

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

СЫКТЫВКАРСКИЙ ЛЕСНОЙ ИНСТИТУТ (ФИЛИАЛ)  
ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО БЮДЖЕТНОГО  
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ  
ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ  
ЛЕСОТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ С. М. КИРОВА» (СЛИ)

Кафедра автомобилей и автомобильного хозяйства

Л. Э. Еремеева

ОСНОВЫ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

Учебное пособие

*Утверждено учебно-методическим советом  
Сыктывкарского лесного института  
в качестве учебного пособия для студентов направления бакалавриата  
190700.62 «Технология транспортных процессов» всех форм обучения*

*Электронный аналог печатного издания*

СЫКТЫВКАР  
2014

УДК 656.96  
ББК 65.37-81  
Е70

Издается по решению редакционно-издательского совета  
Сыктывкарского лесного института

**Ответственный редактор:**

**Н. М. Большаков**, доктор экономических наук, профессор

**Рецензенты:**

**В. В. Фаузер**, доктор экономических наук, профессор  
(Коми научный центр УрО РАН);

**Е. Ю. Попов**, кандидат экономических наук,  
начальник Управления государственного автодорожного надзора по Республике Коми  
Федеральной службы по надзору в сфере транспорта

**Еремеева, Л. Э.**

Е70 Основы транспортно-экспедиторского обслуживания [Электронный ресурс] : учебное пособие / Л. Э. Еремеева ; Сыкт. лесн. ин-т. — Электрон. дан. — Сыктывкар : СЛИ, 2014. — 148 с.

ISBN 978-5-9239-0651-6

В пособии рассмотрены теоретические и методологические основы транспортно-экспедиторского обслуживания (ТЭО) как составной части организации технологии транспортных процессов. Представлена нормативно-правовая база ТЭО и документальное оформление этих операций. Рассмотрены рыночные механизмы взаимодействия посредников в процессе транспортировки, необходимые для эффективного управления в современных экономических системах цепочки поставок с использованием нескольких видов транспорта, методика формирования тарифной политики на транспортно-экспедиционные услуги, а также подходы оценки экономической эффективности ТЭО.

Предназначено для студентов направления бакалавриата 190700.62 «Технология транспортных процессов» всех форм обучения.

УДК 656.96  
ББК 65.37-81

Темплан I полугодия 2014 г. Изд. № 32.

ISBN 978-5-9239-0651-6

© Еремеева Л. Э., 2014  
© СЛИ, 2014

## ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ .....	5
ГЛАВА 1. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ.....	6
1.1. Общие понятия ТЭО .....	6
1.2. Общая характеристика транспорта.....	9
1.3. Понятие транспортной услуги и ее основные особенности.....	11
<i>Контрольные вопросы</i> .....	13
ГЛАВА 2. НОРМАТИВНО-ПРАВОВАЯ БАЗА ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ.....	14
2.1. Иерархия системы законодательных актов ТЭО .....	14
2.2. Международные транспортные организации и конвенции в автомобильном транспорте .....	15
2.3. Конвенции и соглашения по смешанным и комбинированным перевозкам .....	19
2.4. Федеральное законодательство и отраслевые нормативные акты, регулирующие ТЭО .....	21
2.5. Отраслевые уставы и кодексы, определяющие условия перевозок грузов автомобильным транспортом.....	25
2.6. Договор перевозки на автомобильном транспорте.....	26
2.7. Правила приема и выдачи грузов на автомобильном транспорте.....	28
<i>Контрольные вопросы</i> .....	29
ГЛАВА 3. БАЗИСНЫЕ УСЛОВИЯ ПОСТАВКИ И ДОГОВОР КУПЛИ-ПРОДАЖИ В ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ.....	30
3.1. Необходимость регулирования условий поставки в договоре купли-продажи в транспортно-экспедиционной деятельности .....	30
3.2. Транспортно-экспедиционные операции при прибытии груза на автомобильном транспорте .....	31
3.3. Упаковка и маркировка грузов, перевозимых автомобильным транспортом.....	33
3.4. Базисные условия поставки в ТЭО .....	33
<i>Контрольные вопросы</i> .....	38
ГЛАВА 4. ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫЕ ОПЕРАЦИИ .....	39
4.1. Перевозка грузов с использованием нескольких видов транспорта .....	39
4.2. Прямые смешанные сообщения.....	39
4.3. Интермодальные и мультимодальные технологии перевозок.....	41
4.4. Нормативные условия использования контейнеров и типы используемых контейнеров .....	43
4.5. Особенности агентского обслуживания контейнерных перевозок.....	47
4.6. Особенности экспедиционного обслуживания при перевозке грузов в контейнерах... 48	
<i>Контрольные вопросы</i> .....	52
ГЛАВА 5. ДОКУМЕНТАЛЬНОЕ ОФОРМЛЕНИЕ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ.....	53
5.1. Сопроводительные документы по договорам перевозки грузов.....	53
5.2. Транспортная документация на автомобильном транспорте .....	55
5.3. Документация при международных смешанных и комбинированных перевозках .....	57
5.4. Организация документооборота при различных грузах .....	61
<i>Контрольные вопросы</i> .....	62
ГЛАВА 6. РЫНОЧНЫЕ МЕХАНИЗМЫ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ.....	63

6.1. Экономические взаимоотношения между участниками процесса доставки.....	63
6.2. Основные показатели качества транспортной продукции.....	69
6.3. Конкуренция на рынке транспортно-экспедиционного обслуживания, стратегическое планирование конкурентоспособности ТЭО.....	71
<i>Контрольные вопросы</i> .....	73
<b>ГЛАВА 7. ФОРМИРОВАНИЕ ДОХОДОВ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ</b> .....	74
7.1. Основные источники доходов транспортно-экспедиционных организаций.....	74
7.2. Транспортная составляющая цены товара.....	75
7.3. Ценообразование в системе транспортно-экспедиционной деятельности.....	77
7.4. Факторы, влияющие на решение о цене .....	79
7.5. Транспортные тарифы и доходы транспортно-экспедиционной организации.....	84
<i>Контрольные вопросы</i> .....	85
<b>ГЛАВА 8. ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ</b> .....	86
8.1. Общие положения экономической эффективности ТЭО.....	86
8.2. Рациональные методы организации и управления процессами перевозок грузов и функционирования транспортных узлов .....	90
8.3. Информационные технологии в сфере транспортно-экспедиционной деятельности...	93
8.4. Программное обеспечение для транспортно-экспедиционной деятельности.....	95
<i>Контрольные вопросы</i> .....	98
<b>ЗАКЛЮЧЕНИЕ</b> .....	99
<b>БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК</b> .....	100
<b>ГЛОССАРИЙ</b> .....	101
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ А. ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН «О ТРАНСПОРТНО- ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ»</b> .....	105
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ Б. ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ «ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ»</b> .....	112
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ В. ПРАВИЛА ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ</b> .....	137
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ Г. ПРИКАЗ «ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОРЯДКА ОФОРМЛЕНИЯ И ФОРМ ЭКСПЕДИТОРСКИХ ДОКУМЕНТОВ»</b> .....	140

## ВВЕДЕНИЕ

Продолжающееся углубление международного разделения труда определяет развитие международного товарообмена, что, в свою очередь, предъявляет повышенные требования к организации как внутренних, так и международных грузовых перевозок. Ужесточение конкуренции вынуждает производителей снижать удельные издержки производства и обращения для повышения конкурентоспособности своей продукции, в частности, за счет понижения транспортной составляющей в цене товара. Учитывая развитие российского экономического потенциала, а также выгодное геополитическое положение России, очень важно иметь необходимый уровень знаний по транспортно-экспедиторскому обслуживанию перевозок, чтобы удачно их использовать для эффективной организации транспортировки.

Следует обратить особое внимание на отраслевую терминологию в отношении толкования понятия «экспедиторское обслуживание». В отрасли автомобильного транспорта в нормативно-законодательную базу входит Федеральный закон от 30.06.2003 № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности». Исходя из ВГОС ВПО направления бакалавриата 190700.62 «Технология транспортных процессов», дисциплина называется «Основы транспортно-экспедиторского обслуживания», поэтому учебное пособие получило аналогичное название. Однако можно считать отраслевые термины «экспедиционное» и «экспедиторское» равнозначными.

При подготовке и написании учебного пособия были использованы исследования отдельных ученых и специалистов в области транспортно-экспедиторского обслуживания, а также материалы информационно-справочной системы КонсультантПлюс.

# ГЛАВА 1. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

## 1.1. Общие понятия ТЭО

*Экспедиторская деятельность* — часть транспортного процесса, охватывает комплекс сложных и трудоемких работ, связанных с перевозкой грузов, но выходящих за пределы обязанностей перевозчика, деятельность которого сосредоточена на выполнении только транспортного процесса. Поэтому деятельность экспедитора направлена на товар.

В мировой экономике транспортно-экспедиторское обслуживание (ТЭО) играет важную роль в развитии торговли и транспорта. В среднем от экспедиторской деятельности каждое государство имеет от 2 до 10 % валового национального дохода. Понятие ТЭО существенно шире понятия перевозки. Необходимость в транспортной экспедиции обусловлена тем, что процесс доставки груза от грузоотправителя до грузополучателя, как правило, состоит из нескольких этапов перевозки, в том числе с использованием разных видов транспорта. При этом возникает потребность как в организации и координации выполнения этих этапов, так и в выполнении сопутствующего процессу вспомогательных работ. Эти работы могут выполняться как непосредственно грузовладельцами (грузоотправителями или грузополучателями), так и специализированной организацией (посредником).

Транспортно-экспедиционная деятельность базируется на системе услуг, которые необходимы для доставки груза. Классификация услуг ТЭО представлена на рис. 1.1.



Рис. 1.1. Классификация услуг ТЭО

По признаку взаимосвязи с основной деятельностью транспортной организации транспортно-экспедиционные услуги (ТЭУ) делят на перевозочные и неперевозочные, по виду потребителя — на внешние и внутренние. К внешним относятся ТЭУ, предоставляющиеся нетранспортным организациям, к внутренним — транспортным организациям. По характеру деятельности ТЭУ делят на технологические, информационно-справочные, коммерческие, сервисные и организационные. В свою очередь, технологические услуги включают в себя следующие виды услуг:

- *операции и услуги по переработке и хранению грузов:*
  - выполнение погрузочно-разгрузочных работ (ПРР);
  - упаковывание (распаковывание) грузов;
  - маркировка грузов;
  - пломбирование грузов;
  - организация работ по загрузке и (или) выгрузке грузов в контейнеры;
  - пакетирование грузов;
  - взвешивание груза и (или) транспортных средств (ТС);
  - пересчет грузовых мест (ГМ);
  - подгруппировка грузов;
  - сортировка грузов;
  - закрепление, укрытие и увязка грузов (предоставление необходимых для этих целей материалов и приспособлений);
  - хранение грузов, в том числе промежуточное;
  - предоставление складских помещений или открытых площадок для хранения грузов;
- *услуги, связанные с транспортированием грузов:*
  - сбор грузов у грузоотправителей и их доставка на терминал (склад экспедитора);
  - развоз грузов с терминалов (складов экспедитора) грузополучателям;
  - сопровождение груза в пути;
  - проверка соответствия ТС и документов требованиям и нормам международных правил и соглашений;
- *операции и услуги по приему и сдаче груза:*
  - прием груза со склада или терминала грузоотправителя (перевозчика) с проверкой массы и количества мест, а также состояния груза, если это предусмотрено договором транспортной экспедиции;
  - сдача груза грузополучателю;
- *услуги по оформлению документации на перевозку груза:*
  - оформление: транспортных и других сопроводительных документов на груз в соответствии с международными нормами и правилами; документов, необходимых для проведения фитосанитарного, ветеринарного и других видов контроля с целью подтверждения экологической безопасности

транспортируемого груза; документов, необходимых для перевозки опасных грузов (ОФ); договоров на перевозку с транспортной организацией;

- выполнение таможенных формальностей при международных перевозках;

- оформление и предоставление таможенным органам гарантий доставки груза или транзита товаров;

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

Информационно-справочные услуги могут включать в себя следующее:

- оказание консалтинговых услуг по различным вопросам доставки груза;

- предоставление информации:

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

- о состоянии рынка ТЭО, услугах, тарифах и режимах работы других экспедиторов;

- о наличии груза у грузовладельцев;

- оказание консультаций по юридическим, административным и другим вопросам, связанным с ТЭО;

- выполнение рекламных услуг.

Коммерческие услуги включают в себя выполнение следующих основных работ:

- выполнение расчетов с перевозчиками от имени грузоотправителя или грузополучателя;

- ведение учета и отчетности для клиента;

- страхование груза;

- продажа клиенту тары или упаковки;

- осуществление функций коммерческого посредника между изготовителями и потребителями, например, выкуп продукции оптом с последующей реализацией ее потребителям;

- продажа: груза, который невозможно было доставить; предупредительных знаков и других вспомогательных средств, необходимых для организации перевозок;

- установка доставленного получателю оборудования;

- предоставление в аренду техники (ТС, транспортного оборудования, ПРМ и т. д.).

Интерфейс взаимодействующих субъектов ТЭО представлен на рис. 1.2.





**Рис. 1.2.** Субъекты транспортно-экспедиционного обслуживания

Таким образом, круг взаимодействующих в ТЭО субъектов очень широкий, что подчеркивает значение и необходимость ТЭО.

