*Содержание:*

*1. Основное содержание процесса доставки товара. 3*

*2. Техника - экономические особенно сти отдельных видов транспорта. 3*

*3. Виды сообщений. 5*

*4. Организация доставки товаров железнодорожным транспортом. 7*

*4.1. Железнодорожный транспорт России па современном этапе. 7*

*4.2. Соглашения о международных железнодорожных сообщениях. 8*

*4.3. Основные условия доставки товаров по СМГС. 9*

*4.4. Двусторонние соглашения о прямых железнодорожных сообщениях. 10*

*4.5. Порядок транспортировки грузов железнодорожным транспортом в страны Западной Европы. 11*

*5. Организация доставки товаров при воздушных перевозках. 12*

*5.1. Роль и место авиатранспорта в хозяйственных связях. 12*

*5.2. Регулирование международных воздушных перевозок в России. 13*

*5.3. Транспортно-экспедиторское обслуживание международных авиационных перевозок. 14*

*6. Организация доставки товаров морским транспортом. 15*

*6.1. Морской транспорт России на современном этапе. 15*

*6.2. Формы организации движения судов. 15*

*6.3. Порядок планирования морских перевозок. 16*

*6.4. Организация доставки товаров морским транспортом при экспорте. 17*

*7. Организация доставки товаров автомобильным транспортом. 18*

*7.1. Международные перевозки грузов российским автотранспортом 18*

*7.2. Основные условия осуществления международных автомобильных перевозок. 19*

*7.3. Процедура прохождения границ при международных автомобильных перевозках грузов. 20*

*8. Понятие и содержание страхования грузов. 21*

*Используемые источники: 26*

## Основное содержание процесса доставки товара.

Основное содержание процесса доставки товара от места его изготовления до места потребления включает в себя выполнение широкого спектра операций в рамках системы товародвижения, которая определяется как "технические средства, коммуникации и обустройство всех видов транспорта; складское хозяйство промышленных фирм, их филиалов, торгово-посреднических и других компаний; материально-техническая база стивидорных, брокерских и агентских фирм; обустройство транспортно-экспедиторских компаний для осуществления операций по группировке, комплектации отправок и т.п.; материально-техническая база лизинговых компаний, сдающих в аренду контейнеры; технические средства информационно -управленческих систем ".

Наряду с этим эта система "охватывает совокупность технологических, организационных, правовых, социальных и иных отношений, возникающих в ходе транспортного, информационного и иного обеспечения хозяйственных связей".\* Система товародвижения, выходящая за рамки какой-либо одной станы может быть определена как международная система. "Всемирную систему товародвижения можно определить как совокупность различных национальных систем, . связанных международным разделением труда".

В то же время в отечественной экономической литературе часто используется понятие "транспортного обеспечения", которое по своей сути почти идентично "товародвижению". Под транспортным обеспечением понимается совокупность элементов, находящихся в тесном взаимодействии и составляющих единую систему, объединяющую операции, связанные с производством и обращением продукции транспорта. "Транспортное обеспечение следует рассматривать как систему, представляющую совокупность технических, технологических элементов; экономических, коммерческо-правовых, организационных воздействий; форм и методов управления транспортными операциями и процессами на всех этапах и уровнях в сфере производства, потребления и обращения продукции, обеспечивающей общественное воспроизводство и рациональное функционирование экономики".

Оба этих понятия (товародвижение и транспортное обеспечение) весьма широко и полно охватывают весь комплекс технико-эксплуатационных и экономико-организационных мер, без которых невозможно осуществление хозяйственных связей: внутренних и международных.

## Техника - экономические особенности отдельных видов транспорта.

В современном мире выделяют шесть видов транспорта: морской, железнодорожный, автомобильный, речной, воздушный и трубопроводный. Виды транспорта подразделяются на водный (морской, речной), наземный (железнодорожный, автомобильный, трубопроводный) и воздушный. Все виды транспорта, кроме трубопроводного, используются как для перевозки грузов, так и пассажиров.

Основным критерием выбора того или иного вида транспорта является экономическая целесообразность и его техническая возможность обеспечить, транспортировку конкретного груза в срок и без потерь. В то же время различные виды транспорта взаимозаменяемы и здесь уже все зависит от выбора грузовладельца.

На выбор транспорта большое влияние оказывает транспортная характеристика перевозимых грузов - совокупность его физических и химических свойств, определяющих условия и технику его перевозки, погрузки, выгрузки, перегрузки, хранения, складирования и т.д. По воде и железной дороге в основном переправляют насыпные продукты без упаковки, такие как уголь, руда, гравий и т.п. В странах с хорошо развитой системой железнодорожного сообщения, железная дорога используется для перевозки большей части производимой продукции. Англия, будучи исключением, в настоящее время тоже имеет тенденцию к использованию сети железных дорог из-за сравнительно коротких расстояний. Воздушные перевозки могут быть относительно дороги в сравнении с количеством перевозимого товара, но здесь нужно учитывать такой фактор, как скорость. Конечно, существует много других видов транспорта, например трейлеры на вагоне - платформе, которые сочетают в себе автомобильную и железнодорожную форму перевозки. Задача транспортного менеджера выбрать наиболее оптимальный способ транспортировки, учитывая тип груза и интересы компании. Если компания способна вырабатывать правильную стратегию снижения стоимости транспортировки, она будет более конкурентоспособной на мировом рынке. Производители товара по низким ценам должны все время контролировать транспортные расходы, чтобы оставлять за собой конкурентные преимущества. Даже на уровне микроэкономики, преимущество остается у тех компаний, которые умеют экономить на транспортных расходах. Многие компании привлекают перевозчиков с "третьей стороны", которые могут перевозить товар насыпью (без упаковки), для целого ряда клиентов, тем самым снижая общую стоимость транспортировки. Клиенты часто сталкиваются с необходимостью принятия решения о закупке, опираясь не на стоимость продукта, а на стоимость его доставки. К примеру, вы можете поддаться искушению купить что-либо у компании, работающей по системе "заказы почтой", но всегда следует проверить, будут ли оправданы затраты на доставки. Выбор перевозчика может быть условно разбит на несколько ступеней. Прежде всего, нужно определить наиболее подходящий вид транспорта, т.е. железнодорожный, автомобильный, водный, воздушный или межвидовой (сочетающий в себе разные виды). Тип перевозимой продукции и диктует выбор перевозчика.

В таблице 1 охарактеризованы относительные возможности основных видов транспорта. Таким образом, всегда нужно правильно оценивать затраты на перевозку, в зависимости от перевозимого груза. Объединение нескольких видов транспорта (например, автомобиль + ж/д) чаще всего применяется при перевозках на большие расстояния, причем автотранспорт почти всегда присутствует в этой цепочке.

*Таблица 1.*

|  |  |
| --- | --- |
| Вид транспорта | Обычно используется для: |
| Трубопровод | Жидкости и газы на большие расстояния, например вода, нефть |
| Воздушный | Технически все виды продукции, но высокая стоимость транспортировки при малых объемах сводит его использование к перевозке товаров только с высокой стоимостью при малых объемах, например, электротоваров |
| Водный (судно, баржа) | Все виды продукции. Большие объемы, но длительный срок исполнения заказа сводит использование только к перевозке нескоропортящейся, недорогостоящей продукции, как уголь, лесоматериалы, кирпич и т.п. |
| Железнодорожный | Все виды. Большие объемы, скорость. Ж/д системы состоят из узлов, так что могут использоваться в соединении с другими видами транспорта в перевалочных складах. Желательно, чтобы были условия для перегрузки и хранения |
| Автодорожный | Любая продукция (обычно готовые изделия), небольшие объемы, скорость |

Транспортные услуги могут быть оценены по тем же критериям, что и остальные виды услуг :

Оценка по 5-бальной шкале 1 - лучший, 5 - худший балл.

*Таблица 2*

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ЗАДАЧИ | ВИД ТРАНСПОРТА | | | | |
|  | Автомоб. | Ж/д | Воздушный | Водный | Трубопровод |
| Скорость доставки | 2 | 3 | 1 | 4 | ---- |
| Надежность доставки | 1 | 2 | 3 | 4 | ---- |
| Стоимость | 4 | 3 | 5 | 2 | 1 |
| Гибкость маршрута | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Возможности | 2 | 1 | 3 | 4 | 5 |
| Доступность | 1 | 2 | 3 | 4 | ---- |
| Частота | 1 | 3 | 2 | 3 | ---- |
| Общий балл | 12 | 16 | 19 | 25 |  |

*В условиях рынка качество определяется как уровень потребительских свойств и надежности услуги, который нужен рынку (потребителю) и который производители способны обеспечить но приемлемой цене.*

Качество определяется как соответствие требованиям, которые должны быть ясно сформулированы, с тем, чтобы нельзя было их превратно понять. Затем выполняются измерения для определения соответствия этим требованиям. Обнаруженное несоответствие означает отсутствие качества. Проблемы качества становятся проблемами несоответствия и таким образом качество становится определимым.

