## Содержание.

Введение. 2

1.Звенья транспортного обслуживания внеш­неэкономических связей России. 3

2.Содержание транспортных операций 4

3.Транспортный фактор в контракте купли-продажи 7

4.Организация транспортного обеспечения. 8

5.Посредники в транспортном деле. 12

6.Правовое регулирование транспортных услуг. 13

7. Решение спорных вопросов при транспор­тировке 14

Заключение. 16

Список литературы. 17

## Введение.

Товары, являющиеся предметом экспортной сделки, перемещаются по морю, воздуху, суше, трубопроводом или путем комбинации этих видов транспорта. Перевозка одним из этих видов транспорта называется прямой, а при использовании нескольких видов транспорта — смешанной или комби­нированной.

Нарушение транспортного процесса ведет зачастую к материальным по­терям экспортера и импортера, делает неконкурентоспособными товары. Транспорт является для государства важным дополнительным источником валютных поступлений.

Примерно ¼ международной торговли услугами приходится на транспорт­ные услуги. Регулирование этой торговли осуществляется на основе двусто­ронних соглашений.

Транспортное обслуживание — конечный результат деятельности транс­портных предприятий по выполнению договора перевозки.

Фрахт — одна из форм оплаты морской перевозки грузов, размер его устанавливается по соглашению сторон для каждой конкретной сделки в виде фрахтовой ставки либо исчисляется на основе тарифа обычно за один порт погрузки и один порт выгрузки.

Чартер (чартерная партия) — документ, удостоверяющий наличие и содержание договора фрахтования, заключенного между фрахтовщиком (судовладельцем) и фрахтователем (грузовладельцем). Он может заключаться на рейс, несколько рейсов, на определенное время. В торговом мореплава­нии используются типовые формы чартеров.

Линейное судоходство — специфическая форма транспортных услуг, при которой перевозчик организует между установленными портами регу­лярную доставку генеральных грузов сборными отправками по заранее объяв­ленному расписанию. При этом используются для всех отраслей стандарт­ный договор морской перевозки и стабильные цены.

Трамповое судоходство — морское судоходство, при котором работа грузовых транспортных судов не связана с постоянными районами плавания, портами погрузки и выгрузки, не ограниченна определенным видом груза, а цена перевозки (фрахт) устанавливается по согласованию сторон.

Трамповые грузы — грузы, традиционно обращающиеся в сфере трампо­вого судоходства: массовые насыпные навалочные грузы (уголь, руда, зерно, сахар, сырец, удобрения, лес, металл).

Транспортное обеспечение — система, представляющая собой совокуп­ность технических и 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. Все элементы транспорт­ного обеспечения находятся в тесном взаимодействии и взаимных связях.

### 1.Звенья транспортного обслуживания внеш­неэкономических связей России.

Российская транспортная система для обеспечения внешнеэкономических связей страны находится в большой зависимости от транспортных систем ближнего зарубежья и Прибалтики. Ведь многие железнодорожные погранич­ные переходы, крупные авиа- и морские порты расположены на их терри­тории, а морские транспортные суда, приписанные к этим портам, перешли в их собственность. Так, за пределами России оказались специализирован­ные портовые мощности (Рига, Клайпеда, Ильичевск, Одесса, Поти) по пере­грузке наливных нефтяных и химических грузов объемом 53 млн. т. в год, сухих химических грузов — 7 млн. т, массовых навалочных и генеральных грузов — 14 млн. т, зерновые комплексы — 7 млн. т, морские паромные пере­правы в Германию и Болгарию — мощностью 10 млн. т.

В странах ближнего зарубежья и Прибалтики расположены значитель­ные производственные мощности по выпуску и ремонту подвижного состава и средств железнодорожной автоматики.

Таким образом, Россия крайне заинтересована в сохранении единой транс­портной системы, так же как и другие государства экономически заинтересо­ваны в грузопотоках российского экспорта и импорта (прежде всего Украина, страны Прибалтики), получении значительных финансовых средств за счет предоставления транспортных услуг. Российская Федерация заключила не­сколько десятков многосторонних и двусторонних соглашений с государствами СНГ и Прибалтики о сотрудничестве в области транспорта, а также соглашений по отдельным видам транспорта — железнодорожному, автомо­бильному, воздушному, морскому, речному.

Подписанные соглашения предусматривают обеспечение благоприятных условий функционирования всех видов транспорта, в частности транспорт­ные средства освобождаются от налогов и государственных сборов, связанных с использованием дорог и иных путей сообщения, налогов и сборов на доходы, получаемые от перевозок. Все страны — республики бывшего СССР сохраняют действующие правила, инструкции, положения, стандарты/техни­ческие условия и другие документы, регламентирующие работу транспортных средств. Сохраняется действующий порядок осуществления международных перевозок, установленный ранее заключенными межправительственными со­глашениями СССР с другими странами, а также действие конвенций и других соглашений в области транспорта, участником которых являлся СССР.