## 1.2. Общая характеристика транспорта

*Транспорт* — это отрасль материального производства, осуществляющая перевозки людей (пассажиров) и грузов, нормальную деятельность которого обеспечивают различные технические средства и сооружения. Транспорт имеет два основных аспекта. С одной стороны, он является элементом рыночной инфраструктуры, так как обеспечивает физическое распределение продукции материального производства. С другой стороны, транспорт — субъект экономических взаимоотношений, так как продает свои услуги, перемещая товары и пассажиров.

Транспорт выполняет ряд важных функций практически во всех сферах деятельности человека:

1. Экономическая функция заключается в том, что транспорт является необходимым звеном любого производства и материальной базой, обеспечивающей разделение труда, специализацию и кооперирование предприятий. Транспорт нужен для доставки всех видов сырья и продукции из пунктов производства в пункты потребления.

2. Политическая функция заключается в способности транспорта объединять регионы России. При помощи транспорта осуществляются связи между территориально разбросанными регионами государства, а также и международные отношения.

3. Социальная функция заключается в обеспечении трудовых и бытовых поездок людей, улучшении условий труда и комфортабельности отдыха, перевозке медикаментов и печатной продукции для всех уровней образования.

4. Культурная функция заключается в обеспечении общения между людьми. Транспорт осуществляет перевозку продукции печати (газет, журналов, книг), произведений искусства.

5. Оборонная функция заключается в том, что транспорт — материальная база для передвижения вооруженных сил, объектов военной экономики, а также он сам непосредственно является частью многих видов военного оружия.

В настоящее время любой вид транспорта должен удовлетворять следующим основным требованиям:

- оказывать транспортные услуги в необходимом объеме и должного качества;
- обеспечивать наибольшую экономичность работы и снижать себестоимость транспортных услуг;
- сокращать сроки доставки грузов с целью повышения качества перевозки;
- соблюдать регулярность отправления и прибытия грузов в соответствии с действующими графиками движения независимо от погодных и климатических условий, времени суток и других факторов, влияющих на перевозочный процесс;
- гарантировать максимальную сохранность перевозимых грузов;
- обеспечивать безопасность движения подвижного состава и деятельности людей в границах транспортных предприятий и подразделений;
- соблюдать экологичность деятельности, предотвращать загрязнение окружающей среды продуктами отходов деятельности транспорта.

Транспорт классифицируют по нескольким признакам.

#### 1. В зависимости от назначения:

- *транспорт общего пользования* — такой вид транспорта, который осуществляет перевозки грузов, пассажиров и багажа при обращении любого гражданина или юридического лица;
- *транспорт необщего пользования* — внутриведомственный или внутрипроизводственный транспорт, а также транспортные средства всех видов, принадлежащие нетранспортным организациям.

Ведомственный транспорт промышленных предприятий называется *промышленным транспортом*.

*Подъездные пути* — это пути, предназначенные для обслуживания отдельных предприятий, организаций. Они связаны с общей сетью железных дорог России рельсовой колеей.

## 2. В зависимости от специализации:

- *универсальный транспорт* — транспорт, способный осуществлять перевозки разнообразных видов груза;
- *специализированный (специальный) транспорт* — транспорт, предназначенный для перевозок одного типа грузов.

## 3. В зависимости от способа перемещения:

- *дискретный* — любой транспорт, на котором грузы перемещаются по путям единицами или отдельными группами (партиями) при помощи независимо движущихся транспортных единиц (автомобилей, поездов, судов, самолетов и т. д.);
- *непрерывный транспорт* — транспорт, который обеспечивает перевозку в виде непрерывного потока при помощи гибких лент, эскалаторов, трубопроводов.

Транспорт — это сложная инфраструктура, включающая множество разнообразных элементов. В настоящее время все виды транспорта так или иначе взаимосвязаны и вместе представляют собой систему.

*Транспортная система* — совокупность различных видов транспорта, обычно ограниченных территориально, находящихся в зависимости и взаимодействии при выполнении перевозок.

Россия располагает хорошо развитой, мощной транспортной системой, которая включает железнодорожный, автомобильный, морской, речной, воздушный и трубопроводный транспорт. Россия обладает достаточным потенциалом для создания современной инфраструктуры путей сообщения. Развитие новых технологий перевозок положительно скажется на многих отраслях промышленности и социальной сфере.

### **1.3. Понятие транспортной услуги и ее основные особенности**

Услуга — это не создающая материальных благ деятельность по удовлетворению потребностей отдельных лиц и общества в целом. Международный стандарт ISO 8402-86 дает следующее определение: услуга — это результат деятельности или процессов (услуга как нематериальная продукция); деятельность или процесс включает предоставление услуги. Таким образом, *услуга* — это деятельность, связанная с обменом стоимостей, направленная на удовлетворение потребностей, выраженных в форме спроса, которая не сводится к передаче права собственности на некоторый материальный продукт.

*Транспортная услуга* как таковая относится к сфере материального производства. Не преобразовывая непосредственно сырье и материалы, транспорт создает потребительскую стоимость. Транспортная услуга является конечным процессом материального производства и одновременно начальным этапом производственного или конечного потребления.

В настоящее время под транспортной услугой понимается непосредственное перемещение грузов в пространстве, а также любая операция, не являющаяся движущей, но обеспечивающая его подготовку и осуществление, а именно: упаковка и маркировка грузов, их пакетирование, промежуточное хранение, предоставление грузовладельцу необходимой информации и т. п.

Таким образом, основной вид транспортной услуги — это перевозка грузов, но, как правило, она сопровождается предоставлением целого комплекса дополнительных услуг (рис.1.3).



**Рис. 1.3.** Взаимосвязь основных бизнес процессов в доставке грузов

К основным транспортным услугам относятся:

- перевозка грузов, почты;
- погрузочно-разгрузочные операции (погрузка, выгрузка, перегрузка и т. д.);
- хранение грузов;

- подготовка транспортных средств к перевозке грузов;
- предоставление перевозочных средств на условиях аренды, проката;
- транспортно-экспедиционные и дополнительные операции, выполняемые при перевозке грузов, багажа и др., по обслуживанию предприятий, организаций, населения;
- перегон новых и отремонтированных перевозочных средств.

Все виды материальных услуг могут выполняться только при обеспечении нематериальных услуг, которые сопутствуют физическому распределению. К ним можно отнести маркетинговые, коммерческие, информационные услуги, услуги страхования и др.

При обеспечении высокого качества транспортных услуг возникает следующая проблемная ситуация. Транспортные предприятия и организации пытаются достичь высокого качества перевозки путем предоставления заказчикам как можно большего количества сопутствующих транспортных услуг. Однако такое комплексное обслуживание с более широким ассортиментом, чем это необходимо потребителю, существенно повышает стоимость транспортной услуги, что может значительно повысить цену перевозимого груза. Поэтому при выборе того или иного комплекса транспортных услуг следует учитывать целесообразность и выгоду их использования.

#### **Контрольные вопросы**

1. Дайте определение понятия транспортно-экспедиционной деятельности.
2. В чем заключается необходимость транспортной экспедиции?
3. Дайте понятие транспортно-экспедиционной операции.
4. Что называется транспортно-экспедиционной услугой?
5. На какие основные группы подразделяются субъекты транспортно-экспедиционного обслуживания?
6. Назовите внешние и внутренние транспортно-экспедиционные услуги.
7. Классифицируйте транспортно-экспедиционные услуги по характеру деятельности.

## ГЛАВА 2. НОРМАТИВНО-ПРАВОВАЯ БАЗА ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

### 2.1. Иерархия системы законодательных актов ТЭО

Транспортно-экспедиционная деятельность охватывает широкий круг взаимоотношений как между организациями различного типа и разных форм собственности, так и между физическими лицами. Правовая сторона этих взаимоотношений регулируется законодательными актами различного уровня (рис. 2.1).

Международные (многосторонние, двусторонние) межправительственные договоры и конвенции
Кодексы и федеральные законы (принятые законодательной властью федерального уровня)
Указы Президента Российской Федерации
Подзаконные и административные акты (принятые исполнительной властью)
Постановления пленумов Верховного суда РФ и Высшего Арбитражного суда РФ
Санкционированные обычаи

Рис. 2.1. Иерархия системы законодательных актов

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

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

- Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации;
- Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации;
- Воздушный кодекс Российской Федерации;
- Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации;
- Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ (ред. от 03.02.2014)

«Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».

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

«Перевозка»). Условия перевозки грузов, пассажиров и багажа отдельными видами транспорта, а также ответственность сторон по этим перевозкам определяются соглашением сторон, если настоящим Кодексом, транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами не установлено иное.

## **2.2. Международные транспортные организации и конвенции в автомобильном транспорте**

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

**МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ.** Вопросы сотрудничества стран в области автомобильного транспорта в интересах безопасности дорожного движения и защиты окружающей среды на постоянной основе в рамках международных организаций разрабатываются и реализуются уже в течение нескольких десятилетий. Существует около 40 международных организаций, занимающихся вопросами автомобильного транспорта. Среди них наиболее авторитетны Комитет по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН и Международный союз автомобильного транспорта.

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

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

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

**Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ)** (International Road Transport Union (IRU)) основан в марте 1948 г. по инициативе европейских автодорожных и автотранспортных ассоциаций. Штаб-квартира МСАТ находится в Женеве. Главная цель МСАТ — способствовать развитию международного автомобильного транспорта в интересах автомобильных перевозчиков и экономики автомобильного транспорта в целом. В МСАТ входят более 150 ассоциаций и союзов из 45 стран, включая Ассоциацию международных автомобильных перевозчиков Российской Федерации (АСМАП). Действительными членами МСАТ являются 95 ассоциаций (национальные союзы перевозчиков), принимающие непосредственное участие во всех сферах деятельности Союза, остальные входят в МСАТ на правах ассоциированных членов. Основные направления деятельности МСАТ следующие:

- изучение и поиск практических путей решения проблем по таким аспектам международных автомобильных перевозок, как пересечение государственных границ, либерализация разрешительной системы, сокращение или полная отмена налогов и сборов, совершенствование качества обслуживания клиентов, режим труда и отдыха водителей, выполняющих международные перевозки, и т. п.;

- координация и поддержание национальных мероприятий по развитию национального и международного транспорта, представление всех его членов перед международными и национальными правительственными и неправительственными организациями, связанными с деятельностью автомобильного транспорта;

- создание материалов справочного и информационного характера;

- публикация результатов-исследований по вопросам международных автомобильных перевозок, справочников с данными о членах МСАТ.

По поручению КВТ ЕЭК ООН МСАТ является органом, ответственным за функционирование системы международной дорожной перевозки (МДП) на транспорте в рамках, установленных Таможенной конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП).

**КОНВЕНЦИИ В АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ.** На автомобильном транспорте действуют следующие основные конвенции и соглашения:



- Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов, подписанная в Женеве 19 мая 1956 г.; Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов от 05.07.1978 г.;
- Конвенции о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КДПП) 1973 г.; Протокол к Конвенции о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа 1978 г.;
- Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА), 1975 г.;
- Конвенция о налоговом обложении дорожных транспортных средств, используемых для международных перевозок грузов, 1950 г.;
- Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОЛОГ), 1957 г. (в ред. 2003 г. — ДОПОГ-2003);
- Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП от 14.11.1975.

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

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

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

Согласно КДПГ, договор международной автомобильной перевозки оформляется международной товарно-транспортной накладной (CMR), подписываемой отправителем и перевозчиком. Форму накладной CMR устанавливает МСАТ. Конвенция определяет перечень сведений, которые должны быть указаны в накладной, минимальное количество экземпляров

накладной, заполняемых на каждую партию груза, ответственность отправителя и перевозчика, устанавливает предел размера возмещения за повреждение и потерю груза или просрочку его доставки, порядок и сроки рассмотрения претензий и исков, возникающих при международных автомобильных перевозках грузов.

При принятии груза перевозчиком КДПГ возлагает на него обязанность проверить правильность данных накладной о количестве мест, их маркировку, внешнее состояние груза, его упаковку.

Срок доставки груза определяется соглашением сторон. Если это не было сделано, таковым признается период времени, необходимый для доставки груза разумным образом добросовестным перевозчиком.

В КДПГ подробно определены права отправителя и получателя по распоряжению грузом и порядок действия в случае возникновения препятствий к перевозке и выдаче груза, условия и пределы ответственности перевозчика. Перевозчик освобождается от ответственности в случае, если несохранность груза и просрочка в доставке вызваны обстоятельствами, которые он (перевозчик) не мог устранить.

Грузополучатель вправе считать груз утраченным и потребовать возмещения как за его утрату, если груз не был доставлен в пункт назначения в течение 30 дней по истечении установленного срока доставки или 60 дней с момента принятия груза к перевозке (если срок доставки не был установлен). Ущерб, вызванный полной или частичной потерей груза, возмещается в размере стоимости утраченного груза, а при порче или повреждении — в размере суммы, на которую понизилась стоимость груза. Кроме того, подлежат возмещению плата за перевозку, таможенные сборы и пошлины и прочие расходы, связанные с перевозкой грузов. Иной убыток не возмещается.

Размер суммы, подлежащей возмещению, при несохранной перевозке определяется по стоимости груза в момент и месте принятия его к перевозке. При определении стоимости груза должны учитываться официально установленные цены и биржевые котировки, а при их отсутствии — обычная стоимость товара того же рода и качества. Размер возмещения ограничен твердой суммой, которая не может превышать 8,33 расчетных единиц специальных прав заимствования (согласно определению Международного валютного фонда) за 1 кг недостающей массы брутто.