Особую проблему представляет определение качества доставки грузов. В виде мелкопартионных отправок перевозятся, как правило, дорогостоящие товары, и поэтому время (сроки) доставки грузов рассматриваются как один из наиболее значимых параметров качества обслуживания потребителей.

Качество доставки предполагает также скорость и регулярность доставки грузов, сохранность грузов при перевозке, а также ликвидацию излишних перегрузочных операций. Изучение спроса па услуги транспорта свидетельствует о том, что потребители к основным требованиям к доставке грузов относят ее своевременность. С ужесточением требований потребителей к качеству товаров потребности производителей в своевременной и падежной доставке все больше повышается.

Анализ проведенной в Германии сравнительной оценки качества автомобильной, железнодорожной и смешанной доставки грузов по параметрам продолжительности, безопасности перевозок, точности доставки, ее стоимости, уровня обслуживания, уплаты таможенных и других пошлин, гибкости обслуживания, показывает, что доставка автомобильным транспортом опережает другие виды доставки по всем указанным параметрам. Смешанная доставка занимает промежуточное положение, а но параметрам продолжительности, точности, стоимости доставки, уровня обслуживания, простоте уплаты таможенных и других пошлин, гибкости обслуживания оценивается лучше, чем железнодорожная доставка. По параметрам безопасности перевозок смешанная доставка получила худшие оценки но сравнению с автомобильной и железнодорожной

## Виды сообщений.

В практике перевозок грузов различают два вида сообщений: *смешанное сообщение* и *прямое сообщение.*

*Смешанное сообщение* – это перевозка грузов различными или одним и тем же видом транспорта, но с перегрузкой (например с одного автомобиля в другой). При этом, каждый раз при перегрузке товара заключается новый договор перевозки, определяющий отношения сторон по ее осуществлению.

*Прямое сообщение* - это перевозка грузов по одному документу, выполняющему (функции договора перевозки, даже если груз перегружался в пути. При перегрузках, документ, выполняющий функцию договора перевозки, просто передается на следующий вид транспорта и следует с ним до следующей перегрузки или окончания доставки.

Транспортная инфраструктура любого развитого государства немыслима без смешанных перевозок. Они активно используются на всех транспортных маршрутах. Ускорение, удешевление и упрощение процесса движения грузов укрупненными грузовыми местами (в контейнерах и трейлерах) от изготовителя к потребителю по варианту «от двери до двери» привело к интегрированию транспортных систем. Подобные перевозки являются смешанными (интермодальными, многомодальными, комбинированными), а сам процесс доставки получил название «интермодальных» или «многомодальных» перевозок.

Международная смешанная перевозка (combined transport/inter - modal transport) означает перевозку грузов, по меньшей мере, двумя разными видами транспорта на основании договора смешанной перевозки. Ниже указаны некоторые виды перевозок, используемых в международном смешанном сообщении.

а) Море - воздух. Эти перевозки позволяют получать экономию за счет относительно низких издержек морских перевозок и благодаря скорости воздушного транспорта. Эта комбинация становится популярной на многих международных торговых путях (Дальний Восток - Европа). Экономия при такой перевозке позволяет торговать дорогостоящими изделиями (электротовары, компьютеры), а также товарами сезонного спроса.

б) Воздух - дорога. В этом случае осуществляющие отгрузку товаров или его доставку по автомагистралям службы работают вместе с воздушными перевозчиками. Автотранспорт используется в Европе и США, а воздушный - для межконтинентального сообщения.

в) Железнодорожные перевозки - внутренние воды - море. Как правило, при перемещении из одной страны в другую задействовано несколько видов внутреннего транспорта. Такое сочетание является достаточно распространенным при континентальном сообщении.

г) Сухопутный мост (Лэндбридж). Этот вид перевозок рассматривается как часть маршрута: перевозка море - суша или перевозка море-суша-море. В этом случае железной дороге также выплачивается единая ставка со стороны морского перевозчика, который оформляет сквозной коносамент. Такая система действует на важных направлениях международных перевозок: Европа - Средний и Дальний Восток по Транссибирской контейнерной системе; Европа - Дальний Восток через Атлантическое и Тихоокеанское побережье США.

д) Мини-мост. Мини-мост подразумевает перевозку контейнеров по единому сквозному коносаменту, выданному морским перевозчиком из порта одной страны до порта другой страны, а оттуда по железной дороге до терминала железной дороги во втором порту последней страны, расположенном на другом побережье континента. При использовании такой перевозки грузоотправителю котируется сквозная ставка, включающая железнодорожную, а морской перевозчик выплачивает железной дороге единую ставку за каждый контейнер.

## Организация доставки товаров железнодорожным транспортом.

### Железнодорожный транспорт России на современном этапе.

Железнодорожный транспорт играет исключительно важную роль в развитии экономики любого государства, так как, осуществляя перевозки грузов в соответствии с потребностями производства, он обеспечивает нормальное функционирование и развитие всех его отраслей, регионов и предприятий. Железнодорожный транспорт -жизненно важная отрасль хозяйства, обеспечивающая экономическую безопасность и целостность государства. В России железнодорожный транспорт является одной из крупнейших отраслей хозяйства и основным звеном производственной и социальной инфраструктуры.

Специфика участия железнодорожного транспорта в перевозках внешнеторговых грузов России заключается в том, что по территории страны он доставляет подавляющую часть товаров в/из российских портов для дальнейшей их отправки морским и речным транспортом. Кроме того, железнодорожный транспорт осуществляет транзитные перевозки грузов иностранной клиентуры по территории России, экспортируя транспортные услуги. Таким образом, оценивая роль железнодорожного транспорта во внешнеэкономических связях в целом, не следует ограничиваться данными непосредственно по железнодорожным перевозкам, надо принимать во внимание и объемы грузов, перевозимых в смешанном железнодорожно-водном сообщении, а также транзитные перевозки.

Российские железные дороги (РЖД) - это развитая, мощная транспортная система. На долю железнодорожного транспорта приходится более 70% общего объема перевозок грузов страны. В 1995 году - 1058 млн.т. грузов (1214 млрд. ткм.), в то время как всеми остальными видами транспорта только 244,91 млн.т. При эксплуатационной длине, составляющей 7% протяженности железных дорог мира, на российских магистралях обеспечивается 35% мирового грузооборота.

Управление железнодорожным транспортом строится по производственно - территориальному принципу, вся железнодорожная сеть делится на железные дороги (их восемнадцать). Управление каждой дороги имеет в своем составе различные службы и руководит всей деятельностью железной дороги. В свою очередь, дороги территориально делятся на отделения. Последние осуществляют руководство производственно -хозяйственной и финансовой деятельностью линейных производственных предприятий, находящихся в их границах. К линейным предприятиям относятся: станции, локомотивные и вагонные депо, дистанции пути, участки энергоснабжения и некоторые другие. Эти подразделения и выступают непосредственными исполнителями всей работы по перевозке грузов и пассажиров. На железных дорогах допускается приватизация или создание частных предприятий, компаний и фирм, деятельность которых, тем не менее, не препятствует осуществлению монополии государства.

Подобная система управления железнодорожным транспортом характерна для большинства стран мира. Лишь в некоторых странах (США, Канада, Япония, Бразилия, Австралия) имеются частные железные дороги (в США и Японии все железные дороги частные, в других перечисленных странах частные дороги действуют наряду с государственными).

Взаимоотношения, возникающие при перевозке грузов по железным дорогам в пределах одной страны, регулируются национальными уставами, правилами и различного рода инструкциями, издаваемыми и утверждаемыми в порядке, установленном законодательством данной страны.

Очевидно, что правовые и технологические нормы перевозочного процесса в международном железнодорожном сообщении значительно сложнее, так как при их разработке необходимо учитывать интересы нескольких стран, особенности их национальных нормативных актов, условий работы железных дорог и технологические особенности перевозок за рубежом.

Для обеспечения внешнеэкономических связей и развития международной торговли возникает необходимость в создании надежных транспортных связей, обеспечивающих своевременную и сохранную доставку товаров, беспрепятственную передачу грузов на государственных границах и обеспечение качества сданного к перевозке груза.

### Соглашения о международных железнодорожных сообщениях.

Основным инструментом с помощью которого разрешаются вопросы международного сотрудничества, в том числе и в области железнодорожных перевозок, являются международные соглашения. В области организации и осуществления перевозок первым соглашением в области железнодорожного транспорта было Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), которое вступило в силу с 1 ноября 1951 г. Участниками СМГС были СССР, Болгария, Венгрия, Вьетнам, ГДР, Китай, Северная Корея, Монголия, Польша, Румыния и Чехословакия. СМГС - многостороннее соглашение, заключенное на ведомственном уровне.

