства удержания за собой грузовладельцев в обстановке конкурентной борьбы с аутсайдерами конференции применяли систему заключения с грузоотправителями «контрактов о лояльности», по которым последние обязывались перевозить грузы только на судах этой конференции, а в обмен за это получали с тарифов в той или иной форме контрактные скидки. Судходные компании, входящие в линейную конференцию, сохраняют полную хозяйственную самостоятельность, за исключением тех вопросов, которые регламентируются конференцией. К этим вопросам могут относиться:

объем перевозок или число отходов, устанавливаемых для каждого члена конференции на календарный период;

уровень тарифов (иногда минимально допустимый), система скидок для грузоотправителей, общие типовые условия перевозки;

порты обслуживания и последовательность заходов.

В настоящее время в мире насчитывается около 400 линейных конференций. На мировом рынке линейных перевозок по географическим сферам деятельности выделяют шесть регионов (проценты – это доля от общего количества конференций):

Европейский – 30,5 %;

Североамериканский – 14,2 %;

Латиноамериканский – 5,8 %;

Азиатский – 37,0 %;

Африканский – 8,0 %;

Австралийский – 4,5 %.

Лидирующее место на рынке линейного судоходства занимают судходные компании США, Японии, Великобритании, ФРГ, Норвегии, Швеции, Дании. Судходная компания может входить в один или сразу в несколько конференций, количество судходных компаний в одной конференции колеблется от 5 - до 50 и более.

Конференциальные линии – это линии, на которых работают суда двух и более компаний из одной или из разных стран.

Главное предназначение конференциальных линий (конференциальных соглашений) – установление одинаковых тарифов и одинаковых условий перевозки для всех участников. Главным образом это делается для устранения излишней конкуренции между судоходными предприятиями, работающими на одних и тех же направлениях перевозок. Например, судоходные предприятия России участвуют во всех видах линейных перевозок.

Наравне с линейным судоходством в регулярном движении морского транспорта, есть доставка товаров последовательными рейсами. При международных перевозках последовательными рейсами преимущественно происходит доставка насыпных и навалочных грузов. Транспортировка таким способом имеет определенный вес груза и происходит от одного порта до другого, без захода в дополнительные порты для загрузки. Доставка грузов последовательными рейсами проходит под контролем клиентов и по специально составленному графику. Чаще всего это происходит когда заключаются внешнеторговые контракты на закупку либо продажу однородных грузов большими партиями, и когда контракты подписываются на длительное время. Разрабатывают линии и отвечают за техническое состояние судов последовательных рейсов судовладельческие предприятия, которые заключают с грузовладельцами прямые договора.

Характерной особенностью линейного судоходства является то, что инициатором перевозки является судовладелец. Опираясь только на исследование рынка и убедившись в наличии спроса на перевозки ценных мелкопартионных грузов, он на свой риск организует судоходную линию и предлагает транспортные услуги широкому кругу грузоотправителей. Такое предложение осуществляется в виде публикуемого и рекламируемого расписания.

Для организации работ по перевозке грузов какого-либо направления судовладелец разрабатывает расписание, в котором указываются: наименования работающих судов, базовые, промежуточные обязательные и факультативные порты захода; дни и в некоторых случаях часы захода (отхода) судов.

Базовыми портами считается начальные и конечные порты линии, заход в факультативные порты осуществляется по мере накопления в них груза.

Выполнение объявленных рейсов не связано с заключением предварительных контрактов и получением гарантий грузоотправителей относительно предоставления грузов (как это имеет место в трамповом судоходстве: сначала чартер-партия – потом рейс).

Линейный перевозчик становится стороной публичного договора, то есть должен заключить договор морской перевозки с любым и каждым обратившимся к нему грузоотправителем, если у него есть для этого техническая возможность. Загрузка судна формируется из десятков мелких партий грузов различных грузоотправителей, и фактически одним рейсом судна исполняются десятки договоров морской перевозки. Обсудить и взаимно согласовать условия договора с каждым грузоотправителем перевозчик не имеет возможности. Первоначально он оформляется акцептованной заявкой грузоотправителя – букинг-нотом, а после фактической приемки груза подтверждается линейным коносаментом.

Отправитель груза доставляет свой товар в порт и сдает его на склад линейной компании. При этом оформляется коносамент с отметкой «принято к перевозке». После погрузки этой партии груза на судно в коносамент вписывают название судна и он становится «бортовым». После доставки груза в порт назначения его выгружают на склад компании и извещают получателя, который его забирает со склада.

На долю линейного судоходства приходится около 30% физического объема (в тоннах) и 75% от общей стоимости грузов, перевозимых морем.

Роль линейного судоходства еще больше возрастает в условиях глобализации мировой экономики, обуславливающей расширение и углубление межгосударственных торговых связей, когда нередко полуфабрикаты или комплектующие изделия производятся в одном месте, а готовый продукт – по другую сторону океана.

Необходимость соблюдения расписания требует особенно четкой системы транспортно-экспедиторского обслуживания в портах. Суда линейного судоходства пользуются обычно правом внеочередной обработки в портах захода, за ними закрепляются причалы и склады. Нередко судоходные компании, обслуживающие определенные

линии, имеют в портах захода собственные или арендованные причалы и склады.

Морской тоннаж в линейном судоходстве состоит из универсальных сухогрузных судов и специализированного тоннажа - рудовозов, наливных судов, контейнеровозов, ролкеров, лихтеровозов, автомобилевозов, паромов. В настоящее время примерно четверть мирового торгового флота эксплуатируется в режиме линейного плавания.

С контейнеризацией и трейлеризацией морских перевозок линейное судоходство разделилось на две подотрасли: регулярное и срочное.

Регулярные судоходные линии предусматривают:

определенный маршрут и направление следования, а именно – базовые порты, в которые обязательно заходят суда данной линии, и факультативные порты, в которые возможен заход судов;

определенную частоту отходов судов (обычно 2-3 отхода в месяц с распределением по декадам или неделям);

категории грузов, включая ограничения по массе партии отправки и габаритам грузовых мест; тарифы на перевозку грузов между парами портов.

На регулярных линиях эксплуатируются ролкеры и универсальные суда – карголайнеры, имеющие мощное крановое вооружение и обеспечивающие регулярные и обязательные заходы по расписанию в базовые порты промышленно-развитых стран. Карголайнеры перевозят невмещающиеся в контейнеры и на трейлеры оборудования и строительных конструкций, агрегатов и др.

Из регулярных судоходных линий выделились контейнерные и ролкерные линии. Их называли срочными, так как суда, работающие на этих линиях, выдерживают расписание заходов в порты с точностью до – даты месяца или дня недели.

Для обеспечения перевозок грузов на срочных линиях создаются фидерные транспортно-технологические системы, которые предусматривают использование судоходными компаниями небольших судов – фидеров для транспортировки грузов в дополнение к магистральным судам.

При этом большие партии контейнеров или генеральных грузов, доставляемые по основным магистралям скоростными судами, концентрируются в 2-4 базовых крупнейших портах, которые являются распределительными центрами. Они оснащены высокомеханизированными терминалами, на которых осуществляется перевалка грузов на транспортные средства других видов транспорта и играющих роль международных центров перевалки. Далее фидерные суда развозят контейнеры и генеральные грузы на малые и средние расстояния небольшими партиями, обслуживая районы, тяготеющие к распределительному центру. Такими центрами являются Гонконг, Сингапур, Гамбург, Нью-Йорк, Роттердам, Иокогама и другие аналогичные порты.

Термин «срочное» был подобран в русской терминологии в соответствие с основным требованием логистической доставки товара «точно в срок» (just in time). В английской терминологии их характеризуют как «контейнерно-ролкерная линия со строгим выполнением расписания».

Суда регулярных линий обрабатываются на общих многоцелевых грузовых причалах портов, срочные – на специализированных контейнерных и ролкерных терминалах.

Функцию договора перевозки груза в линейном судоходстве выполняет линейный коносамент (Liner Bill of Lading – LB/L). Главным содержанием такого договора является перевозка груза на «линейных условиях», согласно условиям проформ линейных коносаментов ВИМСО. Например, «Висконбилл», 1973г, «Конлайнбилл» – развернутая форма и «Лайнербилл» – краткая форма, 1978 г.

Перевозка груза на линейных условиях означает, что линейная компания принимает на себя не только доставку морем, но и организацию обработки судов и грузов в портах.

Контрольные вопросы и задания.

1. Охарактеризуйте функции коносамента. Какую информацию включает коносамент.
2. Какую роль играет погрузочный ордер и штурманская расписка при оформлении перевозки морским транспортом?

3. Охарактеризуйте виды коносамента.
4. Каково значение «оговорок» и гарантийных писем при оформлении коносамента.
5. Охарактеризуйте особенности трампового и линейного судоходства.
6. Охарактеризуйте виды фрахтования для организации перевозки по чартеру.
7. Перечислите особенности конференциальных линий.

2.9. Тарифы морских перевозок

План. Особенности мирового фрахтового рынка. Тарифы трампового и линейного судоходства. Особенности тарификации контейнерных перевозок. [7, 12, 24, 30]

Особенности мирового фрахтового рынка.

Фрахтовый рынок - один из видов товарного рынка, в котором роли товара выступает перемещение, т.е. транспортные услуги. Денежным выражением стоимости транспортных услуг является цена перевозки, которая при доставке грузов морем имеет 2 формы: фрахтовая ставка и тариф.

Фрахтовые ставки применяются в трамповом судоходстве и представляют собой цену, которая устанавливается при заключении каждого отдельного договора по соглашению сторон (фрахтователя и фрахтовщика) и действительна только для этих партнеров и на период данной сделки.

Тарифы - система цен перевозки, действующая в линейном судоходстве. Они разрабатываются линейной компанией как общественным перевозчиком в одностороннем порядке и затем применяется для любого отправителя и в течение длительного периода.

Экономической базой фрахтовых ставок и тарифов является стоимость производства транспортной продукции, т.е. себестоимость + средняя норма прибыли. Основную ее часть составляют расходы, зависящие от величины строительной стоимости судна, - амортизационные отчисления, норма прибыли на

вложенный капитал или проценты за кредит, страхование. Другие важные составляющие себестоимости перевозок - расходы на топливо, ремонт и содержание экипажа. Рост стоимости постройки судов и особенно резкий рост цен на жидкое топливо приводит к повышению цены производства. Соответственно возрастают фрахтовые ставки и тарифы на перевозку грузов.

С другой стороны, создание высокопроизводительных специализированных судов и терминалов, экономичных судовых установок, работающих на тяжелом топливе, и автоматизация ведут к снижению стоимости доставки грузов, фрахтовых ставок, тарифов.

Важной особенностью рынка морских транспортных услуг является его деление на открытый и закрытый фрахтовый рынок.

К закрытому рынку относится та часть грузопотоков, к освоению которых допускаются только определенные группы судовладельцев. Это - грузопотоки, находящиеся под контролем государства, регулярные перевозки крупных промышленных компаний и линейное судоходство.

В настоящее время практически во всех странах законом предусматривается, что в каботажных и внутренних перевозках могут участвовать только национальные судоходные компании. Кроме того, правительства зарубежных стран закрепляют за отечественным флотом перевозки стратегических грузов, снабжение военных баз, поставки по различным программам помощи, государственным кредитам и др. В развивающихся странах для обеспечения транспортной независимости внешней торговли и экономии валютных расходов приняты законы, по которым определенная доля экспортно-импортных грузопотоков (до 40-50%) передается в распоряжение отечественного флота, что защищает его от конкуренции со стороны иностранных компаний.

Особую сферу закрытого фрахтового рынка представляет линейное судоходство.

На каждом направлении перевозок крупные линейные компании образуют объединения картельного типа (тема 2.8) - фрахтовые конференции. Ее члены устанавливают единые монопольные тарифы за перевозку грузов. Для ограничения конкуренции со стороны независимых судовладельцев линейный картель применяет меры по закреплению за собой грузоотправителей, стивидорных и

агентских компаний, проводит «фрахтовую войну» против аутсайдеров.

Также, к закрытому фрахтовому рынку следует отнести основную часть грузопотоков крупных промышленных компаний. Собственный и зафрахтованный в длительный тайм-чартер флот этих операторов перевозит в настоящее время 95% международных поставок руды, 85-90% угля и нефти, фосфаты, бокситы, лес, зерно. Концентрируя в своих руках основную часть специализированного флота для перевозки массовых грузов, эти компании не только гарантируют регулярные поставки топлива и сырья на свои предприятия, но и могут активно воздействовать на уровень фрахтовых ставок.

Под открытым фрахтовым рынком понимается часть международных морских грузопотоков, где участие в перевозках не лимитируется какими-либо ограничениями и осуществляется в условиях относительно свободной конкуренции. В связи с развитием конференциального линейного судоходства и флотопромышленных компаний доля открытого фрахтового рынка по сравнению с периодами прошлого века годов резко сократилась и в настоящее время не превышает 15-20% от общего объема международных морских перевозок. Однако в абсолютном выражении это составляет около 500 млн т/год, или десятки тысяч фрахтовых сделок в год.

Контейнерные перевозки – линейные, их осуществляют суда регулярного плавания, которые обычно заходят в порты по расписанию. Ставка перевозки устанавливается за 20-футовый контейнер - при этом ставка за 40-футовый контейнер больше лишь в 1,5 раза. Фрахтовые ставки обычно устанавливают контейнерные линии. Эти ставки привязаны к динамике грузопотока, наличию контейнеров на линии, и изменяются обычно ежемесячно.

Открытый фрахтовый рынок делится по видам флота на сухогрузный и наливной.

Сухогрузный фрахтовый рынок состоит из географических секций - по районам массового экспорта, где возникает потребность в трамповом тоннаже. В каждой секции имеются преобладающие грузопотоки по направлениям перевозок и роду груза, которые определяют состав привлекаемого трампового флота по типу и грузоподъемности судов.

Основными географическими секциями современного открытого фрахтового рынка являются: *атлантическая*, основные грузопотоки – зерно из портов США и Канады на Европу и Японию, уголь из портов США, пиломатериалы из Канады; *тихоокеанская* – в основном руда и зерно из портов Канады на Японию и Европу; *австралийская* - руда, уголь, пиломатериалы; *средиземноморская* - удобрения из портов Северной Африки.

Наливной рынок выделяет основные грузопотоки сырой нефти, а также перевозки темных и светлых нефтепродуктов, патоки, растительных масел и т. д.

Благодаря мобильности и определенной универсальности судов отдельные географические секции мирового фрахтового рынка и даже различные виды перевозок тесно взаимосвязаны. Изменение конъюнктуры в одной какой-либо географической секции приводит к постепенному перераспределению тоннажа до тех пор, пока не будет достигнуто относительное выравнивание среднего уровня рентабельности работы флота по всей системе.

Такое перераспределение происходит и по роду груза: в зависимости от конъюнктуры балкеры могут использоваться на перевозках угля, руды, зерна или удобрений; нефтебалкеры и нефтерудовозы - на перевозках наливных или навалочных грузов; современные лесовозы - пакетовозы - на перевозках леса, навалочных грузов или контейнеров.

Тесная взаимосвязь имеется даже между открытым и закрытым фрахтовым рынками. Так, в период низкого спроса на тоннаж многие трамповые судовладельцы принимают участие в линейных перевозках: в качестве аутсайдеров либо сдавая свой флот в тайм-чартер членам конференции. Наоборот, в период бума линейный тоннаж широко используется для перевозок массовых грузов, особенно в малозагруженных направлениях.

Конъюнктура международного фрахтового рынка - это соотношение между спросом и предложением услуг на трамповый тоннаж, которое определяет колебание фрахтовых ставок вокруг цены производства. Уровень фрахтовой конъюнктуры обусловлен общим состоянием мирового производства, однако имеет ряд специфических особенностей. Основная часть перевозок руды и угля осуществляется флотом промышленных компаний. Поэтому на

открытом фрахтовом рынке сухогрузного тоннажа преобладают грузопотоки зерна, удобрений, угля, металлолома. На зерно приходится около 50 % общего объема фрахтования и, таким образом, от состояния мировой торговли зерном в значительной степени зависит общий спрос на сухогрузный тоннаж и уровень фрахтовых ставок. В географическом отношении на конъюнктуру фрахтового рынка особенно большое влияние оказывает состояние экономики Японии и Западной Европы, т. е. тех стран, где промышленное производство тесно связано с морскими поставками топлива и сырья.

Как и мировое хозяйство в целом, фрахтовый рынок развивается циклически, причем характерным для него является резкое колебание конъюнктуры и цен (ставок фрахта). Это объясняется, прежде всего, особенностью товарного производства на транспорте. Транспортная продукция не может производиться в запас и храниться на складах до повышения спроса. В случае кризиса судовладелец вынужден продолжать эксплуатировать свой флот до тех пор, пока связанные с этим убытки ниже, чем расходы по содержанию судна на приколе. Поэтому в период избытка тоннажа ставки фрахта падают иногда ниже себестоимости перевозок.

2-й причиной резких колебаний ставок трампового тоннажа является наличие флота промышленных компаний. На открытом фрахтовом рынке перевозится лишь 15-20% грузопотока топлива и сырья, его переменная часть. В результате даже сравнительно небольшое изменение общего объема внешней торговли приводит к значительному увеличению (уменьшению) спроса на трамповые суда, что соответственно отражается на уровне фрахтовых ставок. В период повышения конъюнктуры промышленные компании, стремясь заблаговременно обеспечить себя тоннажем, фрахтуют на длительный тайм-чартер большое число судов. Наоборот, в условиях кризиса промышленного производства они не возобновляют контракты на суда, по которым закончился срок аренды, или даже вынуждены фрахтовать на рынке собственный флот. Это приводит к тому, что при любом колебании фрахтовой конъюнктуры в наибольшей степени изменяются ставки на крупнотоннажные специализированные танкеры и балкеры.

Конъюнктура открытого фрахтового рынка, помимо циклических, характеризуется также регулярными сезонными колебаниями. Это связано с сезонным характером производства определенных видов товаров (зерно, сахар, шерсть, хлопок), с сезонным ростом спроса (удобрения, топливо для ТЭЦ) либо с сезонным прекращением навигации в определенных портах.

Значительные колебания фрахтовой конъюнктуры периодически возникают в результате различных военно-политических и социальных факторов. В условиях обострения международной обстановки срочно пополняются стратегические запасы топлива и сырья, часть тоннажа отвлекается на военно-транспортные перевозки, и все это приводит к стремительному росту фрахтовых ставок. Увеличение ставок может иметь место также накануне объявленного повышения цен на данный вид товара (нефть, зерно), после крупных стихийных бедствий - засуха, наводнение либо в результате массовой забастовки моряков торгового флота. С другой стороны, сокращение добычи определенного вида сырья, повышение таможенных пошлин или временное прекращение обработки судов в крупном порту (группе портов) отрицательно сказываются на уровне конъюнктуры фрахтового рынка.

Анализ конъюнктуры фрахтового рынка производится с помощью так называемых фрахтовых индексов. Они рассчитываются как отношение фрахтовых ставок данного периода к определенной базе. Так, в качестве базы индекса по сухогрузному флоту принимаются средние ставки за какой-либо прошлый период, который отличался относительно стабильным уровнем фрахтового рынка и примерным соответствием спроса и предложения транспортных услуг. По наливному флоту в качестве базы сравнения применяются расчетные ставки шкалы WS, которые обеспечивают среднюю рентабельность для принятого судна-прототипа. Таким образом, в обоих случаях исключается влияние случайных, спекулятивных факторов на базу сравнения, и фрахтовый индекс характеризует уровень конъюнктуры в данный момент относительно нормального состояния рынка.

Индивидуальный фрахтовый индекс по конкретному грузопотоку может быть определен по простейшей формуле:

$$i = f1 / f0$$

где $f0$ и $f1$ - фрахтовые ставки соответственно в анализируемом и базисном периоде.

Для того чтобы определить фрахтовый индекс по совокупности грузопотоков мирового трампового рынка или какой-либо его географической секции, используются формулы агрегатного индекса:

$$j = \sum q * f1 / \sum q * f0$$

где q - объем каждого отдельного грузопотока в базисном периоде.

Фрахтовые индексы рассчитываются ежемесячно, и затем определяется средний индекс за календарный год (по формуле средней арифметической). Анализ фрахтовых индексов производится в табличной или графической формах. Он позволяет установить динамику фрахтовых ставок в течение рассматриваемого периода, определить современное состояние конъюнктуры рынка и сделать краткосрочный прогноз ее развития.

Анализ динамики перечисленных выше показателей позволяет установить на срок до 2-3 лет тенденции развития спроса и предложения тоннажа, а также определить, как оценивают ситуацию в среднесрочной перспективе иностранные судовладельцы и фрахтователи. Результаты этого анализа дают необходимую базу для принятия обоснованных решений по таким вопросам, как сдача (фрахтование) судов в тайм-чартер, заключение долгосрочных контрактов, продажа или покупка судов, бывших в эксплуатации. Дополнительно изучаются общие показатели экономики мирового хозяйства и отдельных стран, развитие внешней торговли, политика государств в области экспорта, импорта, природных ресурсов, экологии.

Материалы по состоянию фрахтового рынка регулярно публикуются в специальных статистических справочниках, в том числе Shipping Statistics and Market Review, Lloyd's Shipping Economist (LSE), Shipping Statistics and Economics (SSE), Fearn Research (Норвегия), английский журнал Fairplay; английская консалтинговая фирма Clarkson, BIMCO и др. В этих изданиях приводятся мировые и региональные индексы, ставки фрахта, цены на суда, цены на суда, сдаваемые в металлолом, данные о конкретных сделках, статистика.

Также публикуется информация о заключенных сделках и обзоры состояния мирового открытого фрахтового рынка.

Существуют и другие источники информации о положении дел на фрахтовом рынке: распространяемые циркуляры брокерских фирм, оценки Балтийской фрахтовой биржи в Лондоне, котировки, то есть сообщения о грузах, нуждающихся в перевозке, информация о судах, которые освобождаются от предыдущих обязательств, в том числе и распространяемая через сеть Интернет. По каналам связи передаются также «индикации» судовладельцев и экспедиторов, содержащие сведения об условиях перевозок и проводимой брокерами фрахтовой политики.

За колебаниями конъюнктуры морского тоннажа, связанными с перевозками массовых грузов, следят железнодорожные, государственные и частные монополии, увеличивая железнодорожные тарифы в период высокой конъюнктуры и вводя временные скидки с этих тарифов при падении фрахтовых ставок морского тоннажа во избежание оттока грузов с железнодорожного транспорта на морской и речной.

В трамповом судоходстве сложно делать прогнозирование. Лишь только крупные экспедиторские фирмы и фирмы, специализирующиеся на перевозках узкого круга специфических товаров, например, автомобилей, имеют в своих структурах конъюнктурные отделы, которые занимаются прогнозированием рынка услуг. В более практическом плане зачастую и сведения о состоянии фрахтового рынка, и виды на перспективу экспедитор получает от фрахтового брокера, одного или нескольких, с которыми у него сложились традиционные личные деловые отношения.

Таким образом оба вида судоходства – линейное и трамповое обладают различными особенностями с точки зрения методов реализации своих услуг на фрахтовом рынке. Поэтому при изучении логистики и экономики морских перевозок особое внимание уделяется исследованию факторов, влияющих на ценообразование. Каждой форме судоходства соответствует своя система ценообразования: рейсовая ставка фрахта, ставка тайм-чартера или бербоута, линейный тариф.

Ценообразование в сухогрузном трамповом судоходстве.

Фрахтовые индексы сухогрузного тоннажа рассчитываются раздельно по линейным и трамповым перевозкам

Фрахтовые индексы trampового рынка рассчитываются для рейсового и тайм-чартера. Фрахтовый индекс на сухогрузный рейсовый тоннаж учитывает сделки на перевозку основных массовых грузов (зерно, уголь, железная руда, сахар, фосфаты, металлолом, рис, копра, удобрения) и охватывает важнейшие направления международной торговли, т. е. является мировым индексом

Цена перевозки груза траповым судном выражается в виде фрахтовой ставки, что означает: цена морской перевозки фрахтовой единицы груза (массы – тонна, объема – кубм, и др.).

Фрахтовая тонна – единица измерения размера фрахта, то есть платы владельцу транспортных средств за предоставленные им услуги по перевозке грузов или пассажиров

Для тяжёлых и компактных грузов фрахтовая тонна равна 1016,0 кг, а для лёгких и объёмных грузов – 1,12 м³.

В отдельных регионах мира применяются:

английская тонна – 1016 кг неметрическая мера;

американская тонна – 906 кг. неметрическая мера;

русская тонна- 1000 кг – метрическая мера система.

Размер фрахтовой ставки зависит не только от себестоимости транспортной работы, но и от вида и транспортной характеристики груза, условий рейса и связанных с ним расходов, а также от динамики конъюнктуры фрахтового рынка.

Принципы ценообразования в линейном судоходстве.

В линейном судоходстве применяются тарифы. Система тарифов формируется по следующим принципам:

1. Значительное влияние оказывает монополизация капитала на морском транспорте, проявляющееся в объединении перевозчиков и применении единых ставок тарифа на определенном направлении (фрахтовая конференция – это объединение перевозчиков в группу общего обслуживания, состоящая из двух и более перевозчиков (судовладельцев), осуществляющих перевозки по единым правилам и ставкам);

2. Тарифы обычно публикуются государственными предприятиями и межгосударственными объединениями транспорта общего пользования;

3. Важным элементом любого тарифа является тарифная единица измерения количества перевозимого груза. Как правило, применяются следующие тарифные единицы:

- метрическая тонна;
- объемная тонна;
- фраховая тонна(1016кг);

4. Обычно для «объемистых» грузов тариф устанавливается за единицу объема, для «тяжелых» - за единицу веса;

5. По многим категориям грузов перевозчик оставляет за собой право выбора способа расчета провозной платы – по весу или по объему;

6. Другие принципы исчисления фрахта:

- исходя из стоимости груза (% от стоимости по инвойсу);
- за единицу товара (за грузовое место);
- фрахт, начисленный по погонным метрам трюмного настила либо настила палубы, занятого погруженным в судно грузом (такой способ подходит для балкерных перевозок нестандартных грузов);

7. Как правило, тарифы распределяются по тарифным группам и позициям, а также формируется тарифная номенклатура грузов.

В целях ценообразования выделяют группы грузов:

- целлюлозно-бумажная продукция;
- лесные грузы;
- химическая продукция – IMO (опасная), NON IMO (неопасная химия, напр. (удобрения));
- металлопродукция.

Выделение групп и разбиение тарифов зависит от массовости грузопотока и от стоимости груза;

8. Зачастую, в обстановке конкуренции с трамповым судоходством линия вводит тарифы ниже рыночных трамповых фрахтовых ставок в форме или договорных ставок на отдельные грузы или тарифов на перевозку порожних тары и контейнеров, или в виде специальных ставок для грузов, используемых взамен балласта для обеспечения надлежащей остойчивости судна.

Линейный тариф также может определяться составом транспортных операций, включенных в ставку провозной платы, указан в общих условиях применения тарифа. При оформлении

коносаментов, часто вносятся на этот счет прямые указания с использованием аббревиатур:

LILO – Liner in /Liner out – в тарифную ставку включены терминальные расходы;

LIFO – Liner in / Free out – в тарифную ставку включены THC/CSC в порту погрузки (а выгрузка за счет покупателя); (THC/CSC-аккордная тарифная ставка за погрузку или выгрузку контейнера);

FILO – Free in / Liner out – в ставку включена THC / CSC в порту назначения (погрузка за счет отправителя);

FIO – Free in / Free out – в провозную плату включена только цена морской перевозки; погрузка и выгрузка контейнеров за счет отправителя / получателя.