Установлены также принципы и порядок выполнения воинских перево­зок, перевозок опасных и разрядных грузов, приняты условия «разделения инвентарных парков грузовых вагонов и контейнеров бывшего МПС СССР и их дальнейшего использования. Решены многие другие вопросы функцио­нирования транспортной системы как единого целого.

Транспортное обслуживание должно быть организовано во время всего процесса перемещения товара из сферы производства в сферу потребления и включает такие понятия, как сохранность перевозимого груза, скорость доставки, регулярность, ритмичность доставки, охрана окружающей среды. При транспортном обслуживании грузовладельцам предоставляются дополни­тельные услуги, такие как накопление, хранение груза, ремонт тары, марки­ровка, подготовка сепарационного материала и другие.

Этапы транспортного обслуживания включают:

* подготовку товара к перевозке;
* доставку его к магистральным видам транспорта;
* погрузочно-разгрузочные работы в пунктах отправления, транзита и назначения продукции;
* перемещение товара;
* раскредитование перевозочных документов; сдача груза получателю; розыск груза;
* ведение претензий, исков, арбитражных дел.

Могут возникнуть и другие посреднические операции: страхование груза и транспортных средств, лизинг и агентирование транспортных средств, бро­керская деятельность, транспортно-экспедиторское обслуживание.

### 2.Содержание транспортных операций

Содержание транспортных операций во внешней торговле при выполне­нии контрактов купли-продажи определяется характером международных перевозок или международных сообщений. Транспортные операции обычно классифицируются как операции, пред­шествующие внешнеторговой сделке, возникающие в процессе ее реализации и после ее завершения. Прежде чем проводить переговоры с целью заклю­чения контракта и до его подписания, необходимо провести анализ транс­портных услуг, тарифов, фрахтов и условий перевозки товаров, проработать транспортный фактор с определением транспортной составляющей в цене товара, ориентировочной цены для конечного покупателя, рассчитать и за­планировать транспортные расходы, определить и конкретизировать транс­портные условия и базис поставки с включением их в договор купли-про­дажи. После подписания контракта и в процессе его выполнения предстоит осуществить целый ряд действий: запланировать потребность в перевозках товаров, заключить договоры перевозки, оформить соответствующими транс­портными документами, подготовить товар к транспортировке — упаковать, затарить, замаркировать и в случае необходимости разместить на нем бирки; оформить необходимую транспортную, техническую и товаросопроводитель­ную документацию, застраховать товар и оформить страховой полис, подго­товить и оформить грузовую таможенную декларацию с учетом ВЭД СНГ; произвести расчеты с перевозчиками; выполнить таможенные формальности, пограничные, санитарные, ветеринарные операции, оформить необходимые документы, оплатить расходы и т.д. После завершения выполнения контракта купли-продажи следует решить споры между грузополучателем и перевозчиком, продавцом и покупателем, если таковые появились: предъявить претензии к ним, разрешить их в уста­новленном порядке. С транспортировкой грузов связан также момент перехода товара через границу, а с ним — порядок учета экспорта и импорта. Моментом перехода товара через границу считается по экспорту:

* при водных перевозках — дата коносамента;
* при железнодорожных перевозках — дата штемпеля на железнодо­рожной накладной, проставленная на пограничной станции;
* при автомобильных перевозках: при перевозке российским транспор­том — дата перехода товара через государственную границу, указанная в экспортном извещении; при перевозках транспортом покупателя — дата приемо-сдаточного акта;
* при воздушных перевозках — дата выписки авианакладной;
* при отправке товаров по почте — дата почтовой квитанции.

По импорту:

* при водных перевозках — дата прибытия груза в первый российский порт, проставленная в извещении порта;
* при железнодорожных перевозках — дата штемпеля на железнодо­рожной накладной, проставленная на пограничной станции;
* при автомобильных перевозках: при перевозке транспортом постав­щика — дата перехода товара через государственную границу, при перевоз­ках российским транспортом — дата приемо-сдаточного акта;
* при воздушных перевозках—дата прибытия самолета на первый аэро­дром на территории страны, указанная в авиационной накладной;
* при отправке товаров по почте — дата почтовой квитанции.

Датой экспорта и импорта товаров, поставляемых трубопроводным транс­портом, а также электроэнергии принимается дата приемо-сдаточного акта, составленного на пограничном или иных контрольно-распределительных пунктах трубопровода и электропровода.

Датой экспорта или импорта судов и других плавучих средств, идущих своим ходом, а также средств воздушного транспорта принимается дата приемо-сдаточного акта.

Осуществление транспортных операций может происходить в пунктах отправления, по пути следования груза, в пунктах перевалки с одного вида транспорта на другой, на пограничных пунктах, а также у получателя товара. А производить их могут продавец или покупатель, изготовитель продукции, заказчик товаров, перевозчик, посредник в транспортных операциях (транспортно-экспедиторские, агентские, брокерские и другие организации), об­служивающие внешнеторговый грузооборот. Транспортные операции могут проходить как внутри страны (доставка товаров к пограничным пунктам, к портам, перегрузка, хранение, комплектация, перетаривание, передача груза за рубеж), так и за границей (переадресование грузов, заключение новых договоров перевозки, транспортно-экспедиторские, агентские, брокерские услуги, страхование и др.).