В случае просрочки в доставке груза (оговоренной накладной) перевозчик должен возратить часть провозной платы, размер которой за каждые календарные сутки задержки доставки груза оговаривается в накладной.

Министерство транспорта Российской Федерации на основе подписанных межправительственных соглашений ежегодно согласовывает со странами контингент выдаваемых сторонами разрешений для международных перевозчиков, что позволяет, ограничивая количество разреше-

ний, регулировать важный для экономики страны рынок международных автомобильных перевозок, защищать интересы российских перевозчиков.

Если перевозки осуществляются между странами, не заключившими между собой двусторонних соглашений, разрешения могут выдаваться в разовом порядке при обращении в компетентные органы или эти органы могут в одностороннем порядке устанавливать контингент разрешений для перевозчиков другой страны.

Российские разрешения и разрешения стран, с которыми заключены двусторонние соглашения, относятся к разрешениям разового характера (рейс туда и (или) обратно) и могут быть выданы на определенное количество рейсов. Имеется также многостороннее соглашение об установлении общего контингента многократных разрешений (в рамках Европейской конференции министров транспорта — ЕКМТ). Подобные разрешения являются очень удобными для перевозчиков, так как действуют на территории всех договаривающихся стран в течение определенного периода (например, 1 год).

В отношении пограничного, таможенного и санитарного контроля применяют положения соответствующих международных соглашений и конвенций, участниками которых являются обе участвующие стороны, а при решении вопросов, не урегулированных этими международными соглашениями, должно применяться внутреннее законодательство каждой страны. Расчеты и платежи за перевозки, выполненные на основе двусторонних соглашений, производят в соответствии с действующими между странами соглашениями о расчетах и платежах. Межправительственными соглашениями предусматривается, что в случае нарушения этих соглашений перевозчиком компетентный орган страны виновного перевозчика по просьбе компетентного органа страны, где совершено нарушение, должен принять необходимые меры для того, чтобы обеспечить выполнение соглашения, о принятых мерах информировать друг друга.

### **2.3. Конвенции и соглашения по смешанным и комбинированным перевозкам**

**Смешанные и комбинированные перевозки.** В области смешанных и комбинированных перевозок действуют следующие конвенции и соглашения:

- Конвенция ООН о международной смешанной перевозке грузов 1980 г.;
- Правила для транспортных документов на смешанную перевозку ЮНКТАД/МТП<sup>1</sup> 1992 г.;

---

<sup>1</sup> МТП — Международная торговая палата.

- Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах.

Одновременно с необходимостью создания и внедрения в практику международной торговли документа смешанной перевозки возникла проблема унификации международной коммерческой практики их организации и осуществления, потребовалась разработка международной конвенции для обобщения опыта различных стран в области осуществления смешанных перевозок грузов.

Первые попытки разработки международной конвенции по смешанным перевозкам были предприняты в 1955 г. УНИДРУА еще до активного введения контейнеров во все области перевозок грузов. Аналогичные разработки производились и *Международным морским комитетом*, по просьбе которого утверждение проекта УНИДРУА было отложено, так как оба проекта существенно отличались друг от друга.

В 1980 г. на конференции в Женеве была принята ***Конвенция о международных смешанных перевозках***. Конвенция содержит преамбулу с изложением основных принципов, восемь частей и два приложения.

Согласно Конвенции, *оператором смешанной перевозки* может быть любое юридическое лицо, которое от своего имени или через другое действующее от его имени юридическое лицо заключает договор смешанной перевозки и выступает как сторона договора, а не как посредник или агент. При этом на него ложится ответственность за исполнение договора. Оператор смешанной перевозки несет ответственность за исполнение перевозки в целом и за сохранность груза с момента принятия его в свое распоряжение и до момента выдачи получателю. Одним из основных условий деятельности оператора смешанных перевозок является котировка им сквозных ставок тарифов, рассчитываемых на весь маршрут перевозки грузов и построенных на основе учета затрат на их перевозку различными видами транспорта, перегрузку, складирование, страхование, осуществление таможенных формальностей и др.

Вступление Конвенции в силу — вопрос довольно длительного времени. Конвенция о международных смешанных перевозках вступит в силу через 12 месяцев после того, как правительства 30 стран подпишут ее без оговорки о ратификации или сдадут депозитарию — Генеральному секретарю ООН — документы о ее ратификации, утверждении или присоединении.

Придавая большое значение развитию комбинированных перевозок, государства — члены ЕЭК ООН образовали Группу экспертов по комбинированным перевозкам для исследования путей их развития в Европе и подготовки проекта *Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах* (СДКП). Подготовленный проект Соглашения принят на сессии КВТ ЕЭК ООН в 1990 г.

Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах состоит из преамбулы, двух глав и четырех приложений. В преамбуле Соглашения даны определения применяемых терминов.

## 2.4. Федеральное законодательство и отраслевые нормативные акты, регулирующие ТЭО

Основными источниками национального и внутреннего права Российской Федерации, которые регламентируют перевозочную, транспортно-экспедиционную и агентскую деятельность, являются следующие:

- Гражданский кодекс РФ (гл. 40 «Перевозка», гл. 41 «Транспортная экспедиция» и гл. 52 «Агентирование») — определяет нормы, регулирующие основные правовые положения осуществления деятельности по перевозкам, транспортной экспедиции и агентированию соответственно;
- Федеральный закон от 30.06.2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» — регулирует порядок оказания услуг, связанных с организацией перевозок всеми видами транспорта и оформлением перевозочных, таможенных и других документов.

**Договор транспортной экспедиции.** Понятие *договора транспортной экспедиции* трактуется в ГК РФ (п. 1 ст. 801 гл. 41). По договору транспортной экспедиции одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (грузоотправителя или грузополучателя) выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза.

Субъектами договора транспортной экспедиции являются клиент и экспедитор.

*Клиентом* договора транспортной экспедиции может быть физическое или юридическое лицо, заинтересованное в получении экспедиционных услуг, но при этом так или иначе связанное с отправкой или получением груза при взаимоотношениях с транспортными организациями.

*Экспедитором* может быть юридическое лицо, специализирующееся на оказании ТЭУ и действующее в интересах и по поручению своего клиента для организации доставки принадлежащего ему (клиенту) груза. Экспедитор может выполнять функции «чистого» посредника между грузовладельцем (грузоотправителем или грузополучателем) и перевозчиком (в этом случае экспедитор является *поверенным грузовладельца*). При выполнении функций «чистого» посредника отношения экспедитора и клиента по договору транспортной экспедиции будут носить характер поручения, т. е. при заключении сделок с третьим лицом (в данном случае с

перевозчиком) экспедитор будет действовать от имени и за счет клиента (в данном случае грузовладельца).

В ГК РФ (ст. 971 гл. 49) дается понятие *договора поручения*. По договору поручения одна сторона (поверенный) обязуется совершить от имени и за счет другой стороны (доверителя) определенные юридические действия. Права и обязанности по сделке, совершенной поверенным, возникают непосредственно у доверителя. Экспедитор обязуется выполнять все поручения грузовладельца добросовестно и с должной заботой о грузе, а в случае возникновения убытков экспедитор не несет ответственности перед клиентом, кроме той, что он добросовестно выполнял все его поручения.

В ГК РФ (ст. 990 гл. 51) дается понятие *договора комиссии*. По договору комиссии одна сторона (комиссионер) обязуется по поручению другой стороны (комитента) за вознаграждение совершить одну или несколько сделок от своего имени, но за счет комитента. По сделке, совершенной комиссионером с третьим лицом, приобретает права и становится обязанным комиссионер. Экспедитор не выполняет перевозку как таковую, но, заключая договор перевозки от своего имени, берет на себя ответственность перевозчика перед своим клиентом (грузовладельцем).

Экспедитор может совмещать функции посредника и перевозчика, владея собственными ТС. В этом случае экспедитор выполняет наряду с экспедиционными операциями перевозку как таковую, причем отношения экспедитора и клиента (грузовладельца) по договору транспортной экспедиции могут носить характер как поручения, так и комиссии.

В соответствии с ГК РФ (ст. 805 гл. 41) экспедитор вправе выполнять услуги, предусмотренные договором транспортной экспедиции, не лично (если иное не следует из договора), а привлекать к их выполнению других лиц. Однако ответственность перед клиентом за исполнение договора продолжает нести экспедитор.

Предметом договора транспортной экспедиции является неразрывная, единая совокупность юридических (заключение договоров перевозки, выполнение таможенных формальностей, получение разрешений на ввоз и вывоз груза и т. п.) и фактических (погрузка, разгрузка, хранение, перевозка груза и т. д.) действий по отправке и (или) получению принадлежащих клиенту грузов с доставкой их в пункт, определенный поручением клиента.

Для выполнения отдельных ТЭУ клиент должен подать экспедитору экспедиторское поручение, которое должно содержать все данные, необходимые для ее надлежащего выполнения. Экспедитор может отказаться от выполнения такого поручения, если оно противоречит действующим нормативным актам или может повлечь неблагоприятные для клиента последствия. Экспедиторское поручение может быть выдано на основе заключенного договора транспортной экспедиции или как разовая заявка.

Экспедитор обычно заключает со своим клиентом рамочный договор транспортной экспедиции, содержащий общие условия и порядок взаимодействия сторон, а вид и количество груза, направления, сроки и сквозная ставка провозной платы по каждой заявке оговариваются дополнительным соглашением или приложением к договору транспортной экспедиции.

При организации международных перевозок клиентом экспедитора могут быть:

- покупатель, если поставка товара осуществляется в соответствии с базисными условиями категории *E* или *F*<sup>2</sup>;
- продавец, если поставка товара осуществляется в соответствии с базисными условиями категории *C* или *D*;
- перевозчик или транспортно-экспедиционная компания, которая заключила договор перевозки с клиентом и затем для выполнения отдельных видов работ или услуг нанимает экспедитора в качестве своего субподрядчика.

В рамочный договор транспортной экспедиции включаются следующие статьи:

1) *Преамбула*, которая содержит дату и место подписания договора, полное наименование сторон, их местонахождение и реквизиты.

2) *Предмет договора*, где устанавливается перечень основных услуг и операций, выполнение которых берет на себя экспедитор. Кроме того, определяется, от чьего имени будет выступать экспедитор при заключении договоров с субподрядчиками: от своего имени, но по поручению и за счет клиента или от имени, по поручению и за счет клиента.

3) *Обязанности экспедитора* по организации доставки груза, которые предусматриваются договором в соответствии с обязанностями, указанными в ст. 4 гл. 2 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» (приложение А). В частности, при перевозке контейнеропригодных грузов экспедиторская компания разрабатывает транспортно-технологическую схему доставки груза, организует и контролирует весь процесс, разрабатывая транспортно-технологическую схему доставки груза.

4) *Обязанности клиента*, которые предусматриваются договором в соответствии с обязанностями, указанными в ст. 5 гл. 2 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности». Клиент, в частности:

- выдает доверенность экспедитору на право совершения транспортно-экспедиционной операции;

- предоставляет экспедитору в письменной форме экспедиторское поручение (заявку) с указанием всего перечня работ и услуг и указанием полной, точной и достоверной информации о свойствах груза и условиях

---

<sup>2</sup> См. подробнее о категориях в разд. 3.4.

его перевозки (вес, габариты, условия хранения, перевозки, особые свойства и т. п.);

- передает экспедитору груз (согласовав дату и место);

- дает всю необходимую документацию;

- возмещает экспедитору все расходы, понесенные им в интересах клиента, включая экспедиторское вознаграждение.

5) *Ответственность сторон* за неисполнение или ненадлежащее исполнение своих обязательств по договору транспортной экспедиции, предусмотренная Федеральным законом «О транспортно-экспедиционной деятельности» (приложение А), ГК РФ (гл. 40 и 41) и условиями договора. В частности, экспедитор несет ответственность за груз с момента принятия его у грузоотправителя в свое ведение и до момента выдачи груза грузополучателю. При этом экспедитор несет ответственность перед клиентом. За утрату, недостачу или повреждение груза при перевозке в международном сообщении экспедитор несет значительно меньшую ответственность, чем при перевозках по России. При полной или частичной утрате груза сумма, которую экспедитор выплатит клиенту, не должна превышать 2 расчетные единицы за 1 кг общей массы, а максимальная сумма, которую клиент может получить от экспедитора, если договор не исполнен, составляет 666,67 расчетной единицы за место (контейнер) или другую единицу отгрузки. Поскольку Россия не является членом Международного валютного фонда, для определения суммы, которую должен будет возместить экспедитор, расчетные единицы переводятся в рубли или на дату принятия судебного решения, или на дату, установленную соглашением сторон. Официальный курс SDR к рублю ежедневно устанавливает Центральный банк Российской Федерации.

6) *Расчеты между сторонами*, подразумевающие порядок и сроки выставления счетов экспедитора клиенту, сроки их оплаты клиентом, валюту платежа.

7) *Срок действия договора*, устанавливаемый по обоюдному согласию сторон. Может быть указан двумя способами:

- срок действия договора указан явно, например «Действие данного договора распространяется на заявки клиента, полученные экспедитором до...» (обычно 31 декабря текущего года);

- срок действия не указан, но внесено условие о расторжении договора, например «Каждая из сторон может расторгнуть настоящий договор, проинформировав другую сторону письменно за 30 дней до фактического расторжения».