В срочном линейном судоходстве в настоящее время широко применяется заключение долгосрочных контрактов на организацию перевозок грузов в контейнерах с предоставлением «скидок за объемы грузовой массы».

Контейнеризация привела к усилению конкуренции даже между членами судовладельческих картелей – фрахтовых конференций.

Глобализация спроса и предложения на транспортные услуги проявляется в том, что около 90% мирового объема перевозок грузов океанским линейным тоннажом осуществляется всего 20-ю линейными компаниями (Maersk Sealand /P&O Nedlloyd, HAPAG / CP, Evergreen, Hanjin / Senator, MSC, APL/NOL и др.).

Крупнейшие порты обеспечивают в прямом морском сообщении доставку грузов в сотни портов назначения, расположенных на всех континентах (порт Роттердам гарантирует доставку грузов по 800 направлениям). Транснациональные компании – международные производители и потребители грузовой массы потребовали создания «всемирного кругового сервиса», который в настоящее время обеспечивается судоходными альянсами (Grand Alliance, YCC, New World Alliance и United Alliance). В альянсах координируется привлечение грузов к перевозке, их распределение между судами, сухопутными операторами и портовыми терминалами.

Нельзя не учитывать процессы глобализации линейного сервиса на региональных уровнях. В них зачастую принимают участие и экспедиторы. Например, французская компания CMA CGM обеспечивает регулярную доставку грузов по варианту «от двери до

двери» между терминалами Западной Европы и республиками Мали, Центрально-Африканской республикой, Чад, Нигер, Буркина Фасо.

Аналогичный сервис обеспечивается итальянскими экспедиторами в Южную и Восточную Африку, Камерун, страны Красного моря и Персидского залива.

Танкерное судоходство

Перевозки наливных грузов занимают ведущее место в международном грузообороте, а общий тоннаж танкеров составляет около 45% суммарного тоннажа мирового транспортного флота. По виду груза танкеры делят на:

продуктово́зы – для перевозки различных нефтепродуктов, а также ряда товаров, которые могут транспортироваться наливом: вино, растительные масла, жиры, меласса и др.;

танкеры, для транспортировки только сырой нефти.

Танкеры водоизмещением свыше 100 тыс. т называются супертанкерами. Грузоподъемность танкеров колеблется от 500-1000 тонн у танкеров-раздатчиков, обеспечивающих перевозку нефти и нефтепродуктов на местных линиях, до 400-500 тыс. тонн у супертанкеров. Грузоподъемность продуктовозов составляет 30-100 тыс. т. Скорость малых танкеров 12-14, больших – 16-18, супертанкеров – 14,5-16 узлов (узел – скорость с которой судно за 1 час проходит 1 милю – 1,852 км). Грузоподъемность танкеров типа «река-море» – в речном плавании до 5 тыс. т, при выходе в море она повышается до 7 тыс. т.

В специализированных танкерах – химовозах перевозят наливом химические грузы, в газовозах – сжиженные газы, в различных судах комбинированной конструкции – как жидкие, так и сухие грузы, в т.ч. в контейнерах.

Все жидкие грузы, включая нефтепродукты, при изменении температуры значительно меняют объем. Эти и другие свойства следует учитывать экспедиторам при планировании перевозки. Для уменьшения испаряемости большинства нефтепродуктов.

В рыночных операциях не участвует четвертая часть наливных грузов. Они доставляются флотом нефтедобывающих и нефтеперерабатывающих транснациональных корпораций.

Независимые владельцы танкеров поэтому создали свою Международную ассоциацию «Интертанко», которая разработала в 1976 г. проформу чартера на перевозку наливных грузов танкерами – «Intertankvoy».

Эта проформа содержит обоюдные требования как к судовладельцам, так и к фрахтователям в части обеспечения экологической безопасности наливных перевозок. За прошедшие более 20 лет она получила международное признание и авторитет. Поэтому эта проформа сразу же получила одобрение международных организаций судовладельцев, брокеров и агентов – ВИМСО, ФОНАСБА, Совета по документации Палаты судоходства Японии, которые присвоили ей кодовое наименование «Интертанквой-76».

В целях формирования представления о составе требований проформы далее приведены некоторые особенности танкерной проформы, которая фактически отражает последовательность технологических операций от фрахтования, затем балластного рейса (порожного), погрузки судна, рейса с грузом и выгрузки.

Фрахтователь должен максимально использовать дедвейт судна (иначе судовладельцу придется оплатить неустойку за недогруз и все, что с этим связано). С учетом этого фрахтователь интересуется наибольшим дедвейтом, наибольшей длиной, шириной и осадкой судна

Дедвейт – морской термин, означающий величину, которая равна сумме масс, включающих вес полезного груза, горюче-смазочных материалов, питьевой и технической воды, продовольствия, а также вес пассажиров и экипажа с их багажом.

Дедвейт можно определить, как разность между двумя величинами - полным и порожним водоизмещениями.

Проформа запрещает перевозить груз, который может причинить вред судну.

При обратном порожнем рейсе для сохранения мореходных качеств и нормальных условий прочности корпуса судно вынуждено принимать водяной балласт, поэтому в морском деле порожний рейс называют «балластный рейс». Количество необходимого балласта составляет 20-30% от дедвейта в обычную погоду и до 70% при

шторме. В современных танкерах балластные танки изолированы от грузовых, и выбрасываемая в море вода не требует очистки.

Погрузка груза производится за счет фрахтователя, и он несет все риски по грузу до момента соединения постоянных шлангов судна с береговой магистралью. Слив груза осуществляется за счет судна. При выгрузке судовладелец несет все риски по грузу до момента соединения постоянных шлангов судна с береговой магистралью. Судно обязано предоставить насосы, рабочую силу и энергию для производства погрузочно-разгрузочных операций, обеспечить подогрев груза. Пар с берега подает фрахтователь. Сверхурочные на берегу – за счет и на риск фрахтователя. Сверхурочные экипажу оплачиваются судовладельцем, если они предусмотрены трудовым соглашением.

Разрешается перекачка груза по варианту «танкер-танкер-лихтер». При проливе груза не по вине судна все убытки и штрафы идут за счет фрахтователя. Налоги по судну платит судовладелец, по грузу – фрахтователь.

В случае непредоставления фрахтователем полного груза судовладелец в целях безопасного мореплавания не обязан выходить в рейс до тех пор, пока не будут заполнены его танки до момента наличия у судна мореходного состояния, но фрахт в этом случае оплачивается в полном размере за все заявленное количество груза (чартер содержит условие о «мертвом фрахте»).

Судно обязано следовать к месту погрузки и выгрузки «со всей возможной скоростью».

Фрахт рассчитывается за погруженное (коносаментное) количество груза. При заключении чартера стороны оговаривают время и место оплаты фрахта.

Танкерная проформа «Интертанковой-76» предусматривает и множество других условий и обязанностей судовладельца и фрахтователя.

Особенности ценообразования в танкерном судоходстве.

Фрахтовые индексы на рейсовый наливной тоннаж рассчитываются раздельно для перевозок сырой нефти, темных и светлых нефтепродуктов. Индексы на перевозки сырой нефти, кроме того, рассчитываются по основным грузопотокам и по тоннажным

группам флота. Таким образом, судовладельцы и брокеры располагают необходимой информацией для оценки конъюнктуры на основных направлениях перевозок, для конкретного размера судна и рода груза.

Характерной особенностью танкерных чартеров является то, что ставка фрахта устанавливается не в денежной сумме за перевозку 1 тонны/1 м³ груза, а в процентном отклонении от фиксированного тарифа. С 1969 г. действует единая шкала, которая носит кодовое название World scale (WS-100) и предназначена для использования на всех фрахтовых рынках наливного тоннажа.

За базу для расчета номинальных ставок для каждого конкретного направления принята сумма фрахта, которая обеспечивает заданный уровень рентабельности стандартного танкера при нормальных условиях эксплуатации.

В качестве стандартного принят танкер дедвейтом в 75 тыс. т, скоростью – в 14 узлов, с расходом топлива на ходу 35 т/сутки, на стоянке 5 т/сутки в круговом рейсе с полным грузом из порта погрузки в порт выгрузки и возвращением в балласте в исходный порт.

Стояночное время за круговой рейс – 96 часов; за каждый дополнительный порт погрузки или выгрузки добавляется по 12 часов. Если направление предусматривает следование Суэцким каналом, то к времени рейса добавляется 30 часов, Панамским – 24 часа в каждую сторону.

Фрахтовые ставки WS рассчитаны на длинную тонну (1016 кг), даны в английских фунтах стерлингов и в долларах США. Шкала номинальных ставок построена относительно портов выгрузки, которые приведены в алфавитном порядке.

Базисная шкала рассчитана для рейса «один порт погрузки – один порт выгрузки». Предусмотрены надбавки к основным ставкам (так называемые дифференциалы) для компенсации дополнительных расходов судовладельца, связанных с рейсами через Суэцкий и Панамский каналы. Ставки периодически пересматриваются с учетом роста расходов по содержанию судов, размера сборов и стоимости услуг в портах, изменений в ту или другую сторону цен на топливо.

Номинальные ставки, приведенные в тарифном справочнике WS представляют собой исходную базу цены перевозки. При заключении каждой конкретной сделки фрахтователь и судовладелец согласовывают между собой договорную ставку фрахта *в процентах от тарифа шкалы*, например WS-70, т. е. на 30% ниже, или WS-180, т. е. на 80% выше базисной ставки. Величина соответствующих надбавок или скидок колеблется в большом диапазоне (в зависимости от дедвейта судна и конъюнктуры фрахтового рынка).

Таким образом, в танкерном чартере указывается не ставка, а ее уровень относительно тарифа шкалы WS. Это упрощает калькуляцию фрахта в каждом конкретном рейсе.

Экспедитор – брокер фрахтователя должен разбирается сам в вопросах ценообразования на танкерном рынке, но всегда может получить консультацию «от другой стороны» – известных ему брокеров «танкеристов» в ходе разработки принципалом – нефтяной компанией как краткосрочной, так и долгосрочной программы перевозок.

Особенности тарификации контейнерных морских перевозок.

Морские контейнерные перевозки – самый дешевый способ дальнего перемещения. Доставка осуществляется на судах контейнеровозов. Транспортировать в контейнере можно любой груз: сыпучий, жидкий, скоропортящийся, хрупкий и огнеопасный. Для этого используются специальные контейнеры любых параметров. Морские контейнерные перевозки бывают: межконтинентальные; мультимодальные; внутренние [31].

Наряду с преимуществами использования контейнеров, нельзя не уделить внимание и отрицательным моментам:

- контейнер относится к чужой собственности, а значит, ответственность на время его использования ложится на компанию, которая перевозит данный груз;

- чаще всего при использовании данного типа перевозок используются мультимодальные грузоперевозки. Именно поэтому возможны нестыковки с иными видами транспортных средств;

– в большинстве случаев не представляется возможным узнать, в каком состоянии находится груз, и принять при необходимости какие-либо меры;

– необходимо отметить такие недостатки для морских перевозок: зависимость от погоды, длительность в пути, зависимость от пропускной способности портов.

Последовательный рост контейнеровместимости флота изменил подходы к расширению сервиса по доставке грузов в контейнерах не только в базовые порты, но и в факультативные.

Контейнеризация существенно упростила тарифы на перевозки грузов, и не только в линейном судоходстве, но и на сухопутных (железнодорожных и автомобильных) сообщениях. На морских перевозках с коротким плечом, на направлениях с низким спросом на тоннаж используются аккордные ставки за доставку одного 20- или 40- футового контейнера независимо от класса погруженного в него груза – тарифы ФАК /FAK (Freight all kinds).

Около половины международного парка контейнеров принадлежит лизинговым компаниям. Контейнеры у них арендуют судовладельцы, грузовладельцы и экспедиторы. Издержки по арендной плате учитываются при калькуляции размера тарифной ставки. Соответственно, если при отправке груза используется грузоотправителем «собственный контейнер», для него применяется пониженная тарифная ставка.

При аренде контейнера арендная плата взимается за время аренды согласно договорной суточной ставке. При приеме/ сдаче порожних контейнеров оплачивается дополнительный сбор и крановые сборы – расходы по погрузке/ выгрузке контейнеров – с шасси, платформ и т. п. По договору контейнеры могут быть получены в любой стране отправления и возвращены в любое контейнерное депо арендодателя. В таких случаях арендатор освобождается от транспортировки порожних контейнеров и может без ограничений развивать контейнерные перевозки.

В 1997г. ВИСО обобщил варианты договоров аренды в типовой договор контейнерного лизинга под кодовым названием «Conlease» – «Standard container lease agreement». Предусмотрены варианты аренды: краткосрочной, до 1 года; до 5 лет; срочной, с правом возврата контейнеров в любое время.

В деле аренды контейнерного парка экспедитору также необходимо учитывать то, что более 80% общемирового производства контейнеров сосредоточено в Китае. Новые контейнеры сначала загружаются китайскими товарами в экспорте и сдаются в аренду или покупателю в странах назначения после выгрузки «первого груза». В США значительная масса контейнеров обращается в интермодальных сообщениях, будучи установленными на специальные автотрейлеры – шасси, которые также могут арендоваться.

Роль посредничества в мировом фрахтовом рынке.

На морском и авиационном видах транспорте давно уже существует форма транспортного посредничества, связанная с заключением договоров фрахтования судов и самолетов (брокераж).

Возникновение такого предпринимательства связано с тем, что уже на рубеже XIX-XX веков оформились две организационные формы фрахтования трамповых судов на транспортном рынке – чартеры и договоры фрахтования судов или самолетов на время.

Крупные промышленные предприятия и судоходные компании создают свои структурные подразделения, которые самостоятельно заключают договоры морской перевозки грузов.

Большинство же таких фрахтовых сделок и грузовладельцы и владельцы судов заключают между собой через посредников – судовых брокеров (ship brokers). Каждый из них знаменит не своим капиталом (он почти всегда небольшой), а «ноу-хау» в виде сложного комплекса собранной информации, знаний, обширных деловых связей редко во всех, чаще в отдельных секциях мирового фрахтового рынка.

Организационным центром мирового фрахтового рынка является исторически Лондон. Там действует Международная фрахтовая биржа. Брокеры объединены в Институт судовых брокеров. Чтобы стать его членом требуется овладеть комплексом профессиональных знаний, опытом и авторитетом. Прием в члены оформляется выдачей «королевского диплома».

Институт судовых брокеров – не просто «профессиональный клуб». Он создает собственные проформы чартеров, решает многие другие вопросы фрахтового рынка. Как и многое другое

предпринимательство в Великобритании, брокерский бизнес в этой стране освещен не столько законодательством, сколько традициями. Как правило, брокер не ссылается на правовые основы договора поручения, а подчеркивает свою независимость, готовность даже работать одновременно как с судовладельцем, так и с фрахтователем.

Брокерский бизнес развит не только в Великобритании, но и во многих других странах. Нечто вроде клубов по профессиям имеется у брокеров в Гонконге, Нью-Йорке, Токио, Лирее, Гамбурге, Генуе, Осло, Шанхае. На них оформляется большинство фрахтовых сделок.

Справочно. В свое время, в СССР также успешно существовал институт брокерства, также как в Америке и в Англии. «Совфрахт» имел прямой выход на Лондонскую фрахтовую биржу, располагал собственными брокерскими конторами в Пирее, Осло, Гамбурге, Генуе, Женеве. Во многих совместных с участием «Совфрахта» агентских компаниях за рубежом действовали фрахтовые бюро и отделы (Токио, Сингапур, Манила и др.). «Совфрахт» был центром бронирования иностранного линейного тоннажа, учредителем тарифов совместных линий. «Совфрахт» всегда был не только фрахтователем иностранного тоннажа для отечественных экспортеров и импортеров, но и фрахтователем отечественных судов под иностранные грузы.

КТМ РБ также содержит специальную главу 18 «Договор оказания морских посреднических услуг».

По договору такого «поручения», посредник (морской брокер) обязуется от имени и за счет доверителя оказывать посреднические услуги при заключении договоров купли-продажи судов, договоров фрахтования и договоров буксировки судов, договоров морского страхования. В последнем случае морской брокер одновременно действует также в качестве страхового брокера по поручению страховщика.

Контрольные вопросы и задания.

1. Охарактеризуйте понятие «фрахтовый рынок».
2. Приведите обоснование причин наличия «закрытого» фрахтового рынка.
3. Какие факторы влияют на конъюнктуру фрахтового рынка?

4. Назовите особенности: сухогрузного фрахтового рынка; наливного фрахтового рынка.
5. Назовите особенности ценообразования: в сухогрузном тралповом судоходстве; в танкерном судоходстве, в линейном судоходстве.
6. Охарактеризуйте принципы тарификации при контейнерных морских перевозках.
7. Охарактеризуйте роль посредничества на мировом фрахтовом рынке.

2.10. Организация перевозок внутренним водным транспортом

План. Особенности инфраструктуры внутреннего водного транспорта. Внутренний водный транспорт в Республике Беларусь. Кодекс внутреннего водного транспорта Республики Беларусь. Порядок документарного оформления перевозок грузов внутренним водным транспортом. [29, 32, 33, 34, 35]

Внутренний водный транспорт - вид транспорта, на котором перевозки грузов выполняются по внутренним водным путям с использованием судов внутреннего плавания, судов смешанного (река - море) плавания и маломерных судов.

Внутренние водные пути делятся на естественные и искусственные. К естественным водным путям относятся озера и реки в свободном состоянии. К искусственным – судоходные каналы, шлюзованные реки и водохранилища. Данная группа водных путей является наиболее благоустроенной для судоходства и поэтому их доля в общей протяженности водных путей региона является важной качественной характеристикой.

Внутренние водные пути разделяются также на пути с судоходной обстановкой (освещаемой или неосвещаемой) и без нее, с гарантированными и негарантированными габаритами судовых ходов. Классификация внутренних водных путей приведена на рисунке 2.51.

По условиям ветро-волнового режима внутренние водные пути разделены на разряды: «М» – морской, «О» – озерный, «Р» – речной и «Л» – легкий.

Главным фактором при установлении разряда водоема является обеспеченность менее 4 % навигационного периода волн тех размеров, на которых рассчитана прочность судов соответствующих классов: если высота волны достигает 4 м, длина – 40 м, то водный путь относится к разряду «М» соответственно 2 и 20 м – к разряду «О», 1,2 и 12 м – «Р». К разряду «Л» относятся водные пути, не вошедшие в указанные разряды.

В зависимости от гарантированных габаритов судового хода внутренние пути делятся на классы от I (сверхмагистральной с гарантированной глубиной более 3,2 м, шириной – свыше 85 м и радиусом закругления судового хода – свыше 600) до VII (мелкие реки с соответствующими параметрами – менее 0,7 м, менее 14 м и менее 90 м).

По составу и требованиям к навигационному оборудованию, в зависимости от интенсивности судоходства водные пути делят на 5 групп: 1 – водные пути с интенсивным судоходством (30 и более судов в сутки); 5 – водные пути, с нерегулярным судоходством.

Документы, регламентирующие работу внутреннего водного транспорта Республики Беларусь:

1. Гражданский кодекс Республики Беларусь;
2. Кодекс внутреннего водного транспорта Республики Беларусь от 24 июня 2002 г. № 118-З (принят Палатой представителей);
3. Постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 26.01.2005 № 3 "Об утверждении Правил перевозок грузов внутренним водным транспортом";
4. Постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 29.11.2004 № 42 "Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа внутренним водным транспортом".

Структура внутреннего водного транспорта Республики Беларусь содержит все элементы, необходимые для осуществления перевозочного процесса, и включает в себя организации, осуществляющие содержание и развитие внутренних водных путей, перевозку грузов, проектирование и строительство судов, контроль безопасности судоходства.



Рисунок 2.51 – Классификация внутренних водных путей

По территории Республики Беларусь протекает более 20 тыс. рек общей протяженностью более 90 тыс. км, густота рек, т. е. их общая протяженность, отнесенная на 1 км² общей площади территории региона (207,6 тыс.км²), составляет 0,44 км/км². Из этой протяженности судоходные реки составляли в 1987 году 3,8 тыс. км, в 1991 – 2,8 тыс. км, в настоящее время – 1,7 тыс. км. Из них 244 км

протяженность Днепро-Бугского канала (рисунок 2.52). Их содержание и развитие осуществляется за счет средств республиканского бюджета.

Судоходство осуществляется по рекам Припять, Днепр, Березина, Сож, Муховец, верховьях Немана и Западной Двины. Днепро-Бугский каналу.

В Государственном судовом реестре зарегистрировано около 930 судов, в том числе 250 судов транспортного флота, остальные – суда технического и вспомогательного флота.

Главное предприятие - РТУП "Белорусское речное пароходство".

В его состав входят восемь портов-филиалов: речной порт Гомель, речной порт Мозырь, речной порт Речица, речной порт Брест, речной порт Пинск, речной порт Микашевичи, речной порт Могилев, речной порт Бобруйск. Основные виды деятельности:

- перевозка грузов водным транспортом;
- перевозка пассажиров и багажа водным транспортом;
- транспортная обработка грузов;
- транспортно-экспедиционная деятельность;
- строительство и ремонт несамходных судов и других плавсредств.

Днепр - четвёртая по длине и площади бассейна река Европы после Волги, Дуная и Урала, являясь первой по величине и водности рекой, протекающей по территории Республики Беларусь (рисунок 2.53).

На реке Днепр в Беларуси расположены два филиала РТУП «Белорусское речное пароходство» – речные порты Могилев и Речица. Судами пароходства осуществляется перевозка грузов и пассажиров.

Днепро-Бугский канал (ранее – Королевский канал) – судоходный канал на территории Беларуси, построенный в период с 1775 по 1783 год. Соединяет реки Пина (приток Припяти; бассейн Днепра) и Муховец (приток Западного Буга, бассейн Вислы). Общая длина - 244 км (рисунок 2.54). Согласно Европейскому соглашению о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) от 19 января 1996 года канал является частью магистрального Днепро-Вислянского водного пути Е-40 (Гданьск – Варшава – Брест – Пинск – Мозырь – Киев – Херсон).



Рисунок 2.52 – Схема водных и железнодорожных путей
Республики Беларусь



Рисунок 2.53 – Бассейн реки Днепр

Справочно. Официальное открытие судоходства на канале состоялось в 1784 году королем Станиславом Августом Понятовским. Поэтому канал назывался Королевским.

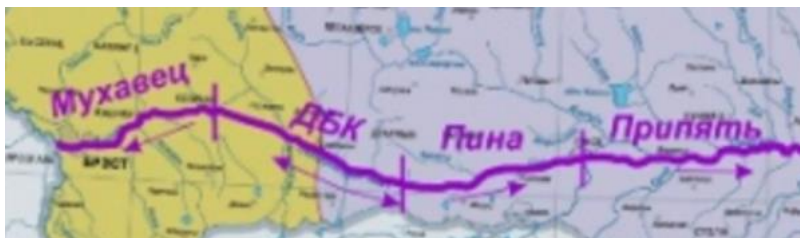


Рисунок 2.54 – Местоположение Днепро-Бугского канала

С помощью канала теоретически возможна водная связь бассейнов Балтийского и Чёрного морей (рисунок 2.55). Тем не менее, сквозное судоходство по этому водному пути пока невозможно из-за того, что участок от Бреста до Варшавы по реке Западный Буг не судоходен, а также из-за того, что река Муховец перегорожена в Бресте глухой плотиной. Водная связь существовала до Второй мировой войны. Ходили баржи небольшого тоннажа.

Европейскими транспортниками предлагается проект создания возможности перебрасывать грузы из Балтики к Черному морю не в обход Европы (Северное море – Атлантика – Средиземное море), а через Вислу – Западный Буг – Припять – Днепр.

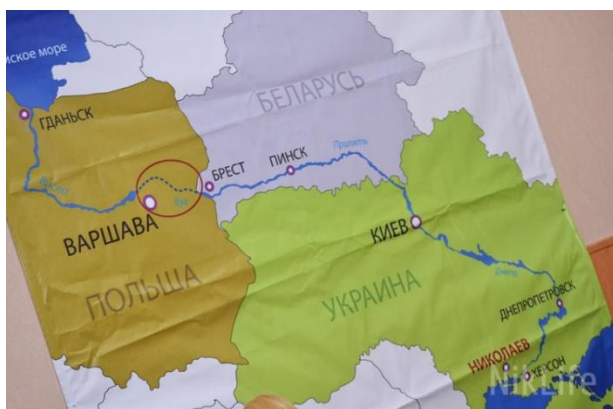


Рисунок 2.55– Соединение водных бассейнов Балтийского и Чёрного морей

Е-40 – это судоходный маршрут длиной более 2000 километров. Он проходит по территории Польши, Беларуси, Украины. Работа

над проектом «Восстановление магистрального водного пути Е-40 на участке Днепр – Висла» началась в 2014 году. Для изучения всесторонних вопросов была создана трансграничная комиссия, в состав которой вошли представители министерств, научно-исследовательских институтов, транспортных, логистических и природоохранных организаций трёх стран.

Справочно. Согласно классификации СМВП все внутренние водные пути международного значения имеют двух-, четырех- или шестизначные номера, которым предшествует буква "Е", их называют «водные пути категории Е».

СМВП предусматриваются следующие правила:

магистральные внутренние водные пути, главным образом северо-южного направления, обеспечивающие доступ к морским портам и соединяющие один морской бассейн с другим, имеют номера 10, 20, 30, 40 и 50, возрастающие с запада на восток;

магистральные внутренние водные пути, главным образом западно-восточного направления, пересекающие три или более внутренних водных путей, указанных выше, имеют номера 60, 70, 80 и 90, возрастающие с севера на юг.

Этим Соглашением к разряду «магистральных водных путей» отнесены например в числе 10 крупнейших, направления следующие:

Е10 – соединяет бассейны Северного и Средиземного морей. Проходит от Роттердама (Хартел-канал), Нидерланды – по Рейну (Германия) – Рона и канал Сен-Луис (Франция);

Е 50 – соединяет Санкт-Петербург и Астрахань;

Е 60 – от Гибралтара до Санкт-Петербурга, далее по Волго-Балтийскому водному пути вдоль побережья Белого моря до Архангельска;

Е 90 – от Гибралтара до Ростова – Калача, Волгограда – Астрахани.

Е40 – р. Висла от Гданьска до Варшава – Брест – Пинск – ч/з Киев до Херсона.

Проект предусматривает, что водный путь станет новым торговым маршрутом между портами Балтийского и Чёрного морей и позволит перевозить до 4 млн тонн грузов в год. Это оживит торговлю между Польшей, Беларусью и Украиной, общий объем рынков которых составляет почти 100 миллионов человек. Речной транспорт позволяет перевозить большие объемы грузов. Так, баржа-площадка грузоподъемностью 900 тонн заменяет 18 вагонов или 45 двадцати-тонных грузовиков. Однако оптимизм от возможных экономических эффектов меркнет на фоне масштабных

гидротехнических работ, которые нужно провести для восстановления пути. Планируемый судоходный отрезок проходит по территории так называемых лёгких Европы – Припятского Полесья.