Наряду с основным текстом СМГС в дополнение к нему одиннадцать стран-участниц соглашения (среди них СССР) приняли: Единый международный транзитный тариф (ЕТТ), применяемый для исчисления платы за перевозку грузов транзитом по дорогам - участницам СМГС; Служебную инструкцию к СМГС; Правила пользования вагонами в международном пассажирском и железнодорожном грузовом сообщении (ОПВ); Правила расчетов по СМГС. В СМГС было зафиксировано ряд основополагающих моментов, таких как:

* было определено, что грузы могут перевозится по железным дорогам двух и более стран по одному перевозочному документу - международной накладной. В этом случае перевозки будут называться "прямым международным сообщением".
* перевозки делятся на прямые железнодорожные, в которых участвуют только железные дороги и прямые смешанные, в которых кроме железных дорог участвуют другие виды транспорта;
* прямые международные железнодорожные сообщения бывают перегрузочными, когда грузы перегружаются из вагонов одной колеи в вагоны другой, и бесперегрузочными, когда грузы не перегружаются, а кузова вагонов переставляются на тележки другой колеи;
* прямые международные железнодорожные сообщения могут быть бесперегрузочными если колея сопредельных стран одинакова (колея той же ширины, что и дороги России имеют: Монголия, Финляндия и отдельные линии в Польше, Словакии, КНДР);

Из характера СМГС следует, что это соглашение регулирует взаимоотношения между железными дорогами разных стран его участниц, вытекающие из вопросов осуществления ими международных перевозок: когда отправитель заключает договор с одной из железных дорог стран-участниц на отправление груза, и по крайней мере еще одна железная дорога другой страны-участницы впоследствии также участвует в данной перевозке. Основная цель СМГС - создание единого регламента в вопросах, связанных с заключением международного договора перевозки, содержанием взаимных прав и обязанностей сторон договора, результатом его невыполнения и урегулированием претензий в следствии этого, а также правами и обязанностями лица, в пользу которого осуществлялась перевозка (то есть получателя груза). Обязанность соблюдать постановления СМГС относится не только к железным дорогам, его заключившим, но и к каждой железной дороге, принимающей участие в данной перевозке и участвующей в СМГС.

Помимо СМГС в России действуют также следующие важные соглашения в области международных железнодорожных перевозок:

* Соглашения о прямых железнодорожных сообщениях с Финляндией, Афганистаном, Турцией, Ираном, Австрией, Югославией (с аналогичным СМГС содержанием);
* Соглашение о перевозке грузов в контейнерах в международном прямом смешанном железнодорожно-водном грузовом сообщении между СССР и Болгарией (МЖВСК);
* Соглашение о создании единой контейнерной транспортной системы (ЕКТС), заключенное между бывшими странами СЭВ;
* Соглашение о международном железнодорожном транзитном тарифе (МТТ), явившемся дополнением к ранее упомянутому ЕТТ.

Кроме того. Советский Союз участвовал, а Россия на правах правопреемника продолжает участвовать, в работе Международной ассоциации железнодорожных "конгрессов (МАЖК) и Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии (ЕЭК). Рассматривается вопрос о вступлении России в Международную конвенцию по перевозкам грузов железнодорожным транспортом (COTIF), действующую на железных дорогах стран Западной Европы.

Для обеспечения условий для поддержания устойчивых экономических связей, отвечающих потребностям внешнеэкономической деятельности России, на железнодорожном транспорте действуют девять двусторонних соглашений о международном грузовом железнодорожном сообщении. Шесть из них были заключены еще СССР (с Финляндией, Турцией, Австрией, Ираном, Афганистаном, Югославией), а три уже Россией в 1992 г. (с Литвой, Латвией. Эстонией). Подписанные соглашения предусматривают обеспечение благоприятных условий функционирования железнодорожного транспорта, в частности, железнодорожный подвижной состав освобождается от налогов и государственных сборов, связанных с использованием железнодорожного пути; налогов и сборов на доходы, получаемые от перевозок.

### Основные условия доставки товаров по СМГС.

В настоящее время участниками СМГС являются страны СНГ, бывшие социалистические страны Азии (Китай, Монголия, Северная Корея, Вьетнам), Болгария и Польша, а также Венгрия, Чехия, Словакия, Румыния, которые денонсировали СМГС, однако готовы пользоваться его положениями, пока не заключено с ними нового подобного соглашения.

Основное предназначение СМГС заключается в том, что для всех железных дорог - участниц оно устанавливает единые условия перевозки и применение единых перевозочных документов.

Соглашение состоит из восьми разделов, в которых регулируется весь комплекс вопросов транспортного процесса - заключение договора перевозки (порядок приема груза к перевозке, накладная, исчисление провозных платежей и т.д.), выполнение этого соглашения, порядок его изменения, ответственность железных дорог и др. СМГС дополняется рядом тарифов, правил и инструкций.

Положениями СМГС прямо предусматривается обязанность железных дорог перевозить грузы, включенные в план перевозок по дороге отправления и обязанность грузополучателя принять прибывший в его адрес груз. При этом нормы о порядке планирования перевозок СМГС не содержат, поскольку это сфера внутреннего законодательства стран-участниц.

Условия перевозок императивны и не могут быть изменены ни соглашениями железных дорог, ни по договоренности между участниками договора перевозки. К предметам, которые по соглашению допускаются к транспортировке с соблюдением особых условий, относятся: железнодорожный подвижной состав, тяжеловесные, длинномерные и негабаритные грузы, опасные грузы по особому перечню и некоторые другие. Для тяжеловесных, негабаритных и длинномерных грузов СМГС предписывает предварительное согласование условий перевозок.

Порядок погрузки и отправления грузов определяется правилами дороги отправления. По отдельным вопросам разработаны общие для всех правила, например, требования к таре, маркировке; унифицированные нормы предусмотрены также для погрузки и крепления грузов на открытых платформах.

Согласно статьям СМГС, перевозка грузов в международном сообщении производится между всеми станциями, открытыми для грузовых операций во внутренних сообщениях.

### Двусторонние соглашения о прямых железнодорожных сообщениях.

Россия имеет двусторонние соглашения со странами Прибалтики, а также с Австрией, Югославией, Турцией, Ираном, Финляндией и Афганистаном. Эти документы предусматривают установление прямого железнодорожного сообщения. Каждый из них включает основное Соглашение об организации железнодорожного сообщения и выработанные на его основе правила об условиях перевозок.

Взаимоотношения железных дорог в рамках этих соглашений регулируются также рядом дополнительных соглашений, инструкций, правилами пользования вагонами, пограничными соглашениями, правилами расчетов и другими согласованными документами. В них оговариваются условия транспортировки грузов, устанавливаются нормы ответственности сторон, права и обязанности перевозчиков, грузоотправителей и грузополучателей. Определен круг товаров, допускаемых к перевозке и перечень грузов, принимаемых на особых условиях.

Для всех отмеченных выше Соглашений общими являются следующие важнейшие условия перевозок:

* грузы принимаются к перевозке по внутренним правилам страны отправления;
* отправление грузов может осуществляться как в перегрузочном, так и в бес перегрузочном сообщениях;
* грузы, транспортируемые на особых условиях, не оговоренных в соглашении между сторонами, могут отправляться только по предварительному соглашению сторон;
* для прямого международного сообщения каждая страна может открыть не все станции, а лишь некоторые из них. Списки открытых станций называются в соответствующем соглашении;
* провозная плата для транспортировки по территории каждой из стран исчисляется по их внутренним тарифам и правилам. Во всех соглашениях устанавливается, что при отсутствии в их тексте необходимых указаний, следует руководствоваться внутренним законодательством;
* договор перевозки оформляется соответствующей накладной (по своим реквизитам эти накладные полностью напоминают накладную СМГС), которая заполняется на русском языке и языке страны-партнера.

Многие условия Соглашений близки соответствующим разделам СМГС и COTIF, участниками которых являются страны-партнеры. В некоторых случаях имеются прямые ссылки на положения данных конвенций и дополняющие их документы.

По политическим и военным причинам в настоящее время реально действуют соглашения с Финляндией, Австрией, Югославией и странами Прибалтики. Железнодорожное сообщение с Турцией, Ираном и Афганистаном пока приостановлено ввиду сложной геополитической ситуацией в соответствующих регионах.

### Порядок транспортировки грузов железнодорожным транспортом в страны Западной Европы.

Страны Западной Европы являются участниками Международной конвенции по перевозке грузов по железным дорогам - МГК. Это соглашение - одно из старейших в Европе: оно было заключено еще в 1890 г. в Берне (Швейцария) и потому его часто называют Бернской конвенцией. Первоначально в ней участвовало 9 европейских государств, в том числе и Россия. В настоящее время ее участниками выступают 33 государства, большинство из них - страны Европы (и, в частности, Восточной Европы), а также ряд стран Азии и Северной Африки. Россия в этой конвенции пока не участвует.