8) *Форс-мажор* (пожар, стихийные бедствия, забастовки, военные операции любого характера, распоряжения властей, блокада), являющийся обстоятельством, препятствующим исполнению сторонами обязательств по договору. Сторона, для которой выполнение обязательств по данному до-



говору стало невозможным в силу данных обстоятельств, должна уведомить другую сторону о начале и окончании действия этих обстоятельств. В качестве доказательства, что форс-мажорные обстоятельства имели место в течение указанного срока, соответствующая сторона договора должна представить подтверждение Торгово-промышленной палаты РФ.

9) *Споры*, связанные с заключением и выполнением договора транспортной экспедиции. В случае неурегулирования по соглашению сторон споры рассматриваются в суде. При предъявлении претензий и исков стороны должны руководствоваться гл. 4 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» (приложение А). Претензии к экспедитору могут быть предъявлены только за ненадлежащее выполнение договора транспортной экспедиции. К претензии обязательно прилагаются документы, обосновывающие правомерность ее предъявления, количество и стоимость утраченного (поврежденного) груза и т. п. Срок предъявления претензии составляет 6 мес. Начало отсчета срока предъявления претензии зависит от предмета претензии.

## 2.5. Отраслевые уставы и кодексы, определяющие условия перевозок грузов автомобильным транспортом

Во главе отдельных системных образований транспортного законодательства стоят транспортные уставы и кодексы, содержащие гражданско-правовые нормы и нормы других отраслей права. Остальные акты, входящие в эту систему, регулируют более частные вопросы и находятся в иерархической зависимости от актов, стоящих во главе, хотя принимаются и утверждаются одним и тем же органом. Иерархия системы транспортного законодательства национального и внутреннего права Российской Федерации представлена на рис. 2.2.

<u>Основные законодательные акты: кодексы и уставы (по видам транспорта)</u>
<u>Нормативные акты (подзаконные акты):</u> постановления Правительства РФ и указы Президента РФ
<u>Ведомственные акты: правила перевозок и правила оказания услуг</u>

Рис. 2.2. Иерархия транспортного законодательства России

Правила перевозки и другие нормативные акты, а также изменения и дополнения, вносимые в них, вводятся в установленном порядке.

Основным законодательным актом, регулирующим перевозки пассажиров и грузов на автомобильном транспорте, является Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ (ред. от 03.02.2014) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».

Согласно ст. 1 Устава, перевозки пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом в международном сообщении регулируются международными договорами Российской Федерации.

Правовыми источниками, регулирующими международные перевозки, являются международные правовые акты и нормативные акты федерального законодательства. Соотношение между этими нормативными актами основывается на следующем принципе: если государство участвует в соответствующем международном соглашении, то применяются нормы данного соглашения, а не внутреннего национального законодательства. Причем, если международным соглашением установлены иные правила, чем правила внутреннего законодательства, употребляются правила международных соглашений. Таким образом, внутреннее национальное законодательство по автомобильным перевозкам используется к международным перевозкам грузов, если не противоречит международным соглашениям. Дальнейшая конкретизация порядка перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом и порядок выполнения ТЭО этим видом транспорта осуществляется в соответствии со следующими основными ведомственными актами:

– Постановление Правительства РФ от 15.04.2011 № 272 (ред. от 30.12.2011, с изм. от 09.01.2014) «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом» (приложение Б);

– Постановление Правительства РФ от 14.02.2009 № 112 (ред. от 26.11.2013) «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом».

Структура системы нормативных актов на различных видах транспорта однотипна, возглавляют эту систему кодексы и уставы, затем следуют, находясь с ними в отношениях внутренней субординации, акты, принятые высшим органом государственного управления, и, наконец, ведомственные акты, принятые соответствующими департаментами транспорта.

## **2.6. Договор перевозки на автомобильном транспорте**

Транспортный договор, как правило, является двусторонним и заключается между грузовладельцем (отправителем и/или получателем) и автотранспортным предприятием. Договор перевозки может быть трехсторонним, т. е. грузоотправитель заключает договор с перевозчиком в пользу грузополучателя.

Основным видом транспортного договора является *договор перевозки*, суть которого сводится к тому, что перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз и выдать его уполномоченному на получение

ние груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

В случае необходимости перевозчик и грузовладелец могут заключить долгосрочный *договор об организации перевозок*, в котором определяются сроки, объемы и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления груза к перевозке. В такой договор могут быть включены и другие условия, не предусмотренные различными уставами и кодексами.

*Договор транспортной экспедиции*, помимо основных, предполагает оказание дополнительных услуг, связанных с перемещением грузов. Согласно ст. 801 ГК РФ, по договору транспортной экспедиции одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (грузоотправителя или грузополучателя) выполнить или организовать выполнение услуг, связанных с перевозкой груза.

В транспортном договоре необходимо четко указывать предмет договора, т. е. действия сторон, характер перевозок, услуг, объем и номенклатуру перевозимых грузов, количество транспортных средств и т. д. Недостаточно подробное и четкое описание вышеуказанных разделов может привести как к непониманию между сторонами договора, так и к недобросовестному выполнению условий транспортного договора.

В ходе заключения транспортного договора между сторонами возникают права и обязанности, которые могут оговариваться в соответствующем разделе договора. В силу обязательств перевозчик (автотранспортное предприятие) обязан выполнить в пользу грузовладельца ряд функций (к примеру, перевезти груз), а клиент имеет право требовать от перевозчика исполнения этой обязанности. Обязательства и обязанности должны выполняться в соответствии с условиями договора, положениями законодательства и иных правовых актов. В случае отсутствия требований обязательства выполняются в силу обычных деловых (торговых) отношений или иных традиционно предъявляемых требований.

В договоре перевозки как обязанность перевозчика предусматривается также срок исполнения договора. Если в договоре срок поставки определен конкретным днем или оговорен период времени, в течение которого обязательство должно быть исполнено, то его следует исполнить соответственно в этот день или в любой момент оговоренного периода. Если такие условия договором не предусмотрены, то исполнение обязательства происходит в разумный срок после заключения договора.

При разовой отправке груза автомобильным транспортом можно ограничиться заключением *типового договора на перевозку*.

Для расчетов заказчика и автотранспортной организации составляется *товарно-транспортная накладная*, в которой указывается информация, необходимая для перевозки: вид и характеристики груза, место и дата заполнения накладной, имена и адреса отправителя, перевозчика и получа-

теля, место и дата приема груза к перевозке, место и дата его сдачи, способ упаковки, количество грузовых мест, масса груза и т. д.

При выпуске автомобиля на линию водителю выдается *путевой лист*, который по окончании перевозки возвращается на автотранспортное предприятие.

В случае необходимости к товарно-транспортной накладной прилагается *отгрузочная спецификация*, которая составляется в свободной форме заказчиком. Отгрузочная спецификация обязательно должна содержать следующие данные: ее порядковый номер, дату составления, наименование отправителя и получателя груза.

## **2.7. Правила приема и выдачи грузов на автомобильном транспорте**

При заключении коммерческого договора стороны должны четко оговорить положения, выполнение которых обеспечивало бы соблюдение условий качественной перевозки грузов, и те, за которые транспортное предприятие ответственности не несет в силу существующего законодательства.

Транспортно-экспедиционное обслуживание отправки грузов автомобильным транспортом включает в себя:

- операции, связанные с подготовкой груза к перевозке;
- проведение расчетов и оформление транспортной документации;
- информационные услуги.

Как правило, ТЭО на автомобильном транспорте осуществляется специализированными транспортно-экспедиционными организациями, которые выполняют непосредственно перевозки и совмещают агентское обслуживание автомобильного транспорта с экспедированием грузовладельцев.

При организации доставки грузов автомобильным транспортом на станции железных дорог, в аэропорты и порты транспортно-экспедиционная организация:

- получает от станции, порта, аэропорта разрешения (визы) на завоз грузов в соответствии с расписанием приема грузов к отправке;

- информирует грузоотправителя о получении разрешения (визы) на отправку грузов;

- принимает грузы на складе грузоотправителя для завоза в порты и на станции;

- выписывает накладную международной дорожной перевозки груза СМР (при международных перевозках) и другие документы, например бордеро (аналог грузового манифеста), в которых указывается перечень грузов, перевозимых АТС, со ссылкой на прилагаемые копии накладной СМР;

- доставляет грузы автомобильным транспортом от склада грузоотправителя до портов или станций железной дороги;
- сдает грузы к отправлению соответствующим станциям, портам или аэропортам;
- сопровождает грузы при перевозке автомобильным транспортом;
- оформляет товарные и транспортные документы, связанные со сдачей груза железной дороге, порту или аэропорту;
- оплачивает железной дороге, порту или аэропорту за счет клиента стоимость перевозок и дополнительных сборов;
- получает от станции железной дороги, порта или аэропорта квитанции о приеме к перевозке груза грузоотправителя;
- вручает грузоотправителю квитанции на сданные к перевозке грузы не позднее 24 часов после их получения от станции, порта или аэропорта.

### **Контрольные вопросы**

1. Назовите правовые источники, регламентирующие транспортно-экспедиционную деятельность.
2. Каковы нормы национального права, регулирующие отношения на транспорте?
3. Назовите основные конвенции и соглашения на автомобильном транспорте.
4. Какие наиболее авторитетные международные организации занимаются вопросами автомобильного транспорта?
5. Назовите основные направления деятельности транспорта (МСАТ).
6. Назовите основной документ, регулирующий коммерческие условия международных автомобильных перевозок.
7. Какова сфера деятельности Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)?
8. Определите размер суммы, подлежащей возмещению при несохранной перевозке груза.
9. Назовите конвенции и соглашение, действующие в области смешанных и комбинированных перевозок.
10. Кто может быть оператором смешанной перевозки?

# **ГЛАВА 3. БАЗИСНЫЕ УСЛОВИЯ ПОСТАВКИ И ДОГОВОР КУПЛИ-ПРОДАЖИ В ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

## **3.1. Необходимость регулирования условий поставки в договоре купли-продажи в транспортно-экспедиционной деятельности**

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

От четкости и своевременности выполнения транспортно-экспедиционных операций напрямую зависит доля транспортных издержек в себестоимости товаров. В Западной Европе доля транспортных издержек составляет 7—8 %, в России этот показатель колеблется от 15 до 30 %, что свидетельствует о значительных резервах.

Основные транспортно-экспедиционные операции и услуги, сопутствующие транспортному процессу доставки товара, были представлены на рис. 1.1.

Развитие транспорта за последние десятилетия претерпело существенные изменения. Возросшие требования к качеству доставки товаров, с одной стороны, и ужесточение экологических требований к транспорту, с другой стороны, вызвали расширение использования смешанных и главным образом комбинированных перевозок. Процесс доставки усложняется, в нем появляется больше этапов при одновременном повышении требований к соблюдению графиков и сроков доставки. Постоянное развитие специализации труда ведет к усилению интеграции транспорта в технологические процессы производства и распределения товаров. Все эти факторы в совокупности и вызывают повышение роли ТЭО в процессе доставки

товаров, чему способствует уменьшение количества ограничений в международной торговле, более свободный режим границ, значительные финансовые инвестиции в инфраструктуру транспортной сферы, а также стабильная законодательная база на национальном и международном уровне.

Взаимосвязь транспортного процесса доставки товара и транспортно-экспедиционной деятельности можно описать в виде следующей последовательности операций:

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

В настоящее время рост международных перевозок существенно опережает внутренние. Россия благодаря своему географическому положению выгодно встраивается в международную систему транспортных коридоров и развивает это стратегическое направление ТЭО. Поэтому весьма актуальными представляются вопросы развития ТЭО в транспортном обеспечении внешней торговли, совершенствование услуг и технологий, направленных на снижение транспортных издержек и сокращение времени доставки грузов.

### **3.2. Транспортно-экспедиционные операции при прибытии груза на автомобильном транспорте**

На автомобильном транспорте экспедиция прибытия и экспедиция отправления почти полностью объединяются в единый процесс. Грузополучатели передают заявки на получение необходимых товаров грузоотправителям (сбытовым организациям), которые на основании этих заявок составляют *сводные заявки* на перевозку груза. Сводные заявки подписываются отправителями грузов и представителями автотранспортной организации и выполняют функцию договора. Однако в большинстве случаев автомобильные перевозчики организуют свою работу по принципу пре-

доставления подвижного состава «по предъявлению» груза, т. е. обеспечивают перевозку непосредственно по получении заявки. При работе по принципу разовых заявок договор перевозки устанавливается только накладной.

*Путевой лист* исполняет роль документа на право получения водителем груза в пункте отправления.

*Товарно-транспортная накладная*, в которой водитель (экспедитор) расписывается в получении груза от грузоотправителя, а получатель — в получении груза от автоперевозчика, составляется в трех экземплярах: первый экземпляр передается грузоотправителю, второй сопровождает груз, а третий остается у заказчика. Грузоотправитель или перевозчик имеет право требовать составления такого количества накладных, которое соответствует количеству используемых АТС или партий груза.

Если экспедитор осуществляет хранение груза на своем или арендуемом складе, он после размещения груза выдает владельцу груза *складскую расписку* или другой заменяющий ее документ о принятии груза на склад, которые являются основанием для выдачи груза без проверки полномочий предъявителя расписки (документа). Если выдается именная складская расписка, экспедитор обязан выдать груз лицу, поименованному в расписке, с предъявлением соответствующего документа.