В настоящее время все большее развитие для большинства видов товаров получила отгрузка в контейнерах. Стандартный контейнер представляет со­бой ящик из стали или алюминия с двустворчатой дверцей с одного конца. Самыми распространенными являются 20- и 40-фуговые контейнеры вмести­мостью, соответственно, 30 и 60 куб. м, максимальной загрузкой 18 и 30 т.

Основные преимущества использования контейнеров для грузоотправи­телей состоят в уменьшении риска потерь, кражи или потери груза, возмож­ности использовать более простую упаковку, сокращении времени хранения в порту и из-за того, что контейнеры довольно быстро погружаются на судно.

При формировании сборного контейнера, в котором перевозятся грузы разных отправителей разным получателям, выписываются коносаменты на каждую индивидуальную партию товара и один сводный коносамент на весь контейнер, который выдается последнему присоединившемуся грузоотпра­вителю.

При контейнерных перевозках экспортер, заключив соглашение с экс­педитором или непосредственно с фирмой по таким перевозкам, отправляет свои товары в ближайший контейнеро-погрузочный пункт экспедитора или судоходной линии. Такие пункты, называемые контейнерными грузовыми станциями, имеются во всех крупных промышленных центрах или в портах. При полной загрузке контейнера он может быть выслан порожним такому экспортеру для погрузки. Если груз перевозится в меньшем количестве, экс­портер отсылает его на контейнерную грузовую станцию, где груз объединя­ется с товарами других экспортеров в групповой контейнер. Разукрупнение его происходит по прибытии в место назначения. Контейнеры могут принадлежать специальным компаниям, которые сдают их в аренду перевозчикам. При контейнерной перевозке точкой, где товар переходит в собствен­ность получателя, будет точка, в которой перевозчик (или его агент) при­нимает груз. Момент перехода права собственности определяется исходя из выбранного базисного условия поставки (FCA — «франко перевозчик», CIP — «фрахт/перевозка и страхование оплачены до» и СРТ «фрахт/перевозка оплачены до»).

Для сыпучих грузов при перевозке применяются «мягкие» контейнеры — пластиковые мешки больших размеров. Они могут быть многоразового ис­пользования. Выбирая вид транспорта для перевозки товара, надо учитывать, что каж­дый из них обладает определенной спецификой. Морской транспорт отличается:

* низкой по сравнению с большинством других видов транспорта себе­ стоимостью перевозок;
* мобильностью, так как в зависимости от спроса и предложения на тоннаж суда могут легко переключаться с одного маршрута на другой;
* большой грузоподъемностью, что позволяет перевозить значительные партии груза;
* практически неограниченной пропускной способностью морских путей.

Для железнодорожного транспорта характерна:

* высокая эффективность, которая достигается при перевозках на рас­стоянии свыше 200 км;
* относительная дешевизна по отношению к автомобильным перевозкам;
* возможность доставки «до двери» за счет строительства подъездных путей к предприятиям;
* способность перевозить широкую номенклатуру различных грузов;

—независимость от климатических условий.

Автомобильный транспорт обеспечивает:

* возможность доставки грузов от грузоотправителя до получателя без перегрузки;
* высокую сохранность груза;
* большую мобильность и скорость перевозки;
* экономичность при перевозке товарно-штучных грузов на небольшие расстояния (до 200 км);
* ритмичность перевозки грузов без необходимости их накопления;
* ограниченность использования на большие расстояния при перевозке значительных партий грузов;
* зависимость от дорожной сети.

Авиационный транспорт отличается:

* высокой скоростью доставки;
* сокращением (спрямлением) пути;
* высокой сохранностью груза в пути;

—возможностью перевозки в отдаленные районы, где невозможны дру­гие виды транспорта;

* дороговизной доставки.

Трубопроводный транспорт обеспечивает:

* низкую себестоимость транспортировки;
* герметичность труб, что фактически исключает потери грузов;
* высокий уровень автоматизации операций залива, перекачки и слива;
* непрерывность подачи и транспортировки грузов.

Экономическая эффективность внешнеторговой сделки во многом зави­сит от правильно выбранных транспортных условий и базисных условий поставки товаров. Поэтому в контракте купли-продажи предусматривается особый раздел — транспортные условия. В него включают порядок перевоз­ки грузов, условия и сроки погрузки и выгрузки, размер, порядок оплаты и расчеты провозных платежей, проформу чартера, вид коносамента и другие виды услуг. В каждом конкретном случае содержание условий зависит от вида транспорта, характера товара, типа сделки, базисного условия поставки, а также действия международных договоров, соглашений, конвенций, обы­чаев страны.