В настоящее время от Бреста до Херсона этот путь функционирует, а вот на участке Брест – Варшава он несудоходен. Поэтому предлагают сделать его способным пропускать суда большой тоннажности и в больших количествах. Для этого необходимо углубить русло, обеспечить дополнительную водность, возвести определенные инженерные сооружения.

Чтобы гарантировать прохождение тяжёлых судов по Припяти, реку необходимо подвергнуть серьёзным гидротехническим изменениям. Изменение гидротехнического режима реки и прекращение поводков в значительной степени повлияет на местную флору и фауну.

Справочно. Полесье существует за счёт высоких наводков, которые как раз и формируют пойму Припяти. Вмешательство в реку и изменение уровня воды, по мнению экологов, приведёт к уменьшению мировой популяции многих видов птиц. Под угрозой исчезновения окажется вся группа водно-болотных птиц – утки, чайки, качки, которые живут в пойме Припяти. Строительство водного пути скажется на местах обитания мигрирующих птиц, которых сейчас насчитывается около 1,5 млн. К примеру, турухтан – основной мигрирующий вид на Полесье. Птиц этого вида стало больше прилетать из Голландии, когда там поменялась методика сельского хозяйства.

При разработке проекта будут проводить специальные консультации с экологическими организациями трех стран». Экологи Польши занимают очень жесткую позицию в отношении предлагаемых маршрутов соединения Вислы и Западного Буга: здесь расположены ценные природные участки. А копать далеко в обход пока не хотят экономисты, ведь это значительно дороже.

С другой стороны восстановление Днепро-Вислянского водного пути обеспечило бы передвижение грузов в северную и центральную Европу и выход к Атлантике.

Река Припять – самый большой по величине и водности приток реки Днепр.

Длина реки Припять составляет 775 километров.

На реке Припять расположен филиал РТУП «Белорусское речное пароходство» речной порт Мозырь. На 405-ом километре реки Припять обустроен Ситницкий (Микашевичский) канал длиной 7 километров, ведущий к филиалу РТУП «Белорусское речное пароходство» речной порт Микашевичи.

Сож – один из крупнейших по величине и водности приток реки Днепр. На реке Сож расположен филиал РТУП «Белорусское речное пароходство» речной порт Гомель.

Бережина - правый приток Днепра. Самая длинная река, которая на всём своём течении расположена в Беларуси. Длина реки – 613 км. На реке Бережина расположен филиал РТУП «Белорусское речное пароходство» речной порт Бобруйск.

Река Муховец – самый большой приток реки Западный Буг в Беларуси. Берет начало у г. Пружаны Брестской области и образуется от слияния р. Мухи (правая составляющая) и канала Вец (левая составляющая); впадает в реку Западный Буг с правого берега. Длина реки 113 км, площадь водосбора 6590 км², общее падение водной поверхности - 29,5 м.

На территории Республики Беларусь на реке Муховец находятся населенные пункты Брест, Кобрин и Жабинка. Река Муховец соединена Днепровско-Бугским каналом с рекой Припять.

На реке Муховец расположен филиал РТУП “Белорусское речное пароходство” речной порт Брест.

Заславское водохранилище – второй по величине искусственный водоём в Беларуси. Другое название – Минское море. Расположено в 10 км к северо-западу от Минска, на северо-восточных склонах Минской возвышенности на высоте 212 м.

Развитие судоходных воднотранспортных соединений с соседними странами.

Продолжается работа по включению внутренних водных путей Республики Беларусь в единую Европейскую сеть.

В 2007 г. подписано Соглашение между Республикой Беларусь и Литовской Республикой о судоходстве по внутренним водным путям, а в 2009-м – Соглашение между министерствами транспорта и коммуникаций двух стран о развитии судоходства по внутренним водным путям. В 2010-2012 гг. проведен обмен судовыми документами, выполнено обследование и составлена лоцманская

карта пограничного участка р. Неман. В 2015 году состоялся первый рейс пассажирского теплохода по р. Неман по маршруту Гродно-Друскининкай.

По рекам перевозятся минеральные удобрения, стройматериалы (85 % общего объема), а также железная руда (из Кривого Рога в Польшу), каменный уголь, нефтепродукты. Речной транспорт самый дешевый: себестоимость перевозок в 3-5 раз ниже в сравнении с железнодорожным.

Внутренний водный транспорт является транспортом общего пользования.

На внутреннем водном транспорте находит применение не в местном, локальном масштабе, как в морских портах, а в качестве Устава понятие «свода обычаев порта», как объекта юридического лица, предоставляющего услуги по принципу общего пользования.

Свод обычаев содержит в себе сложившиеся и применяемые в порту правила, обусловленные технологией погрузочно-разгрузочных работ при обслуживании судов, грузов и пассажиров.

Свод обычаев определяет режим работы, перечень предоставляемых услуги, тарифы, правила, нормы обработки судов и грузов с учетом продолжительности и постоянства их применения и соблюдения.

Свод обычаев является документом, регламентирующим:

- порядок и условия погрузки, разгрузки и обслуживания, находящихся в порту судов, ввоза (вывоза) грузов в порт (из порта);
- порядок и условия завоза в порт, отправление из порта грузов ж/д., автомобильным и другими видами транспорта;
- порядок хранения, приема и выдачи грузов на складах порта;
- режим пункта пропуска на государственной границе;
- таможенный режим территории склада временного хранения;
- порядок охраны, режима и пропускной системы в порту.

Свод обычаев подлежит применению пользователями услуг порта независимо от наличия ссылки на него в договоре, соглашении или ином другом документе порта.

Свод обычаев порта является неформальным источником права и не должен противоречить законодательству внутреннего водного транспорта.

Коммерческая эксплуатация речного транспорта в части, относящейся к организации перевозок транспортом общего пользования, близка к железнодорожной, что исторически связано с единым государственным управлением обеих отраслей. По существу имеют идентичную редакцию статьи Устава железнодорожного транспорта общего пользования и Кодекса внутреннего водного транспорта по вопросам: предъявление и прием груза к перевозке; определение массы груза; требования к транспортным средствам и контейнерам; размещение и крепление грузов в транспортных средствах; их подача, загрузка и разгрузка, пломбирование, платежи при перевозке; сроки доставки грузов; ограничение или запрещение перевозок, праву распоряжения грузом, хранению и выдаче груза получателю; проверке груза при выдаче; зачистке транспортных средств; процедурам с не востребуемыми грузами; особым условиям перевозок (грузы с объявленной ценностью, в сопровождении проводников); перевозкам опасных грузов; форс-мажорным обстоятельствам и по всем аспектам претензионной работы.

Особенности Кодекса внутреннего водного транспорта.

Судоходство по внутренним водным путям Республики Беларусь регламентируется Кодексом внутреннего водного транспорта (КВВТ), который устанавливает правовые, экономические и организационные основы

Согласно КВВТ по договору перевозки пассажира внутренним водным транспортом перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его уполномоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа – и за провоз багажа.

Заключение договора перевозки пассажира внутренним водным транспортом удостоверяется билетом, а сдача пассажиром багажа – багажной квитанцией.

На туристских и экскурсионно-прогулочных маршрутах договор перевозки пассажира внутренним водным транспортом удостоверяется путевкой.

Формы билетов, путевок и багажных квитанций устанавливаются Правилами перевозок пассажиров и багажа.

Перевозка грузов внутренним водным транспортом выполняется по договору перевозки груза внутренним водным транспортом или по договору об организации перевозок грузов внутренним водным транспортом.

По договору перевозки груза внутренним водным транспортом перевозчик обязуется доставить вверенный ему грузоотправителем груз в пункт назначения и выдать его уполномоченному на получение груза лицу (грузополучателю), а грузоотправитель обязуется уплатить за перевозку установленную плату.

При выполнении систематических перевозок грузов внутренним водным транспортом перевозчик и грузоотправитель могут заключать договоры об организации перевозок грузов внутренним водным транспортом на длительный срок по форме, приведенной в Правилах перевозок грузов.

Перевозчик и грузоотправитель могут заключать в соответствии с законодательством Республики Беларусь договор аренды (фрахтования на время) судна для перевозки грузов.

Заключение договора перевозки груза внутренним водным транспортом подтверждается составлением грузоотправителем коносамента по форме, приведенной в Правилах перевозок грузов.

Коносамент заполняется грузоотправителем и представляется перевозчику при предъявлении груза к перевозке.

Кроме коносамента при оформлении перевозки груза внутренним водным транспортом оформляются другие перевозочные документы, являющиеся обязательными для всех лиц, участвующих в перевозке грузов внутренним водным транспортом. Формы и порядок заполнения перевозочных документов устанавливаются Правилами перевозок грузов.

Грузоотправитель вправе поручить перевозчику, порту погрузки с их согласия составить коносамент. Коносамент в этом случае заполняется после предъявления груза к перевозке.

До начала перевозки груза перевозчик должен обеспечить оформление дорожной ведомости по форме согласно Правилам и приложить ее к коносаменту.

Дорожная ведомость заполняется перевозчиком или по его поручению портом погрузки.

Дорожная ведомость является бланком строгой отчетности и предназначена для сопровождения грузов в пути, учета перевозчиком количества перевезенных грузов, расчетов за их перевозки, учета выполненной транспортной работы, а также служит основанием для складского, оперативного и бухгалтерского учета.

Дорожная ведомость представляет собой бланк, состоящий из четырех страниц. Каждая страница дорожной ведомости имеет наименование:

- первая страница называется «Дорожная ведомость»;
- вторая страница называется «Копия дорожной ведомости»;
- третья страница называется «Квитанция к дорожной ведомости»;
- четвертая страница называется «Корешок дорожной ведомости».

Квитанция к дорожной ведомости является дополнительным экземпляром дорожной ведомости, а корешок дорожной ведомости - дубликатом дорожной ведомости.

Погрузка-выгрузка груза в / из судна, а также пауза судов оформляются актом загрузки-разгрузки. Паузка - частичная отгрузка судна для уменьшения его осадки.

Акт загрузки-разгрузки удостоверяет фактически принятое к перевозке или выгруженное (отпауженное) с судна количество груза и является основанием для окончательного оформления перевозочных документов при отправлении (выдаче) груза.

Основная масса перевозок осуществляется с погрузкой и выгрузкой грузов их владельцами.

КВВТ предусмотрено:

Перевозчик обязан уведомить грузополучателя о прибывших на его имя грузах не позднее 12 часов дня, следующего за днем прибытия грузов.

Прибывший груз хранится в порту назначения бесплатно в течение суток, не считая дня прибытия груза. Остальное время груз хранится за плату, предусмотренную соглашением сторон. При задержке выдачи груза по вине перевозчика расходы на хранение груза несет перевозчик.

Грузоотправитель или грузополучатель, получившие извещение о времени прибытия судна, обязаны заблаговременно (не позднее чем через два часа с момента извещения) указать место, к которому должно быть подано судно под погрузку или выгрузку груза. При этом от грузоотправителя перевозчик может потребовать изменить место погрузки, если оно окажется не пригодным или небезопасным для погрузочно-разгрузочных работ, а перевозчик обязан, в свою очередь, по требованию грузоотправителя заменить и предоставить судно, пригодное для перевозки определенного в договоре груза. Во всех случаях подобного рода нарушений условий договора, время на подготовку к погрузочно-разгрузочным работам не может быть продолжительностью более, чем шесть часов к указанному в договоре.

Расходы, связанные с подачей судна, а также с подвозом груза к другому месту погрузки или вывозом груза из другого места выгрузки груза несет грузоотправитель или грузополучатель.

Особенности при оформлении перевозочных документов и организации перевозки грузов.

В коносаменте имеются блоки для отметок: грузоотправитель, грузополучатель, экспедитор, пункт отправления, пункт назначения, национальный гарант финансового обеспечения. А также:

1. Графа «Оговорки» заполняется при необходимости указания для перевозчика условий крепления, транспортировки, хранения грузов, других условий перевозки, оплаты за перевозку, достигнутых договоренностей перевозчика и грузоотправителя;

2. В графе «Вид тары и упаковки» указываются вид тары и упаковки (ящики, мешки, связки, пакеты и т.п.) и материал, из которого они изготовлены. При перевозке груза в судне навалом / насыпью или наливом в графе «Вид тары и упаковки» делается отметка «Навалом (насыпью, наливом)», при перевозке штучных грузов - отметка «Поштучно», при перевозке грузов без тары (упаковки) - отметка «б/т», при перевозке в таре, бывшей в употреблении, - отметка «тара б/у»;

3. в графе «Масса брутто или объем» указывается общая масса брутто грузов в килограммах (при перевозке грузов в таре

(упаковке) или в контейнерах) или объем груза в кубических метрах (при перевозке грузов навалом / насыпью или наливом);

4. На обратной стороне коносамента вносятся данные по пломбированию, ценность отправки, отметки перевозчика, отправителя и другие.

Сборной отправкой считается партия груза общей массой не менее 20 т, но в количестве, недостаточном для полной загрузки судна, а также если:

- судно загружается до полной загрузки грузами разного наименования или грузами одного наименования, но в разные пункты выгрузки;

- судно загружается до полной загрузки однородным грузом в один пункт назначения, но разным грузополучателям с отделением одной партии груза от другой;

- по требованию грузоотправителя ему предоставляется судно для загрузки в разных портах погрузки и доставки в пункт назначения или передачи на другой вид транспорта;

- одним грузоотправителем предъявляются партии груза разных наименований или транспортных пакетов общей массой более 20 т, перевозка которых разрешена одновременно на одном судне, в один пункт назначения, в том числе если масса отдельных наименований грузов (транспортных пакетов) может быть менее 20 т.

Мелкой отправкой считается партия груза общей массой менее 20 т, предъявляемая к перевозке по одному коносаменту.

Штучные грузы мелкими грузовыми местами грузоотправитель должен объединить в более крупные грузовые места путем увязки в пакеты, связки или помещения в тару.

Груз считается принятым к перевозке с момента подписания перевозчиком коносамента.

При предъявлении грузов к перевозке внутренним водным транспортом грузоотправитель указывает в коносаменте их массу, а для тарных и штучных грузов - и количество грузовых мест.

Масса грузов, отдельных грузовых мест партии груза, предъявляемых к перевозке внутренним водным транспортом, может определяться по трафарету, стандарту или путем взвешивания на весах.

В случаях, предусмотренных настоящими Правилами, допускается определение массы отдельных грузов расчетным путем (по обмеру груза, осадке судна или условно).

Масса грузов определяется:

по трафарету, стандарту, расчетным путем (по обмеру или условно) - грузоотправителем;

по осадке судна - грузоотправителем совместно с перевозчиком или портом погрузки.

Масса груза расчетным путем определяется произведением величины среднего погружения судна от принятого груза (разность между осадкой судна в груженом и порожнем состоянии) на количество груза, погружаемого на данное судно на один сантиметр осадки.

Пример. Длина судна - 80 м, ширина - 10 м, осадка в порожнем состоянии - 0,40 м, осадка после загрузки - 1,80 м, коэффициент полноты водоизмещения - 0,80. Масса погруженного груза составит: $80 \times 10 \times (1,80 - 0,40) \times 0,80 = 896 \text{ т}$.

Масса грузов, перевозимых наливом, определяется грузоотправителем по замерам береговых резервуаров, имеющих утвержденные в установленном порядке калибровочные таблицы, а также по показаниям счетчиков или замерам грузовых емкостей судов.

Перевозимые грузы должны доставляться в пункт назначения в установленные сроки. Сроки доставки грузов внутренним водным транспортом, а также порядок их исчисления определяются в соответствии с Правилами перевозок грузов.

В Правилах перевозок грузов, на которые ссылается КВВТ имеется глава, посвященная применению норм естественной убыли массы грузов при перевозке их внутренним водным транспортом. Нормы естественной убыли массы грузов, которые устанавливаются Правилами перевозок являются предельными.

Перевозки грузов могут выполняться в смешанном сообщении при взаимодействии внутреннего водного транспорта с иными видами транспорта.

Перевозки грузов в прямом смешанном сообщении выполняются по единому транспортному документу, составленному на весь путь следования грузов.

Смешанная перевозка грузов обеспечивается экспедитором по договору транспортной экспедиции в порядке, предусмотренном законодательством Республики Беларусь.

Контрольные вопросы и задания.

1. Приведите классификацию внутренних водных путей.
2. Охарактеризуйте систему внутреннего водного транспорта Республики Беларусь.
3. Каким нормативным документом регламентируется судоходство по внутренним водным путям Республики Беларусь?
4. Охарактеризуйте особенности документарного оформления перевозочных услуг речным транспортом в Беларуси.

2.11. Особенности транспортных услуг, оказываемых воздушным транспортом

План. Характеристика инфраструктуры воздушного транспорта. Воздушный кодекс Республики Беларусь. Упаковка для воздушных перевозок, ярлычная система. Грузовые агенты Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА). Документарное оформление воздушной грузовой перевозки. [27, 36, 37, 38]

Полеты над своей территорией осуществляются в соответствии с национальными законами и правами, полеты над чужой территорией и открытым морем – в соответствии с двусторонними и многосторонними соглашениями между заинтересованными государствами.

Основными международными конвенциями, регулирующими воздушные перевозки являются:

- Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшавская конвенция 1929 г.). Применяется в регулярных воздушных сообщениях;
- Конвенция о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция 1944 г.). Вступила в силу 4 апреля 1947 г., после того как ее ратифицировали 26 государств. Чикагская конвенция учредила

Международную организацию гражданской авиации (ИКАО (ICAO));

- Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицами, не являющимися перевозчиками по договору (Гвадалахарская конвенция 1961 г.). Регламентирует перевозки на арендованных воздушных судах, а также другие случаи, когда фактический и договорный перевозчики не совпадают, и распространяет на такие перевозки принципы ограниченной ответственности, установленные Варшавской конвенцией;

- Конвенция о возмещении вреда, причиненного иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности (Римская конвенция 1952 г.);

- Конвенция о правонарушениях и некоторых других действиях, совершенных на борту воздушного судна (Токийская конвенция 1963 г.);

- другими многосторонними соглашениями в области международных воздушных сообщений являются Соглашение о транзите по международным воздушным линиям и Соглашение о международном воздушном транспорте. Оба соглашения, по которым государства на взаимной основе предоставляют друг другу права регулярных полетов гражданских самолетов через свое воздушное пространство, подписаны в Чикаго в 1944 г.

Государства, не подписавшие этих соглашений, предоставляют друг другу права на выполнение регулярных полетов на двусторонней основе.

Регулированием воздушных перевозок занимаются международные организации. Пассажирскими воздушными перевозками занимается Международная организация гражданской авиации, ИКАО (International Civil Aviation Organization, ICAO). ИКАО, создана в 1947 г. и является специализированной организацией ООН. Членами ИКАО являются свыше 180 государств. В сентябре 1977 г. русский язык стал официальным языком ИКАО наряду с английским, французским и испанским языками. Штаб-квартира ИКАО находится в Монреале (Канада).

Коммерческие вопросы международных воздушных перевозок находятся в ведении неправительственной организации –

Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) (International Air Transport Association - IATA), основанной в 1945 г. Действительными ее членами являются также авиакомпании стран-членов ИКАО. В последние годы все принципиальные вопросы транспортно-экспедиционного обслуживания грузов и подготовки специалистов коммерческих служб ИАТА осуществляет в сотрудничестве с ФИАТА (Международная федерация транспортно-экспедиционных организаций).

В Республике Беларусь основным документом, регулирующим перевозки воздушным транспортом является Воздушный кодекс РБ от 16.05.2006 № 117-3. Минтрансом также принято постановление от 12.08.2009 №70 «Об утверждении авиационных правил воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов».

В последнее десятилетие ежегодный прирост воздушных перевозок составляет в среднем 5–6%, причем практически по всему земному шару. Это связано с повышением требований грузовладельцев к скорости транспортировки и сохранности груза в пути.

Авиатранспорт чаще перевозит дорогостоящие грузы. По данным Международной ассоциации воздушного транспорта, доля авиатранспорта в общем объеме перевозимых грузов в мире составляет 0,2–0,6%, в то время как доля перевозимых авиатранспортом грузов в стоимостном выражении достигает 35–40%. Хотя воздушные перевозки грузов в основном осуществляются авиакомпаниями, чьей основной деятельностью является перевозка пассажиров, в мире действуют авиапредприятия, специализирующиеся на транспортировке грузов.

В настоящее время лидирующее положение в области грузовых перевозок воздушным транспортом занимают США, которые значительно опережают Германию, Японию, Францию, Великобританию. Крупнейшей грузовой авиатранспортной компанией в мире является *Federal Express* (более 15 млн т-км в год), за ней идут: *UPS Aitiains*, *Korean Air Cargo*, *Cathay Pacific Airways*, *Luftganssa*, *Singapore Aitiains*, *Emirates*, *Air France*, *Crgolux*, *China Air*. В систему мирового воздушного транспорта входит более 300 крупных авиакомпаний, обладающих примерно 2000 ед. грузовых авиатранспортных средств.

Типы перевозок воздушным транспортом.

Международным полетом считается всякий полет, при котором воздушное судно пересекает государственные границы двух стран.

Международной воздушной перевозкой называется всякая перевозка, осуществляемая на воздушных судах, при которой место отправления и место назначения независимо от того, имела ли перегрузка или перерыв в перевозке, расположены:

- на территории двух государств;
- на территории одного и того же государства, если предусмотрена остановка на территории другого государства. Например, перевозка из Нью-Йорка на Аляску через территорию Канады или из любого города России в Калининградскую область.

Международная воздушная перевозка может быть: коммерческой (осуществляемой гражданскими воздушными судами за плату) и некоммерческой (бесплатной).

Классификация полетов на международных воздушных линиях по форме их выполнения приведена на рисунке 2.56.



Рисунок 2.56 – Классификация полетов на международных воздушных линиях

Регулярные рейсы – рейсы, выполняемые в соответствии с опубликованным расписанием по договорным авиалиниям.

Нерегулярные авиаперевозки выполняются на основании разрешений на разовые полеты и подразделяются на дополнительные, специальные и чартерные.

Дополнительные рейсы – рейсы, выполняемые по тем же авиалиниям, что и регулярные, но по особому расписанию. Дополнительный рейс может быть выполнен с согласия партнера, при условии, что коммерческая перевозка не может быть осуществлена регулярными рейсами.

Специальные рейсы – рейсы, выполняемые со специальным заданием как по маршруту регулярных рейсов, так и по особому маршруту. Как правило, разрешение на выполнение специальных рейсов запрашивается по дипломатическим каналам.

Чартерные рейсы – рейсы, выполняемые в соответствии со специальным контрактом между перевозчиком и заказчиком.

В настоящее время нерегулярные перевозки составляют около 18% от общего объема международных перевозок. Общий объем международных нерегулярных перевозок во всем мире складывается из объема, выполненного чартерными перевозчиками, и объема, выполненного регулярными перевозчиками. Как и регулярные, международные нерегулярные перевозки подразделяются на пассажирские и грузопочтовые.

Самым крупным в мире является международный рынок нерегулярных (чартерных) перевозок, осуществляющий перевозки между 22 западноевропейскими государствами, входящими в Европейскую конференцию гражданской авиации. Чартерные перевозки в Европе выполняются на большие расстояния, чем регулярные перевозки, поэтому объем чартерных перевозок в пассажиро-километрах составляет около 60% от общего объема пассажирских авиаперевозок в Западной Европе. Вторым по емкости после Западной Европы считается международный рынок чартерных перевозок через Северную Атлантику.

Нерегулярные перевозки осуществляются как специализированными чартерными авиакомпаниями, так и регулярными авиакомпаниями.

Все чартерные рейсы выполняются на основе договора фрахтования между заказчиком и перевозчиком. Как правило, заказчик покупает всю вместимость самолета на определенных

участках перевозки и на определенных условиях. Он имеет право использовать вместимость зафрахтованного самолета по своему усмотрению.

По методу организации авиачартерные перевозки классифицируются также классифицируются на закрытый чартер, эфинити-чартер, инклюзив-тур-чартер, блок -чартер, нон-эфинити-чартер, сплит-чартер.

Закрытый чартер – некоммерческая перевозка, заказчиком которой является какая-либо организация для доставки своих работников к месту работы, деловой встречи или отдыха. Заказчик непосредственно входит в контакт с авиакомпанией, и поездка организуется по ценам, согласованным между ними.

Эфинити-чартер – полукоммерческая (полузакрытая) целевая поездка, организуемая для своих членов клубами или ассоциациями, объединяющими лиц одной профессии или определенной общности интересов (спортивные клубы, союзы ветеранов и т. д.). Руководство клуба или ассоциации самостоятельно или через туристическую фирму заключает договор с авиакомпанией, выступая в качестве юридического лица с финансовой ответственностью и обязательством соблюдать правила, установленные ИАТА для комплектования групп пассажиров.

Инклюзив-тур-чартер – коммерческая туристическая перевозка (чартерная перевозка по инклюзив-туру), стоимость которой включает оплату перевозки «туда и обратно» и стоимость экскурсионного и бытового обслуживания во время тура. Особенностью инклюзив-тур-чартера является то, что арендуется весь самолет и одновременно с перевозкой обязательно оплачивается наземное обслуживание в течение определенного срока, обычно не менее 7-14 дней между отправлением и возвращением.

При блок-чартерной перевозке арендуется не весь самолет, а только его определенная часть – установленный блок мест (обычно 30–40 мест). Как правило, продается блок мест на самолет, выполняющий регулярный рейс, но чартерная цена каждого места в этом случае значительно ниже минимального опубликованного тарифа. Блок мест на каждом рейсе и цена одного кресла оговариваются конфиденциально между перевозчиком и турфирмой.

Турфирма оплачивает блок мест полностью независимо от того, будет ли он использован весь или нет. Блок-чартерные перевозки организуются в основном в несезонное время (осенне-зимний период) с целью обеспечения дополнительной загрузки на рейсовые самолеты.

Нецелевой коммерческий чартер (нон-эфинити-чартер). В отличие от эфинити-чартера, при котором лица группируются по общности интересов, в данном случае разрешается объединять в группу для перевозки любых лиц, желающих совершить поездку, вне зависимости от их принадлежности к какой-либо организации или клубу. Группа должна составлять не менее 50 человек. Участники полета оплачивают 25% стоимости чартерной перевозки за 6 месяцев до начала перевозки, а за 30 дней до вылета турфирма, организующая чартерную

Прорейтовый чартер (сплит-чартер) – вид чартера, при котором перевозка осуществляется поэтапно. На первом участке полета перевозка осуществляется на рейсовых самолетах в соответствии с правилами ИАТА, на втором или последующем участке – начинается собственно чартерная перевозка на условиях блок-чартера или инклюзив-тур-чартера. При сплит-чартере разрешается комбинировать разные группы пассажиров, причем конечный пункт их маршрута может быть различным.