К операциям, связанным с приемом груза, относятся следующие:

- проверка сохранности прибывающих грузов по массе и количеству в соответствии с Правилами перевозок грузов автомобильным транспортом;
- составление коммерческих актов в случаях повреждения, порчи или недостачи груза.

Организация сдачи грузов грузополучателю должна быть идентична технологии приема грузов от грузоотправителя, а сами условия приема-сдачи должны быть отражены в договоре транспортной экспедиции.

В технологиях приема и сдачи грузов рекомендуется апробировать и применять штриховые кодовые системы со считыванием параметров груза с помощью соответствующего автоматизированного устройства и занесением данных в компьютер терминала.

Операции, связанные с проведением расчетов, включают в себя:

- раскредитацию перевозочных документов и их регистрацию;
- оплату за счет клиента провозных плат и сборов по грузам, прибывшим в адрес клиента.

При выполнении перевозок грузов бóльшая часть платы, взимаемой с грузоотправителя по условиям договора транспортной экспедиции, должна быть выплачена перевозчику. Форма и порядок расчетов при этом устанавливаются в договоре экспедиции и договоре перевозки.



### 3.3. Упаковка и маркировка грузов, перевозимых автомобильным транспортом

Обязанность соответствующей подготовки груза к перевозке, как правило, возлагается на грузоотправителя. Таким образом, грузоотправитель обязан до прибытия автомобиля под погрузку привести груз в состояние, которое бы обеспечивало его транспортабельность. К работам по подготовке груза к перевозке относятся:

- упаковка и затаривание грузов;
- группировка отправок по грузополучателям;
- подготовка и заполнение товаросопроводительных и транспортных документов;
- обеспечение доставки автомобиля к месту погрузки и выгрузки грузов и т. д.

Грузы, предъявленные к перевозке в таре или упаковке, штучные грузы, мелкие отправки маркируются грузоотправителем. Каждое грузовое место маркируется в соответствии с правилами перевозок грузов на автомобильном транспорте.

### 3.4. Базисные условия поставки в ТЭО

Транспортировка является неременной составляющей товародвижения. При этом все расходы, которые несет продавец по доставке товара до пункта, обозначенного в контракте, включаются в цену товара и оплачиваются покупателем. Как известно, все договорные отношения логистических посредников в процессе транспортировки грузов оформляются многочисленными документами, которые отличаются в зависимости от вида транспорта, способа перевозки и других факторов.

Одним из ключевых элементов договора купли-продажи, существенно влияющих на логистические издержки, связанные с транспортировкой, являются обязательства по поставке-приемке товара — базис поставки. Толкование базисных условий поставки в международной практике производится в соответствии с международными стандартными условиями поставки «Инкотермс-2000»<sup>3</sup> (место, срок, способ поставки, распределение риска, страхование). В «Инкотермс-2000» были представлены

---

<sup>3</sup> **Инкотермс** (англ. *Incoterms, International commerce terms*) — международные правила в формате словаря, обеспечивающие однозначные толкования наиболее широко используемых торговых терминов в области внешней торговли, прежде всего, относительно франко-места перехода ответственности от продавца к покупателю. Международные торговые термины представляют собой стандартные условия договоров международной купли-продажи, которые определены заранее в международном признанном документе.

13 базисных условий поставки, кодовые названия которых согласованы с Европейской экономической комиссией ООН. Все базисные условия классифицированы по четырем категориям, условно названным *E*, *F*, *C*, *D*, с учетом различия в объеме обязательств контрагентов по доставке товара (табл. 3.1).

**Таблица 3.1.** Способ транспортировки и соответствующий термин «Инкотермс-2000»

<b>Наименование категории терминов</b>	<b>Содержание терминов</b>
<b>Любой вид транспорта</b>	
Категория <i>E</i>	EXW Франко завод ... (наименование места)
Категория <i>F</i>	FCA Франко перевозчик ... (наименование места назначения)
Категория <i>C</i>	CPT Перевозка оплачена до ... (наименование пункта назначения) CIP Перевозка и страхование оплачены до ... (наименование пункта назначения)
Категория <i>D</i>	DAF Поставка на границе ... (наименование места) DDU Поставка без оплаты пошлин ... (наименование места назначения) DDP Поставка с оплатой пошлин ... (наименование места назначения)
<b>Только морской и внутренний водный транспорт</b>	
Категория <i>F</i>	FAS Свободно вдоль борта судна ... (наименование порта отгрузки) FOB Франко борт ... (наименование порта отгрузки)
Категория <i>C</i>	CFR Стоимость и фрахт ... (наименование порта назначения) CIF Стоимость, страхование и фрахт ... (наименование порта назначения)
Категория <i>D</i>	DES Поставка с судна ... (наименование порта назначения) DEQ Поставка с причала ... (наименование порта назначения)

Международные перевозки осуществляются на основании двусторонних и многосторонних соглашений, например для железнодорожных перевозок по единому транспортному документу — международной накладной (CMR), являющейся договором перевозки.

Все большее значение в логистике приобретают интермодальные перевозки, основным логистическим посредником в которых между грузоотправителем (владельцем) и грузополучателем является оператор смешанной (мульти- и интермодальной) перевозки. Он заключает договор с грузовладельцем и полностью берет на себя функции по доставке груза до склада покупателя или другого пункта, предусмотренного в договоре. Оператор связан договорами с перевозчиками различных видов транспорта и несет ответственность за ущерб в результате как утраты, так и задержки в доставке. Правовое регулирование интермодальных перевозок осуществляется в соответствии с Женевской конвенцией ООН о международных мультимодальных перевозках грузов (1980 г.). Она регламентирует интермодальную перевозку по одному сквозному транспортному документу (коносаменту). Операторами интермодальной перевозки могут быть предприятия различных видов транспорта, но чаще всего ими являются

крупные транспортно-экспедиторские фирмы, имеющие прямые контакты со многими грузоотправителями, что дает им возможность контролировать крупные грузопотоки, комбинируя и консолидируя отправки.

Цель и сфера действия Инкотермс заключается в том, чтобы предоставить свод международных правил толкования наиболее распространенных внешнеторговых терминов. С их помощью можно избежать разных толкований указанных терминов в отдельных странах или значительно уменьшить их количество. Подчас стороны договора не знают о существовании иной торговой практики в других государствах, и это может породить непонимание, споры и судебные процессы, ведущие к затратам времени и денег. Для решения данной проблемы Международная торговая палата (МТП) опубликовала в 1936 г. свод международных правил, толкования внешнеторговых терминов, известный как «Инкотермс-1936» (Incoterms 1936). Поправки и дополнения вносились в 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 и 2010 гг. Сфера действия Инкотермс ограничена вопросами, относящимися к правам и обязательствам сторон договора купли-продажи в части поставки проданных товаров (за исключением «неосязаемых» товаров, например таких, как программное обеспечение компьютеров). Следует отметить, что смысл Инкотермс часто понимают неправильно. Во-первых, их ошибочно относят, скорее, к договору перевозки, а не купли-продажи, во-вторых, иногда безосновательно считают, что они предусматривают все обязательства, которые стороны могут включить в договор купли-продажи. Однако Инкотермс имеют дело только с отношениями между продавцом и покупателем по договору купли-продажи и, более того, лишь в некоторых очень четких вопросах.

Хотя для экспортеров и импортеров важно иметь в виду практическую зависимость между договорами, необходимыми для выполнения международной сделки купли-продажи, где требуется не только договор купли-продажи, но и договора перевозки, страхования и финансирования. Подчеркнем, что Инкотермс касаются только одного из них, т. е. договора купли-продажи. В то же время согласие сторон включить конкретный термин имеет последствия и для других договоров. Например, продавец, согласный с условием CFR или CIF, не может выполнить соответствующий договор, используя другие виды транспорта, кроме морского, поскольку по этим условиям он должен представить покупателю коносамент или другой морской документ, что невозможно при перевозке иными видами транспорта. Более того, документ, требуемый по документарному аккредитиву, зависит от используемых транспортных средств.

Далее, Инкотермс имеют дело с рядом определенных обязательств, налагаемых на стороны (таких, как обязательство продавца предоставить товар в распоряжение покупателя или передать его для перевозки или доставить по назначению), и с распределением между сторонами в этих слу-

чаях риска. Они оговаривают также информацию об упаковке, обязательство покупателя принять поставку и представить доказательства того, что соответствующие обязательства выполнены. Несмотря на то, что Инкотермс крайне важны для осуществления договора купли-продажи, многие проблемы, возникающие в договоре, игнорируются, например передача права собственности и других имущественных прав, нарушение договора и вытекающие из этого последствия, освобождение от ответственности в некоторых ситуациях. Следует подчеркнуть, что правила Инкотермс не предназначены для замены тех условий договора, которые нужны для его завершения, путем инкорпорирования стандартных или индивидуально согласованных условий. Правила Инкотермс не занимаются в общем последствиями нарушения договора и освобождением от ответственности вследствие различных нарушений. Эти вопросы должны быть решены специальными оговорками в договоре купли-продажи и применяемым законодательством. Инкотермс используют главным образом в тех случаях, когда товары продают с поставкой через национальные границы. Отсюда и появилось их определение как международных внешнеторговых терминов. Однако на практике на них ссылаются в договорах купли-продажи даже при операциях на внутренних рынках.

Основная причина пересмотра Инкотермс заключается в необходимости учета современной торговой практики. Так, в 1980 г. был введен термин Free Carrier или FCA (франко-перевозчик) из-за многочисленных случаев, когда в морской торговле точкой приема груза вместо традиционной точки FOB (перемещение через поручни судна) стала точка на берегу (до погрузки на борт судна), где груз укладывают в контейнер для последующей перевозки морем или комбинацией разных видов транспорта (смешанные перевозки грузов). Пересмотр 1990 г. привел к тому, что пункты, относящиеся к обязанности продавца представлять доказательство о поставке, допустили замену бумажной документации электронными сообщениями, если стороны на это согласны. Постоянно прилагаются усилия по совершенствованию текста и способа подачи Инкотермс с целью облегчения их практического применения. Во время последнего пересмотра, который занял почти два года, Международная торговая палата сделала все возможное, чтобы узнать мнение о пересмотрах Инкотермс широкого круга торговых компаний. В результате оказалось, что наибольшего внимания со стороны пользователей заслуживает вариант 2000 г. Наиболее существенные изменения в нем относятся к таможенной очистке и оплате пошлин по условиям FAS (ФСА) и DEQ обязательствам, касающимся погрузки и выгрузки по условиям FCA.

В смешанных, комбинированных и интермодальных перевозках по логистическому принципу «от двери до двери» традиционная критическая точка (например, «сходни корабля») для условий CIF, FOB, CGF уже не

рассматривается адекватно как точка, где разделяются функции, цена и ответственность за риск между сторонами, заключившими контракт. В современных логистических системах эта точка переместилась в порт или наземный терминал, где товары загружаются в контейнеры, тентованные полуприцепы, платформы или паллеты. Новой логистической технологии транспортировки в связи с внедрением компьютерной обработки документов и стандарта UN/EDIFACT было уделено большое внимание при пересмотре Инкотермс в 2000 г. Все базисные условия поставки располагаются между двумя крайними вариантами: от минимальных обязанностей продавца по условиям EXW (когда продавцу необходимо только подготовить товар к отгрузке: упаковать, затарить, замаркировать и известить о готовности к поставке) до максимальных по условиям DDU и DDP.

Правила «Инкотермс-2010» были опубликованы 27.09.2010 г. с обновленными правилами торговли, вступившими в силу с 01.01.2011 г. В новой редакции «Инкотермс-2010» уменьшилось число терминов с 13 до 11. Были включены два новых термина DAT (поставка на терминале) и DAP (поставка в месте назначения) вместо существующих ранее в «Инкотермс-2000» DAF (поставка на границе), DES (поставка с судна), DEQ (поставка с причала), DDU (поставка без оплаты пошлин). В соответствии с новыми терминами поставка осуществляется в согласованном месте назначения, а именно:

– по термину DAT — путем предоставления товара в распоряжение покупателя незагруженным с прибывшего транспортного средства;

– по термину DAP — товар предоставляется в распоряжение покупателя готовым для разгрузки (в наших условиях для перегрузки под таможенным контролем или же для растаможивания).

Также имеются различия в распределении расходов и рисков в FOB (франко-борт), CFR (стоимость и фрахт), CIF (стоимость, страхование и фрахт). В «Инкотермс-2000» при этих же условиях поставки риск переходил после доставки до борта судна, а в «Инкотермс-2010» переход риска осуществляется после полной погрузки груза на борт судна.

В основном правила Инкотермс предназначены для регулирования внешнеэкономических сделок по поставке товара. Другими словами, предприятия должны находиться в разных государствах и товары должны перемещаться через государственную границу. В то же время не существует запрета относительно регулирования отношений во внутренних сделках и применения Инкотермс. Такой вывод вытекает из ст. 421, 422 ГК РФ. В соответствии с названными статьями условия договора определяются по усмотрению сторон за исключением случаев, когда содержание соответствующего условия предписано законом или иными правовыми актами. Использование правилами Инкотермс позволяет достичь единообразного в коммерческом обороте уточнения диспозитивных правил ст.