Международная конвенция - это межправительственное соглашение. В соответствии с этим документом для решения вопросов, связанных с ним, один раз в пять - шесть лет созывается специальная конференция. При перевозке грузов применяется накладная единого образца - накладная С1М, реквизиты которой примерно аналогичны накладной СМГС.

В апреле-мае 1980 года в Берне проводилась конференция по пересмотру Конвенции, которая приняла Соглашение о международных железнодорожным перевозках (COTIF). В части, касающейся организации перевозок, оно базируется на положениях МГК, за исключением отдельным вопросов. Так, упрощен порядок применения правил о группировке партий грузов, несколько сокращены сроки доставки грузов, введены специальные положения о порядке предоставления к перевозке мелких отправок.

Поскольку Россия и страны СНГ не являются участниками COTIF, то перевозки между ними и западноевропейскими странами в прямом международном железнодорожном сообщении невозможны. Поэтому они осуществляются при помощи посредников, которые занимаются переотправкой российских внешнеторговых грузов и составлением на пограничных станциях новых перевозочных документов. В соответствии с СМГС функции посредников взяли на себя железные дороги стран-участниц СМГС, которые в свою очередь участвуют в COTIF. Это страны Восточной Европы: Чехия, Словакия, Польша, Венгрия, Румыния, которые участвуют как в СМГС, так и в COTIF.

При отправке экспортных грузов в западноевропейские страны грузоотправители России и стран СНГ выписывают 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 С1М, по которой груз следует уже до конечной станции назначения. Все сведения из накладной СМГС переносятся в накладную GIM. Аналогичный способ оформления перевозочных документов применяется в обратном направлении.

Поскольку перевозки в сообщении СМГС - осуществляются на основании двух самостоятельных договоров перевозки, при следовании грузов по территории стран-участниц СМГС ответственность железных дорог возникает по правилам этого соглашения, а в дальнейшем - по правилам COTIF. Соответственно, претензии и иски к железным дорогам должны предъявляться отдельно по каждому из этих договоров, и притом только их участниками.

## Организация доставки товаров при воздушных перевозках.

### Роль и место авиатранспорта в хозяйственных связях.

Мировым авиационным перевозкам принадлежит важное место в системе товародвижения. Современный этап их развития характеризуется постоянным увеличением их объемов. На период до 2000 г. прирост международных воздушных перевозок предсказывается в пределах 5-6%, причем, практически, по всему земному шару. Подобный рост объясняется расширением международной торговли товарами высокой степени переработки и научной продукцией, на цены которых высокие авиационные тарифы не оказывают существенного влияния. Это связано также с повышением требований грузовладельцев к скорости транспортировки и сохранности груза в пути. Авиатранспорт активно используется при международных смешанных сообщениях с использованием современных технологий, в частности, при перевозках грузов в контейнерах.

Ведущими типами грузовых самолетов в мире являются грузовые модели Боинг-747 и ДС-8. Транспортная авиация России и стран СНГ также начинает выходить на мировые рынки грузовых перевозок. Такие модели как АН-124 ("Руслан") и АН-225 ("Мрия") не имеют себе равных в мире по грузоподъемности, грузовместимости. Этими самолетами можно перевозить тяжеловесные и крупногабаритные грузы, что является весьма ценной услугой на международных рынках транспортной продукции.

Следует отметить, что 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. В Европе действует 21 специализированная грузовая авиакомпания, В Северной Америке - 16, Южной Америке - 17. Крупнейшей грузовой авиакомпанией мира является "Флайинг Тайгер" (США), грузооборот которой составляет более 4 млрд.т.км., из которых 2,5 - перевозка в международном сообщении.

Конкурентным преимуществом воздушного транспорта по сравнению с другими видами являются скорость и сохранностью груза в пути. Основным недостатком - высокие тарифы. В качестве "авиа пригодных" по оценкам Мирового банка принимаются грузы по пене ФОБ за 1 фунт массы более 10 долларов.

Авиатранспортные компании в условиях острой конкуренции прилагают значительные усилия для снижения своих издержек. Пытаются достичь этого, в частности, на основе оптимального сочетания видов транспорта в цепочке смешанного сообщения, где участие воздушного транспорта на дальние расстояния способно привести к снижению совокупных издержек. Так, на некоторых направлениях смешанные воздушно-морские перевозки сокращают транспортные издержки по сравнению с чисто воздушной транспортировкой на 50%, а по сравнению с прямыми морскими перевозками - на 75%. Такие перевозки нашли свое применение на направлениях Западная Европа -Дальний Восток, Западная Европа - Австралия, Западная Европа - США, Япония - Западная Европа.

Начиная с 1992 г. бывший союзный Аэрофлот утратил монопольные права на осуществление международных перевозок. К началу 1994 года четырнадцать региональных управлений из шестнадцати были вовлечены в международные перевозки грузов и пассажиров. Однако, именно Аэрофлот остается основным международным перевозчиком. Его доля в международных перевозках в 1993 году составляла 54,05%. Но, тем не менее, если в 1992 г. 94% объема всех международных перевозок приходилось на четыре компании, то в 1995 году этот сегмент рынка освоило уже десять авиапредприятий России. Наиболее активно стали работать на международных грузовых рынках авиапредприятия Сибири и Дальнего Востока, входящие в Тюменское, Магаданское, Красноярское и Восточно-сибирское региональные управления. Сфера их деятельности распространяется на Китай, Японию, Канаду, страны Юго-Восточной Азии.

Российский рынок грузовых перевозок является в настоящее время весьма притягательным для зарубежных авиакомпаний. В начале 1994 г. эту область освоили для себя около 70 иностранных авиакомпаний, из которых более половины предлагают услуги по грузовым перевозкам. По оценкам Мирового банка емкость российского рынка международных грузовых авиаперевозок оценивается к 2000 году в объеме 500 тыс. т.

### Регулирование международных воздушных перевозок в России.

Основным законом, регулирующим передвижение в воздушном пространстве России является действующий "Воздушный кодекс РФ, в редакции 1997 г. В соответствии с Кодексом, России принадлежит полный и исключительный суверенитет над своим воздушным пространством, под которым понимается воздушное пространство над сухопутной и водной территорией и над прибрежной морской полосой, установленной законом . Кодекс определяет порядок деятельности гражданской авиации и гражданского воздухоплавания в целях охраны интересов государств, обеспечения безопасности полетов воздушных судов и удовлетворения потребностей экономики страны. Одна из глав "Кодекса" посвящена международным авиационным перевозкам. В данной главе дано определение международной воздушной перевозки под которой понимается всякая перевозка, осуществляемая на воздушных судах, при которой место отправления и место назначения, независимо от того, имелись ли перегрузка или перерыв в перевозке, расположены:

1. на территории двух государств;
2. на территории одного и того же государства, если предусмотрена остановка на территории другого государства.

Кодекс в части международных воздушных перевозок построен с учетом международной практики воздухоплавания и международных конвенции: Варшавской конвенции 1929 г. и Гаагского протокола 1955 г. С учетом международного опыта созданы также и "Правила международных перевозок пассажиров багажа и грузов авиатранспортом" (в редакции 1984 г.), которые являются дополнением к Воздушному кодексу.

Далее говорится, что при международных перевозках пассажиров, багажа и грузов на гражданских воздушных судах СССР действуют общие положения о воздушных перевозках... , если иное не вытекает из международных договоров СССР. Международные воздушные перевозки почты осуществляются с соблюдением правил международных почтовых соглашений, заключенных СССР (как известно Россия является их правопреемницей).

Устанавливается, что договором международной воздушной перевозки грузов являешься грузовая накладная. По ней устанавливается принятие груза к перевозке и ее условия. Данные, указанные в накладной касательно характеристик груза, должны быть достоверны. Причем данные о количестве, объеме и состоянии груза считаются достоверными в том случае, если перевозчик произвел их проверку в присутствии отправителя либо его представителя, указав об этом в грузовой накладной.

В случае утраты, недостачи, повреждения или просрочки в доставке части багажа или груза или какого-либо содержавшегося в них предмета при определении размера возмещения принимается во внимание только общий вес (масса) данного места или мест.

В случае получения багажа или груза без возражений предполагается, если не доказано иное, что они доставлены в надлежащем состоянии и согласно перевозочному документу. В случае причинения вреда лицо, имеющее право на получение багажа или груза, должно предъявить перевозчику письменную претензию немедленно по обнаружению вреда, но не позднее 7 дней со дня получения багажа и 14 дней со дня получения груза. В случае просрочки в доставке претензия должна быть предъявлена не позднее чем в течении 21 дня, считая со дня передачи багажа или груза в распоряжение получателя (статья 129).

### Транспортно-экспедиторское обслуживание международных авиационных перевозок.

Современная практика организации международных воздушных перевозок, в том числе и в России, такова, что авиакомпании предпочитают не работать напрямую с грузоотправителями, а строить с ними свои отношения через транспортно-экспедиторские компании.