Перевозка товаров морем по традиции осуществляется двумя способами в зависимости от характера товара. При перевозке навалом, насыпью, наливом (зерно, уголь или нефть) перевозчик может нанять судно целиком по дого­вору о фрахтовании. При необходимости перевезти отдельные партии грузов товар обычно укладывается в трюм или на палубу судна и перевозится на основании коносамента. Традиционная авиаперевозка осуществляется по авиа­транспортному документу или авиагрузовой накладной. При международных перевозках автотранспортом используются автотранспортные накладные.

### 3.Транспортный фактор в контракте купли-продажи

До заключения контракта купли-продажи необходимо учесть транспорт­ный фактор и выяснить мировые цены на транспортировку экспортно-им­портной продукции. Этот фактор характеризует уровень общественно необ­ходимых затрат на доставку товаров от поставщика к потребителю, при этом оценивается эффективность транспортного обслуживания на всем маршруте. В международном товарообмене транспортные характеристики можно раз­делить на количественные и качественные. К первым относятся география перевозок, состояние экономики, технология перегрузки и другие. Ко вто­рым — скорость доставки товара, сохранность перевозимого груза, регуляр­ность курсирования транспорта, эксплуатационная надежность и др.

Транспортный фактор существенно влияет на цену товара. Речь идет об учете транспортной составляющей в цене товара, исходя из географического расположения партнеров по отношению друг к другу и к центрам междуна­родной торговли товаром, а также установления экономически обоснован­ных тарифов на перевозку грузов, отражающих представительский уровень мировых цен в транспортной сфере. При этом могут действовать два прин­ципа учета в ценах взаимного расположения производителей и потребителей: взаимной выгоды и конкурентный. Последний для мировой торговли явля­ется наиболее распространенным и характерным. Это принцип, когда произ­водят деление выгод и невыгод местоположения на мировом рынке в зави­симости от конкуренции или соотношения между спросом и предложением на обмениваемый товар. При превышении спроса основная нагрузка транс­портных расходов ложится на покупателя. Расходы по транспортировке могут быть значительными. Поэтому до под­писания контракта необходимо рассчитать все затраты по всем звеньям транспортных операций по перемещению товара.

### 4.Организация транспортного обеспечения.

В России отсутствует специальное законодательство в сфере транспорта. Не сложилась пока базирующаяся на правовой основе система государствен­ного регулирования транспортной деятельности. Транспорт не несет ответст­венности и за неполное удовлетворение спроса на перевозки. Нормативы качества определяются транспортом, исходя из своих возможностей, они не учитывают многих требований потребителей его услуг.

В процессе выполнения контрактных обязательств по поставке товаров стороны вступают в договорные отношения как с транспортными организа­циями в своих странах, так и за рубежом. Прежде всего речь идет о перевозке грузов от производителей до выходных пунктов в своей стране. Здесь исполь­зуется главным образом железнодорожный, автомобильный, речной транс­порт. А дальше подключается международный транспорт, где главную роль играют морской и автомобильный. Международные железнодорожные пере­возки осуществляют на основании двусторонних и многосторонних согла­шений, которые заключают соответствующие органы государств-участников, по единому транспортному документу — международной накладной, являю­щейся договором перевозки.

Западноевропейские страны координируют деятельность железных дорог на основе договорного акта КОТИФ. В железнодорожном сообщении с этими странами железные дороги СНГ аналогичных международных соглашений не имеют. Восточноевропейские страны имеют свое соглашение о прямом железнодорожном сообщении СМГС, в котором участвуют также страны Азии (Китай, Корея, Монголия, Вьетнам). В 1991 году из соглашения вышли европейские страны, но форма накладной при отправке грузов с территории и на территорию стран бывшего СССР сохранилась. Россия имеет также транспортные соглашения с Австрией, Ираком, Турцией. Доставка грузов в западные страны и обратно осуществляется с переоформлением договора перевозки на выходных пограничных станциях железных дорог других стран, которые являются участницами СМГС и КОТИФ. В соответствии с Между­народным транзитным тарифом (МТК) перевозка грузов стран СНГ оформ­ляется перевозочными документами СМГС до выходной пограничной станции последней транзитной дороги, участвующей в СМГС.

СМГС устанавливает порядок приема грузов к перевозке и выдаче их получателю, заключения договора перевозки, коммерческих реквизитов железнодорожной накладной, сроки доставки грузов, правила перевозки грузов на особых условиях (длинномерные, тяжеловесные, опасные, хими­ческие, скоропортящиеся, живность).

Основные условия, которые складываются в международных автомобиль­ных грузовых перевозках, регулирует Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов ЕЭК ООН (КДПГ). подписанная в Женеве 19 мая 1956 г. Она применяется к любому договору о перевозке грузов автотранс­портом, когда места принятия к перевозке и доставке грузов, указанные в договоре, находятся в разных странах, из которых по крайней мере одна является участницей конвенции. В 1983 году к конвенции присоединился СССР.