458 (о моменте исполнения обязанности продавца передать товар), ст. 459 (о моменте перехода риска случайной гибели товара), ст. 510 ГК РФ (определяющей порядок поставки товара в виде двух условий: либо путем отгрузки его транспортом, предусмотренным договором поставки, что соответствует условию франко-перевозчик FCA «Инкотермс-2010», либо путем получения товаров покупателем в месте нахождения поставщика). Следовательно, если стороны пришли к соглашению о том, что их внутренние отношения по договору поставки будут регулироваться Инкотермс полностью либо в определенной части вопросов, то указанные правила будут применяться в той части, в которой российским законодательством допускается такое регулирование.

### **Контрольные вопросы**

1. Назовите достоинства и недостатки автомобильного транспорта в стране.
2. Из чего состоит материально-техническая база автотранспорта?
3. Дайте транспортные характеристики грузовых автомобилей.
4. Какие бывают виды транспортных договоров?
5. Что включает в себя транспортно-экспедиционное обслуживание на автотранспорте при отправке грузов?
6. Какие транспортно-экспедиционные операции проводятся при прибытии грузов на автотранспорте?
7. Дайте определение упаковки и маркировки грузов, перевозимых автотранспортом.
8. Что такое базисные условия поставки?
9. В какой мере внутренние отношения по договору поставки будут регулироваться Инкотермс?

## ГЛАВА 4. ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКИЕ ОПЕРАЦИИ

### 4.1. Перевозка грузов с использованием нескольких видов транспорта

*Смешанным сообщением* называется такой вид перевозки, когда для обеспечения процесса транспортировки требуется два вида транспорта. Существование такого вида перевозок связано с тем, что объективно сложно перевезти груз при использовании только одного вида транспорта. Это возможно лишь в некоторых случаях, когда, например, возможно перевезти груз только автомобильным транспортом (небольшое количество груза перевозится на небольшое расстояние или предприятие для междугородных перевозок может позволить себе использовать автомобильную фуру) или только железнодорожным транспортом (когда у предприятия-грузоотправителя и предприятия-грузополучателя есть подъездные пути). Однако приведенные виды перевозок в большинстве случаев не могут удовлетворить предпринимателей. Поэтому чаще всего используются схемы транспортировки с участием нескольких видов транспорта.

В настоящее время основной объем перевозок осуществляется при помощи двух и более видов транспорта. Около 90 % грузов, перевозимых на первых этапах морским транспортом, в дальнейшем перевозится по железным дорогам; 50 % грузов речного транспорта также передается к перевозке железнодорожным транспортом. Автомобильный транспорт взаимодействует со всеми видами транспорта, в том числе и с железнодорожным, обеспечивая перевозку «от двери до двери», если на предприятии нет подъездных путей от магистрального железнодорожного транспорта. Сложность организации смешанного сообщения заключается в том, что такая схема перевозки требует слаженности и синхронности действий видов транспорта, имеющих разную технологию транспортировки и погрузки-выгрузки, неодинаковые документы и пр.

### 4.2. Прямые смешанные сообщения

Транспортировка грузов в прямых смешанных сообщениях производится с организацией погрузочно-разгрузочных работ при перевалке с одного вида транспорта на другой по двум схемам.

Под *прямым смешанным сообщением* понимается перевозка грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта по одному перевозочному документу. При осуществлении такого вида транспортировки грузоотправитель или грузополучатель освобождается от обязанности передавать груз с одного вида транспорта на другой и оформлять связанные с

этим документы. В процессе прямой смешанной перевозки грузов и багажа осуществляется перегрузка (перевалка) с одного вида транспорта на другой. Это, в свою очередь, влечет за собой возникновение дополнительных транспортно-правовых вопросов, связанных с особенностями организации таких перевозок и регулирования взаимоотношений различных видов транспорта, участвующих в определенной перевозке. Поэтому между различными транспортными организациями федерального уровня заключаются соглашения, в которых оговариваются права и обязанности сторон по организации и проведению работ, связанных с перевозкой грузов.

Официально в прямое смешанное сообщение входят следующие виды транспортных предприятий и организаций, установленные соответствующими федеральными органами исполнительной власти:

- железнодорожные станции, открытые для проведения операций по перевозкам грузов;

- морские и речные порты;
- автомобильные станции;
- аэропорты.

В большей степени распространены следующие схемы смешанных перевозок.

**Железнодорожно-водные перевозки.** В настоящее время перевозки таким видом сообщения осуществляет подавляющее большинство судоходных компаний. Ежегодный объем грузов, перевозимых по такой схеме, составляет примерно 50—60 млн т/год, что равно приблизительно 70 % общего объема грузов, перевозимых водным транспортом. При этом на долю речного транспорта приходится примерно 15—20 млн т/год, а на долю морского соответственно 35—40 млн т/год. Такое распределение связано с объективной необходимостью доставки грузов, прибывших морским межконтинентальным транспортом во внутренние районы страны. В железнодорожно-водном варианте перевозки перегрузка грузов из железнодорожных вагонов на морские или речные суда или из вагонов на суда производится погрузочно-разгрузочными средствами портов. Как правило, перевозка грузов по такой схеме эффективна, рациональна и не требует дополнительных затрат. Однако возникают ситуации, когда доставленные в порт по железной дороге грузы не могут быть перевезены дальше водным видом транспорта, так как прекращение навигации не всегда удается точно спрогнозировать. В этом случае порты принимают прибывший груз на временное хранение, а впоследствии запрашивают грузоотправителя о возможности переадресовки груза или о сдаче его на месте в порту перевалки,

**Речно-морские перевозки.** Смешанные перевозки река — море также обеспечивают решение задачи перевозки грузов из приморских районов вглубь материка. В данном случае перевозка грузов осуществляется на специальных судах, предназначенных для плавания и в морском, и в



речном сообщении. Это самый дешевый вид смешанной перевозки, ограниченный, правда, климатическими условиями, при этом исключается необходимость перегрузки грузов с речного судна на морское и наоборот.

**Железнодорожно-автомобильные перевозки.** Одним из широко используемых способов перевозки является сообщение с использованием магистрального и промышленного железнодорожного транспорта и автомобильного транспорта. В данном случае железные дороги перевозят грузы на дальние расстояния, а автомобили осуществляют перевозку от склада до станции отправления, а далее от станции назначения до склада назначения.

Одним из пунктов договора перевозки в смешанном сообщении является срок доставки груза. Срок доставки грузов определяется путем суммирования сроков перевозки различными видами транспорта. При этом срок непосредственной транспортировки грузов увеличивается на время перегрузки грузов в транспортных узлах. Регламентированы следующие сроки перевалки грузов с одного вида транспорта на другой:

- при перевалке грузов мелкими партиями — на двое суток;
- при перевалке остальных грузов — срок определяется технологией перевозок.

### **4.3. Интермодальные и мультимодальные технологии перевозок**

*Интермодальная перевозка* — это система доставки груза несколькими видами транспорта по единому перевозочному документу с его перегрузкой в пунктах перевалки с одного вида транспорта на другой без участия грузовладельца. При интермодальной перевозке грузовладелец заключает договор на перевозку груза по всему маршруту следования с одним посредником (оператором). Чаще всего оператором выступает экспедиторская компания, которая выступает от имени грузовладельца и осуществляет все транспортные операции на пути следования груза.

*Мультимодальная перевозка* осуществляется оператором за пределы страны.

Договор перевозки груза заключается между грузовладельцем и первым перевозчиком (оператором). Договор считается заключенным в момент передачи груза к перевозке. Факт сдачи-приемки груза удостоверяется в документах подписями отправителя и представителя транспортной организации, а также календарным штемпелем последней. Срок перевозки грузов рассчитывается как сумма сроков его доставки каждым перевозчиком в соответствии с правилами, действующими на каждом виде транспорта. Каждый перевозчик несет ответственность перед первым перевозчиком за груз с момента принятия его у грузоотправителя или у предыду-

щего перевозчика до момента передачи его следующему перевозчику или выдачи получателю.

Признаками интермодальной и мультимодальной перевозок являются:

- присутствие оператора, осуществляющего перевозку от начального до конечного пункта пути следования;
- единый сквозной тариф за перевозку;
- единый транспортный документ;
- единая ответственность за груз и исполнение договора перевозки.

Интермодальная перевозка предполагает следующие принципиальные положения.

1. Единообразный коммерческо-правовой режим, который предусматривает упрощение и совершенствование законодательной базы и документального оформления транспортировки грузов. В частности, этот принцип интермодальных перевозок подразумевает:

- совершенствование правил перевозок грузов (в частности, в контейнерах) на всех видах транспорта с целью повышения уровня их согласованности и синхронности работы в соответствии с выбранными критериями эффективности функционирования транспортной системы в целом;
- упрощение таможенных процедур;
- разработку и внедрение унифицированных перевозочных документов для внутригосударственного транспорта;
- использование стандартных коммерческих и перевозочных документов международного образца для работы на внешнем транспортном рынке.

2. Системный подход к решению финансово-экономических аспектов организации перевозки, который предусматривает следующие направления:

- установление унифицированных тарифных правил перевозок грузов несколькими видами транспорта, в том числе перевозок грузов в международном сообщении и транзитных перевозок;
- разработку метода обоснованного распределения сквозных транспортных тарифов в СКВ между всеми элементами транспортной системы;
- подготовку механизма финансовой ответственности за нарушение качества услуг для каждого субъекта, осуществляющего перевозку.

3. Использование различных информационных систем, при помощи которых осуществляется более оперативное и качественное выполнение заказа, т. е. планирование, управление и контроль за всеми этапами транспортировки. Современные информационные системы также позволяют отслеживать географическое положение груза и его состояние.

4. Взаимозависимость всех элементов транспортной системы в организационно-технологическом аспекте, а также единая форма функционирования и координации этих элементов. Так как элементами транспортной цепи выступают представители разнообразных видов транспорта, то для их качественной работы необходима их кооперация.

Для того чтобы организовать бесперебойную и быструю работу системы, осуществляющей мультимодальные перевозки, нужна хорошо развитая транспортная инфраструктура, главным элементом которой является система терминалов. В настоящее время количество терминалов, как государственных, так и частных, увеличивается. Например, в Западной Европе существует Европейская система терминалов, включающая в себя интерконтейнерную сеть и объединяющая различные виды транспорта нескольких стран.

В 1979 г. в рамках ЕЭК ООН была создана Рабочая группа экспертов, деятельность которых связана с решением экономических, технических, административных и правовых вопросов, возникающих в процессе осуществления мультимодальных перевозок. В настоящее время существует несколько направлений такой деятельности:

- изучение национальной транспортной политики в области смешанных перевозок;
- разработка международных правовых документов;
- исследование тенденций спроса грузоотправителей на смешанные перевозки;
- решение вопросов по изменению габарита и весовой массы грузовых единиц и о последствиях организации смешанных перевозок;
- создание единой европейской сети важнейших линий международных смешанных перевозок с соответствующей инфраструктурой.

На сегодняшний момент в Западной Европе существуют два мультимодальных транспортных коридора: западная магистраль, включающая пути сообщения Франции, Испании и Португалии, и восточная, в которую входят пути сообщения Германии, Австрии, Швейцарии. Восточная магистраль обеспечивает более 80 % перевозок грузов в Европе.

#### **4.4. Нормативные условия использования контейнеров и типы используемых контейнеров**

Требования современной экономики в повышении скорости доставки грузов с гарантированным уровнем качества достижимы только при использовании современных бесперегрузочных технологий, основой которых является контейнерная система перевозок. Контейнерная система представляет собой комплекс технических, технологических и организационных решений, обладающих определенной независимостью от вида используемого в доставке транспорта. Основой контейнерной системы является унифицированный типоразмерный ряд большегрузных контейнеров, в которых товар без перегрузки может следовать от изготовителя до потребителя. Доставка товара от продавца к покупателю с участием нескольких видов транспорта в международном сообщении по варианту «от

двери до двери» в настоящее время немыслима без использования контейнеров. Преимущество контейнерных технологий заключается в ускорении доставки грузов, обеспечении их сохранности, экономии за счет использования облегченной тары или только потребительской упаковки.

В целях обеспечения управляемости всего процесса доставки грузов по схеме «от двери до двери» грузовые операции по завозу-вывозу контейнеров должны выполняться с полным ТЭО, которое включает в себя:

- оформление плановой, коммерческой и перевозочной документации;
- прием груза в контейнерах с выдачей установленного документа на складах грузоотправителя и передача прибывшего груза и документов грузополучателю;
- завоз-вывоз груженых и порожних контейнеров;
- сопровождение груза;
- производство расчетов за все операции.

Деятельность экспедиционных организаций объективно способствует вовлечению в контейнеризацию мелкопартионных грузов, а также грузов, ранее считавшихся неконтейнеропригодными.

Согласно Международной конвенции по безопасным контейнерам, которая была открыта для подписания 31 декабря 1973 г., а вступила в силу 6 сентября 1977 г., грузовой контейнер рассматривается как единица транспортного оборудования многократного применения.

В соответствии с определением Конвенции, *контейнер* — это транспортное оборудование:

- имеющее постоянный характер и достаточно прочное для многократного использования;
- специально сконструированное для облегчения перевозки грузов одним или несколькими видами транспорта без промежуточной перегрузки находящегося в нем груза и с учетом необходимости удобного его крепления на транспортном средстве и обработки, для чего снабжено угловыми фитингами<sup>4</sup>;
- площадь которого, заключенная между четырьмя внешними нижними углами, составляет не более 14 м<sup>2</sup> или не менее 7 м<sup>2</sup> при наличии верхних угловых фитингов.