Работа экспедитора 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. При этом, следует отметить, что в настоящее время существует тенденция заключения соглашений между авиакомпаниями и экспедиторскими фирмами. Согласно такого рода 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.

Затем клиент получает тарифы экспедиторской фирмы на осуществление услуг по транспортировке груза и если они его устраивают, извещает об этом экспедитора, который начинает работу с грузом. При этом, 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. Кроме того, по желанию клиента, возможно осуществление также экспедирования по прибытию в пункте назначения. В этом случае экспедитор связывается с партнером в пункте назначения, выясняет стоимость осуществления экспедирования по прибытию и объявляет клиенту полную стоимость услуг.

Экспедитор должен получить у клиента документы, которые будут ему необходимы при работе с грузом. Груз отправляется с приложением счета-фактуры, сертификата качества и гарантийных свидетельств, а также документов, подтверждающих вес, объем груза, число мест в упаковке и т.д. Если фирма не зарегистрирована в аэропорту, то понадобятся документы, необходимые для ее регистрации. После получения от клиента всех необходимых документов осуществляется бронирование рейса.

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.

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, выпущенной в свет "Европейским таможенным советом".

Работа экспедитора с импортным грузом начинается после получения извещения об его отправке. Обычно 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 экспедиторами всеми необходимыми документами, чтобы избежать платного хранения груза в аэропорту. Далее производится таможенная очистка груза и его отправка до склада получателя. Если по прибытию груза клиента что-либо не устраивает (например, он не согласен с размером комиссии) и он захочет получить груз самостоятельно, то экспедитор выдает ему отказное письмо, в котором передает ему все права по распоряжению груза.

## Организация доставки товаров морским транспортом.

### Морской транспорт России на современном этапе.

Морской транспорт играет ведущую роль в доставке грузов международной торговли России. На его долю приходится более 50% этих перевозок. Среди грузов перевозимых российским морским флотом доминируют сырьевые товары: нефть и нефтепродукты (80% этих грузов во внешней торговле России перевозится морским транспортом), уголь, руда, металлы, лес, зерно. Доля продукции машиностроения относительно невелика и имеет место в основном при импорте. В 1993 г. внешнеторговые морские перевозки грузов составили 152 млн. т., и еще 5,2 млн. т. было перевезено на судах смешанного река-море плавания. Вплоть до 1996 г. эта цифра оставалась на приблизительно таком же уровне, однако, по прогнозам к 2000 году она должна возрасти до 200 млн. т.

В России работой с внешнеторговыми грузами занимаются 40 портов. Все они нуждаются в модернизации и переоснащении. Крупнейшими портами по грузообороту являются Санкт-Петербург, Новороссийск. Находка. Мурманск. Восточный.

На морском транспорте России действует Постановление Совета Министров и Правительства РФ от 23 августа 1993 г. ^ 840 "О лицензировании перевозочной, транспортно-экспедиторской, брокерской и другой деятельности, связанной с осуществлением транспортного процесса на морском и внутреннем водном транспорте в Российской Федерации". Постановлением определены виды деятельности на морском транспорте, которые могут осуществляться юридическими и физическими лицами только на основании лицензий; утверждено положение о лицензировании этих видов деятельности и установлено, что средства, получаемые от лицензирования, направляются на покрытие расходов по выдаче лицензий и содержание органов, осуществляющих лицензирование.

Основным законодательным актом, регулирующим эксплуатационную техническую, правовую, организационную и оперативную деятельность морского транспорта и, соответственно, организацию и осуществление международных морских перевозок грузов Российской внешней торговли, является "Кодекс торгового мореплавания Союза СССР" в редакции Указов Президиума ВС СССР от 20.05.74 г. №6001-У111, от 27.07.82. №7599-Х, от 02.12.87 №8089-Х1).

### Формы организации движения судов.

На морском транспорте различают две формы организации движения судов - регулярное и нерегулярное (или трамповое) судоходство. К регулярной форме относятся линейное судоходство и работа последовательными рейсами.

Линейное судоходство - это такая форма организации работы флота, при которой обеспечивается движение судов по объявленному расписанию между заранее установленными портами. Морское сообщение между определенными портами, поддерживаемое судоходным предприятием, называется линией. Грузовую базу линейного судоходства представляют главным образом генеральные (тарно-штучные грузы). На линейных судах перевозятся относительно небольшие партии грузов. В основном это готовые изделия и полуфабрикаты.

Линии подразделяются на односторонние, двухсторонние и конференциальные. Односторонние линии характеризуются тем, что на них работают только суда одной страны или одной судоходной компании. Двухсторонней линии поддерживаются судами компаний двух стран (по взаимному согласованию) или двух судоходных предприятий.

Конференциальные линии - это линии, на которых работают суда двух и более компаний из одной или из разных стран. Основное предназначение конференциальных линий (конференциальных соглашений) - это установление одинаковых тарифов и одинаковых условий перевозки для всех участников. В основном это делается для устранения излишней конкуренции между судоходными предприятиями, работающими на одних и тех же направлениях перевозок. Судоходные предприятия России участвуют во всех видах линейных перевозок.

Работа судов последовательными рейсами в загранплаваний применяется преимущественно для транспортировки потоков массовых (насыпных, навалочных) грузов. Как и при линейных перевозках на том или ином направлении грузопотока закрепляется определенный тоннаж, но в данном случае он действует только от порта погрузки до порта назначения, без промежуточных заходов для дозагрузки. Движение судов согласовывается с клиентурой, а перевозки осуществляются по специальному графику. Такая работа организуется для выполнения внешнеторговых контрактов на покупку или продажу больших партий однородного груза, поставляемого по длительным контрактам. Вопросами установления линий и поддержания работы судов последовательными рейсами занимаются непосредственно пароходства на основе прямых договоров с грузовладельцами.

Нерегулярное (трамповое) судоходство - это работа грузовых судов, не связанная с какими-либо постоянными районами плавания, портами погрузки/выгрузки, определенными видами грузов. Трамповое судоходство занимается, как правило, перевозками отдельных видов массовых грузов (лес, уголь, руда, зерно, нефть и нефтепродукты, цемент, удобрения и т.д. ). Именно трамповые суда перевозят основную (по объему) часть внешнеторговых грузов России. Порядок работы флота, то есть конкретный состав судов, выполняющих такие перевозки, определение портов захода, расписания движения, условий погрузки/выгрузки/перевозки, устанавливается пароходством, как правило, ежеквартально с последующим уточнением по месяцам.

### Порядок планирования морских перевозок.

При организации и планировании морских перевозок внешнеторговых грузов следует опираться на положения нормативного документа, изданного Министерством транспорта России "Временное положение об оперативном месячном планировании перевозок экспортных грузов железнодорожном транспортом" от 4 декабря 1992 года, № 936. Данный документ регулирует отношения грузовладельцев с экспедиторскими и транспортными организациями по планированию не только железнодорожных (как это следует из названия), но и морских перевозок

По положению этого нормативного документа при экспорте организации и предприятия внешнеэкономического комплекса подают заявки на перевозку экспортных грузов на российских судах. Заявка называется "поручение (ордер)" и подается экспедиторской организации, обслуживающей грузы предприятия. На основание ордеров пароходства составляют график расстановки своих судов, выписка из которого возвращается через экспедитора на предприятие для осуществления своевременной отгрузки товаров в порт. Все заявки по экспортным перевозкам должны быть переданы заблаговременно, желательно в соответствии со сроками, установленными нормативом.

Если речь идет о перевозке грузов на иностранных судах, то вопрос закрепления тоннажа под грузы предприятия решается между самим предприятием или его экспедитором и иностранным судовладельцем напрямую.

При импорте информация о поступлении грузов передается предприятием непосредственно в российский порт разгрузки (или порт стран СНГ, Балтии или Финляндии, что на практике бывает достаточно часто) или в экспедиторскую организацию, обслуживающую грузы предприятия.

Организуя морские перевозки внешнеторговых грузов, предприятия внешнеэкономического комплекса должны работать через экспедиторов. Это во многом облегчает им работу как по осуществлению самих перевозок, так и по построению взаимоотношений с судовладельческими организациями.

### Организация доставки товаров морским транспортом при экспорте.

Экспортеры-отправители отгружают товары в адрес морских портов, которые, получив грузы на свое имя, выступают в качестве организаций, ответственных за осуществление всех портовых операций, вплоть до окончания их погрузки на борт. Выгрузка из вагонов, автомашин, речных барж производится силами и средствами портов. Последние обеспечивают также складирование и раздельное хранение грузов.

Порты выступают в качестве юридического лица и заключают договора на транспортно-экспедиторское обслуживание грузов с организациями внешнеэкономического комплекса, их представительствами в портах (если таковые имеются) или с экспедиторами этих организаций, выступающих в роли полномочных представителей и действующих на основании доверенностей, выдаваемых им организациями.