С точки зрения использования самолетов авиачартерные перевозки можно разделить на три вида (рисунок 2.57):

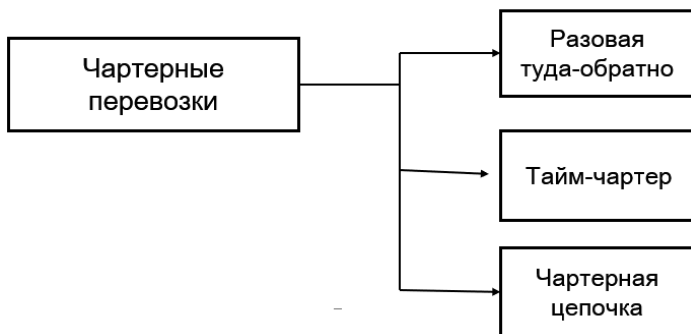


Рисунок 2.57 – Классификация авиачартерных перевозок с учетом степени использования самолета

1. разовая перевозка «туда и обратно» – вид charterной перевозки, при которой турфирма или организация арендуют самолет для перевозки одной или нескольких групп пассажиров, родственников по виду занятий или интересов, в определенное время. В этом случае в промежутке между charterными рейсами авиакомпания, сдающая самолет в аренду, может использовать этот самолет для своих нужд;

2. тайм-чартер – вид операции, при которой самолет арендуется на определенный период, поступая в полное распоряжение арендатора. В этом случае организация, заключая договор с перевозчиком, оплачивает полностью все то время, в течение которого самолет будет находиться в ее распоряжении, исходя из норм летных часов, стоимости летного часа и часа простоя самолета. В настоящее время тайм-чартерные операции получают все большее распространение в массовом туризме, поскольку при их проведении удовлетворяются как требования перевозчиков, которым необязательно использовать самолет в промежутке между отдельными рейсами и предоставляется гарантированная оплата самолета, так и требования арендаторов, которые стремятся к наиболее экономичному использованию самолетов;

3. charterная цепочка – вид целевой перевозки большого количества пассажиров в пункт назначения и обратно; при этом полеты совершаются по челночной схеме. Турфирма-заказчик, как правило, одну из своих групп туристов отправляет заранее в пункт, где проводится тур, чтобы к моменту начала charterной цепочки тур этой группы закончился и ее можно было бы перевозить charterным рейсом в обратном направлении. При charterной цепочке сокращается число холостых прогонов и повышается экономическая эффективность перевозки.

Организация грузовых перевозок

Практика организации воздушных перевозок, особенно это касается международных перевозок, такова, что авиакомпании предпочитают не работать напрямую с грузоотправителями, а строить с ними свои отношения через транспортно-экспедиторские компании. Еще при зарождении грузовых перевозок

авиатранспортные компании передали функции по их привлечению и организации транспортировки экспедиторам.

В 1950 году ИАТА помимо обычного агентирования пассажирских самолетов в аэропорту («агента перевозчика», «агента авиакомпаний») учредила службу грузовых агентов ИАТА, установила обязательную процедуру их подбора из экспедиторов и сформулировала основные требования к такому «агенту». Он должен был быть профессионалом своего дела, финансово состоятельным юридическим лицом, которое обязано строжайше следовать правилам авиационных перевозок грузов, привлекать грузы к перевозке по ставкам официальных грузовых тарифов ИАТА для любой авиакомпании – члена ассоциации, а не конкретной компании. Назначение экспедитора агентом ИАТА достаточно почетно. Однако стать агентом ИАТА не так просто. Экспедиторы должны доказать этой организации свою финансовую стабильность и компетентность в работе. В настоящее время это экспедиторские компании.

При экспорте товаров экспедиторские компании, занимающиеся международными авиаперевозками, предоставляют клиентуре следующие услуги:

- проверка состояния тары и наличие необходимой маркировки;
- доставка груза от склада грузоотправителя до аэропорта;
- оформление товарно-транспортной документации;
- оплата стоимости перевозки по поручению и за счет клиента;
- таможенное оформление экспортного товара;
- погрузочные работы;
- страхование груза;
- ряд других работ по поручению клиентуры.

Работа экспедиторской компании по отправлению груза начинается после получения заявки от клиента в письменном виде. После получения заявки экспедитор связывается с различными авиакомпаниями с целью выяснения наиболее выгодной ставки авиафрахта.

В настоящее время существует тенденция заключения соглашений между авиакомпаниями и экспедиторскими фирмами. Согласно соглашениям авиакомпания перевозит грузы, предоставляемые экспедиторской фирмой по специальным тарифам,

которые ниже обычных. Однако клиенту объявляется ставка авиафрахта, которая включает в себя как тариф авиакомпании, так и определенную надбавку, которая представляет собой доход экспедитора. Если тариф устраивает клиента, он извещает об этом экспедитора, который начинает работу с грузом.

По желанию клиента объем услуг, оказываемых экспедиторской фирмой, может быть разным. Так, экспедитор может начать работу с грузом непосредственно в аэропорту, в этом случае доставку груза берет на себя клиент. Однако такого рода ситуации встречаются довольно редко. Чаще всего экспедитор сам забирает груз у клиента и доставляет его в аэропорт.

При отправлении груза авиатранспортом экспедитор также должен обеспечить надлежащую упаковку, необходимую для перевозки товара по воздуху, за исключением случаев, когда торговые обычаи допускают отправку товара без упаковки. Кроме того, экспедитор обеспечивает укладку груза в специальный контейнер перевозчика.

Грузоотправитель извещается об отправке товара путем пересылки ему авианакладной. Возможна пересылка по каналам электронной связи. Грузовая авиационная накладная считается документом, отражающим наличие договора перевозки груза, но не является товарораспорядительным документом.

В целом авианакладная становится документом:

- подтверждающим наличие договора перевозки;
- документом, обосновывающим сумму провозной платы;
- страховым сертификатом;
- документом, согласно которому груз проходит таможенную оформление.

Работа экспедитора, связанная с прибытием груза, достаточно сложна. Важным здесь является владение таможенной, товарной и грузовой классификациями, построенными на основе Гармонизированной системы описания и кодирования товаров.

Операции по экспедированию прибывшего в пункт назначения груза заключаются в следующем:

- информирование получателя о прибытии груза;
- осуществление импортного таможенного оформления;
- оплата и доплата провозных платежей;

– доставка груза до склада получателя.

Работа экспедитора с импортным грузом начинается после получения извещения об его отправке. Как правило, по факсу приходит копия авианакладной с указанием всех параметров груза. После этого подразделение экспедиторской компании, занимающееся вопросами таможенного оформления, получает документы, которые следовали с грузом. После получения документов экспедитор извещает получателя о прибытии груза. При этом необходимо как можно быстрее снабдить экспедиторов всеми необходимыми документами, чтобы избежать платного хранения груза в аэропорту. Груз в аэропорту бесплатно хранится в течение двух дней. Далее производится таможенное оформление груза и его отправка до склада получателя.

Научно-технический прогресс создал условия для активного использования воздушного транспорта для грузовых перевозок:

1. Оборудование самолетов специальными бортовыми загрузочными устройствами для быстрой погрузки или выгрузки грузов, включая грузы, помещенные в стандартные двадцатифутовые контейнеры. Соответственно, осуществляется максимально возможное укрупнение грузовых мест использованием строп-пакетов и поддонов и полная механизация погрузки / разгрузки в целях сокращения времени наземных операций и обеспечения надежной сохранности перевозимого груза;

2. Конструирование специальных авиационных поддонов и контейнеров, учитывающих внутреннюю конфигурацию фюзеляжа и обеспечивающих максимальное использование палуб самолета.

Авиационные поддоны стандартизированы и разделяются по типоразмерам соответственно площадям верхней и нижней палубы самолетов. Они конструктивно отличаются от обычных поддонов по длине и ширине (от 1,5 м до 3,2 м) и выдерживают массу помещенного груза от 1,5 до 6,8 т. (рисунок 2.58).

Авиационные контейнеры различаются на универсальные с максимальным весом брутто от 2,5 до 20,4 т. с одинаковой шириной – 2,4 м и различной длины от 1,5 до 2,1 м.

Однако, наиболее распространенными являются каркасные контейнеры, учитывающие конфигурацию внутренних помещений

самолета. Их называют «иглу» (с эскимосского igloo – «чум, хижина»).

Одновременно экспедиторы вместе с аэропортами создавали совершенно новые складские технологии хранения грузов с применением автоматических систем распределения грузов по направлениям, с подачей ленточными конвейерами к местам формирования контейнеров, с полной компьютеризацией изготовления отправительской документации.

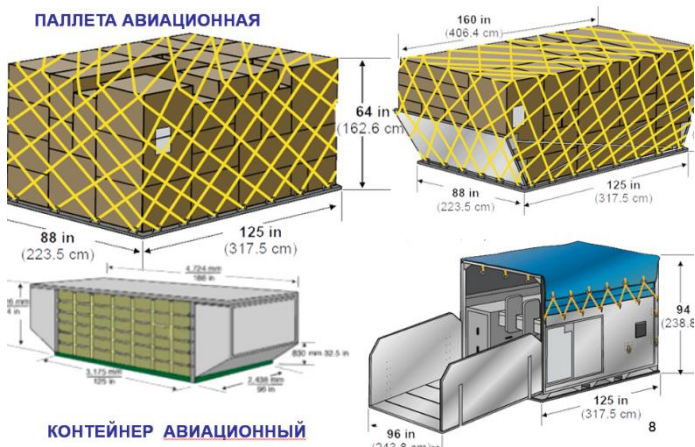


Рисунок 2.58 – Примеры авиационных контейнеров и паллет.

Ярлычная система слежения за грузами.

ФИАТА и ИАТА совместно разработали образец карточки (ярлыка) на клейкой, прочной и влагостойкой основе для внесения в него обязательной словесной и штрихкодовой информации о грузе и перевозке из 4-х позиций и 9-и необязательных позиций для обеспечения слежения за расположением каждого грузового места в самолете и за движением каждого грузового места по логистической системе доставки груза.

Один экземпляр карточки ярлыка помещается в карман контейнера, второй передается для составления «почтово-грузовой ведомости» (грузового манифеста). Контейнеры под пломбой отпра-

вителя выдаются после наружного осмотра контейнера и пломб под роспись получателя.

При перевозке грузов воздушным транспортом требуется предварительное бронирование тоннажа.

Без предварительного бронирования перевозки осуществляются по массе или объему только по оформлению договора об организации перевозок. Бронирование осуществляется подачей агенту авиакомпании или грузовому агенту ИАТА заявки на принятой форме бланка. Бронирование считается предварительным до того момента, пока агент не известит о принятии заявки. Обычно оно оформляется выдачей заполненной на компьютере авианакладной. Бронирование дает право на перевозку груза только в день и тем рейсом, и между теми пунктами, которые внесены в авианакладную. Рейс для бронирования груза, как правило, «открывается» за 14 дней и «закрывается» за двое суток до вылета. При перевозке груза в прямом воздушном сообщении с участием нескольких перевозчиков (с перевалкой «трансферного» груза в промежуточных аэропортах) требуется подтверждение бронирования на всех участках следования груза.

Классификация авиаперевозчиков

Система мирового воздушного транспорта насчитывает около 600 авиатранспортных компаний. По принадлежности авиакомпании классифицируются на: государственные, частные и корпоративные.

Государственными являются большинство авиакомпаний развивающихся стран, а также отдельные авиакомпании развитых стран, которые были основаны государством или национализированы: British Airways (Великобритания), Air France (Франция), KLM (Голландия) и др. Ряд авиакомпаний являются межнациональными объединениями, которыми владеют совместно несколько государств. Например, скандинавская авиакомпания SAS принадлежит Швеции, Дании и Норвегии.

К частным авиакомпаниям относятся авиакомпании, принадлежащие одному владельцу или семье – это незначительное число мелких авиакомпаний, а также так называемые авиатакси. Из крупных и средних частных авиакомпаний известна, например, UTA (Франция).

Корпоративными являются компании, владельцами которых формально выступают акционерные общества.

По характеру выполнения полетов авиакомпании подразделяются на:

- внутренние,
- международные
- смешанные.

Внутренние авиакомпании выполняют полеты только внутри своих стран, международные – только в международном воздушном сообщении, хотя чисто международные авиакомпании встречаются довольно редко, смешанные авиакомпании – как международные, так и внутренние перевозки.

По дальности и направлению полетов авиакомпании классифицируются на магистральные, региональные, местные и компьютерные.

Магистральные авиакомпании выполняют как международные, так и внутренние перевозки на расстояние 3000 км и более, например трансатлантические, трансазиатские и другие межрегиональные авиаперевозки.

Региональные авиакомпании осуществляют как международные, так и внутренние перевозки на расстояние не более 3000 км. К региональным перевозкам можно отнести внутриевропейские, внутриафриканские перевозки и т.д.

Местные авиакомпании – это, как правило, авиакомпании, выполняющие перевозки на внутренних авиалиниях протяженностью не более 1000 км.

Компьютерные (межлинейные) авиакомпании выполняют регулярные челночные перевозки между близлежащими населенными пунктами в пределах от 100 до 500 км. На расстояние менее 100 км полеты выполняются только на вертолетах в труднодоступные районы, а также на специальных авиатакси.

По типу основных перевозок авиакомпании подразделяются на пассажирские, грузовые и смешанные.

В настоящее время все больше начинают внедряться в эксплуатацию конвертируемые самолеты, которые (частично или полностью, в зависимости от потребности перевозки) могут быть быстро переоборудованы из пассажирских в грузовые, и наоборот.

Большинство авиакомпаний являются смешанными и выполняют все типы перевозок.

По виду операций авиакомпании классифицируются на регулярные и чартерные.

По величине парка самолетов и объему перевозок, а также по другим технико-экономическим показателям авиакомпании могут быть классифицированы на крупные, средние и мелкие.

Документарное обеспечение воздушных грузовых перевозок

Авианакладная – документ, который выписывает грузоотправитель или его агент, которым подтверждается наличие договора между грузоотправителем и перевозчиком о перевозке грузов по авиалиниям перевозчика. Авианакладная не является ни товарораспорядительным, ни передаточным документом. Авианакладная, кроме заключения договора перевозки, удостоверяет: принятие товара к перевозке и условия перевозки. Авианакладная может использоваться как таможенная декларация, в которой содержится подробное описание груза и как страховой полис.

Форма авианакладной перевозки груза в международном сообщении установлена ИАТА в своей резолюции 600 «а» (рисунок 2.59). Установлен не только образец авианакладной (Air Waybill), правила ее заполнения, но и цвета, число оригиналов и число копий, а также назначение каждого оригинала.

Так, первый «оригинал» зеленого цвета остается у перевозчика, выдающего авиагрузовую накладную, для учета и как документальное подтверждение заключения договора на авиаперевозку между перевозчиком и грузоотправителем, а также для целей расчета с клиентом; второй «оригинал» розового цвета сопровождает партию груза до конечного места назначения и выдается грузополучателю после доставки вместе с грузом»; третий «оригинал» голубого цвета выдается грузоотправителю и, помимо подтверждения договора авиаперевозки, является доказательством приема груза к перевозке.

Копии: четвертая желтого цвета следует с грузом, предназначена для расписки в ней получателя в получении груза и остается у последнего перевозчика в качестве расписки в получении им груза в аэропорту перевалки и для подтверждения выполнения договора на

перевозку. Пятая копия белого цвета – для аэропорта назначения. Она следует вместе с грузом до пункта назначения и используется для прохождения таможенных формальностей. Восьмая копия – для первого перевозчика. Цвет белый. Остается в аэропорту отправления у первого перевозчика. Шестая и седьмая копии – для второго и третьего перевозчика. Они белого цвета. Следуют вместе с грузом до пункта назначения. Девятая копия белого цвета остается у экспедитора – грузового агента, оформлявшего накладную. Копии 10, 11 и 12 – дополнительные копии для перевозчика. Цвет белый. Используются перевозчиком по мере необходимости. При осуществлении международных перевозок грузов, помимо правовых норм, предусмотренных законодательством страны отправления (как правило – воздушный кодекс), необходимо руководствоваться и нормами ИАТА, касающихся авианакладных.

Заполнение авианакладной

Правила заполнения авианакладной приводятся в документе «Стандарты Международной ассоциации воздушного транспорта ИАТА по заполнению авианакладной (РЕЗОЛЮЦИЯ 600а)»

Согласно «Резолюции 600а» авианакладная – это документ (Air Waybill), который может быть определен либо как авианакладная авиакомпания с напечатанным идентификационным кодом выдающего перевозчика, либо как нейтральная авианакладная без указания кода выдающего перевозчика, которая может быть использована другими перевозчиками, кроме воздушных.

На авианакладной, оформленной для отправки груза, должны стоять штамп склада, штамп службы безопасности полетов, штамп оплаты аэропортового сбора и штамп агента о том, что ему известен характер груза, на который была оформлена авианакладная.

На складе аэропорта сотрудник склада взвешивает груз и записывает в авианакладной количество мест, вес и дату поступления на склад. Эта информация должна обязательно быть указана. На основании записанного веса производятся расчеты с агентом за организацию перевозки.

1. Shipper's name and Address				Not Negotiable Air Waybill Issued by Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are have the same validity									
2. Consignee's name and Address				It is agreed that the goods described herein are accepted in apartment good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITION OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF, ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY									
3. Issuing Carrier's Agent Name and City				Accounting INFORMATION									
4. Agent's IATA Code		Account No.		IATA									
5. Airport of Departure (Addr. Of First Carrier) and Requested Routing													
to	6. By First Carrier		to	by	to	by	9.Currency	CHGS Code	WT/ VAL	Other	10.Declared Value for Carriage	11.Declared Value for Customs	
7. Airport of Destination		8.Flight/Date		Flight/Date		12. Amount of Insurance		INSURANCE – if Carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with conditions on reverse hereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance"					
13. Handling Information													
No. of Pieces RCP	14. Gross Weight	kg lb	15. Rate Class / Commodity Item No.	16. Chargeable Weight	Rate/ Charge	17. Total	18. Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)						
19. Информация по оплате													
Prepaid <u>Weight</u>		<u>Charge</u> Collect		Other Charges									
<u>Valuation</u>		<u>Charge</u>											
Tax:													
<u>Total Other Charges Due Agent</u>				Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations									
<u>Total Other Charges Due Agent</u>													
				----- Signature of Shipper or his Agent									
Total Prepaid		Total Collect											
<small>Currency Conversion Rates</small>		<small>ET Charges in Destination Currency</small>											
				Executed on (Date) at (Place) Signature of Issuing Carrier or its Agent									
For Carrier's Use only at Destination		Charges at Destination		Total Collect Charges		XXX-XXXX XXXX							

Рисунок 2.59 – Вид проформы авианакладной

Накладная является совокупностью 9-12 экземпляров копий различного назначения и цвета (таблица 2.10).

Таблица 2.10 – Распределение экземпляров AIR Waybill

Название экземпляра AIR Waybill	Цвет
Оригинал 1 (для перевозчика)	зеленый
Оригинал 2 (для получателя)	розовый
Оригинал 3 (для отправителя)	голубой
Копия 4 (расписка в получении, след с грузом)	желтый
Копия 5 (копия, для аэропорта назначения)	белый
Копия 6 (копия, для второго перевозчика)	белый
Копия 7 (копия, для третьего перевозчика)	белый
Копия 8 (для агента или первого перевозчика, остается в аэропорту отправления.)	белый

Содержание граф авианакладной, подлежащих заполнению:

Графа 1 "Наименование и адрес отправителя"

Графа 2 "Наименование и адрес получателя"

Графа 3 "Наименование агента перевозчика и город"

Указывается наименование агента (агентства), оформившего грузовую накладную и его местонахождение (аэропорт/город).

Графа 4 «Аэропорт вылета»

Графа 5 "Код агента IATA"

Указывается трехбуквенный код пункта назначения (аэропорта/города) либо трехбуквенный код пункта трансфера при перевозке груза по сложному маршруту.

Графа 6 "Первым перевозчиком" (Маршрут и пункт назначения)

Указывается наименование перевозчика (может указываться как код, так и полное наименование перевозчика), выполняющего перевозку груза на первом участке маршрута.

Графа 7 "Аэропорт назначения"

Указывается полное наименование аэропорта назначения или города.

Графы 8 "Бронирование на рейс/дату"

Графы заполняются при бронировании перевозок на конкретные рейсы. Указывается 2-х символьный код перевозчика, номер рейса и,

через косую черту, дата отправки груза. Дата состоит из числа и месяца. Число указывается двумя цифрами, месяц - трехбуквенным кодом.

Графа 9 "Валюта"

Указывается трехбуквенный код валюты, в которой оплачена перевозка.

Графа 10 "Ценность, объявленная для перевозки"

Указывается объявленная грузоотправителем ценность груза для перевозки. Если ценность не заявлена, графа не заполняется.

Графа 11 "Объявленная ценность для таможи"

Графа заполняется при перевозке грузов на международных авиалиниях. Указывается объявленная грузоотправителем ценность груза для таможи. Если ценность не заявлена, графа не заполняется.

Графа 12 "Сумма страхования"

Указывается сумма страхования груза. Если страхование не производится, графа не заполняется.

Графа 13 "Информация по обработке груза"

Вносятся специальные указания по обработке груза, которые могут потребоваться при его погрузке, выгрузке, перевозке и хранении. При перевозке опасных грузов в графу вносится запись: "Декларация грузоотправителя на опасный груз прилагается" или "Декларация грузоотправителя на опасный груз не требуется". При перевозке специальных грузов указываются наименования сопроводительных документов, приложенных к грузовой накладной, таких как "Сертификат на перевозку живых животных" и др. При перевозке груза с сопровождающим в графе указываются ФИО и номер авиабилета лица, сопровождающего груз. Вписывается имя, портовый адрес и один или более способов контакта (номер телефона, телекса или телефакса) с лицом, которое должно быть уведомлено о прибытии партии грузов наряду с грузополучателем.

Графа 14 "Вес брутто"

Графа 15 «Класс Тарифа // Товарная Позиция №»

Графа 16 "Вес, подлежащий оплате"

Графа 17 "Всего"

Указывается сумма оплаты за вес груза, равная произведению веса груза, подлежащего оплате и величины применяемого тарифа.

Сумма оплаты за вес груза указывается по каждому применяемому тарифу и в той же строке, где указан класс и величина применяемого тарифа, а также вес груза, подлежащего оплате.

Графа 18 "Количество мест"

Графа 19 "Информация по оплате"

Указывается форма оплаты за перевозку груза: "НАЛ" или номер платежного док-та; если оплата по кредитной карте – КК; если валюта в которой назначен тариф не совпадает с валютой оплаты за перевозку, указывается курс перевода валют и могут быть приведены расчеты по оплате.

Контрольные вопросы и задания.

1. Назовите международные организации, регулирующие воздушные перевозки.
2. Охарактеризуйте типы перевозок воздушным транспортом.
3. Охарактеризуйте особенности грузовых перевозок воздушным транспортом.
4. Приведите классификацию авиаперевозчиков.
5. Охарактеризуйте особенности авианакладной и документарного оформления воздушных грузовых перевозок.

2.12. Тарифы воздушных перевозок

План. Транспортные издержки при международных перевозках грузов воздушным транспортом. Принципы расчета провозных платежей на воздушном транспорте. [27, 36, 37, 38]

Факторы, влияющие на расчет стоимости перевозки авиатранспортом.

На расчет тарифов влияет множество факторов:

1. Типы перевозок. Классифицируются:

– перевозка в одну сторону (One Way Trip - OW) – маршрут, в котором пункт начала перевозки и пункт назначения находятся в разных странах, для которого применяются тарифы в одну сторону. В данном случае применяется понятие «тарифный компонент».

Тарифный компонент (ТК) – участок маршрута перевозки между пунктами маршрута, для оценки стоимости которого может быть применен тариф OW (сквозной) или половина тарифа RT .

При расчете тарифа на перевозку One Way применяются тарифы (OW) NUC.

Справочно. NUC - Neutral Unit of Construction - нейтральная единица построения тарифа, установленная IATA для расчета международных тарифов. При построении международных тарифов, иногда необходимо складывать и сравнивать тарифы. Этот процесс не может быть выполнен с использованием валют разных стран. Расчет тарифа производится в NUC для чего тариф в местной валюте LCF (Local Currency Fare) переводится в NUC по курсу перевода страны начала перевозки. 1 NUC принят 1 OW.

– перевозка туда и обратно (Round Trip - RT) – включает 2 тарифных компонента;

– круговая перевозка (Circle Trip - CT). Перевозка Circle Trip включает в себя перевозку по сложному круговому маршруту, состоящему из двух и более тарифных компонентов и отвечающую следующим условиям:

а) пункт отправления является так же пунктом возвращения, но при этом тарифы на Outbound и Inbound тарифных компонентах не равны;

б) перевозка осуществляется полностью по воздуху без разрывов.

При расчете перевозки Circle Trip используются тарифы $\frac{1}{2}$ RT NUC.

Перевозка CT может состоять из двух и более тарифных компонентов при использовании в тарифном построении нормальных тарифов. CT при использовании в тарифном построении специальных тарифов может состоять только из двух международных тарифов. Тарифы для расчета последнего тарифного компонента берутся в направлении, противоположном движению пассажира;

– кругосветная перевозка (Round the World - RW) Перевозка Round the World является разновидностью перевозки Circle Trip. Перевозка включает в себя последовательное однократное пересечение Атлантического и Тихого Океанов и заканчивается в

пункте начала перевозки. Рассчитывается перевозка RW, используя принцип Сложения Наименьших Комбинаций.

2. Совпадение или несовпадение страны оплаты билета со страной выдачи билета.

Возможны четыре ситуации, которые называются международные индикаторы продажи (International Sale Indicator - ISI). Они показывают, где билет оплачен и где он выдан. Индикатор продажи обязательно указывается в билете в графе «ORIGIN/DESTINATION»:

а) SITI (SALE INSIDE, TICKET INSIDE) - оплата и выдача билета в стране начала перевозки;

б) SOTI (SALE OUTSIDE, TICKET INSIDE) - оплата вне страны начала перевозки, выдача билета в стране начала перевозки.

в) SITO (SALE INSIDE, TICKET OUTSIDE) - оплата билета в стране начала перевозки, выдача билета вне страны начала перевозки,

г) SOTO (SALE OUTSIDE, TICKET OUTSIDE) - оплата и выдача билета вне страны начала перевозки

3. Вид перевозки.

Различают следующие виды перевозки:

– прямая перевозка, то есть одним рейсом от пункта отправления до пункта назначения.

– трансферная перевозка, то есть перевозка от пункта отправления до пункта назначения двумя и более рейсами с пересадками пассажира в пунктах стыковки рейсов (пунктах трансфера). При трансферной перевозке время на пересадку не должно превышать 24 часов;

– перевозка с остановками в пути (Stopover).

Выводы: а) все правила расчета стоимости перевозок сгруппированы в зависимости от трех типов перевозок OW, RT/CT и прочие с использованием тарифов 1/2RT; б) правила расчета установлены для каждой ситуации или для их сочетаний.

На авиатранспорте сложная система расчета стоимости перевозки по маршруту.

Самый простой расчет выполняется на прямой маршрут. Расчет усложняется на не прямые маршруты, на маршруты с двумя и более тарифными компонентами.

Тарифы на воздушном транспорте

Принципы расчета пассажирских тарифов

Авиатариф - это та цена, за которую авиакомпания готова перевезти пассажиров на конкретном самолете из одного города в другой. Цены билетов, особенно в эконом-классе, могут быть разными даже у пассажиров соседних кресел.

ИАТА занимается вопросами координации тарифов и правилами их применения и расчёта стоимости перевозок.

Для удобства рассмотрения и согласования тарифов ИАТА разделила всю территорию земного шара на три тарифные Зоны (слайд): Зона 1 - Северная и Южная Америка с прилегающими островами; Зона 2 - Европа, Африка. Ближний Восток и прилегающие острова; Зона 3 - Азия. Австралия, Новая Зеландия и Океания (рисунок 2.60).