При автодорожных перевозках грузов без их промежуточной перегрузки через таможенные границы нескольких государств применяется международ­ный документ — книжка МДП (Comet TIR). Такая перевозка грузов регули­руется Таможенной конвенцией о международной перевозке грузов с приме­нением книжки МДП (Конвенция МДП от 14 ноября 1975 г). Выдается эта книжка ассоциацией, входящей в состав Международного союза автомобиль­ного транспорта и уполномоченной таможенными властями.

Транспортировка грузов воздушным путем регулируется законодательными актами об авиаперевозках. Перевозка товаров оформляется авиагрузовой на­кладной, которая выписывается грузоотправителем и подтверждает наличие договора между грузоотправителем и перевозчиком о перевозке груза по авиа­линиям перевозчика. Она не является товаросопроводительным документом, выдается в трех подлинных экземплярах и вручается перевозчику вместе с товаром. При перевозках морским транспортом заключаются договоры в соответ­ствии с указаниями, изложенными в нормативных документах, — Кодексе торгового мореплавания (КТМ), уставах. Договоры между пароходствами и российскими фрахтователями морских судов заключаются на годовой период с распределением по кварталам с учетом направления перевозок. Подача судов под перевозку внешнеторговых грузов определяется календарным графиком, который составляется ежеме­сячно. Он является единственным документом, устанавливающим ответствен­ность перевозчика за сроки подачи тоннажа соответствующего типа. Коммер­ческий график составляется отдельно по линейным и рейсовым судам. Если используется трамповое судоходство для перевозки грузов, то дого­вор фрахтования оформляется чартером, а при перевозках на линейном судоходстве — коносаментом. Большинство трамповых судов универсальны и могут перевозить так назы­ваемые генеральные грузы — упакованные и неупакованные товарно-штучные грузы (оборудование, аппаратуру, автомобили, тракторы, вагоны, сельскохо­зяйственную технику, химикаты и др.). Линейное судоходство представляет специфическую форму транспорт­ных услуг, при которой перевозчик организует регулярную доставку между установленными портами генеральных грузов. Грузы доставляются сборными отправками по заранее объявленному расписанию, используя для всех отпра­вителей стандартный договор морской перевозки (коносамент) и стабильные цены.

Основное содержание договора морской перевозки грузов в соответствии с КТМ заключается в том, что перевозчик (фрахтовщик) обязуется принять от грузоотправителя (фрахтователя) груз, доставить его в сохранности в пре­дусмотренное договором место назначения и там сдать фрахтователю либо по его указанию другому получателю груза, а грузоотправитель обязуется в согласованные сроки предоставить предусмотренный договором груз для по­грузки его на судно, уплатить обусловленную провозную плату (тариф, фрахт) и принять груз от судна в пункте назначения. В договоре также обусловли­ваются условия погрузки, выгрузки, перевозки груза, права, обязанности и пределы ответственности сторон при различных обстоятельствах, порядок уплаты тарифа или фрахта и разрешения различных споров.

Договор морской перевозки может быть заключен и подтвержден пись­менно с условием предоставления всего судна, части его или определенных судовых помещений.

При фрахтовании на время различают следующие формы: тайм-чартер, бербоут-чартер, димайз-чартер. В тайм-чартере судовладелец сохраняет конт­роль за техникой эксплуатации судна. При фрахтовании по димайз-чартеру судно сдается в аренду. При фрахтовании в бербоут-чартере судно переда­ется фрахтователю без экипажа на длительный срок (3-5 лет). Может осуществляться фрахтование по генеральному контракту, когда судовладелец обязуется в течение определенного времени перевезти обуслов­ленное количество груза. К стивидорным работам, оплачиваемым судовладельцем, обычно при­нято относить следующие операции: при погрузке грузов на судно — подъем груза с причала либо от поручней судна в трюм, расформирование груза в трюме с укладкой и сепарацией; при разгрузке судна — формирование груза в трюме судна, застройка подъема и подача его до линии судовых устройств.

Перемещение товаров с территории одного государства на территорию другого государства (т.е. с пересечением границы или границ) тесно связано с выполнением таможенных формальностей. Во внешней торговле общепринято страховать грузы от возможностей порчи при транспортировке. В зависимости от способа перевозки применя­ется морское, авиационное или наземное страхование. В экспортной торговле часто заключаются расширенные соглашения морского страхования, охваты­вающие не только морские перевозки, но и перевозку товара со склада продавца на склад покупателя.

В экспортной сделке условия договора купли-продажи обычно преду­сматривают, кто будет нести расходы по морскому страхованию — продавец или покупатель. При продаже товаров на условиях ФОБ расходы несет покупатель, при продаже на условиях СИФ продавец должен взять на себя страховой полис и оплатить страхование. В договоре на условиях CFR ни продавец, ни покупатель не оформляют страхование, если нет оговорки о том, что «страхование осуществляет покупатель». Груз страхуется в размере 110% от цены СИФ в пользу грузополучателя.