Есть жесткие технические нормы и требования, которым должен отвечать испытываемый контейнер. Согласно условиям Конвенции, контейнеры могут изготавливаться из любого материала и считаются безопасными, если они выдержали без проявления достаточной деформации или неисправностей, которые могут повлечь за собой невозможность использования, все испытания:

- по подъему контейнера;

---

<sup>4</sup> **Фитинги** — элементы конструкции, расположенные в углах контейнера, обеспечивающие установку, штабелирование, перегрузку и закрепление контейнера.

- на штабелирование;
- сосредоточенную нагрузку;
- поперечную жесткость конструкции;
- продольную нагрузку.

Среди правовых актов, регулирующих коммерческо-организационные вопросы осуществления международных контейнерных перевозок, необходимо выделить Таможенную конвенцию, касающуюся контейнеров (1972 г.), цель которой — унификация и упрощение требований, процедур и правил пересечения контейнерами границ различных государств. В Таможенной конвенции изложены:

- условия и процедура ввоза груженых и порожних контейнеров на территорию стран;
- порядок временного использования контейнеров;
- порядок допущения контейнеров к перевозкам под таможенными пломбами;
- требования к маркировке контейнеров.

Согласно Таможенной конвенции, *контейнер* — транспортное оборудование, полностью или частично закрытое, вместимостью не менее 1 м<sup>3</sup>, отвечающее определенным требованиям к его конструкции и предназначенное для перевозки грузов. Принадлежностью контейнера может быть холодильная установка (рефрижератор).

При выполнении погрузочно-разгрузочных работ в соответствии с Правилами перевозок грузов<sup>5</sup> операции включают следующие действия.

### **I. Погрузка.**

1. Подготовка груза, контейнера к перевозке: а) упаковка и затаривание груза в соответствии со стандартами, техническими условиями на груз, тару, упаковку и контейнер; б) маркировка и группировка грузовых мест по грузополучателям; в) размещение груза, контейнера на месте загрузки.

2. Подготовка транспортного средства к загрузке: а) размещение транспортного средства на месте загрузки; б) открытие дверей, люков, бортов, снятие тентов, подготовка и установка на транспортном средстве приспособлений, необходимых для загрузки, разгрузки и перевозки груза, и приведение их в рабочее состояние.

3. Загрузка груза в транспортное средство: а) подача груза, контейнера в транспортное средство; б) размещение, укладка груза в транспортном средстве.

4. Крепление груза в транспортном средстве: а) приведение в рабочее состояние крепежных, стопорных и защитных приспособлений, закрытие дверей, люков, бортов транспортного средства, установка тентов; б) подготовка загруженного транспортного средства к движению.

---

<sup>5</sup> В ред. Постановления Правительства РФ от 30.12.2011 № 1208.

## II. Выгрузка.

1. Размещение транспортного средства на месте разгрузки.

2. Подготовка груза, контейнера и транспортного средства к разгрузке:

а) открытие дверей, люков, бортов, снятие тентов; б) подготовка к работе установленных на транспортном средстве механизированных загрузочно-разгрузочных устройств и механизмов, а также снятие и приведение в нерабочее состояние крепежных, стопорных и защитных приспособлений, устройств и механизмов.

3. Разгрузка груза из транспортного средства: а) съём груза, контейнера из транспортного средства; б) демонтаж крепежных, стопорных и защитных приспособлений, устройств и механизмов.

4. Подготовка разгруженного транспортного средства к движению:

а) очистка, промывка и дезинфекция транспортного средства; б) закрытие дверей, люков, бортов транспортного средства, подготовка загрузочно-разгрузочных, крепежных, стопорных и защитных приспособлений, устройств и механизмов к движению транспортного средства.

Все контейнеры по своему назначению подразделяют на *универсальные*, предназначенные для перевозки штучных грузов широкой номенклатуры и крупных грузовых единиц, и *специализированные*, предназначенные для перевозки конкретных групп однородных грузов (скоропортящихся, сыпучих, требующих особых температурных режимов, жидких).

Независимо от назначения и конструктивных особенностей, все контейнеры стандартизированы по массе брутто и габаритным размерам. В основе всей мировой системы контейнерных перевозок лежат контейнеры международного стандарта, разработанного Международной организацией по стандартизации на модульной основе. Модуль представляет собой квадратное сечение размером (2438 × 2438) мм; эта постоянная величина ((8 × 8) фут) называется *контейнерным модулем ISO*. Длина контейнеров является кратной основному модулю 1528 мм (с учетом установленных зазоров по длине 76,2 мм между рядом стоящими контейнерами).

В практике работы транспортно-экспедиционных организаций наиболее часто используют следующие типы контейнеров:

– Двадцатифутовый контейнер 1С (в транспортной документации встречаются обозначения 20'D С — dry container; 20'DV — dry van; 20'GP — general purpose). Используется для перевозки штучных товаров широкой номенклатуры в основном при автомобильных и железнодорожных перевозках. При ширине и высоте контейнера 2438 мм его длина составляет 6058 мм. Контейнеры повышенной высоты (2591 мм) имеют обозначение 1СС. В свою очередь, двадцатифутовые контейнеры подразделяют на стандартные и тяжелые (НТ — heavy tested). Грузоподъемность стандартных — максимум 22 т, тяжелых — 28 т.

– Стандартный сорокафутовый контейнер 1А (40'DC, 40'DV, 40'GP). Используется для перевозки штучных товаров широкой номенклатуры в основном при морских перевозках. Кроме стандартных сорокафутовых контейнеров (ширина и высота 2 438 мм, длина 12 192 мм), используются высокие сорокафутовые контейнеры (40'HC — high cube) высотой 2 591 мм — 1АА или 2 896 мм — 1ААА. Кроме универсальных, в перевозках широко используют *специализированные контейнеры*, которые учитывают специфику отдельных видов груза и позволяют существенно расширить спектр услуг, предлагаемых перевозчиком.

– Рефрижераторные контейнеры: двадцатифутовый (20'RC — reefer container) и сорокафутовый (40'RC). Используются для перевозок грузов, требующих специальных температурных режимов хранения, и имеют стандартные массово-габаритные характеристики. Кроме стандартных, используют также высокие сорокафутовые рефрижераторные контейнеры (40'HRC — high reefer container).

– Контейнеры с открытым верхом: двадцатифутовый (20'OT — open top) и сорокафутовый (40'OT). Используют для перевозки навалочных грузов, нестандартных и негабаритных грузов, поскольку они позволяют производить вертикальную загрузку или разгрузку, а в некоторых случаях перевозить грузы, превышающие по высоте контейнер, за счет тента.

– Флэт-рэк: двадцатифутовый (20'FR — flat rack) и сорокафутовый (40FR). Обладают высокой грузоподъемностью и специфической складывающейся конструкцией, позволяют перевозить негабаритные и тяжеловесные грузы. В сложенном состоянии контейнер занимает мало места, что немаловажно при хранении и выполнении терминальных операций.

– Двадцатифутовый контейнер-цистерна (20'TC — tank container). Используют для перевозки наливных, в том числе опасных, грузов.

#### **4.5. Особенности агентского обслуживания контейнерных перевозок**

Контейнерные перевозки являются самым универсальным и распространенным способом доставки тарно-штучных грузов, обеспечивающим их быструю доставку и сохранность. Особое место в общей системе контейнерных перевозок занимает система контейнерных перевозок через терминалы, которая включает в себя следующие операции:

- подвоз (развоз) контейнеров на терминалы;
- переработка контейнеров на терминалах;
- магистральные перевозки между терминалами.

В связи с этим основная цель агентского обслуживания — обеспечение быстрой и качественной обработки массового потока контейнеров на

терминалах и передвижение их от склада грузоотправителя к складу грузополучателя.

Основные обязанности агента в контейнерной системе:

- обеспечить:
  - грузоотправителей порожними контейнерами в соответствии с объемом грузов, предъявляемых к перевозке каждым отдельным грузоотправителем;
  - своевременную сдачу контейнеров, находящихся в аренде, после их освобождения;
  - прием-сдачу каждой единицы оборудования от ТС (судно, железнодорожный терминал и т. п.) к многочисленным третьим лицам;
  - мелкий текущий ремонт транспортного оборудования силами собственных специалистов;
- поддерживать:
  - постоянный запас контейнеров на складе (терминале), где формируются грузовые партии;
  - удовлетворительное техническое состояние парка оборудования (оборудование должно быть всегда пригодным для безопасного использования различных грузов);
- в случае необходимости устанавливать виновников поломок оборудования.

#### **4.6. Особенности экспедиционного обслуживания при перевозке грузов в контейнерах**

Перевозка грузов в контейнерах требует дополнительных операций, связанных с тем, что контейнеры, находящиеся в собственности владельцев других стран, ввозятся в страну назначения в грузе или порожнем состоянии в соответствии с процедурой временного ввоза. Временный ввоз предполагает последующий вывоз с освобождением от уплаты таможенных пошлин и сборов за сам контейнер и неприменение импортных запретов и ограничений.

Таможенная конвенция предусматривает, что перевозка груза в контейнере на территории другой страны должна осуществляться по разумно прямому маршруту и доставляться, насколько это возможно, ближе к месту, где он должен загружаться экспортным грузом или вывозиться порожним. Перед вывозом контейнер можно использовать во внутренних перевозках только один раз, это накладывает на собственника контейнера (экспедитора) обязанности по возврату порожнего (грузевого) контейнера. Таможенной конвенцией предусмотрены следующие положения:



- владелец или организация по эксплуатации контейнеров должны быть представлены в стране, в которую контейнеры ввозятся в соответствии с процедурой временного ввоза;

- таможенным органам указанной страны ввоза по требованию предоставляется подробная информация о движении каждого контейнера, ввезенного в соответствии с процедурой временного ввоза;

- в случае невыполнения условий временного ввоза уплачиваются ввозные пошлины и сборы.

Основными обязанностями экспедитора при организации доставки груза в контейнерах являются следующие:

1) Экспедитор должен контролировать процесс укладки груза в контейнер, для того чтобы обеспечить сохранность груза и контейнера. При загрузке контейнера экспедитор должен учитывать следующие основные правила загрузки контейнера грузом:

- распределять вес груза равномерно по всему полу контейнера: размещать тяжелые предметы на дно контейнера, а легкие сверху (рекомендуется, чтобы масса каждого грузового места (ГМ) не превышала 300 кг);

- обеспечивать расположение центра тяжести груза как можно ближе к центру контейнера; если этого достичь невозможно, информировать об этом перевозчика.

2) Экспедитор должен обеспечить грузовладельцу возможность контроля движения контейнера и получение информации о его текущем местонахождении.

3) При приеме контейнера экспедитор обязан произвести визуальный осмотр контейнера в отношении его пригодности к перевозке и проверить наличие табличек о допуске контейнера: а) к эксплуатации по условиям безопасности; б) для перевозок грузов под таможенными печатями и пломбами. Отсутствие таких табличек может послужить основанием для недопуска контейнера в страну импорта или наложения штрафа на перевозчика.

4) При передаче контейнера перевозчику для дальнейшей отправки в пункт назначения экспедитор должен передать ему вместе с контейнером упаковочный лист и свидетельство (сертификат) об укладке и креплении груза в контейнере.

Транспортно-экспедиционное обслуживание грузов в контейнерах при завозе импортных грузов рассмотрим на примере их ввоза в Россию через морские порты. В общем случае ТЭО контейнерных грузов включает в себя следующие виды услуг:

- выделение порожнего контейнера в порту отправления;
- подача порожнего контейнера в пункт грузотправления;
- доставка контейнера, загруженного грузотправителем, до порта отправления;

- выполнение экспортных формальностей в стране отправления и транзитных странах;
- морская перевозка груза до российского порта назначения;
- организация грузовых операций в российском порту (операции по внутрипортовому экспедированию);
- выполнение импортных таможенных формальностей;
- доставка грузов из порта до склада грузополучателя;
- возврат порожнего контейнера.

Как правило, экспедитор может взять на себя выполнение всех этих услуг или только их части в зависимости от договора с клиентом. Чаще всего экспортные таможенные формальности выполняет сам грузоотправитель (или его экспедитор в порту отправления).

При организации доставки импортного груза в контейнерах транспортно-экспедиционные операции выполняются в следующей последовательности.

1. Коммерческая работа экспедиционной компании с клиентом по доставке импортного груза начинается с получения письменного или устного запроса на котировку ставки на перевозку и обработку груза. Запрос включает в себя:

- наименование груза;
- особые свойства груза (опасный, рефрижераторный, скоропортящийся и др.);
- тип необходимого контейнера под загрузку груза;
- наименование пункта отправления и пункта назначения;
- возможность перегрузки груза в процессе доставки;
- предполагаемый объем каждой партии груза;
- желательное транзитное время и т. д.

2. На основании информации, полученной из заявки клиента, экспедитор запрашивает ставки морского фрахта у морских перевозчиков (ответ на запрос, как правило, поступает в течение нескольких дней). Кроме ставки морского фрахта, при выборе морского перевозчика необходимо уделять внимание следующим факторам:

- наличию порожнего оборудования (контейнеров) в порту отправления;
- сроку действия ставки (ставка фрахта имеет ограниченный срок);
- условиям кредитования фрахта (экспедитор может согласовать с судоходной линией отсрочку оплаты фрахта в случае, если клиент требует отсрочки платежа);
- частоте отходов судна в порту отправления;
- предоставлению дополнительных услуг.