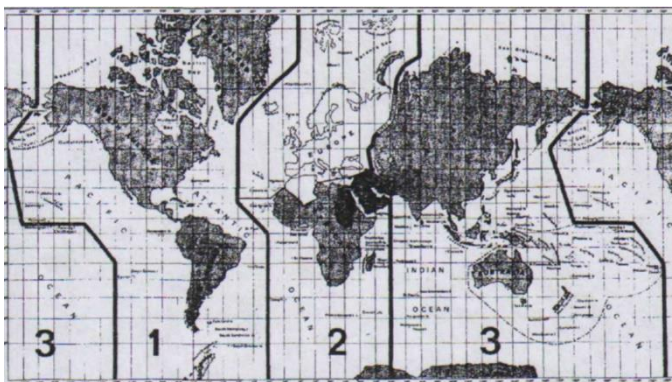


Рисунок 2.60 – Тарифные зоны ИАТА.

Кроме того, внутри каждой тарифной Зоны определены отдельные регионы (всего более 30), где функционируют соответствующие органы по координации тарифов

Процесс согласования и координации тарифов включает соответствующие действия авиакомпаний в зависимости от того, какие регионы или Зоны затрагивают их тарифы.

Совокупность взаимосвязанных и логически упорядоченных цен, установленных для расчёта стоимости за перевозку пассажиров по международным воздушным линиям, а также условия и правила применения тарифов, алгоритмы расчета стоимости перевозки, скидки, льготы и сборы образуют систему пассажирских авиатарифов.

Различают:

- отраслевые тарифы (IATA), которые признаются всеми перевозчиками и применяются при продаже перевозок по маршрутам, включающим несколько участков, обслуживаемых рейсами нескольких перевозчиков (INTERLINE);

- двусторонние тарифы, устанавливаемые на двусторонней основе двумя авиакомпаниями, эксплуатирующими одну линию;

- тарифы перевозчика, устанавливаемые авиакомпанией для продажи перевозок только на свои рейсы. Такие тарифы применяются или только самим перевозчиком, или могут быть открыты для продажи другими перевозчиками и их агентствами на рейсы данной авиакомпании.

Источники международных пассажирских авиатарифов.

Международные пассажирские авиатарифы публикуются в специальных справочниках и расписаниях международных рейсов авиакомпаний и заложены в автоматизированные электронные системы бронирования и продажи перевозок.

Наиболее популярным и распространённым тарифным справочником в Европе является Air Pussenger Tariff (APT) и Air Cargo Tariff (ACT), в которых представлены отраслевые тарифы ИАТА.

Справочник имеет следующие разделы: определение терминов, правила построения и применения тарифов, расшифровка примечаний, обозначенных номерами в разделах справочника, пропорциональные надбавки, опубликованные тарифы, коды городов, опубликованные маршруты расстояния между аэропортами в милях, таблица мильных надбавок, карта тарифных зон ИАТА.

Пассажирские тарифы и сборы устанавливаются и публикуются в валюте страны начала перевозки или в долларах США.

В колонке "Max. mileage" указано максимальное разрешенное расстояние в милях (Maximum Permitted Mileage - MPM), которое

установлено для любых маршрутов между указанными пунктами по опубликованному тарифу.

В справочнике по пассажирским тарифам АРТ опубликованы все официальные международные пассажирские авиатарифы, а также правила, которые регулируют построение и применение тарифов, скидок, сборов и маршрутов перевозки.

Тарифы и сборы, содержащиеся в этом справочнике, а также экскурсионные тарифы, включая инклюзив-тур (АРТ-ИТ), указаны в расчете на одного пассажира и применимы к воздушной перевозке по маршрутам, указанным в справочнике, от аэропорта отправления до аэропорта назначения. Кроме того, они включают тарифы сборов за транзит, наземную транспортировку, а также других сборов, взимаемых правительственными органами.

В справочнике по авиационным грузовым тарифам АСТ опубликованы все правила построения и применения грузовых тарифов на мировых авиалиниях. Помимо этого в разделе «Правила по странам» указаны особенности грузовых перевозок в каждой стране мира.

Грузовые тарифы, указанные в справочнике, применяются только для перевозок от пункта отправления до пункта назначения и не включают сборы за доставку грузов в аэропорт отправления, хранение грузов, их страхование, выполнение таможенных формальностей и т.д.

Большинство существующих грузовых тарифов не публикуется, их нет в тарифных справочниках и других официальных тарифных изданиях. Более того, каждая авиакомпания разрабатывает свои неофициальные тарифы, которые в основном являются закрытыми и составляют коммерческую тайну авиакомпании.

Тариф- это утвержденная в установленном порядке сумма, взимаемая авиаперевозчиком за перевозку пассажира с положенной ему нормой бесплатного провоза багажа, в соответствии с применяемым классом обслуживания, от пункта отправления до пункта назначения по определенному маршруту, а также правила ее применения.

Тарифы подразделяются:

По условиям применения - нормальные, специальные и льготные.

По построению - сквозные и участковые.

По способу определения - опубликованные, построенные и пропорциональные (рисунок 2.61)

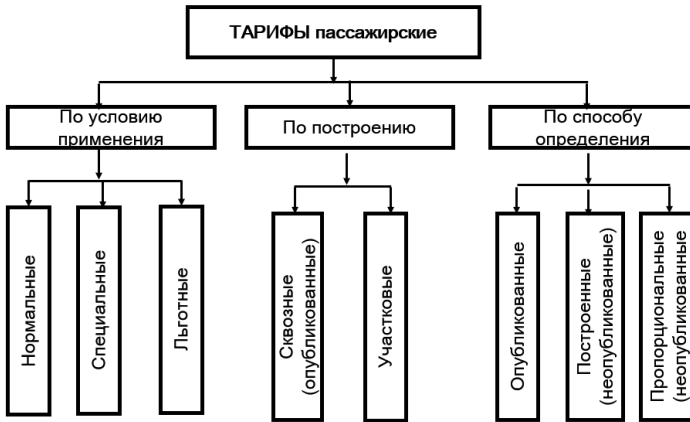


Рисунок 2.61 – Классификация тарифов на международные пассажирские перевозки

По условиям применения:

Нормальные тарифы (Normal Fares) - это полные тарифы первого (F), бизнес (C) и тарифы экономического (Y) классов обслуживания, действующие без ограничений в течение года с момента выписки билета, если перевозка не началась, и в течение года с начала перевозки по первому полетному купону, если перевозка начата. Билеты, выписанные по этим тарифам, обычно подлежат полному возврату, свободному изменению дат и маршрута, не имеют ограничений ни по датам, ни по срокам действия;

Специальные тарифы (Special or Promotional Fares) - любые тарифы, отличные от нормальных, и публикуемые в официальных справочниках перевозчиков и на экранах систем бронирования. Самая обширная категория тарифов, которыми пользуется основная масса пассажиров. Логика авиакомпании достаточно очевидна - чем дешевле тариф, тем жестче условия его применения;

Все специальные тарифы имеют фиксированные даты вылета и прилёта, изменение которых запрещено совсем или разрешено с

существенными штрафами. В редких случаях разрешается “переписать” авиабилет по новым датам с добором до более высокого тарифа, пересчитанного от пункта начала перевозки, что тоже обходится в значительную сумму. Возврат билета, выписанному по специальному тарифу производится только в исключительных случаях.

Льготные тарифы (Discounted Fares) - это тарифы, взятые в процентном отношении к публикуемым тарифам (процент зависит от вида скидки).

По построению тарифа:

Сквозные тарифы (Through Fares) - тарифы, применяемые для оплаты перевозки между Пунктом Отправления и Пунктом Назначения. Сквозной тариф считается опубликованным. Сквозной тариф может быть прямым (т.е. не требующим мильной надбавки) или с мильной надбавкой;

Участковые тарифы (Sector Fares) - это тарифы, действующие на одном из участков перевозки.

Регулярные авиаперевозки оплачиваются по международным авиационным тарифам, опубликованным и неопубликованным.

Опубликованные (сквозные) тарифы – это тарифы и сборы от аэропорта отправления до аэропорта назначения, помещенные в тарифных справочниках и выведенные на экраны систем бронирования. Эти тарифы регулируются ИАТА. Если между двумя пунктами имеется опубликованный (сквозной) тариф, то перевозка должна рассчитываться с использованием этого тарифа.

Неопубликованные тарифы – это тарифы, которые при отсутствии опубликованного (сквозного) тарифа между данными пунктами образуются двумя способами:

1. Путем прибавления к опубликованному (сквозному) тарифу дополнительной суммы, так называемой суммы (Add-On Amounts) - пропорциональный тариф.

Пропорциональные тарифы (Add-On Amounts) - применяются для построения тарифов до внутренних пунктов страны, до которых отсутствуют прямые опубликованные тарифы этого же типа. Строятся на основе определенных правил, когда к опубликованным тарифам добавляется фиксированная величина в местной валюте

или долларах США для стран с нестабильной валютой, для получения искомого тарифа.

2. При отсутствии пропорционального тарифа – путем сложения участков тарифов отдельных сквозных участков перевозки с соблюдением соответствующих правил построения тарифов.

Построенные тарифы (Constructed Fares) - тарифы, рассчитанные в соответствии с правилами построения тарифов

При выполнении воздушных перевозок пассажиров выделяют несколько классов обслуживания в самолетах. Их разница заключается в комфорте и стоимости за билет. Для каждого класса есть собственные буквенные обозначения - коды. Основные коды нормальных тарифов подразделяются на три вида класса обслуживания

Коды тарифов пассажирского обслуживания перевозок.

Билеты первого класса самые дорогие. Отличаются повышенным комфортом. Обслуживание относится к категории VIP: доступен большой комплекс услуг: элитные напитки премиум класса; можно провозить габаритный багаж, др.. Соответственно, за такие услуги стоимость на билеты премиум класса выше всего.

Для билетов такого уровня приняты следующие обозначения:

F – стандартный первый класс.

P – улучшенный первый класс. Доступны телефоны, большие мониторы и широкие спальные места.

A – первый класс с наличием скидки. Скидки могут предоставляться во время определенного сезона или праздников.

Расшифровка буквенных обозначений в авиабилетах бизнес-класса:

J – премиум;

C – стандарт;

D, Z, I – скидочный билет в зависимости от типа скидки.

Бизнес-класс имеет лучший комфорт, чем эконом, но и цены на него выше. Преимущества бизнес-класса: багаж можно провозить бесплатно; регистрация вне очереди; ожидать самолет можно в отдельном зале; предлагается более разнообразное питание и другое. Буквенных обозначений вариаций класса гораздо меньше, чем у эконома.

Эконом класс имеет свою классификацию, что помечается в билетах:

W – премиум;

S, Y – экономичный класс по уровням комфорта;

B, H – билеты с разными скидками;

K, L – экономичный класс со скидками;

M – туристический;

N, Q, T, X, O – обозначения скидок;

V – молодежный тип билетов со скидкой;

G – групповой билет.

Эконом-класс является наиболее популярным вариантом обслуживания. Это недорогие билеты с базовым комфортом.

Основные понятия мильной системы, как системы построения пассажирского тарифа.

Мильная система - это один из методов наименьшей комбинации построения тарифов. Мильная система расчёта тарифов применяется на основе установленных расстояний между парами городов.

Между всеми пунктами, включенными в тарифный справочник АРТ или электронные системы бронирования и продажи перевозок, опубликованы максимально разрешенные расстояния MPM (Maximum Permitted Mileage). MPM, максимально разрешенные мили - это расстояние, на 15-20% превышающее расстояние кратчайшего маршрута между данными пунктами. Наряду с MPM в отдельной таблице опубликованы прямые участковые расстояния между пунктами, включаемыми в билет как пункты пересадок (трансфера) или остановок в пути (TRM – участковые мили (Ticketed Point Mileage)).

Мильная система может и должна быть применена для расчёта или проверки тарифа в том случае, если имеется максимальное разрешенное расстояние MPM для опубликованного тарифа между данными пунктами, и пассажир следует из пункта отправления в пункт назначения с пересадками или остановками в пути. Пункты пересадок и остановок в пути указываются в билете и потому вместе с пунктами отправления и назначения называются «Ticketed Points».

Если сумма ТРМ на тарифном компоненте превышает МРМ, тариф рассчитывается с использованием мильной надбавки. Сумма ТРМ делится на МРМ. Полученная величина сверяется с таблицей.

Свыше 1.0000, но не более чем 1.0500 - 5% надбавка

Свыше 1.0500, но не более чем 1.1000 - 10% надбавка

Свыше 1.1000, но не более чем 1.1500 - 15% надбавка

Свыше 1.1500, но не более чем 1.2000 - 20% надбавка

Свыше 1.2000, но не более чем 1.2500 - 25% надбавка

Алгоритм Мильного принципа построения тарифа:

1 – определяется максимально разрешенное расстояние между пунктами построения тарифа на маршруте по справочнику - МРМ;

2 – определяется фактическое расстояние для каждой пары городов на маршруте – ТРМ;

3 – определяется сумма по $ТРМ = CUM$;

4 – сравниваются МРМ и CUM.

Сумма (CUM) по фактическим мильным расстояниям может быть относительно МРМ ниже, равна или выше, но в пределах разрешенных 25 %. Если:

$CUM \leq MPM$ – принимается опубликованный (сквозной) тариф;

$CUM > MPM$ в пределах от 1 до 25% - тариф равен сквозной тариф + мильная надбавка (равная проценту превышения МРМ);

$CUM > MPM + 25\%$ - тариф определяется суммированием участковых тарифов по фактическому маршруту, опубликованных в NUC, принимая во внимание наименьшую комбинацию построения тарифа.

Пример расчета цены билета.

Сколько будет стоить перелет по маршруту Москва - Франкфурт - Лиссабон? Стоимость бизнес класса: Москва - Франкфурт = 830 USD, Франкфурт - Лиссабон = 1471 DEM = 830 USD, итого **1660 USD**. Но опубликованный тариф Москва - Лиссабон = **1289 USD**! Для того чтобы определить сколько на самом деле стоит билет используется мильная (т.е. по милям) система расчета и сквозной тариф. Для многих тысяч маршрутов по всей планете установлены так называемые "максимально разрешенные мили", т.е. сколько воздушных миль можно пролететь, чтобы попасть из одной точки в другую, и "мили по билету", т.е. прямое воздушное расстояние от точки до точки. Максимально разрешенные мили по маршруту

Москва - Лиссабон составляет **2911** миль, а сумма участков Москва - Франкфурт (1264М) и Франкфурт - Лиссабон (1165М) составляет **2429** миль. Смысл мильного расчета состоит в следующем, если реальные мили по маршруту не превышают максимально разрешенных для конечной точки, то и тариф по всему маршруту равен тарифу от начальной до конечной точки. Называется такой тариф "сквозным", т.е. тариф по маршруту Москва - Франкфурт - Лиссабон равен тарифу Москва - Лиссабон - 1289 USD. Максимально разрешенные мили можно превысить на 25%, но и сквозной тариф должен быть увеличен на такое же количество процентов (так называемая мильная надбавка), т.е. летя из Москвы в Лиссабон можно пролететь $2911 * 25\% = 3638$ миль, чтобы тариф остался сквозным! В реальной практике расчетов применяется ещё не один десяток проверок и правил, и конечно же, расчет тарифа без использования компьютера занял бы значительное количество времени и сил.

На систему международных авиатарифов влияет также целый ряд факторов: расстояние между пунктами, спрос на перевозки, тарифы, предлагаемые другими видами транспорта, наличие чартерных перевозок, несбалансированность авиаперевозок по направлениям, различные интересы перевозчиков, агентов, отправителей и пассажиров. Все перевозки делятся на типы – от этого также зависят уровень тарифа: в одну сторону, туда и обратно, круговая перевозка, кругосветная перевозка.

При калькуляции тарифа географический фактор (расстояние от одного аэропорта до другого) учитывается далеко не в первую очередь. Первоначально считается стоимость топлива, оплата аэронавигации, оплата обслуживания в аэропорту, а также тип самолета, количество кресел и многое другое. Очень важным моментом при составлении тарифа является маркетинговая стратегия данной авиакомпании и ее конкурентов на данном направлении (рисунок 2.62).



Рисунок 2.62 – Составляющие себестоимости авиаперевозки

Построение системы тарифов авиакомпании проводится в несколько этапов:

1. Постановка задач ценообразования.
2. Определение спроса.
3. Оценка себестоимости авиаперевозок.
4. Анализ цен и товаров конкурентов.
5. Выбор метода ценообразования.
6. Установление окончательной цены.

Чартерного тарифа не существует. Заказчику объявляется чартерная цена самолета для перевозки на определенном участке или в случае тайм-чартера цена фрахтования самолета на определенное время. Чартерная цена самолета рассчитывается исходя из себестоимости летного часа данного типа самолета или мили.

Помимо себестоимости летного часа или мили при определении чартерной цены полета учитываются и существующие нормальные или льготные тарифы, маршруты перевозки, избранные заказчиком, срочность перевозки, а также сезон и время суток, условия эксплуатации регулярных авиалиний, если они имеются в данном районе, конъюнктура пассажирского рынка страны, из которой поступила заявка, и возможность конкуренции со стороны других

авиакомпаний. Исходя из всех этих факторов устанавливаются предварительная чартерная цена самолета, которая предлагается заказчику, и стоимость одного места в чартерном самолете, которая не объявляется клиентам.

В случае продажи для чартерной перевозки не всей емкости самолета, а части мест на рейсовом самолете (блок-чартер) устанавливаются количество мест, продаваемых по чартерной цене (блок мест), и цена одного места в блоке (блок-чартерный тариф). Блок-чартерные тарифы применяются для реализации свободной емкости самолета на регулярных рейсах, особенно в несезонное время (осенне-зимний период). Блок мест устанавливается в зависимости от загруженности линии в пределах 30–40 мест на рейс.

Блок мест продается целиком независимо от того, будет ли он полностью заполнен заказчиком или останутся свободные места.

Блок-чартерные тарифы являются самыми низкими тарифами. Они определяются в зависимости от конъюнктуры пассажирского рынка и, как правило, ежегодно пересматриваются. Блок-чартерные тарифы никому не объявляются: для каждой фирмы, организующей туристические перевозки, они устанавливаются конфиденциально, конкретно в каждом случае, в зависимости от количества мест, необходимых данной фирме. Блок-чартерный тариф, как правило, устанавливается для перевозки в обоих направлениях («туда и обратно»).

Международные авиационные тарифы могут быть подразделены на: пассажирские; багажные; грузовые.

Багажный тариф – норма бесплатного провоза багажа, как зарегистрированного, так и незарегистрированного, которая определяется классом обслуживания. Для первого класса она составляет 30 кг, для экономического класса – 20 кг. В зависимости от класса обслуживания эта норма распространяется на всех пассажиров, имеющих билет с оплатой не менее 50% тарифа.

Багаж, перевозимый сверх нормы бесплатного провоза, подлежит оплате пассажиром. Багажный тариф за 1 кг определяется как 1 % от применяемого на данном маршруте прямого нормального сквозного тарифа первого класса в одном направлении независимо от класса, которым следует пассажир. Существуют также специальные

багажные тарифы на отдельные категории багажа (спортивное снаряжение, дипломатический багаж и др.).

Грузовые тарифы на воздушную перевозку.

Тарифы на грузовые авиаперевозки устанавливаются авиакомпаниями и могут меняться в зависимости от времени года, политики авиакомпаний и экономической конъюнктуры.

Чтобы корректно рассчитать стоимость доставки, нужно знать всю информацию о грузе:

- наименование товара;
- вес брутто;
- количество грузовых мест;
- размеры/габариты грузовых мест (см);
- условия поставки;
- место/аэропорт отправления;
- вид упаковки (коробка, паллета, ящик или др.);
- стоимость груза (по инвойсу).

Итоговая стоимость доставки определяется исходя из платного веса, указанного в авианакладной, после того, как авиалиния взвесит и измерит груз.

Грузовой тариф представляет собой плату за перевозку 1 кг груза от пункта отправления до пункта назначения. Устанавливаемые тарифы не связаны пропорционально с истинными эксплуатационными расходами авиакомпаний, особенно это касается международных авиаперевозок.

Международные тарифы являются одним из важных рычагов коммерческой политики авиакомпаний на мировом рынке воздушных перевозок. Они оказывают заметное воздействие на прибыльность деятельности авиакомпаний и их конкурентоспособность.

Международные авиатарифы отличаются от внутренних авиатарифов любого из государств мира, что обусловлено следующими обстоятельствами:

- международные авиалинии связывают между собой, как правило, несколько государств, имеющих зачастую разный уровень экономического развития, разную степень развития наземных видов транспорта;

– на одних и тех же маршрутах совершают перевозки авиакомпании различной национальной принадлежности, производственно-финансовый потенциал которых может заметно отличаться, соответственно и уровень эксплуатационных расходов может быть не одинаков;

– авиакомпании могут быть частными, государственными или смешанными, т.е. интересы авиакомпаний, работающих на одних и тех же маршрутах, могут резко различаться.

Эти обстоятельства приводят к поиску компромиссных решений, учету всего комплекса разнообразий условий и интересов перевозчиков, с чем и связано создание весьма сложной международной системы расчета тарифов на воздушные перевозки.

Система международных грузовых авиатарифов и правила их применения разрабатывается авиакомпаниями – членами ИАТА и согласовываются на специальных закрытых конференциях этой неправительственной организации. Они вступают в силу после их одобрения или утверждения соответствующими органами тех стран, авиакомпании которых являются членами ИАТА. На конференциях ИАТА тарифы обычно устанавливаются как минимум цены.

В целях удобства международные авиатарифы устанавливаются применительно к паре городов. Для разработки механизма установления тарифов они объединены в маршрутные группы, имеющие региональный (зональный) характер.

Существующая практики ИАТА идет по пути разработки многочисленных международных грузовых тарифов в зависимости:

- от характера груза;
- его веса;
- направления перевозки.

Следует отметить, что уровень грузовых тарифов, применяемых на международных авиалиниях, является значительно более низким по сравнению с пассажирскими тарифами. Объясняется это стремлением авиакомпаний стимулировать привлечение грузов на воздушный транспорт.

На международных воздушных линиях комплексно применяются два основных вида тарифной системы - единообразная тарифная система и дифференцированная тарифная система.

Первая представляет собой фиксированный стандартный тариф на милю или километр для данного количества груза безотносительно к виду и расстоянию перевозки груза. Размер стандартного тарифа может изменяться в зависимости от географического направления перевозки.

Вторая система учитывает расстояние перевозки и зависит от пункта отправления и пункта назначения. Здесь во внимание принимаются такие факторы, как различие в рыночных условиях, объемы перевозок, уровень конкуренции наземных видов транспорта, сезонные и климатические условия.

Система международных грузовых авиатарифов включает в себя три вида (рисунок 2.63):

- основные;
- классовые;
- специальные.



Активация Windows

Рисунок 2.63 – Классификация международных тарифов на воздушные грузовые перевозки

Основные тарифы – это стандартные тарифы, установленные для оплаты за провоз 1 кг груза от пункта отправления до пункта назначения. Они являются наиболее распространенными при перевозке всех видов груза, за исключением некоторых случаев, когда применяются льготные специальные и классовые тарифы.

Основные тарифы в свою очередь подразделяются также на три вида:

- нормальные (для грузов до 45 кг);
- количественные (для различных весовых категорий начиная с 45 кг);
- минимальный сбор.

Нормальные тарифы являются базовыми для определения скидок или доплат при образовании при образовании всех других тарифов и применяются для грузов весом до 45 кг. Их преимуществом является простота использования.

Количественные тарифы. Данные тарифы предусматривают «поощрение» грузоотправителей при перевозке больших партий грузов, начиная с 45 кг, независимо от их однородности и используются авиакомпаниями, имеющими подвижной состав большой вместимости. Они предусматривают скидку по дополнительным весовым категориям. Например, для весовой категории 45 кг предоставляется скидка от нормального тарифа в размере 25%. Число весовых категорий различно в разных зонах перевозки. Для Европы установлена только одна весовая категория – 45 кг, а на маршрутах в направлении Северной Америки допускаются весовые категории 100, 300, 500 кг, по которым предоставляются скидки в размере 50, 60 и 70% соответственно от нормального тарифа.

Минимальные сборы (тарифы) устанавливаются за очень небольшие партии грузов. Они должны, за редким исключением, оплачиваться грузоотправителем в том случае, когда плата за перевозку по нормальному грузовому тарифу оказывается ниже минимального сбора. Объясняется это тем, что расходы, связанные с оформлением документации, обработкой грузов на складе и т.д. при перевозке небольшой партии груза могут оказаться выше получаемых доходов. Минимальные сборы, таким образом, представляют собой минимальную плату за перевозку на определенном маршруте. По величине они обычно соответствуют стоимости перевозки приблизительно 5 кг груза. Минимальный сбор указывается в тарифных справочниках с обозначением “М” и на различных направлениях перевозки имеет разный уровень.

Отличительной особенностью формирования грузовых тарифов на воздушные перевозки является определение веса груза брутто, по которому будет рассчитываться авиатариф. В связи с тем, что емкость грузовых отсеков в самолетах ограничена, существует определенная взаимосвязь между плотностью груза и взимаемыми тарифами, так как груз может быть как тяжелым, так и объемным.

Объем груза (V) рассчитывается по линейным размерам упаковки, замеры которых делаются между самыми удаленными точками каждого измерения:

$$V = \text{Длина} \times \text{Ширина} \times \text{Высота} \quad (\text{Длина} \times \text{Диаметр} \times \text{Диаметр})$$

Для отнесения груза к тяжелому или объемному рассчитывается плотность груза:

$$\rho = \text{масса} / \text{объем}$$

Полученная плотность сравнивается со своего рода нормативным значением (коэффициентом), равным 167 кг/м^3 . Если плотность больше 167 кг/м^3 , то груз считается тяжелым, и стоимость его перевозки будет рассчитываться по фактическому весу груза, указанному в грузовой авианакладной.

Если плотность груза меньше 167 кг/м^3 , то он считается объемным, и стоимость перевозки будет рассчитываться в зависимости от объема. Так как тарифы на авиаперевозки приведены к стоимости за 1 кг груза, при расчете тарифа на объемный груз необходимо перевести кубические метры в килограммы. По умолчанию принимается, что $1 \text{ м}^3 = 167 \text{ кг}$, поэтому расчетный объем груза умножают на 167 и получают виртуальный (расчетный) вес груза, по которому и рассчитывают стоимость перевозки. Это правило применяется ко всем международным грузовым авиаперевозкам.

Общая стоимость воздушной перевозки, кроме тарифа, включает в себя различные сборы. Как правило, международные грузовые авиатарифы не включают в себя следующие расходы, которые взыскиваются дополнительно:

- доставку грузов из города в аэропорт и обратно;
- топливный сбор;
- сбор за безопасность;
- сбор за оформление авианакладной;

- хранение грузов на складе сверх сроков, установленных правилами применения тарифов и другими инструкциями перевозчиков;

- сборы за страхование грузов;

- выполнение таможенных формальностей перевозчиком;

- затраты других лиц, действующих в качестве агентов отправителя, получателя, владельца груза или перевозчика;

- сборы и штрафы, взыскиваемые государственными органами;

- затраты перевозчика по замене или ремонту неудовлетворительной упаковки;

- сборы за оформление перевозки в кредит и др.