Полис о морском страховании является частью морских отгрузочных документов. Практикуются два вида полисов — таксированный и нетаксиро­ванный. В первом указывается окончательная страховая стоимость объекта, во втором — стоимость застрахованных товаров должна быть подтверждена фактурными счетами, расписками, сметами и другими документами. В совре­менной экспортной практике по общему правилу используются таксирован­ные полисы, в них предполагаемые доходы покупателя обычно включены в заявленную стоимость путем добавления определенного процента (как ука­зано, 10%) к сумме фактуры и стоимости отгрузки, а также к страховым взносам на товары.

Полисы бывают трех категорий: рейсовые, срочные и смешанные. Сущест­вуют еще генеральные полисы. Одним из средств реализации генерального страхования является открытое страхование, сочетающееся с выдачей стра­хового сертификата, которое стало популярным и распространенным в экс­портной торговле.

Открытый ковернот (временное свидетельство о страховании), как и страховой талон, не является страховым полисом: это документ, на основе которого морской страховщик в дальнейшем обязан выдать должным обра­зом оформленный генеральный или специальный полис на условиях ковер­нота. Последний может быть временным и постоянным (генеральный полис ограничен 12 месяцами).

Расчеты между грузовладельцами и транспортными организациями ведутся по действующим фрахтовым и тарифным ставкам. Порядок расчетов опре­деляется, как правило, договорами.

Правовой основой расчетов за железнодорожные перевозки в междуна­родном сообщении являются для подавляющего большинства европейских стран «Единые правовые предписания для договора о международных пере­возках грузов железнодорожным транспортом» — Конвенция ЦИМ. Россия не является участником этой конвенции, и поэтому наши грузоотправители могут оформить договор перевозки, используя накладную СМГС. Страны Восточной Европы принимают грузы, оформленные по накладной ЦИМ. Порядок и место переоформления накладных установлены новой редакцией Международного железнодорожного транзитного тарифа. При транзите гру­зов через Венгрию, Словакию, Чехию и Польшу накладные должны пере­оформляться на первой входной пограничной станции, а через Румынию и Болгарию — на выходной станции страны — участницы перевозки. Переоформление платное.

Автомобильные тарифы устанавливаются в расчете за перевозку одной тонны груза в зависимости от расстояния и могут предусматривать опреде­ленные надбавки, скидки, штрафы с установленной суммы. При пересечении грузами границ нескольких государств применяется книжка международной дорожной перевозки (книжка МДП) в соответствии с заключенной Таможен­ной конвенцией о международной перевозке груза. На морском транспорте расчеты по экспортным и импортным грузам российскими грузоотправителями проводятся с 1993 года с морскими пере­возчиками — пароходствами по договорным ценам на основе коносаментов. В международном линейном судоходстве наряду с договорными ставками применяют тарифы линейных конференций. Каждая такая конференция вы­рабатывает свой тариф. Если ставка фрахта при трамповом сообщении имеет в основе своего формирования спрос и предложение, то линейные тарифы — издержки судо­владельцев линейного флота.

Фрахт представляет собой вознаграждение, выплачиваемое перевозчику за безопасную и сохранную перевозку и доставку грузов. Он выплачивается только в случае такой доставки. Он может быть выплачен как в порту на­значения, так и в порту отправления, как предусмотрено в договоре морской перевозки. Плата за авиафрахт обычно исчисляется по весу в килограммах. Когда соотношение объема и веса превышает 6, плата взимается исходя из объема груза.

В основе тарифов за транспортировку нефти и нефтепродуктов трубо­проводным транспортом лежат фактические издержки владельцев трубопро­водов за перекачку. Тарифы этого вида транспорта устанавливаются прави­тельствами соответствующих государств, ставка определяется за перекачку 1 т. нефти на 100 км пути. Уровень их зависит от ценовой конъюнктуры нефти и нефтепродуктов на мировых рынках и ее динамики, официально ставки нигде не объявляются. На уровень тарифа оказывают прямое или кос­венное влияние тарифы конкурирующих с трубопроводным железнодорож­ного и речного транспорта и уровень мирового фрахтового рынка танкер­ного тоннажа.

### 5.Посредники в транспортном деле.

Трудности транспортного обслуживания существенно облегчают посред­нические, транспортно-экспедиторские фирмы и организации. Они помогают уследить за развитием видов и форм транспортных услуг. В своей практи­ческой деятельности по доставке грузов в соответствии с принятыми обяза­тельствами контракта купли-продажи целесообразно пользоваться услугами опытных международных экспедиторов внешнеторговых грузов.

В функции экспедитора входит весь комплекс работ по подготовке то­вара к отправке: затаривание; упаковка; заключение договора с перевозчи­ком на транспортировку груза и планирование необходимых транспортных средств; выбор наиболее рациональных путей доставки и видов транспорта. Он несет ответственность за организацию грузовых работ, готовит необхо­димые транспортные и товаросопроводительные документы, осуществляет расчеты с перевозчиком; в отдельных случаях ведет контроль за продвиже­нием груза до получателя.