На все принятые экспортные грузы в порту составляются приемные акты, которые направляются организациям внешнеэкономического комплекса вместе с накладными, коммерческими актами, спецификациями и другими необходимыми документами. По поручениям внешнеэкономических организаций порты, в качестве юридических лиц, или экспедиторы, в качестве их полномочных представителей, организуют силами портов сортировку грузов по родам, размерам, маркам, а также производят сплошную или контрольную проверку веса, проверку маркировки грузов, осуществляют по мере необходимости за отдельную плату переупаковку или пере маркировку. Порт ведет учет прибывших, отгруженных или сданных на месте грузов отдельно по каждой организации внешнеэкономического комплекса.

Сами порты или совместно с экспедиторами проверяют количество и состояние прибывшего груза, тару, маркировку, правильность оформления документов, сопровождающих груз. В случае, недостачи, повреждения груза или тары, несоответствия маркировки, неправильности в документации и других дефектах, обнаруженных при вскрытии грузовых мест, составляются коммерческие акты, экземпляры которых передаются организации - грузовладельцу. При необходимости порт приглашает ха счет грузовладельца экспертов (сюрвейеров) или представителей экспортера для определения экспортабельности состояния груза, прибывшего с какими-либо дефектами.

Началом отгрузки груза на экспорт считается момент получения портом напрямую от организации внешнеэкономического комплекса или от ее экспедитора поручения на отгрузку - "экспортного поручения". Этот документ по своей сути - указание порту об отправке груза на экспорт. Этот документ содержит все основные реквизиты, обеспечивающие возможность подготовки данной партии груза к отправке, его прием на судне, подготовку грузовых документов и выполнение всех необходимых формальностей. Если в транспортных условиях контрактов предусмотрены особые условия или требования к перевозке данного товара, то они должны быть отражены в экспортном поручении.

Грузы, указанные в экспортном поручении еще до вручения порту проходят таможенное оформление, организуемое экспедитором организации внешнеэкономического комплекса. Два экземпляра экспортного поручения с приложением всех документов на каждую партию груза (спецификации, сертификаты веса и качества, свидетельства о происхождении товара и т.д. ), который должен быть погружен на судно, порт вручает судовой администрации. Грузовой помощник капитана должен проверить правильность заполнения экспортного поручения и достаточность приведенных сведений о грузе, которые обеспечивали бы нормальную его погрузку и перевозку. После этого он дает разрешение на погрузку. Если на судно следует погрузить несколько партий груза по нескольким экспортным поручениям, то в порту составляется грузовой список для данного судна. В списке указываются номера экспортных поручений, наименования грузов, число мест, вес, порты выгрузки. С правовой точки зрения вручение порту грузового списка означает выполнение организациями внешнеэкономического комплекса своих обязательств перед пароходствами по предъявлению грузов, в соответствии с планом перевозок. На поручении и грузовом списке должен быть штамп таможни о выпуске груза.

После погрузки грузовой помощник капитана расписывается в принятии груза на обоих экземплярах экспортного поручения. С этого момента оно называется штурманской распиской и представляет документ, удостоверяющий принятие груза судном и переход ответственности за груз на перевозчика. Один экземпляр штурманской расписки передается порту, другой остается на судне.

В иностранных портах имеется отдельный, специальный документ, потверждающий прием груза судном, который также называется штурманской распиской (mate's receipt, dock receipt). В ней должны фигурировать все обнаруженные администрацией судна расхождения между данными, указанными в поручении, и фактическими данными в отношении груза (число мест, объем и вес груза, его товарное качество, состояние тары и упаковки). На основе штурманской расписки перевозчиком выписывается наиболее важный среди документов, служащих для оформления морской перевозки грузов, - коносамент.

## Организация доставки товаров автомобильным транспортом.

### Международные перевозки грузов российским автотранспортом

В течении длительного времени участие автомобильного транспорта в международных перевозках сводилось к подвозу груза к железным дорогам и доставке его с железнодорожных станций получателям. Начиная с середины 60-х годов автомобильный транспорт постепенно начал участвовать в международных перевозках, а в девяностых годов он занял ведущее положение в торговле с многими странами Западной Европы. Особенно это касается завоза в Россию импортных товаров.

В хозяйстве России автомобильный транспорт приобретает все большее значение, начиная в открытую конкурировать с железнодорожным, особенно когда речь идет о перевозках готовой продукции. В 1995 в России автомобильным транспортом было перевезено более 20 млн.т. грузов, а его грузооборот составил более 40 млрд. ткм. Во внешнеторговых перевозках России автотранспортом ежегодно перевозится 2-3% грузов внешней торговли. Столь небольшой процент объясняется тем, что данный вид транспорта используется почти исключительно для перевозки готовой продукции, чья масса невелика. Если же взять стоимостной показатель работы автомобильного транспорта в международных сообщениях, то его доля окажется выше.

В России международные перевозки грузов осуществляются в основном специализированными автотранспортными предприятиями, крупнейшим из которых является "Совтрансавто". Международные автомобильные перевозки осуществляются также многими экспедиторскими компаниями, в частности Концерном "Союзвнештранс". Возможен выезд за рубеж собственного автотранспорта предприятий, компаний и фирм, которые зафиксировали в своих уставах подобную деятельность. В этом случае необходимо, чтобы подвижной состав отвечал установленным европейским стандартам, а сама перевозка была организована в соответствии с положениями международных конвенций. В организации и осуществлении международных автомобильных перевозок грузов внешней торговли России активно участвуют и иностранные автотранспортные и экспедиторские предприятия, а также автотранспорт иностранных компаний.

### Основные условия осуществления международных автомобильных перевозок.

Международные автомобильные перевозки грузов в Европейских странах, включая Россию и многие страны СНГ, осуществляются на основе положений "Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), заключенной в Женеве в 1956 г. (вступила в силу для СССР 1 декабря 1983 г.)

Данная Конвенция применяется ко всякому договору автомобильной перевозки грузов, когда место погрузки груза и место доставки, указанные в контракте, находятся на территории двух различных стран, из которых, по крайней мере одна является участником Конвенции.

Если на части маршрута перевозки автотранспортное средство транспортируется вместе с перевозимым им грузом по морю, железной дороге, внутреннему водному пути или по воздуху, настоящая Конвенция применяется ко всей перевозке в целом.

Договор перевозки устанавливается накладной. Полное ее наименование "международная товарно-транспортная накладная", однако в оперативной терминологии она известна под названием накладная ЦМР (CMR), по латинской аббревиатуре названия самой Конвенции.

Накладная составляется в трех оригинальных экземплярах, подписанных отправителем и перевозчиком, причем эти подписи могут быть отпечатаны типографским способом или заменены штемпелем отправителя и перевозчика (если это допускается законодательством страны, в которой заполнена накладная).

Получатель указывает дату получения груза, время прибытия автотранспортного средства под погрузку и убытие с разгрузки. Эта информация также заверяется штампом и подписью получателя.

Первый экземпляр накладной передается отправителю, второй сопровождает груз и предназначен для получателя, третий передается перевозчику. Для удобства расчетов, для таможенного оформления, для учета или отчетности на предприятии рекомендуется составлять лишние два-три экземпляра накладной.

В том случае, когда подлежащий перевозке груз должен быть погружен на несколько автотранспортных средств, или же когда дело касается различных грузов или партий грузов, то отправитель или перевозчик имеет право требовать составления стольких накладных, сколько транспортных средств используется для перевозки, или сколько разных видов или партий грузов подлежит перевозке.

При принятии груза перевозчик обязан проверить точность записей в накладной относительно числа грузовых мест, их маркировки и номеров, а также внешнего состояния груза. Отправитель имеет право требовать проверки перевозчиком веса брутто или количества груза. Он может также требовать проверки содержимого грузовых мест.

Отправитель обязан приложить к накладной или предоставить в распоряжение перевозчика все необходимые документы и сообщить все требуемые сведения для выполнения таможенных и иных формальностей.

Правомочное по договору лицо может считать груз потерянным, если он не был доставлен в течении тридцати дней по прошествии установленного в накладной срока доставки. Если же срок не был определен, то в течении шестидесяти дней со дня принятия груза перевозчиком. Правомочное по договору лицо может при получении им возмещения за утраченный груз просить в письменной форме о его немедленном возвращении в том случае, если груз будет найден в течении года, следующего за уплатой возмещения.

Если перевозка, условия которой определяются единственным договором, осуществляется несколькими перевозчиками, каждый из них несет ответственность за всю перевозку, причем второй перевозчик и каждый из последующих перевозчиков становятся в силу принятия ими груза и накладной участником договора на указанных в накладной условиях. Перевозчик, принимающий груз от своего предшественника, вручает последнему датированную и подписанную им расписку. Он должен отметить свое имя и адрес на втором экземпляре накладной.