Классовые тарифы применяются для перевозки грузов определенного класса. Классовые тарифы исчисляются на основе нормального сквозного тарифа до 45 кг, который умножается на соответствующую процентную надбавку, затем округленный результат умножается, на вес отправки.

Классовые тарифы устанавливаются на виды груза, требующие особых условий для перевозки: живые животные; клетки для животных; ценный груз; человеческие останки в гробу; несопровождаемый багаж; печатная продукция и др.

Процентная надбавка зависит от класса груза и зоны перевозки и составляет от 150 до 300% от нормального грузового тарифа до 45 кг. Например, за перевозку ценных грузов (золота, платины, драгоценных камней, банкнот, ценных бумаг и т.д.) взимается плата в размере 200% от нормального грузового тарифа до 45 кг для всех зон ассоциации.

Специальные тарифы (корейты) – это льготные грузовые тарифы со скидкой. Они применяются для перевозки определенных категорий грузов от/до определенных пунктов только в одном направлении.

Они устанавливаются авиаперевозчиками на определенный период дифференцировано для различных партий грузов, в основном, с минимальной стандартной массой отправки в пределах от 45 до 1000 кг.

Использование корейт, как правило, происходит в следующих случаях:

– когда по одному и тому же маршруту длительное время перевозится какой-либо груз;

– если необходимо увеличить объем перевозок между определенными зонами.

Корейты имеют преимущество по сравнению со всеми другими тарифами. Они публикуются вместе с основными грузовыми тарифами на «желтых страницах» справочника АСТ и имеют кодовые цифровые обозначения, определяющие характер груза. Кодовый номер корейта состоит из четырехзначного числа рядом с наименованием груза, например: корейт 4499 – машины и части, 0007 – овощи и фрукты и т. д.

Скидки, предусматриваемые при использовании корейта, различаются в зависимости от зоны применения. Так, в Европе они составляют от 40 до 70% от нормального тарифа до 45 кг, а при североатлантических перевозках – до 90%.

Применение специальных грузовых тарифов согласовывается между авиакомпаниями, совместно эксплуатирующими данную авиалинию. Все предложения об установлении корейта направляются в комитет ИАТА по корейтам, который рассматривает эти предложения на своих совещаниях по корейтам три раза в год.

Специальные службы маркетинга авиакомпаний следят за состоянием мировых авиационных тарифов и выдают рекомендации по их применению коммерческим директорам и своим представительствам за границей.

На основе этих рекомендаций вырабатывается тарифная политика, направленная на обеспечение загрузки и рентабельности международных авиалиний. Разрабатываются также практические рекомендации по построению и применению всех видов пассажирских и грузовых авиатарифов, особенно специальных и льготных с целью увеличения загрузки на рейсах авиакомпаний прежде всего во внесезонные периоды, когда наблюдается спад в перевозках.

Применение скидок с грузовых тарифов также является одним из инструментов влияния на рынок. Так, специальные грузовые тарифы (корейты) используются для привлечения дополнительных грузовых перевозок, которые без их применения были бы неосуществимы, а также для привлечения дополнительных категорий грузов.

Поскольку, как уже отмечалось, корейты устанавливаются для определенного рода грузов между определенными пунктами, они в основном активизируют дополнительный спрос. В этом заключается их эластичность по сравнению с другими видами тарифов.

На формирование условий перевозок грузов и ценообразование оказывали влияние самые разные, зачастую противоречивые факторы: более высокая себестоимость перевозок, с одной стороны, а с другой – необходимость переключения грузов с «дешевого» морского на «дорогой» воздушный для достижения более высоких показателей эксплуатации самолетов и аэропортов; требование, с одной стороны, участия авиатранспорта в перераспределении торговых сверхприбылей в результате дальних и скоростных перевозок, а с другой – опасение со стороны владельцев авиакомпаний оказаться тормозом в развитии внешней торговли и международного разделения труда.

Система согласованных тарифов на воздушном транспорте действует независимо от количества авиакомпаний, работающих на том или ином маршруте. Перевозчики, публикуя сквозные грузовые тарифы на многие пункты, которые они непосредственно не обслуживают, могут заключать соглашения с другими авиаперевозчиками о сквозной перевозке. В этом случае грузотправитель имеет широкий выбор маршрутов и расписаний, а груз может перевозиться фактически между любыми пунктами по одной накладной и по сквозному тарифу. Доходы от такой перевозки распределяются между ее участниками в соответствии с заключенными соглашениями.

Такой принцип перевозки резко отличается от ситуации, которая имеется на наземном транспорте, где сквозные тарифы, используемые различными видами транспорта, должны в большинстве случаев рассчитываться экспедиторами.

Обслуживание в аэропортах

Во всем мире, обслуживанием авиаперевозок заняты свыше 50 тысяч гражданских аэропортов. Следует отметить, что при определении целесообразности эксплуатации той или иной международной авиалинии немаловажную роль играют сборы, которые взимаются за посадку или взлет самолетов в различных аэропортах мира.

Так еще в 1956 г. был выработан генеральный принцип, в соответствии с которым сборы должны соотноситься как с аэропортовыми расходами, так и с возможностью авиакомпаний, пользующихся аэропортами, уплатить их.

Одним из принципов, провозглашенных в 1956 г., является принцип соотношения стоимости предоставляемого оборудования и обслуживания в аэропорту с доходной емкостью самолета (т. е. дохода, который может получить самолет в результате посадки в аэропорту). Применение этого принципа на практике означает, что различные пользователи должны платить различную сумму. В настоящее время этот принцип получил самое широкое распространение, хотя во многих аэропортах еще применяется метод унифицированной платы:

При определении платы за посадку или взлет наиболее часто применяется метод весовой шкалы, согласно которому плата взимается в зависимости от веса самолета. В основном плата возрастает при повышении уровня весовой шкалы. В некоторых случаях она снижается с увеличением веса самолетов, и в результате за посадку более тяжелых самолетов взимается меньшая плата, чем за посадку более легких самолетов.

В некоторых случаях плата взимается в зависимости от типа самолета и класса аэропорта. В одном или двух случаях за основу принимаются тип двигателей и их мощность в лошадиных силах. Иногда также учитывается, какие двигатели установлены на самолете – поршневые или реактивные.

Часто устанавливается комбинированная плата, состоящая из отдельных сборов за использование различного оборудования и услуги, которыми пользуются во время взлета и посадки. Сюда включаются управление воздушным движением и связь на подходе, при приземлении, выруливании и взлете, а также пользование погрузочно-разгрузочными приспособлениями в течение определенного времени и профилактическое наземное обслуживание самолета. Эта плата включает также пользование аэровокзалом и его оборудованием.

В некоторых аэропортах взимается плата за стоянку самолета сверх установленной нормы, особенно в ночное время. В этом случае плата за освещение включается в плату за дополнительное

время стоянки. Такое положение существует в основном в тех аэропортах, которые работают только днем, и обслуживание в ночное время производится по особой договоренности.

Различная плата назначается также за полеты по расписанию и вне расписания, особая плата – за посадку туристических самолетов. Для частных самолетов и самолетов аэроклубов устанавливается определенная плата на месячной и годичной основе. На этой же основе взимается плата за посадку самолетов, выполняющих, например, аэрофотосъемку, сельскохозяйственные работы и пр.

Во многих международных аэропортах применяются различные скидки в зависимости от количества посадок, т.е. при увеличении числа посадок плата уменьшается. В некоторых аэропортах скидка зависит от числа полетов по расписанию, когда плата прогрессивно снижается с увеличением количества рейсов по расписанию, например в США. Эта скидка оговаривается в контракте между администрацией аэропортов и авиакомпаниями, выполняющими полеты.

Контрольные вопросы и задания.

1. Какие факторы, влияют на стоимость за перевозку авиатранспортом?
2. Перечислите виды тарифов за пассажирскую перевозку.
3. Приведите классификацию международных тарифов за воздушные грузовые перевозки.
4. Охарактеризуйте принципы расчета: пассажирских тарифов; грузовых тарифов.

2.13. Реализация стивидорных и тальманских услуг на терминалах, услуги сюрвейера

Стивидорное обслуживание – обслуживание по погрузке и разгрузке товара, размещение и укладка груза в транспортное средство для обеспечения сохранности и безопасности перевозки груза, перевалка груза с одного вида транспорта на другой, взвешивание груза, сортировка. На эту деятельность приходится

значительная часть транспортных издержек, связанных с доставкой грузов от продавца к покупателю [12, 39].

Чаще стивидорные услуги концентрируются на водном транспорте и воздушном. Само понятие изначально возникло на водном транспорте. В настоящее время этот вид услуг приемлем для всех видов транспорта, за исключением трубопроводного.

На разных видах транспорта, разных терминалах, в разные исторические периоды профессия, связанная с грузовыми операциями, другими манипуляциями с грузами называется по-разному: грузчик, докер, портовый рабочий, докер-механизатор, механизатор. Традиционно перевалкой грузов в порту занимаются докеры. Отличие от работы грузчика в почти полной механизации производства. Грузы перегружаются с помощью грузоподъемных механизмов, погрузчиков и т.д. Руководитель погрузочно-разгрузочных работ, организующий работу докеров, грузчиков называется стивидором, а ассоциации, компании соответственно – стивидорные. Чаще всего стивидорные компании можно встретить в портовых терминалах.

Наиболее оптимальным для владельца транспортных средств является производство одной, еще лучше собственной дочерней фирмы, всего комплекса стивидорного обслуживания.

Организация работы стивидорных компаний разных секторов мирового фрахтового рынка имеет свои особенности, что полезно знать экспедиторам и агентам, имеющим отношение к организации международной доставки грузов.

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, с одной стороны, согласовывают условия коллективных трудовых договоров с профсоюзами докеров, а с другой, согласовывают единые правовые нормы и тарифы с заказчиками работ – фрахтователями (грузовладельцами) или с перевозчиками.

Система организации работы докеров в странах Европы является похожей и принципиально не отличается. Рассмотрим ее на примере портов Франции.

Работа докеров регламентируется уставом портов, имеющим силу закона и правительственными постановлениями.

В соответствии с уставом все докеры делятся на: профессиональных докеров и временных докеров. Профессиональных докеры являются рабочими стивидорных компаний, либо независимыми докерами (свободными). Профессиональных докеры стивидорных компаний заключают бессрочный контракт на работу с работодателем стивидорной компании. В случае, когда потребность в рабочей силе превышает имеющийся в стивидорной компании контингент докеров, стивидорные компании обязаны нанимать, в первую очередь, профессиональных докеров среди независимых докеров, а затем независимых докеров.

Независимые профессиональные докеры обязаны являться регулярно для найма на работу и отмечаться в Центральном бюро по найму рабочей силы. Если он регулярно является на работу, но не получает работу, ему выплачивают пособие, размер которого устанавливается правительственным постановлением. Интересы докеров отстаивают профсоюзы докеров. Докеры стивидорных компаний подразделяются на 4 категории: 4-ая – высшая категория, к ней относятся наиболее квалифицированные докеры, 1-ая – самая низшая.

Даже в тех случаях, когда их оплачивает грузоотправитель или получатель, то выбор производителя работ – стивидора не может не интересоваться перевозчика. От квалификации персонала, оснащенности механизмами зависит качество и интенсивность погрузочно-разгрузочных работ, на исполнение которых зачастую затрачивается до 40-50% общего эксплуатационного времени транспортного средства. Не случайно, общей тенденцией является стремление перевозчика принять на себя функцию, если не плательщика, то хотя бы заказчика погрузочно-разгрузочных работ и других терминальных операций.

Докеры за рубежом, как правило, принадлежат к наиболее организованной части рабочего класса, а объединяющие их профсоюзы – влиятельная политическая сила. Согласование трудовых договоров и уровня зарплаты нередко сопровождается всеобщими забастовками. Не случайно, поэтому, в каждом чартере

содержится на этот счет специальная оговорка, регулирующая поведение сторон в период трудового конфликта, тем более, что участником его нередко оказывается также в силу рабочей солидарности и судовая команда.

Активность профсоюзов учитывается владельцами стивидорных и терминальных компаний по-разному. Владельцы и арендаторы терминалов стремятся к созданию дочерних стивидорных подразделений с постоянным штатом рабочих. Стивидорные компании держат у себя в постоянном найме от нескольких человек бригадиров («форманов») до 80% штата рабочих. Остальные набираются по потребности из независимых докеров. Очень часто набор производится просто по подходу судна и по получению стивидором заказа на работу. Как правило в портах организовываются портовые пулы, контролируемые профсоюзом. Соответственно руководители пула регистрируют не только профессионалов, но и просто желающих подработать рабочих припортовых предприятий и крестьян с ближайших ферм.

Любой предприниматель, нуждающийся в рабочей силе для погрузки, выгрузки из судна, другого транспортного средства и производства работ на причале или в складе, обязан прежде всего ознакомиться с принятыми в порту, регионе, стране «Общими условиями работы стивидоров», разработанными соответствующей ассоциацией или объединением ассоциаций стивидоров, и с действующими едиными стивидорными тарифами.

При этом, как правило, следует воспринимать содержащуюся в них информацию только лишь для оценки ситуации и общей ориентации в предстоящих расходах.

Непрерывный процесс контейнеризации грузов, механизации и автоматизации перевалочных операций поддерживает постоянное превышение предложения стивидорных услуг относительно спроса на них. Острая конкуренция на рынке стивидорного обслуживания позволяет перевозчикам и экспедиторам зачастую добиваться значительных уступок при редактировании условий стивидорных контрактов и размеров скидок с опубликованных тарифов (последнее оформляется конфиденциальным приложением – аддендумом).

Основной документ – стивидорный контракт – документ в котором определяются все коммерческие условия сделки (сроки проведения грузовых работ или нормы погрузки и выгрузки и их стоимость)

В приложениях к стивидорным контрактам оговариваются также такие условия, как оплата простоев грузчика по вине перевозчика, оплата работ бригад в сверхурочные часы, праздничные, обед, выходные; база тарифа – одно грузовое место или же весовая тонна; правила обмера грузовых мест, изменение размера ставки в зависимости от размера перевозочного средства, повышение ставки за тяжеловесность груза, крановые расходы, накладные расходы.

В принципе стивидорный контракт определяет правовые отношения между заказчиком и исполнителем работ и содержит ставки на их оплату.

Обязанности заказчика работ по отношению к стивидорной компании и которые должны найти отражение в стивидорном контракте:

- заблаговременно сообщать (через агента) срок подхода транспортного средства, количество и характеристику груза, а если это судно, то распределение груза по трюмам, наличие и исправность грузовых средств на борту, их сертификацию;
- при погрузке – согласовать карго-план и организацию работ;
- обеспечить освещение и энергию при использовании грузовых средств;
- своевременно оплачивать счета за произведенные работы.

Последнее, ни в коем случае, не должно быть только декларацией. Традиционно оговариваются относительно короткий, как правило, 14-дневный срок платежа; конкретная форма оплаты (аккредитив, аванс, наличные); порядок оплаты (через агента, экспедитора, непосредственно заказчиком).

Всегда нужно учитывать, что поддерживаемый рабочими стивидор-предприниматель, в случае задержки платежа, может пойти на крайние меры: арестовать груз, судно или другое транспортное средство, потребовать оплату работ капитаном судна, водителем грузовика и т. д.

Для правильной редакции обязанностей исполнителя работ– стивидора целесообразно заранее ознакомиться с установленными в

обычаях порта режимами рабочего времени (число смен, начало и конец смены, перерыв) и системой оплаты стивидорных работ.

Оплата может быть повременной, сдельной и сдельно-прогрессивной.

Повременная, как правило, почасовая система, покрывающая трудовые затраты и доход предпринимателя-стивидора, не стимулирует повышение производительности труда докеров.

Заказчику нужно добиваться поэтому совмещения почасовой нормы с условием ее оплаты только при достижении определенной нормы выработки (количества тонн, числа контейнеров в час и др.). По почасовым ставкам оплачивается труд крановщиков, водителей автопогрузчиков, плотников, работников по укладке и креплению грузов, зачистка трюмов и др.

Наиболее распространенной является сдельная оплата труда, при которой интересы перевозчика и стивидорной компании в значительной мере совпадают.

Сдельная система оплаты грузовых работ использует ставки, которые включают оплату всех видов работ на 1т груза. Ставки дифференцированы по номенклатуре грузов. При большом разнообразии грузов выделяются классы в зависимости от трудоемкости работ.

Увеличение производительности труда грузчиков отражается на сокращении времени стоянки перевозочного средства и в то же время способствует росту доходов стивидорной компании.

Нормы погрузки – выгрузки зачастую регулируются различными нормативными актами в зависимости от степени механизации работ, грузоподъемности и типа кранового оборудования. Нормы устанавливаются для типоразмера судна или на рабочий люк, единицу массы или объема груза за рабочий день, сутки и т. д.

Для автомобильного транспорта нормы устанавливаются по количеству погруженного / выгруженного груза в течение часа общего времени, с учетом времени на маневрирование автомобиля и оформление документации, времени на взвешивание и перевзвешивание груза, пересчет мест.

Сдельно-прогрессивная оплата труда представляет собой оплату труда по сдельным расценкам в пределах установленной нормы, а за выполнение работы сверх нормы - по прогрессивно возрастающим

сдельным расценкам. При сдельно-прогрессивной системе заработок рабочего растет быстрее, чем его выработка.

Тарифы на стивидорные операции устанавливаются с учетом трудоемкости перевалки и могут содержать до 100-150 позиций в зависимости от трудоемкости обработки 1 т конкретного груза. Для грузов с удельным погрузочным объемом более единицы тарифная ставка может взиматься за единицу объема или за обработку отдельного места (в тарифе содержатся правила обмера и указывается исполнитель операции обмера – стивидор, тальман).

В целях упрощения пользования тарифами грузы могут группироваться в классы (обычно 10-12) – а также дифференцироваться по вариантам грузовых работ: «трюм – причал»; «трюм – наземный транспорт» и т. д.; различаться по видам упаковок и габаритам мест. На мелкие партии штучных грузов устанавливаются повышенные ставки тарифа.

Особое значение имеют «условия применения тарифа». Если называется ставка, якобы включающая в себя «выполнение всех операций с грузом» или «свободная консолидированная ставка» или «аккордная ставка» (Аккордная система оплаты труда – это разновидность сдельной оплаты труда, сущность которой в том, что расценка устанавливается на весь объем подлежащих выполнению работ с указанием срока их выполнения. Обычно аккордная оплата применяется в условиях, когда работу надо выполнить срочно и заказчик готов оплатить ее по повышенному тарифу), то в условиях применения тарифов должны быть перечислены все операции, которые включены в такую ставку. За операции, не включенные в перечень, стивидор может потребовать дополнительную плату). К ним относятся: погрузка, выгрузка, укладка и сепарация (разделение) в грузовом отсеке транспортного средства, мелкий ремонт тары. Использование стропов, сеток, кранов, погрузчиков и т. п. либо включается в тариф, либо они предоставляются за специальную арендную плату. Базисная ставка стивидорного тарифа установлена за работы, выполняемые в обычное время, в обычных условиях и с обычным риском. За любые отклонения предусматриваются надбавки.

Все работы, имеющие непостоянный характер производства, выделяются в категорию дополнительных, которые заказываются и оплачиваются особо, например:

- переукладка груза в трюмах или с выгрузкой на берег;
- сортировка груза по коносаментным партиям;
- счет и проверка состояния груза, если они возлагаются на стивидорную, а не на тальманскую фирму и др.

Как правило, в контракте особо оговариваются оплата заказчиком крановых расходов, если они не входят в стивидорную ставку, и оплата простоев бригад: по вине судна, в случае завершения работ ранее планируемого, по метеопричинам. Оплата простоев производится по почасовым ставкам.

Контейнеризация расширила перечень стивидорных услуг за счет трудовых операций, связанных с заполнением контейнеров грузами и выгрузкой грузов из контейнеров. При калькуляции ставок на эти работы учитывается трудоемкость, связанная с манипуляциями штучных грузов в слабой упаковке, необходимости сепарации и обеспечении правильности сдачи груза получателям, а также с подсчетом и проверкой состояния грузов в контейнерах.

Исключительно важным являются вопросы компенсации ущерба имуществу «третьих лиц» и здоровью докеров. В договоре должно содержаться предупреждение о том, что если нанесен ущерб грузу или судну, то грузовладелец и судовладелец должны располагать по договору правом требования завершения грузовых работ, составления акта сюрвейером, подтверждающего, что ущерб (судну, грузу) нанесен стивидором, и определяющего размер нанесенного ущерба. Практика показывает, что при отсутствии акта сюрвейера претензии от судно- или грузовладельца стивидорной компанией не принимаются.

Идеальным является наличие в контракте условий обязательного страхования стивидором своих и привлекаемых рабочих от риска несчастных случаев с полным размером компенсации за ущерб.

В договоре или в приложениях к нему должен быть установлен порядок активирования страховых случаев как в отношении рабочих, так и в отношении перевозочных средств и устройств в случае их повреждений.

При погрузке/выгрузке контейнеров применяется сдельно-прогрессивная система оплаты стивидорных работ, когда ставка за число контейнеро-операций, производимых за час, предусматривает выплату премии за ее перевыполнение.

В условиях развития рыночных отношений повсеместно применяется западная практика организации стивидорных работ. Она находит свое выражение во внедрении контрактных договорных правоотношений между морскими, речными и авиационными портами, владельцами терминалов и товарных складов и грузовладельцами (экспедиторами) в части производства работ по погрузке и разгрузке грузов.

Минэкономики и Минтранс РБ осуществляют государственный контроль за уровнями тарифов на погрузочно-разгрузочные работы и связанные с ними работы, а также на транспортно-экспедиционное обслуживание грузов. Аналогичный контроль проводится в российских портах. В западных портах универсализацию стивидорных тарифов контролируют ассоциации судовладельцев.

В некоторых государствах стивидорская деятельности особенно на водном транспорте подлежит лицензированию, что обязывает лицензедержателя иметь необходимые грузоподъемные краны или иное погрузочно-разгрузочное оборудование. Стивидор обязан соблюдать правила эксплуатации портовых сооружений, перегрузочных машин, грузоподъемных кранов, обеспечивать для судов безопасные подходы к месту проведения погрузочно-разгрузочных работ и безопасной стоянки.

Железнодорожный транспорт характеризуется тем, что производство погрузочно-разгрузочных работ пока еще почти 80% грузов, предъявляемых к перевозке, грузится и выгружается на подъездных путях предприятий, терминалов, товарных складов и организаций, связанных с общей сетью железных дорог непрерывной колесей, т. е. в местах «необщего пользования».

Места «общего пользования» (грузовые дворы, терминалы станций, где обычно концентрируются погрузочно-разгрузочные операции, другие пункты погрузки-разгрузки) находятся в ведении железной дороги и погрузочно-разгрузочные работы выполняются средствами железных дорог. По соглашению сторон осуществляется плата за грузовые операции и манипуляции с грузом

При калькуляции ставок грузы по их трудоемкости распределяются на несколько классов. Одной тонно-операцией считается перемещение груза:

«из склада в вагон или на автомашину – при погрузке;
из вагона или автомашины в 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 другие, если условиями работы в этих операциях возникает необходимость».

Тальманское обслуживание.

Тальманское обслуживание предусматривает счет груза в ходе погрузки в транспортное средство и выгрузки из транспортного средства. Обычно, кроме счета груза, тальманы выполняют ряд важных сопутствующих операций: проверку состояния грузовых мест, качества упаковки, маркировки, соответствие маркировки данным грузовых документов.

Они информируют агента судовладельца или экспедитора грузовладельца о всех замеченных ими повреждениях груза и других обнаруженных нарушениях и отступлениях от условий контракта. Тальманским компаниям поручается обмер грузовых мест на терминале или на складе.

В крупных зарубежных портовых терминалах существуют ассоциации, так называемых, присяжных тальманов – присяжных весовщиков, тальманские расписки которых принимаются как официальные свидетельства «счета грузов» при разборе претензий и исков. В некоторых портах им поручается также контроль за выполнением норм грузовых работ стивидорными компаниями, а их свидетельства кладутся в основу расчетов стальнойной времени.

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 таможи. При этом особенно возрастает роль агента и тальмана, обязанных защищать интересы перевозчика при возникновении разного рода претензий грузополучателей.

Выполнение тальманских услуг оформляется контрактом между перевозчиком или фрахтователем и тальманской компанией с повременной или сдельной оплатой (за работу одного тальмана в час или за единицу груза).

Тальманский счет сдаваемых судну грузов ведется по каждому трюму отдельно. По окончании смены тальманская расписка с приложенными к ней отвесами склада (отвес – это документ, подтверждающий массу груза), путевыми листами, удостоверяющими количество груза и его состояние при приемке на судно, в качестве транспортного документа передается экспедиторской группе причала для подготовки штурманской расписки и коносамента, а при выгрузке груза – для оформления сдаточных документов судна/порта/грузополучателя.

Сюрвейерские услуги

Сюрвей – это осмотр или инспекция чего-либо. Чаще всего, в прошлом, это касалось только морских судов.

Изначально складывалось понятие профессии «сюрвейер», как технического эксперта, представителя одного из классификационных обществ, где предполагалась регистрация судна, который проводил инспекцию на предмет: можно ли данное судно использовать по назначению и готово ли оно к безопасной перевозке груза морем. После чего судно регистрировалось и получало соответствующие документы, подтверждающие его соответствие как национальным, так и международным нормам по его постройке и безопасному использованию.

С годами понятие «сюрвей» расширилось, появились компании, объединяющие независимых сюрвейеров. Поле деятельности современных сюрвейеров это весь транспортный процесс доставки груза по назначению, контроль за сохранностью груза на всех этапах пути, включая перевалку на разнообразные транспортные средства, а также сами транспортные средства, вовлеченные в процесс.

Сюрвейеры проводят необходимые замеры и расчеты, фото- и видеонаблюдение, собирают соответствующие документы и советуют клиентам, какие шаги предпринять, чтобы возможные убытки были минимальными. Каждый сюрвейер работает независимо и выпускает сюрвейерский рапорт (отчет) для своего клиента, в котором отмечает последовательно развитие событий, свидетелем которых он был лично, а также анализирует сложившуюся ситуацию, прикладывая к рапорту все необходимые документы.

Сюрвейер действует на основании договора возмездного оказания услуг, который он может заключать как с грузовладельцем или грузополучателем, так и с перевозчиком, заинтересованным в представлении отчета грузополучателю, или со страховщиком при возникновении страховых случаев, связанных с морской перевозкой грузов.

Сюрвейерская деятельность может оказаться необходимой на любом этапе продвижения товара и использоваться для защиты интересов любого участника продвижения товара:

для поставщика может потребоваться подтверждение соответствия качества и количества товара договорным обязательствам или требованиям транспортировки;

для перевозчиков важна проверка состояния и качества грузов, принимаемых к перевозке;

для транспортных экспедиторов сюрвейерское обслуживание может быть необходимо в целях обеспечения возможности наиболее полного контроля за деятельностью нанятых ими лиц;

страховщикам - для оценки степени повреждения товаров во время транспортировки и оценки размера страхового возмещения;

для получателя наиболее важным моментом является подтверждение соответствия качества и количества товара контрактным обязательствам, а также его соответствие требованиям, предъявленным к транспортировке.