В России такими экспедиторами являются концерн «Союзвнештранс», АО «Совмортранс», объединение «Желдорэкспорт», «Союзтранзит», «Мос-трансэкспедиция» и целый ряд других.

В судоходстве наиболее распространены следующие виды посредниче­ской деятельности: транспортно-экспедиторская, агентская, сюрвейерская, шипчандерская и брокерская, взаимодействие которых с грузо- и судовла­дельцами, портами, госструктурами, другими видами транспорта и посред­ническими фирмами позволяет функционировать транспортным системам в наиболее эффективном режиме.

Обслуживание судов в портах осуществляется морским агентом, который действует по поручению судовладельца. В портах стран — членов СНГ аген­тирование осуществляется Главным морским агентством по агентированию иностранных судов («Инфлот»), которое является юридическим лицом. Агентирование судов этих стран за границей производится с соответствую­щими организациями на основе договоров, соглашений, заключаемых пароходствами государств, входящих в СНГ. Морские агенты наделены большим объемом функций. Судовладелец воз­мещает морскому агенту понесенные им расходы по обслуживанию судна и уплачивает ему агентское вознаграждение, размер которого обычно исчисля­ется в зависимости от тоннажа судна и действующих в данном порту тарифов за оказанные услуги.

Пользование услугами транспортно-экспедиторской фирмы при транс­портном обслуживании внешнеторговых контрактов купли-продажи оформ­ляется целым рядом документов в зависимости от рода операций по экс­педированию, обработке грузов, складированию, организации перевозки, проверке состояния упаковки и маркировки. Поручение экспедитору оформляется специальным документом, который называется отгрузочным поручением или транспортной инструкцией.

### 6.Правовое регулирование транспортных услуг.

Генеральное соглашение по торговле услугами (ГАТС) устанавливает нор­мы и правила, которые должны обеспечить условия доступа на рынки услуг. В отличие от торговли товарами, торговля услугами регулируется не на гра­нице, а внутри страны соответствующими инструментами внутреннего зако­нодательства. На каждом виде транспорта существуют свои специфические правовые нормы и правила, которые ограничивают его деятельность на мировом рынке. Морской транспорт. Гамбургские соглашения (вступили в силу с 1 ноября 1992 г.) значительно расширили и уточнили правила перевозки грузов и оформление документов. Россия не является участницей этого со­глашения. Выполнение Гамбургских правил становится обязательным для оте­чественных грузоотправителей при оформлении договора морской перевозки с иностранными перевозчиками. При фрахтовании российских судов приме­няются положения Кодекса торгового мореплавания СССР (КТМ) 1968 года (последняя редакция 1972 г.). Перевозки грузов регламентируются также меж­правительственными соглашениями о морском торговом судоходстве с соот­ветствующими сторонами.

*Речной транспорт*. Осуществляет свою деятельность в соответствии с Уставом внутреннего водного транспорта. Для захода иностранных судов открыты устьевые речные порты: Санкт-Петербург, Калининград, Светлый, Азов, Ейск, Астрахань и Комсомольск-на-Амуре.

*Воздушный транспорт*. Его деятельность регулируется Варшавской кон­венцией 1929 года и протоколами изменений к ней, которые СССР подписал в 1955 году, не являясь участником конвенции. Российские перевозчики декларируют свою ответственность по этим нормативным актам на воздуш­ном транспорте.

Различные виды коммерческой деятельности в регулярных воздушных сообщениях установлены также межправительственными соглашениями. В России действует Воздушный кодекс СССР 1983 года.

*Автомобильный транспорт*. Основным международным документом является Конвенция о договоре международной дорожной перевозки гру­зов (КОПТ) от 1956 года. СССР присоединился к ней с 1 августа 1983 г. Ее участницами в настоящее время являются более 40 стран.

Перевозки автомобильным транспортом в страны дальнего зарубежья осу­ществляются на основе межправительственных соглашений о международ­ном автомобильном сообщении. Ими установлен разрешительный порядок перевозки грузов между Россией и соответствующими государствами, а также транзитом. Разрешение дается на каждую перевозку.

Во всех бывших республиках СССР с российских перевозчиков не взима­ются дорожные сборы.

*Железнодорожный транспорт*. С правовым обеспечением экспорта транспортных услуг на железнодорожном транспорте возникают серьезные проблемы. Существующие международные акты, регламентирующие этот вид деятельности, содержат ссылки на применение национальных норм. В Евро­пе создан Международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖТ). Его цель — разработка и совершенствование норм международного права в области железнодорожных перевозок. В рамках деятельности МКЖТ меж­дународные грузовые сообщения регламентируются Бернскими конвенциями CIM—COTIF (последняя была принята 9 мая 1980 г.). Россия не является участницей Бернской грузовой конвенции. С 1951 года отечественные экс­портеры оформляют железнодорожные документы в соответствии с Согла­шением о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС). В нем в настоящее время участвуют Болгария, Польша и все бывшие союзные республики СССР (кроме стран Балтии). Такая ситуация не позволяет рос­сийским экспортерам во многих случаях при международных перевозках грузов железнодорожным транспортом оплатить провозные платежи за весь путь следования. В России действует с 1964 года Устав железных дорог СССР, который имеет явно выраженную отраслевую направленность. Назрела необходимость издания закона о транспорте, а также пересмотра других нормативных документов, регламентирующих его деятельность.