### Процедура прохождения границ при международных автомобильных перевозках грузов.

Прохождение границ автотранспортом в европейских странах регулируется "Таможенной конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП)" принята ООН 14 ноября 1975 г. Данная Конвенция (часто ее называют Конвенция TIR, по латинской аббревиатуре ее названия) касается перевозки грузов, осуществляемой без их промежуточной перегрузки, в дорожных транспортных средствах, составах транспортных средств или контейнерах, с пересечением одной или нескольких границ от таможни места отправления одной из договаривающихся стран до таможни места назначения другой договаривающейся страны. Положения данной Конвенции применяются при условии, что автотранспортные средства, составы или контейнеры, отвечают определенным техническим требованиям, сформулированным в данной Конвенции, и допущены к перевозке. Автотранспортные средства должны отвечать соответствующим техническим требованиям, а контейнеры должны быть построены в соответствии с Международной конвенцией по безопасным контейнерам. Главное на что направлены технические требования - это на недопущение к перевозкам автотранспортных средств и контейнеров имеющих или способных иметь в своей конструкции места для провоза контрабандных и запрещенных товаров. Допущенное автотранспортное средство должно иметь прикрепленной на видном месте металлическую табличку с надписью "TIR". Одна табличка помещается спереди, другая сзади.

Грузы, перевозимые с соблюдением процедур данной Конвенции в запломбированных автотранспортных средствах, составах или контейнерах, как правило, освобождаются от таможенного досмотра в промежуточных таможнях транзитных стран. Однако, с целью предупреждения злоупотреблений, таможенные органы могут в исключительных случаях и, в частности, при наличии подозрения в нарушениях, производить в этих таможнях досмотр груза.

На каждое автотранспортное средство или контейнер составляется одна книжка МДП. Единая книжка МДП может составляться на состав транспортных средств или на несколько контейнеров, погруженных на одно автотранспортное средство. В этом случае в грузовом манифесте книжки МДП должно указываться отдельно содержимое каждого транспортного средства, составляющего часть состава транспортных средств, или каждого контейнера. Книжка МДП действительна только на выполнение одной перевозки. Она должна содержать такое число отрывных листков, какое необходимо для осуществления данной перевозки (по два листа на страну отправления, назначения и каждую транзитную страну). Грузы, автотранспортное средство, состав или контейнер должны предъявляться в таможне места отправления вместе с книжкой МДП. После проверки таможня накладывает пломбы на автотранспортное средство или контейнер и штемпелюют странички книжки МДП.

Если в промежуточной таможне автотранспортное средство было вскрыто и, следовательно, пломбы нарушены, то после досмотра таможня его проводившая навешивает свои пломбы, о чем делается отметка в книжке МДП - указываются новые номера пломб.

Всякое нарушение положений настоящей Конвенции влечет применение к виновнику предусмотренных законодательством этой страны санкций, в частности, транспортное предприятие может быть временно или постоянно быть лишено права перевозить грузы в соответствии с положениями данной Конвенции или вообще лишено права осуществлять международные автоперевозки.

## Понятие и содержание страхования грузов.

Целью транспортного страхования во внешнеэкономической деятельности является создание условий гарантированной компенсации финансовых убытков, возникающих в процессе перемещения вследствие гибели, уничтожения или повреждения имущества в результате обстоятельств, не зависящих от его владельца.

Страхование грузов несет участникам договоров купли-продажи не только прямую выгоду в виде защиты интересов их владельцев, но также и ряд косвенных преимуществ. Так:

* страхование позволяет структурам, понесшим убытки, продолжать свою деятельность (производить товары, предоставлять услуги, реализовывать внешнеторговые контракты), что в значительной степени способствует созданию стабильного делового климата;
* страхование в определенной степени обеспечивает безопасность торговых сделок, так как позволяет предпринимателям перевести на страховую компанию риски при транспортировке, которые они не могут контролировать;
* плата за страхование высвобождает денежные средства, содержащие в целевом страховом резерве компании для финансирования расходов по предупреждению и ликвидации возможных убытков.

Кроме страхования, возможным путем возмещения возникающих во время доставки грузов убытков, является их получение с виновной стороны, которой при транспортировке может оказаться компания-перевозчик, экспедитор/оператор, либо фирма, осуществляющая операции с грузом в пунктах его перевалки с одного вида транспорта на другой.

Однако, взаимоотношения сторон по договору перевозки экспортно-импортных грузов строятся на основе международных конвенций и соглашений, которые, как правило, предусматривают ограниченную ответственность виновной стороны, т.е. материальное возмещение убытков не всегда покрывает реальный ущерб, вынесенный грузу.

В некоторых случаях перевозчик в силу обстоятельств непреодолимой силы вообще освобождается от ответственности (форс-мажор).

Таким образом, страхование интересов, связанных с грузом при исполнении внешнеторгового контракта, является более надежной гарантией компенсации возникающих при транспортировке убытков.

При этом страхование груза и ответственность перевозчика отнюдь не исключают друг друга. Владелец груза, отправитель, получатель не лишаются права на предъявление претензий к перевозчику и удовлетворению их, так как при любом страховании часть ответственности по рискам все-таки остается на грузовладельца, которая и подлежит возмещению перевозчиком.

Транспортное страхование во внешнеэкономической деятельности подразделяется на страхование "каско" (Hull Insurance), страхование "карго" (Cargo Insurance) и страхование ответственности перевозчика, экспедитора/оператора за груз перед его владельцем (Liability lnsurance). Tepмин "каско" применяется при страховании подвижного состава транспорта (судов, автомобилей, железнодорожных вагонов, самолетов, контейнеров и т.д.), участвующего в международных перевозках. Этот вид страхования осуществляет непосредственно владелец транспортных средств.

Стороны по внешнеторговому контракту не имеют отношения к страхованию "каско" за исключением случаев, когда транспортировка осуществляется их собственными средствами. Например, при поставке товара на условиях "с завода" покупатель возит товар со склада продавца на принадлежащих ему автомобилях, которые он может застраховать по системе "каско".

Страхование ответственности предусматривает, что страховщик берет на себя обязательство возместить страхователю суммы, подлежащие выплате им третьим лицам за причиненный ущерб. Страхование покрывает только юридическую ответственность страхователя и, обычно, в пределах обусловленных лимитов.

Страхование "карго" - это защита от различных убытков, связанных с грузом, являющимся предметом купли-продажи по внешнеторговому договору. При возникновении ущерба в результате гибели, повреждения и иного неблагоприятного воздействия на застрахованное имущество, он компенсируется в виде определенной суммы, называемой страховым возмещением (Insurance Indemnity). Данный вид страхования первоначально может быть осуществлен исключительно участниками контракта.

Сторона, которая страхует определенный имущественный интерес, называется *страхователем* (Insured). *Страховщик (Insurer, Underwriter)* - это юридическое лицо, принимающее на себя обязательство возместить убытки, возникшие в процессе транспортировки, при наступлении событий, против которых осуществлялось страхование (страховой случай, страховой риск).

За всю работу страховщик получает определенное вознаграждение -*страховую премию (Insurance Premium),* которая оплачивается страхователем всегда, независимо от того, имел ли место страховой случай и действительные убытки, связанные с грузом.

В термин *риск* (Risk) в страховании вкладывается несколько понятий. Прежде всего имеется ввиду случайность, событие, которое может, но не обязательно должно произойти, находясь вне контроля страхователя. Под риском также может подразумеваться чья-либо ответственность: например, формулировка "на риске страховщика" означает "на его ответственности". Далее, риск может обозначать определенный вид ответственности страховщика: риск полной или частичной гибели товара, риск кражи и т.д. И, наконец, под риском может пониматься имущество, которое страхуется.

Действительная стоимость товара как объекта страхования называется страховая стоимость (Insurance Value). Как правило, подразумевается фактическая стоимость груза в месте его нахождения в момент заключения договора страхования, которая подтверждается инвойсами, оформленными в соответствии с требованиями внешнеторгового контракта. Конкретный порядок исчисления размера страховой стоимости имеет свои особенности в различных странах и основан на действующем законодательстве и сложившейся практике.

От страховой стоимости отличается *страховая сумма (Sum Insured),* т.е. объявляемая при заключении договора страхования сумма, которая по общему порядку является пределом ответственности страховой компании за некоторыми небольшими исключениями. Страховая сумма, указываемая в договоре страхования, может быть меньше страховой стоимости, т.е. осуществляется страхование риска на неполную стоимость или частичное страхование (Partial Insurance). В этом случае убытки возмещаются в соответствии с практикой страхового дела пропорционально отношению суммы к стоимости, т.е. часть возможного ущерба остается на собственном риске владельца товара. Однако, договором между страхователем и страховщиком может быть предусмотрен более высокий размер страхового возмещения, но не выше страховой стоимости.

Если страховая сумма превышает стоимость, договор страхования считается недействительным в отношении этой разницы. Завышение сделанное владельцем товара умышленно, может служить основанием для страховой компании требовать признания договора недействительным и возмещения причиненных ему этих убытков в размере, превышающем сумму полученной страховой премии.