Сюрвейерская деятельность может быть востребована также при заключении узловых соглашений в моменты перевалки грузов с одного вида транспорта на другой для оценки состояния груза и соблюдения условий перевозки.

Использование сюрвейерскими компаниями патентованных, апробированных, метрологически выверенных средств обследования товаров позволяет избежать конфликтов между сторонами договоров при приемке грузов и оценке их состояния.

Сюрвейер не является третьим лицом в договоре купли-продажи, договоре перевозки грузов или договоре страхования товаров. Он вступает в договорные отношения с контрагентом только для выдачи квалифицированного экспертного заключения о состоянии подлежащего обследованию груза. Контрагентом сюрвейера может быть любой субъект коммерческих отношений - продавец, покупатель, поверенный, комиссионер, транспортный экспедитор, перевозчик, хранитель и т.д. В мировой практике функции сюрвейера продолжают расширяться, и в настоящее время многие сюрвейеры занимаются еще урегулированием убытков.

Контрольные вопросы и задания.

1. Что означают термины «стивидорное обслуживание», «тальманское обслуживание».
2. Охарактеризуйте особенности стивидорной деятельности на мировом фрахтовом рынке.
3. Каковы особенности стивидорного контракта?
4. Каково значение тальманских услуг, сюрвейерских услуг и какие субъекты в них заинтересованы при доставке грузов.

2.14. Транспортные услуги по использованию инфраструктуры

План. Понятие транспортной инфраструктуры. Владельцы инфраструктур видов транспорта. Ценообразование на рынке услуг по использованию инфраструктуры. Значение современных терминалов в использовании услуг инфраструктуры. Особенности развития инфраструктуры автомобильного транспорта. Особенности развития инфраструктуры железнодорожного транспорта.

[6, 40, 41, 42]

Под термином «инфраструктура» на интуитивном уровне понимают различные объекты, созданные человеком, техногенного происхождения, использующиеся для ведения бизнеса, а также

обеспечивающие жизнь общества и/или человека. С учетом этого, можно сказать, что инфраструктура - целый комплекс связанных между собой обслуживающих объектов или структур, обеспечивающих и/или составляющих основу функционирования определенной системы.

Различают социальную, транспортную, инженерную, информационную, военную, рыночную инфраструктуры, инфраструктуру экономики.

Экономическая наука к инфраструктуре относит совокупность отраслей, предприятий и организаций, призванных создавать условия для нормального функционирования производства и обращения товаров, а также жизнедеятельности людей.

Таким образом, транспорт к инфраструктуре относится в целом, поскольку он создает условия для пространственного перемещения пассажиров и грузов.

Что такое транспортная инфраструктура?

Транспортная инфраструктура в соответствии с [3, 6] – совокупность объектов материального мира (инженерных сооружений), обслуживающих и обеспечивающих работу транспорта.

В [40, 41] По сути приведено идентичное определение. Транспортная инфраструктура – это производственно-технологические комплексы, сооружения всех отраслей и предприятий транспорта, предназначенные как для выполнения перевозки, так и для обслуживания потребителей услуг транспорта, а также для обеспечения работы транспортных средств.

К объектам транспортной инфраструктуры относятся:

пути сообщения;

подвижной состав;

технические сооружения на видах транспорта;

грузовые и пассажирские вокзалы и станции;

агентства по продаже билетов и организации перевозок;

логистические центры и терминалы;

склады;

инженерные сети;

транспортные коммуникации и т.д.

Полную объектную характеристику транспортной инфраструктуры дать довольно сложно из-за ее крайней обширности. Базовыми объектами транспортной инфраструктуры являются пути сообщения, пассажирские и грузовые терминалы и станции.

Важно не отождествлять и не смешивать инфраструктуру с бизнесом, структурами и процессами, поскольку сама она ничего не производит и не делает. Это всего лишь материальная основа.

Свойства инфраструктуры:

инфраструктура требует определенных мер для того, чтобы поддерживать свое работоспособное состояние;

инфраструктура может быть посчитана и измерена, то есть поддается количественной оценке;

инфраструктура имеет характеристики, описывающие ее эффективность, мощность, надежность как со стороны обеспечения полезных функций, так и с точки зрения рисков, возникающих при эксплуатации;

инфраструктура имеет доступные и известные для конкретного вида способы замены и ремонта, поддержания работоспособности, оцениваемые в натуральном и денежном выражении.

Услуги по использованию инфраструктуры предоставляются ее владельцами за плату по принципу общего пользования, на основе публичного договора.

На транспорте некоторые из таких услуг являются:

административными, организационными, например, определение маршрута пропуска транспортного средства по пути следования, доступ транспортного средства на пути общего пользования (железнодорожные линии, проходные фарватеры, шлюзы, каналы);

сервисными (например, предоставление локомотива, буксира, кранов, обеспечение электроснабжением);

управленческими (диспетчерскими, сортировочными).

Договор по предоставлению услуг инфраструктуры предполагает равноправную ответственность сторон в отношении принятых на себя обязательств, единый порядок предоставления и безопасность услуг, например, соблюдение очередности постановки портом судов к причалу, приоритет пассажирских поездов и др.

В основе условий предоставления услуг инфраструктуры лежат нормы договоров подряда, содержащиеся в главе 37 ГК РФ.

Подряд – договор, по которому одна сторона, подрядчик, обязуется под свою ответственность выполнить по заданию другой стороны – заказчика определенную работу с использованием собственных материалов или материалов заказчика за определенную плату, в том числе использование инфраструктурных объектов. Подрядчик в праве привлекать к исполнению заказа другие лица, которые становятся субподрядчиками, а подрядчик превращается в генподрядчика.

К работе по заключению договоров по использованию услуг инфраструктуры должны привлекаться специалисты – инженеры эксплуатационники соответствующей отрасли транспорта. Такой специалист должен не только владеть основными понятиями, фигурирующими в договоре, но и давать им квалификационную оценку с точки зрения задач, ради решения которых заключаются договоры.

Договоры об использовании услуг инфраструктуры основываются на Правилах оказания услуг соответствующего вида транспорта и содержат терминологию, касающуюся объектов инфраструктуры, их эксплуатации, показателей производительности, качества; в них вносятся технологические понятия и т. д.

Перед заключением договора заказчику услуг инфраструктуры или его экспедитору обязательно нужно проанализировать и утвердиться не только в том, какая конкретная услуга ему требуется, но и в том, какой производительностью, качеством она характеризуется. Например, владельцу контейнеровоза в 6 тыс. TEU требуется береговой кран, который обеспечивает 45 подъемов в час, владельцу баржи для доставки и хранения на ней контейнеров можно обойтись автопогрузчиком. Заказчику обязательно необходимо проверить имущественное право владельца инфраструктуры, наличие у него официальной лицензии на оказание требуемых услуг.

На рисунке 2.64 приведена общая структура транспортной деятельности, в которой определяются владельцы транспортной инфраструктуры на рынке транспортных услуг.

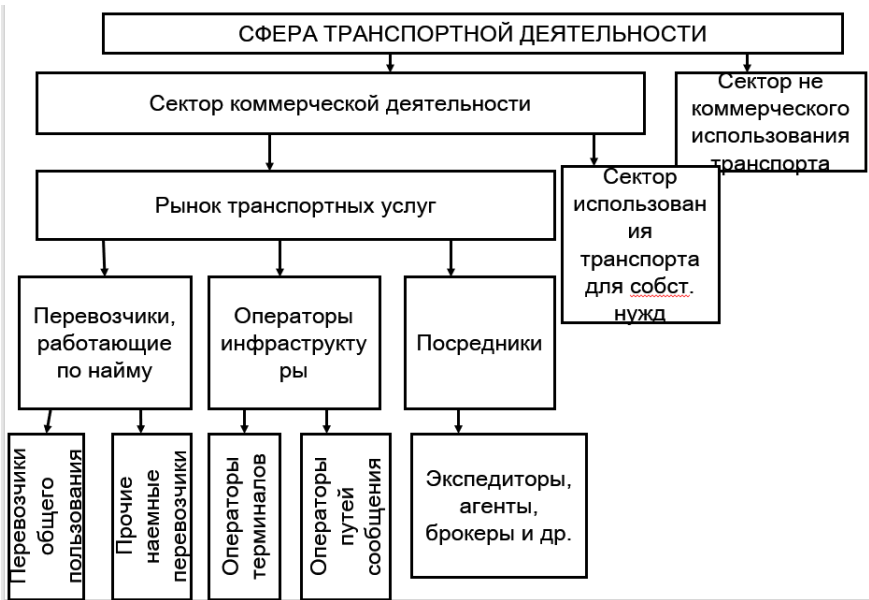


Рисунок 2.64. Место владельцев (операторы) инфраструктуры в общей структуре транспортной деятельности

Владелец инфраструктуры – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие инфраструктуру на праве собственности или на ином праве и оказывающие услуги по ее использованию на основании соответствующих лицензии и договора. Владельцы инфраструктуры могут иметь разный правовой статус: государственные, муниципальные и, частные собственники, арендаторы. Во многих случаях понятия «владелец инфраструктуры» и «оператор инфраструктуры» совпадают по сути. Так, в Законе о железнодорожном транспорте общего пользования оператор инфраструктуры прописан как «организация, владеющая инфраструктурой и использующая инфраструктуру на законных основаниях и (или) оказывающая услуги инфраструктуры».

Операторы путей сообщения предоставляют услуги перевозчикам по использованию участков железных и

автомобильных дорог, каналов, шлюзов и т.д. Исторически путями сообщения владели либо сами перевозчики, либо государство, которое содержало пути сообщения за счет бюджета и допускало на них пользователей безвозмездно. Однако коммерциализация транспорта и развитие в транспортном секторе государственно-частного партнерства привели к повсеместному росту числа операторов путей сообщения и возрастанию их роли в транспортном процессе. В развитых странах все чаще законодательно устанавливается возмездное пользование транспортной инфраструктурой – платными участками автомобильных дорог или инфраструктурой железных дорог.

Правила использования инфраструктуры и порядок доступа к ней, исключая дискриминацию перевозчиков, а также тарифы устанавливаются, как правило, государством. Эксплуатация инфраструктуры осуществляется операторами соответствующего сегмента платных услуг инфраструктуры, среди которых появляется все больше частных предприятий.

Пользователями услуг инфраструктуры могут быть перевозчики – транспортные компании, стивидоры, хранители грузов, терминальные операторы, но для экспедитора и транспортного агента они, в свою очередь, будут субподрядчиками. Например, в Западной Европе, как правило, компания «Морской порт» арендует береговой комплекс у городского муниципалитета. В свою очередь фирмы - «терминальные операторы» арендуют у «Морского порта» причальные фронты, краны, склады, швартовочные комплексы, средства освещения и сигнализации. Но у них самих судоходные компании или их агенты, экспортеры, импортеры или их экспедиторы принимают в субаренду требующиеся им «объекты».

«Терминальный оператор», как правило, сам заботится о служебных помещениях для размещения на его «территории (терминале)» организаций государственных управляющих и контролирующих служб, тальманских, фумигаторских (обезвреживание) и других обслуживающих фирм, а иногда целую «индустрию» (судоремонт, туристический сервис и др.).

Как правило, пользование услугами транспортной инфраструктуры регламентируется не только на уровне государства, но даже на Уровне межгосударственных экономических сообществ.

Для оплаты пользования услугами инфраструктуры в мировой практике используются различные подходы, которые учитывают факторы, основные из которых:

- компенсация постоянных и переменных расходов на содержание транспортной инфраструктуры;

- обеспечение возможности недискриминационного доступа к использованию услуг инфраструктуры;

- оптимизация распределения пропускной способности между производителями услуг.

В сфере, например, железнодорожного транспорта часто применяется способ ценообразования, в основе которого лежит зависимости цены на услуги от показателя эластичности спроса на эти услуги. В теории применение этого принципа считается наиболее эффективным с точки зрения полного возмещения эксплуатационных расходов в части постоянных издержек.

В основе цены доступа к услугам железнодорожного транспорта лежит себестоимость содержания инфраструктуры, которая включает постоянные и переменные расходы.

В отличие от железнодорожного транспорта, на автомобильном транспорте ликвидация централизованного планирования и единых тарифных прейскурантов, фактический отказ государства от регулирования автотранспортных тарифов превратили эту сферу предпринимательства в рынок свободных цен.

На размер тарифной платы оказывают влияние следующие факторы:

- расстояние перевозки;

- масса груза;

- объемный вес груза, характеризующий возможность использования грузоподъемности автомобиля. По этому показателю все перевозимые автотранспортом грузы подразделяются на четыре класса:

- грузоподъемность автомобиля;

- общий пробег;

- время использования автомобиля;

- тип автомобиля.

В ценообразовании за транспортные услуги на автомобильном транспорте затраты на содержание инфраструктуры используется

частично: не учитываются затраты на содержание автодорог. Эти расходы компенсируются другими источниками. В деятельности автотранспортных предприятий не всегда расходы на инфраструктуру учитываются в полной степени в цене, что является результатом рыночного регулирования цены за транспортную услугу.

Ценообразование на рынке услуг по использованию инфраструктур, как изложено выше, контролируется государством. В Беларуси – это Министерство экономики и Минтранс.

Тарифы на оплаты услуг инфраструктуры для различных видов транспорта имеют различную структуру.

В структуре Минтранса Республики Беларусь функционируют отдел распоряжения государственным имуществом. Они контролируют все предприятия, подчиненные Минтрансу и владеющие инфраструктурой. Функции, права и обязанности этих предприятий содержатся в уставах и кодексах отраслей транспорта.

Особенности использования инфраструктуры автомобильного транспорта

В соответствии с договором ЕАЭС международные автомобильные перевозки грузов на территории государств-членов ЕАЭС, выполняемые перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств-членов ЕАЭС, осуществляются на безразрешительной основе.

Вопросы содержания и развития инфраструктура на автотранспорте в Республике Беларусь возложено на Минтранс. В соответствии с Законом Республики Беларусь «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» функции управления республиканскими дорогами осуществляет Министерство транспорта и коммуникаций. В составе министерства функционирует Главное управление автомобильных дорог, которое организывает и контролирует деятельность организаций государственного дорожного хозяйства, подчиненных Минтрансу.

Республиканские автомобильные дороги закреплены на праве хозяйственного ведения за 6 унитарными предприятиями (автодорами): РУП «Минскавтодор-Центр», РУП «Бреставтодор»,

РУП «Витебскавтодор», РУП «Гомельавтодор», РУП «Гродноавтодор», РУП «Могилеавтодор».

Кроме того, в системе дорожного хозяйства функционируют предприятия науки (ГП «БелдорНИИ»), проектирования (ГП «Белгипродор»), связи (РУП «Белдорсвязь»), обучения (ГУО «Белдорстрой») и платных дорог (ГУ «Белавтострада»).

Местные автомобильные дороги находятся в ведении областных исполнительных комитетов и обслуживаются коммунальными унитарными предприятиями (облдорстройми): КУП «Брестоблдорстрой», КУП «Витебскоблдорстрой», КПРСУП «Гомельоблдорстрой», КУП «Гроднооблдорстрой», КУП «Минскоблдорстрой», КУП «Могилевооблдорстрой».

Особенности использования инфраструктуры железнодорожного транспорта

В Беларуси использование инфраструктуры железнодорожного транспорта регулируется Законом РБ «О железнодорожном транспорте общего пользования» и постановлением Правительства 24 июля 2015 г. № 626 «О некоторых вопросах осуществления доступа к услугам инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования». Постановлением утверждены :

Правила доступа к услугам инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования;

Правила оказания услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.

Законом о железнодорожном транспорте предусматривается, что «Оказание услуг железнодорожного транспорта общего пользования осуществляется на основании договоров перевозки пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа, договоров об оказании услуг инфраструктуры, а также договоров об оказании иных услуг железнодорожного транспорта общего пользования, заключаемых между организациями железнодорожного транспорта общего пользования и потребителями»

Перевозки пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа на участках инфраструктуры (владелец и одновременно оператор – Белорусская железная дорога), помимо национальных (общесетевых) перевозчиков, могут осуществлять иные перевозчики, не

являющиеся юридическими лицами Республики Беларусь и гражданами Республики Беларусь. Установлены условия пользования инфраструктурой для таких перевозчиков:

- должны быть зарегистрированы в качестве индивидуальных предпринимателей;

- возможность предоставления таким перевозчикам доступа к услугам инфраструктуры должна быть предусмотрена международными договорами Республики Беларусь;

- при условии заключения ими договора об оказании услуг инфраструктуры с оператором инфраструктуры.

Услуги инфраструктуры оказываются оператором инфраструктуры перевозчикам и иным потребителям на основании договора об оказании услуг инфраструктуры.

Операторами инфраструктуры являются Белорусская железная дорога и (или) организации, входящие в ее состава, и она же является монопольным перевозчиком на территории РБ.

Из решений Евразийской экономической комиссии: доступ предоставляется на сопредельных участках инфраструктуры и основывается на ключевых принципах:

- равенства требований к перевозчикам с учетом технических и технологических возможностей в пределах пропускной способности участков инфраструктуры;

- применения в отношении перевозчиков единой ценовой (тарифной) политики;

- приоритетности (очередности) предоставления перевозчикам доступа к услугам инфраструктуры в условиях ограниченной пропускной способности инфраструктуры в соответствии с нормативным графиком движения поездов.

В Правилах предоставления услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта приводится перечень основных услуг для осуществления железнодорожных перевозок:

- предоставление инфраструктуры (железнодорожные пути и объекты, подвижной состав) и выполнение необходимых работ для осуществления движения поездов (управление движением поездов), включая электроснабжение тягового подвижного состава перевозчика;

предоставление инфраструктуры и выполнение необходимых работ для маневровых передвижений, включая электроснабжение тягового подвижного состава перевозчика;

услуги по техническому и коммерческому контролю, направленные на обеспечение безопасности движения поездов и сохранности перевозимых грузов, багажа и грузобагажа.

Доступ перевозчиков и иных потребителей к услугам инфраструктуры предоставляется в пределах пропускной способности инфраструктуры исходя из технических и технологических возможностей.

Уставом железнодорожного транспорта вводятся понятия, связанные с использованием инфраструктуры:

наличная пропускная способность инфраструктуры на отдельном ее направлении, т. е. максимальное количество поездов, которое может быть пропущено с учетом технических параметров развития участка в определенный период времени;

ресурс инфраструктуры, предоставляемый перевозчику, согласно действующего графика движения поездов определенной весовой нормы и длины, разработанного на определенный срок с учетом наличной пропускной способности инфраструктуры (время отправления, прибытия по станциям и пунктам и др.).

Транспортные терминалы

Практически на всех видах транспорта доступ к услугам инфраструктуры пользователи транспортных услуг получают через терминалы.

Прежде чем отправиться в передвижение пассажиры должны сначала собраться в специально организованном месте (вокзал, автостанция, посадочная платформа, аэропорт) – терминале, чтобы попасть в самолет, автобус, поезди т.д. Аналогично груз должен быть консолидирован в порту или на железнодорожной станции до дальнейшей отправки. Терминалы также могут быть пунктами смены одного и того же вида транспорта.

Транспортные терминалы, следовательно, могут быть как конечными, так и промежуточными пунктами в движении пассажиров и грузов.

Транспортный терминал – это любое место, в котором груз и пассажиры либо начинают, либо заканчивают свое перемещение, либо над ними совершаются действия, необходимые для продолжения или завершения процесса их транспортировки.

В современных цепях поставок доставка основной массы грузов осуществляется с использованием системы транспортных терминалов, где происходит укрупнение или разбиение грузовых партий, временное хранение грузов, перевалка грузовых единиц между различными транспортными средствами или разными видами транспорта.

Терминалы возникли первоначально на водном и железнодорожном транспорте, которые объективно нуждаются в промежуточной перевалке грузов для их доставки конечному потребителю. Названия терминалов могут быть разными: железнодорожная станция и автостанция, контейнерный пункт, контейнерная площадка, грузовой двор; в морском, речном порту – контейнерный терминал или причал.

С развитием грузовой авиации специализированные грузовые терминалы стали сооружаться и на территории аэропортов.

Понятие терминала ассоциируется также с объектами магистральных трубопроводов, которые в современных условиях являются составными частями мультимодального транспортного узла.

В инфраструктуру мультимодального транспортного узла входят складские комплексы и грузовые терминалы с логистическими центрами для управления и распределения грузопотоков, объекты таможенного оформления грузов, транспортное страхование, организации, обеспечивающие транспортно-экспедиторские и банковские услуги.

Каждый терминал создает собственную изолированную транспортно-логистическую схему и технологию обслуживания клиентуры – производителей и потребителей товарной (грузовой) массы, располагающейся на конкретной географической территории, которую на Западе называют «хинтерландом» (например, для Гамбургского порта – это не только север Германии, но и Чехия) или на направлении транспортного коридора.

Терминальные операторы – это компании, эксплуатирующие грузовые терминалы отдельных видов транспорта и интермодальные

терминалы. Исторически эти объекты сооружались и эксплуатировались перевозчиками, однако в последние десятилетия терминальный бизнес превратился в самостоятельный вид транспортной деятельности. Терминальные операторы обслуживают как грузовладельцев, так и других транспортных операторов. Их услугами являются, в первую очередь, перевалка и временное хранение грузов, а также широкий спектр дополнительных сервисов.

Управление движением и общее руководство системой транспортно-логистического распределения грузопотоков на терминале сосредоточено в его организационной структуре – «транспортно-логистическом центре» (ТЛЦ) с участием основных экспедиторов и перевозчиков: железнодорожных, автомобильных, воздушных и т.д.

Атрибуты транспортных терминалов

Три основных атрибута связаны с важностью и эффективностью транспортных терминалов:

1) Место нахождения. Основным фактором транспортного терминала, определяющим рыночную площадь терминала, является обслуживание большой концентрации населения и/или промышленной деятельности. Конкретные терминалы имеют определенные локальные ограничения, такие как портовые и аэропортовые объекты. Новые транспортные терминалы, как правило, расположены за пределами центральных районов, чтобы избежать высоких цен на землю и заторов.

2) Доступность. Доступ к другим терминалам (в местном, региональном и глобальном масштабе), а также то, насколько хорошо терминал связан с региональной транспортной системой, имеет большое значение. Например, морской терминал не имеет особого значения, если он эффективно обрабатывает морские перевозки, но плохо связан со своими рынками через систему внутреннего транспорта (железнодорожный, автомобильный или баржевый).

3) Инфраструктура терминала.

Основная функция терминала – обрабатывать и направлять грузы или пассажиров. У них есть номинальная вместимость, которая связана с количеством земли, которую они занимают, а также с

уровнем их технологической, трудовой и управленческой интенсивности. Следовательно, вопросы инфраструктуры важны, поскольку они должны учитывать текущий трафик и предвидеть будущие тенденции наряду с технологическими и логистическими изменениями. Следовательно, современная терминальная инфраструктура требует огромных инвестиций и является одной из самых больших построенных структур. Аэропорты, порты и распределительные центры хорошо видны на изображениях дистанционного зондирования. Оптимальным считается коэффициент использования от 75 до 80% проектной мощности, поскольку выше этого уровня начинает возникать перегрузка, которая подрывает надежность терминала. Терминал редко имеет равномерное использование, которое чаще всего характеризуется периодами высокой и низкой активности.

Контрольные вопросы и задания.

1. Охарактеризуйте понятие «транспортная инфраструктура».
2. Приведите свойства инфраструктуры.
3. Охарактеризуйте особенности предоставления услуг инфраструктуры на видах транспорта.
4. Раскройте понятие «транспортный терминал», кто такие терминальные операторы?
5. Охарактеризуйте значение атрибутов транспортных терминалов.

2.15. Особенности экспедирования складского хранения

План. Правовые нормы договора хранения при сдаче груза и его возврате. Особенности экспедирования на товарных складах. Виды складских документов (в т.ч. простое складское, двойное складское свидетельство). [39, 43, 44, 45]

Транспортная логистика к концу 1990-х годов сформулировала понятие складской логистики, как науки об управлении материально-товарными потоками, включающими в себя хранение, складирование, распределение и доставку. В последние годы складское хранение приобрело значение обязательного элемента

логистики производства, распределения (снабжения и реализации) товаров и услуг.

Складские работы выполняют на контейнерных и грузовых площадках транспортных узлов, в складских помещениях, а также в распределительных центрах. Необходимость в складских операциях обусловлена в основном значительной неравномерностью поступления грузов на транспортные узлы, что вызывает потребность 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.

Развитие терминального и складского хозяйства является важным элементом инфраструктуры с различным участием в инвестициях в эту сферу экспедиторского капитала.

Складирование грузов, переданных экспедитору клиентом на хранение, приобрело значение важной экспедиторской услуги.

По договору складского хранения товарный склад (хранитель) обязуется за вознаграждение хранить товары, переданные ему товаровладельцем, и возвратить эти товары в сохранности.

В применении к транспортному хранению, также как и к отраслевому, т. е. к складированию груза перевозчиком, экспедиторское хранение является срочным, а экспедиторские товарные склады – складами общего пользования, обязанными принимать товары на хранение от любого товаровладельца.

Договор складского хранения, заключаемый товарным складом общего пользования, признается публичным договором.

Товарным складом признается организация, осуществляющая в качестве предпринимательской деятельности хранение товаров и оказывающая связанные с хранением услуги.

Склад включает в себя само складское помещение и прилежащую территорию, совокупность которых подразделяют на функциональные участки:

- участок погрузки-разгрузки. Основными операциями на участке погрузки-разгрузки являются разгрузка, погрузка, промежуточное складирование грузов;

- участок приемки. Основная его функция – обеспечение приема грузов по качеству, количеству и комплектности, а также

распределение грузов по местам хранения в соответствии с используемыми на складе способами хранения и условиями хранения отдельных грузов;

– участок хранения. Участок хранения представляет собой грузовую площадь склада – площадь складских помещений, занимаемую оборудованием, предназначенным для хранения товаров;

– участок сортировки и комплектации грузов;

– участок экспедиции. Участок экспедиции представляет собой отдельное помещение, предназначенное:

для учета отправляемых (получаемых) грузов;

для временного складирования уже подготовленного груза;

для составления сопроводительной документации.

Грузовая емкость участка хранения зависит не только от размеров складского помещения, но и от выбранного способа хранения – стеллажного, на поддонах, в контейнерах и т.д.

Важную роль играют два показателя:

1) коэффициент использования складской площади (показатель, характеризующий отношение площади, занимаемой непосредственно грузом, к общей грузовой площади);

2) коэффициент использования складского объема (показатель, характеризующий отношение объема, занимаемого грузом, к грузовому объему участка хранения).

Оснащение склада. Можно выделить три основные группы средств технологического оснащения, общие для всех складов. Это:

средства оснащения склада, предназначенные для хранения материальных объектов (стеллажи, платформы и т.д.);

подъемно-транспортные устройства (краны, погрузчики и т.п.);

тара (контейнеры, паллеты, поддоны и др.);

прочие (контрольно-измерительные устройства и инструмент, устройство сортировки, упаковки и т.п.), в т.ч. автоматическими.

В последнее время в экспедиторской практике имеет место классификация складов («А», «В», «С», «D»). Считается, что склад класса «А» должен располагаться вблизи главной транспортной магистрали, иметь хорошую подъездную дорогу, а в идеале еще и железнодорожную ветку. Необходимо наличие всех средств коммуникаций и связи, доступ к энергоресурсам и оборудование,

регулирующее температурный режим и влажность. Такой склад должен иметь выровненный пол, потолки высотой 8-10 м, с возможностью размещения в его помещении стеллажных систем и офисов.