### *7. Решение спорных вопросов при транспор­тировке*

При проведении транспортных операций стороны вступают в договорно-правовые отношения. После завершения внешнеторговой перевозки могут возникать различные спорные ситуации. При этом нарушители должны нести ответственность, в том числе и материальную. В этом случае к перевозчику должны быть предъявлены претензии. Порядок их предъявления и рассмот­рения изданными в установленном порядке правилами. По Уставу железных дорог и СМГС претензии к российским железным дорогам могут быть предъявлены в течение 6-месячного срока, а претензии по уплате штрафов — в течение 45 дней.

Право предъявления претензий в письменном виде с соответствующим обоснованием и указанием требуемой суммы возмещения, основанное на договоре перевозки, принадлежит отправителю или получателю (СМГС, ст. 29). Такая претензия предъявляется по каждой отправке в отдельности: отправителя — к дороге отправления, а получателя — к дороге получения груза.

Основанием для предъявления претензий являются полная утрата, ча­стичная утрата, повреждение, порча или снижение качества груза, просроч­ка в доставке груза, перебор провозных платежей. При этом отправитель обязан предъявить дубликат накладной и коммерческий акт, а получатель груза — накладную и коммерческий акт. Они должны быть оригиналь­ными.

При перевозке по железной дороге срок рассмотрения претензии и получения ответа на нее составляет 180 дней со дня заявления претен­зии.

При фрахтовании отечественных судов или бронировании мест на линей­ных российских судах по Кодексу торгового мореплавания, претензии, вы­текающие из перевозок грузов в заграничном сообщении, предъявляются в течение первых шести месяцев срока исковой давности с приложением исковых документов. Регистрация претензии и уведомление заявителя об ее удовлетворении или отклонении должно быть дано в течение трехмесячного срока со дня ее получения.

Морской перевозчик несет материальную ответственность за груз в раз­мере его фактической стоимости по общепринятой цене в месте и во время принятия его к перевозке. Кроме того, возмещаются фрахтовые и иные пла­тежи, связанные с перевозкой груза, таможенные пошлины.

По Воздушному кодексу претензии к перевозчику по международным воздушным авиаперевозкам предъявляются:

в случае причинения вреда — не позднее 14 дней со дня получения груза;

в случае просрочки в доставке — не позднее 21 дня, считая со дня поступления груза в распоряжение получателя;

в случае утраты груза — в течение 2 лет со дня прибытия самолета в место назначения или со дня прибытия самолета по расписанию.

В заявлении о претензии должен быть обоснованный расчет суммы тре­буемого возмещения с приложением документов, подтверждающих претен­зию, в том числе подлинный экземпляр грузовой накладной.

Основным нормативным актом, который регламентирует условия пере­возок грузов в международном автомобильном сообщении, является Конвен­ция о договоре международной перевозки грузов (КДПТ—CMR). Перевозчик согласно ст. 17 несет ответственность за полную или частичную утрату груза или его повреждение, происшедшие с момента принятия груза *к* перевозке и до момента его сдачи, а также за просрочку в доставке.

# *Заключение.*

Транспорт — жизненно важная отрасль хозяйства, обеспечивающая эко­номическую безопасность и целостность государства. Внешняя торговля са­мым тесным образом связана с транспортом. Транспорт осуществляет доставку товара от экспортера к импортеру. Его нормальное функционирование обес­печивает выполнение обязательств сторонами по купле-продаже. Большое значение имеет правильный выбор сторонами оптимального способа транс­портировки, маршрута движения товара.

Нарушение транспортного процесса ведет зачастую к материальным по­терям экспортера и импортера, делает неконкурентоспособными товары. Транспорт является для государства важным дополнительным источником валютных поступлений.

Примерно ¼ международной торговли услугами приходится на транспорт­ные услуги. Регулирование этой торговли осуществляется на основе двусто­ронних соглашений.

**Список литературы.**

1. Р.И. Хасбулатов и др. Внешняя экономическая деятельность предприятия: Учебник для вузов. – М.: Международные отношения, 2001. – 544 с.
2. Дегтярева О.И., Полянова Т.Н., Саркисов С.В. Внешняя экономическая деятельность: Учеб. пособие. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Дело, 2002. – 424 с.
3. Круглов М.И. Стратегическое управление компанией. Учебник для ВУЗов. – М.: Русская деловая литература, 1998. – 768 с.