Страховая сумма, указанная в договоре страхования, считается согласованной между сторонами договора страхования и не может оспариваться впоследствии. Это положение относится как к случаям ее определения на основание заявления лица, которое страхует, так и при оценке ее страховой компанией своими силами. Исключение сделано для ситуации, когда страховщик был умышленно введен в заблуждение относительно страховой стоимости груза и, считая представленные сведения достоверными, не произвел его осмотра. При таких обстоятельствах договор может быть признан недействительным.

Под *транспортными расходами* как самостоятельным объектом страхования понимаются затраты непосредственно на доставку груза вплоть до его принятия получателем, а также другие платежи, связанные с его перемещением, включая экспедиторскую и другие виды комиссий. Страхованию и возмещению подлежат только платежи, находящиеся на "риске", т.е. суммы, уплачиваемые перевозчику в пункте отправления и не подлежащие возврату, независимо от того, будет ли товар доставлен по назначению или утрачен в пути следования. Пометка о совершенных в виде предоплаты транспортных платежей должна быть сделана в соответствующих документах - коносаментах, авиа, авто и железнодорожных накладных международного образца.

В торговых сделках груз считается застрахованным в сумме, заявленной владельцем, но не свыше его стоимости, указанной в счете поставщика с включением расходов по доставке и ожидаемой прибыли, если между сторонами не согласовано иное.

Страховое законодательство, как правило, не ограничивает перечень объектов имущественного страхования, из чего следует, что стороны по договору страхования сами имеют возможность определить предмет страхования в зависимости от соглашения между продавцом и покупателем и конкретных условий внешнеторгового контракта, который подлежит, защите.

Страхование одного и того же объекта у двух или нескольких страховщиков на суммы, превышающие в целом страховую стоимость, называется *двойным страхованием (Double Insurance).* Возможность получить возмещение от каждого из страховщиков означает необоснованное обогащение лица, получающего страховое возмещение. Поэтому установлено, что все страховщики по такому страхованию отвечают лишь в пределах страховой стоимости, причем каждый из них отвечает пропорционально отношению страховой суммы по заключенному им договору страхования к общей сумме всех заключенных договоров по данному грузу.

Однако, в данном случае речь идет о заключении двух или нескольких договоров страхования в отношении одного и того же интереса одного выгодоприобретателя. Но у различных лиц могут существовать различные страховые интересы. Один и тот же груз может быть, например, застрахован грузовладельцев (для охраны права собственности), перевозчиком (для охраны залогового права на груз в обеспечение причитающихся ему платежей), банком (для охраны своих прав, вытекающих из заемных правоотношений) и так далее. Такие случаи под действие данною определения не подпадают.

Кроме того, под двойным страхованием имеются в виду договоры, заключенные в целях охраны одного и того же страхового интереса от одних и тех же опасностей (страховых рисков). От различных же опасностей груз и связанные с ним интересы могут быть застрахованы в полной стоимости нескольких раз. Так, например, нет препятствий тому, чтобы наряду со страхованием груза на одном из вариантов условий, предлагаемых Правилами страховщика, застраховать его по особому договору также от военных рисков в полной стоимости. От двойного страхования следует отличать сострахование. *Сострахование (Co-Insurance) -* страхование, при котором двое и более страховщиков участвуют определенными долями в страховании одного и того же объекта на случай наступления одного и того же события (страхового случая). Такое страхование является способом разделения риска между страховыми компаниями путем отнесения на каждого из них заранее обусловленной доли возможных убытков и причитающейся страховой премии.

Возможность сострахования заранее оговаривается сторонами при заключении договора страхования и осуществляет по требованию либо с согласия страхователя, который вправе указать состраховщиков и долю участия каждого из них в риске.

Сострахование осуществляется страховыми компаниями на условиях солидарной ответственности перед страхователем.

В процессе “страхования экспортно-импортных грузов и связанных с ним интересов, участвуют не только страхователь и страховщик, но и <*выгодоприобретатель, бенефициар (Beneficiary),* то есть лицо, которое имеет право на получение всего или части возмещения убытка от страховщика.

Надо отметить, что при страховании внешнеторгового товара страхователь и бенефициар не всегда совпадают. Дело в том, что необходимым элементом правоотношений, возникающих по договору страхования является *страховой интерес (Insurable Interest),* для наличия которого необходимо, чтобы претендент на получение возмещения ущерба имел какие-либо права в отношении застрахованного имущества или нес связанные с ним обязанности. При реализации торговой сделки таким лицом может быть не только собственник имущества, но и его наниматель, комиссионер и т.д., которым передан товар.

Страховой интерес в грузе признается также за теми, кто имеет залоговое право на него в пределах суммы требования, обеспеченного залогом, например, за банком, выдавшим ссуду под залог груза, перевозчиком, когда он в предусмотренном порядке осуществляет залоговое право на груз в обеспечение получения провозных платежей подлежащих взысканию в пункте назначения.

Кроме того, страховой интерес возникает у лица, заинтересованного в страховании прибыли, которую можно извлечь от продажи груза в месте назначения.

И, наконец, страховой интерес в грузе имеют стороны, удовлетворяющие требования, обеспеченные судном, грузом и фрахтом при общей аварии в морском судоходстве.

Таким образом, страховой интерес при исполнении внешнеторговой сделки могут иметь несколько лиц одновременно и каждое из них является бенефициаром в пределах своей материальной заинтересованности. Причем такой интерес может быть приобретен кем-либо лишь к моменту возникновения убытка, хотя он мог и не иметь места в момент заключения договора страхования.

Создание действительной защиты интересов предпринимателей при повреждении груза, являющегося предметом торговой сделки, в значительной степени зависит от маркетинга рынка страховых услуг и правильного выбора страховой компании.

Страховщики могут осуществлять свою деятельность через страховых агентов и брокеров.

Страховые агенты - физические и юридические лица, действующие от имени страховщика и по его поручению в соответствии с предоставленными полномочиями.

Страховые брокеры - юридические или физические лица, зарегистрированные в установленном порядке в качестве предпринимателей, осуществляющие посредническую деятельность по страхованию от своего имени на основании поручений страхователя или страховщика. Брокер не несет юридической ответственности перед страховщиком, в тоже время он не должен гарантировать платежеспособность страховой компании страхователю и не отвечает за оплату убытков и возврат премии. Если брокер допустил небрежность при выполнении своих обязанностей, в результате которой нанесен ущерб страхователю, последний имеет право потребовать от брокера возмещения ущерба.

Главной целью перестрахования (Reinsuranse of Cargo) является создание сбалансированного страхового портфеля и обеспечения финансовой устойчивости деятельности самой страховой компании. В договоре перестрахования устанавливаются условия и способ передачи рисков, долю участия других страховщиков в совокупном риске, размер причитающейся каждому страховой премии. Оригинальный страховщик по такому договору ставится в положение страхователя и является носителем соответствующих прав и обязанностей.

В отличие от сострахования оригинальный страховщик не обязан извещать страхователя о заключенных им договорах перестрахования. По такому договору стороны обязаны только друг перед другом: перестраховщик не несет никакой ответственности перед оригинальным страхователем, поскольку тот не является ни стороной в договоре перестрахования, ни выгодоприобретателем по этому договору. Ответственным лицом перед оригинальным страхователем остается страховщик по основному договору. Тем не менее страхователь груза, как правило, интересуется с какой компанией по вопросам перестрахования работает его страховщик, так как это в значительной степени защищает и его интересы по оригинальному договору страхования.

### Используемые источники:

Адреса Internet:

1. http://www.dap.ane.ru/\_PRIVATE/Fapo/
2. http://www.madi.ru/logistics/liter/19/tl\_1.htm
3. http://bdg.press.net.by/1998\_12\_16.529
4. http://referat.ru/up/05/econom32.htm
5. http://www.loginfo.ru/archiv/loginf94/tansis.htm
6. http://www.a-z.ru/nkoinfo/newlaw/exp1.htm

Литература:

1. Николаев Д.С. "Транспорт в международных экономических отношениях" изд. МО, М., 1984 г.
2. "Транспорт во внешних экономических связях СССР" под общей редакцией Кочетова С.Н. изд. МО. М., 1988 г.
3. журнал «Бюллетень транспортной информации» N 5, 1996 г. с.21.
4. журнал «Международный бизнес в России» N3. 1995 г. с.42
5. журнал «Внешняя торговля» N 5. 1990 г. с.21
6. журнал «Международный бизнес России» N 3. 1995 г. с. 39
7. журнал «Бюллетень транспортной информации» N 1. 1996 г. с.26
8. журнал «Международный бизнес России» N 3. 1995 с. 42
9. журнал «Бюллетень транспортной информации». N 8, 1996 г. с. 26
10. журнал «Морской флот» N 4, 1996 г. с. 5

02.02.2000 А.С.Костров