Работа склада организуется в соответствии с технологическими картами, в которых расписан технологический процесс грузопереработки на складе. Такая карта содержит перечень основных операций, порядок, условия и требования к их выполнению, данные о составе необходимого оборудования и приспособлений, составе бригад и расстановке персонала. В технологической карте указывается последовательность и основные условия выполнения операций при выгрузке грузов, их приемке по количеству и качеству, способы пакетирования и укладки на поддоны, в штабеля, на стеллажи, а также режим хранения, порядок контроля за сохранностью, порядок их отпуска, упаковки и маркировки.

Современное складское хозяйство создается не только для хранения грузов, но и для преобразования параметров грузопотоков в целях эффективного товарораспределения и доставки, транспортировки грузов. Складское хранение стало обязательным элементом логистики производства, распределения (снабжения и реализации) и транспорта.

Складская подработка грузов – это не мелкое предпринимательство. Зачастую она превращается в целую индустрию. В портах сосредоточены нефтеперегонные заводы, заводы по переработке руд в концентраты, круглого леса в пиловочник и столярные полуфабрикаты и др.

Происходит специализация транспортного складирования: Склады сооружаются операторские, таможенные, терминальные.

Операторские подразделяются на:

торговые склады, где товары хранятся в ожидании улучшения конъюнктуры;

склады снабжения;

склады производственные, в которых увеличивается стоимость товаров (углубление обработки), уменьшается или увеличивается товарная номенклатура с учетом размера и состава таможенных

пошлин («отверточные технологии»), или улучшается транспортабельность (переупаковка, монтаж /демонтаж);

склады – контейнерные товарные станции (консолидация, деконсолидация);

терминальные склады для хранения грузов в ходе перевалки не по прямому варианту.

Появились новые складские технологии: автоматизация и компьютеризация поиска и размещения, робототехника.

По таможенному статусу различают склады: предназначенные для временного хранения грузов под таможенным контролем (СВХ), хранения и обработки грузов в свободном обращении.

Временно хранятся товары для использования после «выпуска» на территорию страны; иностранные товары, перевозимые транзитом и подлежащие перегрузке на другой вид транспорта; товары, перемещаемые между таможенными складами.

На терминальных складах практические вопросы организации хранения и перевалки грузов решаются с учетом требований отраслевых транспортных уставов и кодексов и правил перевозок и хранения грузов видов транспорта, которые задействованы на данных терминалах. Согласно таким правилам, например, прием портами грузов от железной дороги и сдача ей грузов осуществляются с проверкой их по числу грузовых мест и массе. Складирование и раздельное хранение грузов в портах «в складских помещениях или на открытых площадках» производится «по накладным, повагонно, попароходно, поконосаментным партиям», в зависимости от свойств и рода грузов и таким образом, чтобы к каждой партии груза был доступ» и т. п.

Хранение грузов осуществляется в соответствии с инструкциями грузовладельцев (если они не предусмотрены в отраслевых правилах перевозки и хранения грузов). Принято, что один раз в год по состоянию на 1 октября производится инвентаризация грузов, хранящихся на складе.

Особенности экспедирования на товарных складах.

Товарные склады принимают товар по указанию его владельца (товара) на хранение: как с раздельным хранением каждого товара, так и, с согласия владельца товара, с обезличением, когда они могут

смешиваться с аналогичными заменимыми вещами, принадлежащими разным лицам.

При раздельном хранении владелец сохраняет право собственности на свое имущество. При хранении с обезличением склад обязуется вернуть владельцу товара равное количество вещей того же рода и качества, какие были сданы им на хранение.

Товарный склад при приеме товаров на хранение обязан за свой счет произвести осмотр товаров и определить их количество (число единиц или товарных мест, либо меру – массу, вес, объем) и внешнее состояние.

В главе 47 Гражданского кодекса Республики Беларусь (ГК РБ) «Хранение на товарном складе» предусматриваются основные положения складского хранения.

ГК РБ отмечает, что при возвращении товара его владельцу обе стороны имеют право требовать осмотра товара или проверки его количества. Однако вызванные этим расходы несет тот, кто потребовал осмотра товара или проверки его количества.

Товарный склад обязан предоставить товаровладельцу возможность осматривать товар во время его хранения и отбирать его образцы, а если хранение товара осуществляется с обезличиванием, то брать пробы и во всех случаях принимать меры, необходимые для обеспечения сохранности товара.

Если при возвращении товара со склада товаровладельцу товар не был ими совместно осмотрен или проверен, заявление о недостатке или повреждении товара вследствие его ненадлежащего хранения должно быть сделано складу письменно при получении товара, а в отношении недостачи или повреждения, которые не могли быть обнаружены при обычном способе принятия товара, в течение трех дней после его получения.

Если для обеспечения сохранности товара требуется изменить условия его хранения, товарный склад вправе самостоятельно принять требуемые решения. Однако хранитель обязан уведомить товаровладельца о принятых им мерах, если ситуация требовала существенно изменить условия хранения товара, предусмотренные договором складского хранения.

Складские документы

Помимо некоторых перевозочных документов (накладные транспортно-грузовые и т.д.), к числу наиболее важных документов, используемых при приемке и выдаче груза на складах различного назначения, относятся:

- Приходный ордер. Документ, применяемый для оформления поступающих на склад товарно-материальных ценностей; выписывается в тех случаях, когда расчетные документы поставщика или их копии не могут быть использованы в качестве приходных документов.

- Наряд (на отпуск). Документ, на основании которого со склада осуществляется отпуск или поставка потребителю заказанного количества товаров определенного наименования и в требуемые сроки.

- Отборочный лист. Документ, на основании которого на складе ведется комплектация партии выдачи или отправки по заявке потребителя, может иметь форму бумажного или электронного документа.

Основным учетным документом является учетная карта для материалов, полуфабрикатов и инструмента, которая заводится на каждый типоразмер объекта хранения на складе. В ней дается описание объекта хранения, фиксируется приход, расход, остаток по каждой операции приемки-выдачи, указываются места хранения и текущее состояние запаса.

На принятые материалы составляется приемный акт или ордер. В случае обнаружения брака при входном контроле материалов составляется оперативно-технический акт, служащий в дальнейшем основанием для предъявления рекламаций поставщику.

Одной из экспедиторских операций является хранение груза на складе. В последние годы складское хранение приобрело значение обязательного элемента логистики, в том числе и транспортной. Экспедитор может принять на хранение груз для накопления в отправительскую (например, маршрутную) или транспортную (судовую, вагонную и т.д.) отправки.

Товарный склад может выдавать в подтверждение принятия товаров на экспедиторское хранение один из следующих складских документов, предусмотренных ГК РФ:

- 1) двойное складское свидетельство (варрант);
- 2) простое складское свидетельство;
- 3) складскую квитанцию.

Из трех видов складских документов подтверждающих принятие товара на хранение в ходе экспедиторского хранения, как логистической составляющей транспортного перемещения товара на его пути от производителя к потребителю, используется только складская квитанция.

Складская квитанция заполняется экспедитором и передается клиенту в том случае, если экспедитор принимает груз клиента на хранение. Складская квитанция содержит характеристики груза (количество мест, вес, кубатура, вид упаковки груза). Выдача груза осуществляется по предъявлению складской квитанции.

В законодательной базе других государств предусматривается не складская квитанция, а складская расписка. Но суть документа сохраняется.

ФИАТА в 1975 году стандартизировала ее содержание в виде проформы FIATA Warehouse Receipt – складской расписки (FWR).

В составе ее реквизитов содержится информация не только о товаре (грузе) и его владельце, но и о фактическом поставщике товара, держателе склада, наименовании склада, а также указаны сведения о транспортном средстве, на котором товар был доставлен на склад, о страховании товара, включая риски, от наступления которых товар был застрахован.

Складская расписка (квитанция) удостоверяет заключение договора хранения, количество и внешнее состояние принятого товара. Лицевая сторона расписки содержит перечень основных прав и обязанностей хранителя и грузовладельца, соответствующие гл.47 ГК РФ, в том числе:

- обязательство хранителя выдать товар (груз) по предъявлению оригинала расписки;

- право держателя расписки (квитанции) распорядиться товаром на основании общих норм об уступке требования путем нанесения на расписку передаточной надписи – индоссамента, о чем делается запись в специальной графе на второй стороне расписки ;

-право хранителя на залог или на задержание груза в случае нарушения клиентом – депозитарием своих обязанностей по расписке;

-право владельца товара (груза) на передачу своего права на претензию при получении груза владельцу склада путем специальной отметки на втором листе расписки;

-право на получение груза со склада по частям с отметкой о каждом таком получении на второй странице расписки в разделе «deliveries».

Простое складское свидетельство и двойное складское свидетельство (Ст. 802-808 ГК РБ)

Простое складское свидетельство – это ценная бумага на предъявителя, товарораспорядительный документ, который выдается в подтверждение факта заключения договора хранения и принятия товара на хранение, дающая право продать товар, хранящийся на товарном складе.

Простое складское свидетельство выдается на предъявителя, что указывается в самом документе, и включает следующие обязательные реквизиты:

наименование и место нахождения товарного склада, принявшего товар на хранение;

текущий номер складского свидетельства по реестру склада;

наименование и количество принятого на хранение товара;

срок, на который товар принят на хранение;

размер вознаграждения за хранение и порядок оплаты хранения;

дата выдачи складского свидетельства;

подпись уполномоченного лица и печать.

Товар, сданный на хранение по складскому свидетельству, можно заложить путем залога, а можно продать свидетельство, тем самым продав и товар. Для продажи удобнее использовать простое складское свидетельство, а для залога – двойное складское свидетельство.

Двойное складское свидетельство отличается от простого тем, что состоит из двух частей: из складского свидетельства и залогового свидетельства, которое также названо варрантом. Эти две части могут быть отделены друг от друга, при этом каждая из двух частей также является ценной бумагой.

Двойное складское свидетельство содержатся перечисленные выше реквизиты с тем лишь отличием, что указывается один дополнительный реквизит: вместо отметки о выдаче на предъявителя указывается наименование юридического лица или имя гражданина, от которого товар принят на хранение, а также место нахождения (место жительства) товаровладельца.

Складское свидетельство и залоговое свидетельство могут передаваться вместе или порознь по передаточным надписям. Таким образом, складские свидетельства являются ордерными ценными бумагами. Держатель обоих свидетельств (складского и залогового) – и только он – имеет право распоряжения хранящимся на складе товаром в полном объеме. Держатель одного складского свидетельства вправе распоряжаться товаром, но не может взять его со склада до погашения кредита, выданного по залоговому свидетельству.

Складские свидетельства – новый инструмент. Пока они не нашли еще своего широкого применения, однако возможности, которые предоставляют данные обрацаемые товарораспорядительные документы, могут сделать их весьма полезными для товаровладельцев и покупателей материальных ценностей.

В транспортной практике встречаются случаи, когда товары принимаются складами на хранение с правом «хранителя» распоряжаться сданным ему на хранение товаром (например, ряд морских и речных портов обуславливают в договорах хранения право пользоваться хранящейся автотранспортной техникой во время паводка). Закон разрешает хранение на таком условии, но требует от сторон руководствоваться при этом гражданским законодательством о займе.

Договор хранения предусматривает основания и размер ответственности хранителя за утрату, недостачу или повреждение товара, принятого на хранение, в размере стоимости утраченного или недостающего имущества и за повреждение товара – в размере суммы, на которую понизилась стоимость, если хранитель не докажет, что утрата, недостача или повреждение произошли вследствие непреодолимой силы, либо из-за свойств товара, о которых хранитель, принимая товар на хранение, не знал и «не

должен был знать», либо в результате умысла или грубой неосторожности товаровладельца.

Контейнеризация перевозок, с одной стороны, сокращает складское хранение (технология LCL-FCL) но, с другой стороны, одновременно требует увеличения объемов складирования для последующей деконсолидации грузов (технология FCL-LCL).

Суть технологии LCL-FCL.

В зависимости от количества груза грузоотправитель может принять решение либо перевезти его в одном контейнере либо, если его объем и вес небольшие, то его можно поместить в контейнер с грузами других грузоотправителей.

Таким образом, контейнерные перевозки можно разбить на две группы:

FCL (Full Container Loaded) - контейнер используется только одним грузоотправителем. Клиент берет порожний контейнер, стафирует его. Он несет ответственность за укладку груза в порту погрузки. В порту выгрузки сторона, которая будет забирать груза несет ответственность за расстафировку.

Справочно. Стафировка контейнеров – это процесс загрузки груза в пустой контейнер, который впоследствии пломбируется (зачастую в присутствии таможенных представителей) и доставляется перевозчику для погрузки на судно.

LCL (Less than Container Load) - несколько грузоотправителей используют один контейнер для перевозки. Обычно груз доставляется каждым грузоотправителем на стафировочную базу контейнерной линии и там грузится в контейнер. Вся ответственность по стафировке ложится в данном случае на линию. Таким же образом контейнер выгружается в порту назначения на специализированных площадках перевозчика. Как правило, крупные контейнерные линии не берут LCL грузы к перевозке.

Современная концепция складского обслуживания ориентирована на непрерывную структуризацию терминального грузопотока, выражающуюся с одной стороны, в его интеграции в укрупненные грузовые единицы (ULD) в основном в контейнеры и трейлеры, а с другой стороны, в одновременной дифференциации, деконсолидации или парцеллизации (от англ. посылка) грузов. Как

правило, консолидация и деконсолидация осуществляются в границах одной и той же складской фирмы.

Тарифы за хранение грузов.

В прошлом они имели штрафной характер за «непроизводительные операции». Теперь они приобрели коммерческий характер. Терминалы всех видов транспорта, заинтересованные в росте предложения грузов к перевозке, конкурируют между собой по числу «льготных» дней бесплатного и льготного (с низкими ставками) хранения грузов и контейнеров. Ставки тарифов на долгосрочное хранение товаров не возрастают, а снижаются с удлинением сроков хранения в связи с соответствующим сокращением доли постоянных расходов склада в расчете на 1 т хранящегося груза.

Имеет место прием складами непроданных товаров на консигнацию (например, цветных металлов) вообще бесплатно (консигнационные склады). Владельцы складов исходят из того, что доходы от операций приема и сдачи товара, подсортировки и перемаркировки с лихвой перекроют потери в результате бесплатного хранения.

Особенностью договоров хранения является то, что товарному складу, заключившему договор, не предоставляется требование к товаровладельцу обязательно поместить упомянутый в договоре груз на хранение. Он имеет право лишь рассчитывать на компенсацию ему стороной договора убытков, которые он понесет в связи с несостоявшимся хранением. Законодательством возлагается на товарный склад обязанность произвести за свой счет осмотр принимаемых на хранение товаров и определить их количество (число единиц или товарных мест, либо меру, т. е. вес, объем и т. д.), а также внешнее состояние.

Важным элементом договора хранения в обычной коммерческой и транспортной практике является срок хранения (в принципе хранение имущества может быть и бессрочным). По закону хранитель обязан хранить товар в течение предусмотренного в договоре хранения срока, но если этот срок в договоре не указан, то до востребования его товаров владельцем.

На практике бывают случаи, когда обусловленный договором срок хранения истек, а владелец товара его со склада не забирает.

Законодательство в таких случаях разрешает владельцам складов после письменного предупреждения товаровладельцев самостоятельно продать товар по цене сложившейся в месте хранения, т. е. в пункте расположения складов, в том числе и с аукциона. Вырученная от продажи денежная сумма передается владельцу товара за вычетом сумм, причитающихся товарному складу, в том числе и в покрытие расходов на продажу товара.

Особая ответственность возлагается на стороны договора при хранении товаров с опасными свойствами (легковоспламеняющихся, взрывоопасных и др.).

Так, например, товаровладелец при сдаче таких товаров на хранение обязан предупредить товарный склад об их свойствах, а если он этого не сделает, то такие товары могут быть складом в любое время обезврежены или уничтожены без возмещения владельцу их стоимости. Более того, он будет нести ответственность за убытки, причиненные в связи с хранением товаров опасных как складу, так и третьим лицам – владельцам других товаров. Такую же ответственность будет нести владелец товара в случаях, если он поместит товар на хранение под неправильным наименованием а товарный склад при приемке товара не смог путем наружного осмотра удостовериться в его опасных свойствах.

Поскольку практика работы с опасными грузами свидетельствует, что даже при точном соблюдении условий их хранения, они со временем могут видоизменяться в сторону усиления их опасности, складу дается право в этих случаях потребовать от владельца забрать опасный груз со склада, а если он не выполнит это требование, то обезвредить или уничтожить такой товар без возмещения убытков его владельцу.

Склад имеет право для обеспечения сохранности любых хранящихся товаров самостоятельно принимать требуемые меры для обеспечения этого требования. Хранитель при этом обязан уведомить товаровладельца о произведенных им мероприятиях, если потребовалось существенно изменить условия хранения товаров, предусмотренные в договоре.

Закон предусматривает и процедуру возврата товара складом его хозяину. Выдаваться, в принципе должен именно тот товар, который в свое время был принят от его владельца, если только договором не

было предусмотрено хранение с обезличиванием. При условии хранения с обезличиванием если заявление в течение 3-х дней в отношении недостачи или повреждения не поступило, обе стороны договора должны считать, что товар возвращен складом владельцу товара в соответствии с условиями заключенного договора хранения.

Контрольные вопросы и задания.

1. Изложите сущность договора складского хранения.
2. Что представляет собой простое складское свидетельство, двойное складское свидетельство?
3. Раскройте значение современного складского хозяйства для процессов доставки груза потребителю.
4. Охарактеризуйте особенности экспедирования на товарных складах.
5. Каково влияние контейнеризации при доставке грузов на деятельность складского хозяйства?

ЛИТЕРАТУРА

1. Горев, А.Э. Основы теории транспортных систем: учеб. пособие / А.Э. Горев; СПбГАСУ. – СПб., 2010. – 214 с.
2. Сайт Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.mintrans.gov.by/ru>
3. Ивуть, Р.Б. Логистические системы на транспорте : учебно-методическое пособие / Р.Б. Ивуть, Т.Р. Кисель, В.С. Холупов. – Минск : БНТУ, 2014. – 76 с.
4. Ковалев, М.М. Транспортная логистика в Беларуси: состояние, перспективы : моногр. / М.М. Ковалев, А.А. Королева, А.А. Дутина. – Минск : Изд. центр БГУ, 2017. – 327 с.
5. Место и роль транспортного обслуживания цепей поставок <https://www.mintrans.gov.by/ru>
<https://elib.psu.by/bitstream/123456789/23024/1/1%D0%A2%D0%B5%D0%BA%D1%81%D1%82%20%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%86%D0%B8%D0%B8%20%D1%82%D0%B5%D0%BC%D1%8B%201.pdf> – Дата обращения: 12.05.2020.
6. Потапов, В.И. Транспортная инфраструктура: учеб. пособие / В. И. Потапов. – Электрон. текст. дан. (1,7 Мб). – Самара: Издательство Самарского университета, 2018. – 63 с.
7. Логистика перевозок грузов и пассажиров : учеб. пособие / А.А. Михальченко [и др.] ; М-во трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель : БелГУТ, 2019. – 365 с.
8. Современные глобальные тенденции развития транспортной логистики [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.logists.by/library/view/sovremennye-tendencii-razvitiya-transpotnoj-logistiki> – Дата обращения: 21.06.2020.
9. Транспортная логистика : учебное пособие / И.Н. Лавриков, Н.В. Пеньшин. – Тамбов : Изд-во ФГБОУ ВО «ТГТУ», 2016. – 92 с. – 100 экз.

10. Транспортные связи Европа — Азия. Сборник материалов Европейской конференции министров транспорта. — ЕКМТ, 2006 — С. 48–49.
11. Молокович, А.Д. Мультимодальное транспортное сообщение в регионе «Балтийское море – Таможенный союз»: реализация потенциала/ А.Д. Молокович, В.В. Апанасович. – Минск: Центр «БАМЭ-Экспедитор», 2014. — 412 с.
12. Плужников, К.И., Чунтомова, Ю.А. Транспортное экспедирование. – М.: Транслит, 2006, – 528 с.
13. Шевченко, М.В. Транспортный маркетинг: учеб. пособие / М.В. Шевченко; ФГБОУ ВО РГУПС. – Ростов н/Д, 2016. – 84 с.
14. Инкотермс 2020 [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://anvay.ru/incoterms-2020> – Дата обращения: 15.09.2020.
15. Хозяйственное право. Курс лекций для магистрантов [Электронный учебный материал] Под редакцией Б.Б.Синькова / Белорусский национальный технический университет – Режим доступа: <http://www.bntu.by/ru/struktura/facult/psf/chairs/im/> – Дата обращения: 20.09.2020.
16. Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении [Электронный ресурс]. Электронные данные. – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/1901924> – Дата обращения: 20.07.2020.
17. Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках: Закон Респ. Беларусь от 14 авг. 2007 г., № 278-З.
18. Правила автомобильных перевозок грузов: утв. постановлением Совета Министров Республики Беларусь, 30 июня 2008 г., № 970.
19. Карбанович, И. И. Международные автомобильные перевозки: учебное пособие по программам "Организация и выполнение международных автомобильных перевозок грузов (пассажиров)" / И.И. Карбанович. - [Изд. 20-е, юбилейное]. - Минск : Центр "БАМЭ-Экспедитор", 2017. - 395 с

20. Таможенный перевозчик [Электронный ресурс]. Электронные данные. – Режим доступа: <http://www.iccwbo.ru/blog/2016/tamozhennyu-perevozchik/>. – Дата доступа 27.09. 2020
21. Принципы расчета таможенных платежей [Электронный ресурс]. Электронные данные. – Режим доступа: <http://www.logists.by/library/view/principy-rasscheta-tamozhennyx-platezhey>. – Дата доступа 27.09. 2020
22. Таможенный транзит [Электронный ресурс]. Электронные данные. – Режим доступа: <https://ved.center/customs/tamozhennyj-tranzit>. – Дата доступа 21.05. 2020
23. Международные перевозки "Общий транзит на пороге стоит"/ Transler – автотранспортный информационный портал. [Электронный ресурс]. Электронные данные. – Режим доступа: http://transler.ru/content/arxiv_perevozhic/perevozhic_06/perevozhic_72/Mezhdunarodnye_perevozki_Obshchii_tranzit_na_poroге_stoit – Дата доступа 28.07.2020
24. Еловой, И.А. Тарифное регулирование при доставке грузов в логистических цепях движения ресурсов (теория и методология расчетов) : монография / И.А. Еловой, Л.В. Осипенко; Минтранс, БелГУТ. – Гомель : БелГУТ, 2017. – 377 с.
25. Транспортные тарифы на автомобильные перевозки : учеб. пособие / А. А. Михальченко, О. А. Ходоскина, Г. Н. Яннис. – М-во трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель : БелГУТ, 2019. – 208 с.
26. Управление грузовой и коммерческой работой : учеб. пособие. В 2 ч. Ч. I / И. А. Еловой [и др.]; М-во трансп. и коммун. Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель : БелГУТ, 2017. – 214 с.
27. Транспортная логистика : практ. пособие /Д.В. Курочкин. - 2-е изд., перераб. и доп. - Минск: ФУАинформ, 2014. - 344 с.
28. Международная логистика : учебно-методическое пособие для студентов специальностей 1-27 01 01 «Экономика и

- организация производства» и 1-27 02 01 «Транспортная логистика» / Р.Б. Ивуть, А.Г. Баханович, Т.Р. Косовская. – Минск : БНТУ, 2017. – 93 с.
29. Инфраструктура водного транспорта : учеб. пособие / Н. Н. Казаков ; М-во образования Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель : БелГУТ, 2013. – 225 с.
 30. Обзор морского транспорта. Издание Организации Объединенных Наций опубликовано Конференцией Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), Нью-Йорк и Женева, 2018г. [Электронный ресурс]. Электронные данные. – Режим доступа: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2018_ru.pdf – Дата доступа 28.07.2020
 31. Морские международные (контейнерные) перевозки грузов [Электронный ресурс]. Электронные данные. – Режим доступа: <https://logoskop.ru/perevozka/mezhdunarodnye-kontejnernye-perevozki.html> – Дата доступа 01.12.2020
 32. Гражданский кодекс Республики Беларусь № 218-Р от 28.12.1998
 33. Кодекс внутреннего водного транспорта Республики Беларусь 118-З от 24.06.2002 г.
 34. Постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 26.01.2005. № 3 «Об утверждении Правил перевозок грузов внутренним водным транспортом»
 35. Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) [Электронный ресурс]. Электронные данные. – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/901784389> – Дата доступа 01.12.2020
 36. Кропивенцева, С.А. Организация и обслуживание пассажирских и грузовых авиаперевозок: учеб.пособие / С.А. Кропивенцева.– Самара: Изд-во СГАУ, 2015 – 72 с.
 37. Управление транспортной системой / Под. ред. В.Г. Галабурды. – М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр

- по образованию на железнодорожном транспорте, 2016. –343 с.
38. Все об авиатарифах [Электронный ресурс]. Электронные данные. – Режим доступа: http://www.timatik.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=36&Itemid=38 – Дата доступа 01.07.2020
 39. Сханова, С.Э. Транспортно-экспедиционное обслуживание: Учеб, пособие для студ. высш. учеб, заведений / С.Э. Сханова, О.В. Попова, А.Э. Горев. — М.: Издательский центр «Академия», 2005. - 432 с.
 40. Транспортная инфраструктура / И.О. Загорский, П.П. Володькин, А.С. Рыжова. – Хабаровск: Изд-во Тихоокеан. гос. ун-та, 2015. - 228 с.
 41. Горев, А.Э Транспортная инфраструктура: учебник / А.И. Солодкий, А.Э. Горев, Э. Д. Бондарева; под ред. А. И. Солодкого. – М. : Изд-во «Юрайт», 2017. – 290 с.
 42. Транспортные терминалы: назначение, атрибуты, функции [Электронный ресурс]. Электронные данные. – Режим доступа: / <https://dsl-ua.com/ru/2019/06/24/ru-transportnyie-terminalyi-naznachenie-atributyi-funktsii/> – Дата доступа 27.07.2020
 43. Логистический процесс на складе [Электронный ресурс]. Электронные данные. – Режим доступа: https://www.lobanov-logist.ru/library/all_articles/54481/ – Дата доступа 27.10.2020
 44. Логистика промышленного предприятия : учебное пособие / П.П. Крылатков, Е.Ю. Кузнецова, Г.Г. Кожушко, Т.А. Минеева.— Екатеринбург : Изд-во Урал. ун-та, 2016.— 176 с.
 45. Краснова И. И. Логистика складирования : учебно-методическое пособие / И. И. Краснова Т. Р. Кисель. – Минск : БНТУ, 2016. – 80 с.
 46. Милославская С.В., Почаев Ю.А. Транспортные системы и технологии перевозок: Учеб, пособие. – М.: ИНФРА-М, 2017. – 116 с.

47. Закон Республики Беларусь «О транспортно-экспедиционной деятельности», 2006.
48. Конвенции, соглашения, протоколы и резолюции в области международных перевозок грузов. – Женева: КВТ ЕЭК ООН, 2000 – 2005 (www.uhece.org/trans).