3. В соответствии с условиями доставки экспедитор выбирает одну из транспортно-технологических схем перевозки груза из порта назначения до склада грузополучателя.

Отправка контейнеров *автомобильным транспортом* позволяет осуществить доставку груза из порта назначения до склада грузополучателя в максимально короткое время (скорость доставки грузов около 500—700 км/сут.). Перевозка автомобильным транспортом по сравнению с железнодорожным транспортом целесообразна на расстояние до 1500 км.

Для перевозки импортных грузов под таможенным контролем автотранспортные организации получают лицензии таможенного перевозчика, что является обеспечением доставки груза, причем таможенный перевозчик берет на себя ответственность за доставку груза перед таможенными органами. При этом ставки на перевозку обычным и таможенным перевозчиком до одного и того же пункта могут отличаться в 2—2,5 раза.

Для максимального использования полезного объема используемых контейнеров, получив информацию о габаритных размерах ГМ, подлежащих перевозке и их массы, необходимо подготовить схему размещения груза в контейнерах. На основании информации о том, какие грузы и где будут загружаться в контейнеры, необходимо дать заявку агенту судоходной линии на выделение порожних контейнеров. Во всех случаях вывоза порожних контейнеров с территории порта агент вправе потребовать предоставления гарантийного письма на возврат контейнеров к оговоренному сроку или даже внесения залога за контейнеры.

При планировании загрузки грузов в контейнеры перевозчика на территории порта соответствующие заявки на выделение порожних контейнеров заблаговременно передаются в экспортный отдел судоходной линии, а в заявках на завоз экспортного груза в порт делается запись о необходимости загрузки груза в контейнеры судоходной линии. Дату и время загрузки груза экспедитор получает от начальника склада (терминала), на который прибывает груз. Именно склад является организатором и исполнителем работ, связанных с загрузкой груза.

В необходимых случаях процесс загрузки контролируется независимыми сюрвейерами<sup>6</sup>. Сюрвейер заблаговременно подает заявку на участие в этой операции с подтверждением экспедитора оплаты работы сюрвейера по составлению соответствующих актов.

При загрузке грузов в контейнеры на складах грузоотправителей, куда порожние контейнеры доставляются автомобильным транспортом, в договорах с перевозчиками должна быть предусмотрена их ответственность за повреждение контейнеров, а также их утрату или возврат с нарушением сроков нахождения контейнеров у клиента.

При оформлении автомобильных накладных на порожние контейнеры в них, кроме подробного адреса места загрузки контейнера, должен быть указан телефон и фамилия контактного лица, отвечающего за загрузку

---

<sup>6</sup> **Сюрвейер** (англ. *surveyor*) — инспектор или агент страховщика, осуществляющий осмотр имущества, принимаемого на страхование.

контейнера экспортным грузом и оформление транспортных и товаросопроводительных документов. Об отгрузке порожних контейнеров из порта необходимо информировать грузоотправителя по той же схеме, что и при отправке груза в порт.

При загрузке в контейнеры грузов, для крепления которых используется специальное оборудование, необходимо предварительно обеспечить получение этого оборудования.

Возможна также ситуация, при которой погрузочно-разгрузочные работы (ПРР) с крупнотоннажными контейнерами можно осуществлять только на определенных железнодорожных станциях, удаленных от складов клиента. В этом случае порожние контейнеры должны будут доставляться клиенту автомобильным транспортом, а груженные (также автомобильным транспортом) возвращаться на железнодорожную станцию.

Операции по погрузке-разгрузке крупнотоннажных контейнеров на железнодорожных станциях, доставке порожних контейнеров на склад клиента автомобильным транспортом и груженных контейнеров со склада клиента на железнодорожную станцию, как правило, требуют привлечения в пункте отгрузки груза квалифицированного экспедитора, умеющего организовать работу с железнодорожным транспортом. Выполнение этих операций грузоотправителем может повлечь за собой как повреждение или утрату порожних контейнеров, так и хищение груза вплоть до полной невозможности реализации всего процесса доставки груза.

Во избежание серьезных финансовых потерь экспедитора, связанных с принятием им на себя ответственности за организацию перевозки железнодорожным (или автомобильным) транспортом порожних и груженных контейнеров, контейнеры и груз должны быть застрахованы в страховых компаниях.

### **Контрольные вопросы**

1. Что такое смешанное сообщение?
2. Как понимать транспортировку грузов в прямых смешанных сообщениях?
3. Что такое интермодальная и мультимодальная перевозки?
4. Каковы принципиальные положения интермодальной перевозки?
5. Назовите основные направления деятельности Рабочей группы экспертов в области мультимодальных перевозок. В чем преимущество контейнерных технологий перевозок?
6. Каковы нормативные условия использования контейнеров?
7. Назовите типы используемых контейнеров.
8. Каковы особенности агентского обслуживания контейнерных перевозок?
9. Какие положения предусмотрены таможенной конвенцией при контейнерных перевозках?
10. Какова последовательность выполнения транспортно-экспедиционных операций при организации доставки импортных грузов?
11. Назовите виды ТЭО контейнерных грузов при доставке экспортных грузов.

## ГЛАВА 5. ДОКУМЕНТАЛЬНОЕ ОФОРМЛЕНИЕ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ

### 5.1. Сопроводительные документы по договорам перевозки грузов

В договоре перевозки груза участвуют транспортная организация, осуществляющая перевозку, и грузовладелец, сдающий груз для перевозки и оплачивающий перевозную плату (ст. 785 гл. 40 ГК РФ). Как правило, грузовладелец, сдавая груз для перевозки транспортной организации, называет третьего участника транспортного процесса — получателя груза, с которым он связан обязательствами и которому груз должен быть выдан в пункте назначения.

**Предметом договора перевозки** является перемещение груза в пространстве. Срок перевозки не является существенным (с правовой точки зрения) условием. Сторонами договора перевозки обычно считаются:

- перевозчик (как правило, специализированная транспортная организация);
- отправитель груза (титульный владелец груза, экспедитор или иное уполномоченное владельцем лицо).

Статус получателя в договоре перевозки может быть разным:

- получатель и отправитель груза — одна сторона в договоре;
- получатель груза — третье лицо, в пользу которого заключен договор перевозки;
- получатель груза — третье лицо, на которое направлено действие договора перевозки;
- получатель груза — одна из трех сторон договора перевозки.

Грузополучатель вступает в отношения с перевозчиком лишь с момента внесения его в накладную (коносамент).

**Обязанности отправителя** по договору перевозки следующие:

- оплатить услуги перевозчика;
- предоставить груз к перевозке в соответствующие сроки.

**Обязанности перевозчика** по договору перевозки следующие:

- доставить вверенный ему груз в место назначения в целостности, сохранности и в обусловленный срок;
- передать груз получателю.

**Обязанности получателя** по договору перевозки следующие:

- принять груз, причем эта обязанность является безусловной, кроме случаев, когда качество груза вследствие порчи или повреждения изменилось настолько, что исключает возможность его полного или частичного использования (на морском транспорте подобное исключение не предусмотрено);
- обеспечить выгрузку (в отдельных случаях);

- осуществить оплату перевозчику (в отдельных случаях).

Грузоотправитель (или его экспедитор) обязан подавать заявки в управление железных дорог места отправления не менее чем за 10 суток до начала перевозок грузов, а на перевозку грузов, направляемых на экспорт и в прямом смешанном сообщении, — не менее чем за 15 суток до начала перевозок груза. Аналогичный порядок установлен на внутреннем водном транспорте, отличие состоит только в сроках подачи декадной заявки (заявка подается за 5 суток до наступления декады). На автомобильном транспорте заявка подается в обусловленные годовым договором на перевозку грузов автомобильным транспортом сроки, но не позднее 14 ч накануне дня начала перевозок грузов в городском и пригородном сообщении и не позднее 48 ч до начала перевозок в междугородном сообщении. Конкретный перевозчик может установить свои нормы и правила относительно подачи заявки.

В соответствии с международной практикой договоры перевозки заключаются по одной из трех систем:

- *накладных*, которые применяются практически на всех видах транспорта и содержит все сведения о грузе;
- *актов замера*, которые практически не используются в международной практике и обычно применяется на автомобильном транспорте для оформления нетоварных грузов;
- *коносаментов*, которые используются для оформления договора морской перевозки грузов, за исключением случаев, когда договор морской перевозки оформляется накладной.

Система международной транспортной документации по договору перевозки груза представлена на рис. 5.1.

## **5.2. Транспортная документация на автомобильном транспорте**

При выполнении перевозок в России такими документами являются путевой лист и товарно-транспортная накладная (ТТН) при перевозке грузов товарного характера (имеющих стоимость).

*Путевой лист* является основным первичным документом внутреннего характера, определяющим совместно с ТТН показатели для учета работы автотранспортного средства (АТС) и водителя, начисления заработной платы водителю и расчета за перевозки.

Заполнение путевого листа производится должностными лицами автотранспортной организации:

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

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

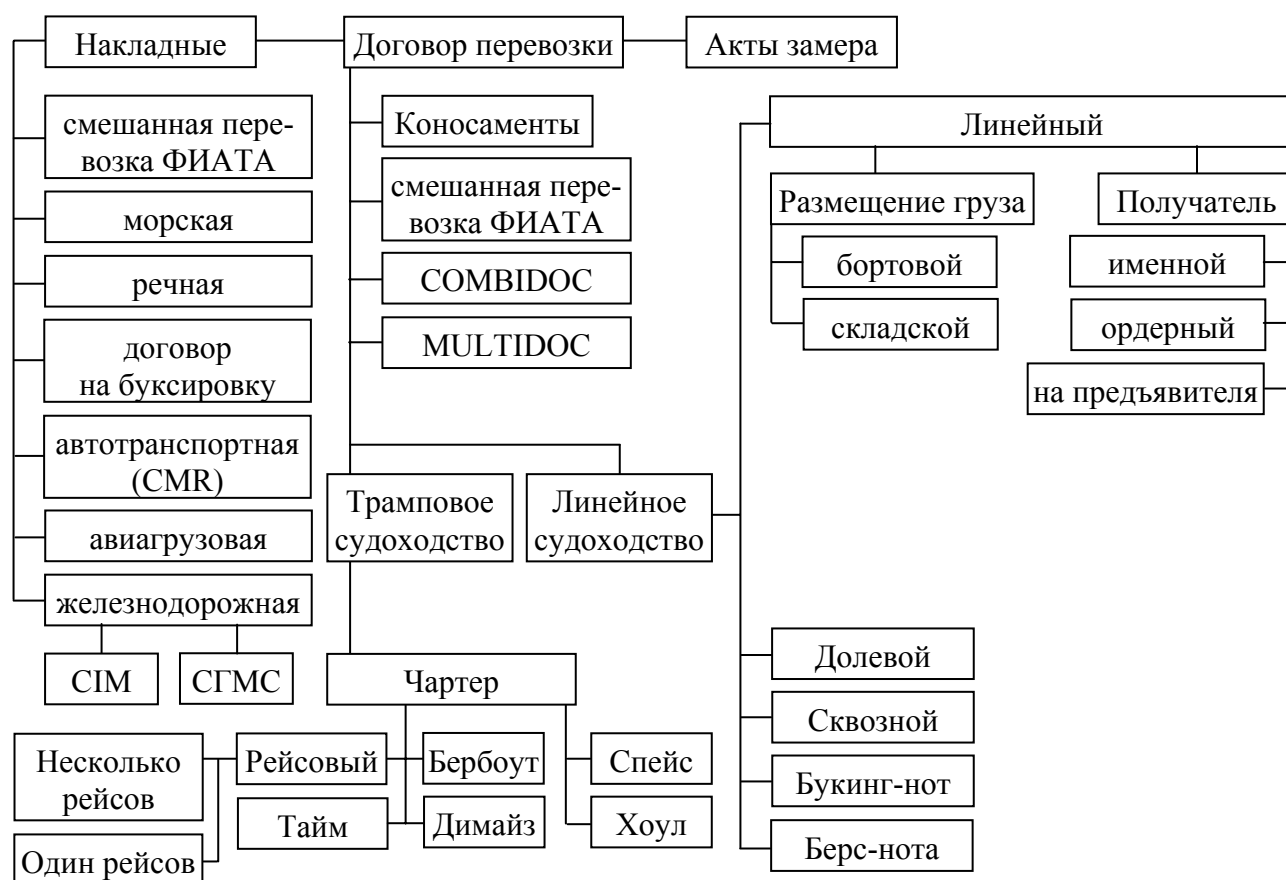


Рис. 5.1. Система транспортной документации по договору перевозки груза

*Товарно-транспортная накладная* передается грузоотправителем перевозчику и является основным документом для списания груза грузоотправителем и приема его грузополучателем. Грузоотправитель оформляет отдельную ТТН для каждого грузополучателя не менее чем в четырех экземплярах: первый остается у грузоотправителя, второй сдается грузополучателю, третий и четвертый поступают в автотранспортную организацию. После выполнения расчетов по выполненным перевозкам третий экземпляр возвращается грузоотправителю вместе со счетом за перевозку.

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

Накладная CMR представляет собой бланк, состоящий из двенадцати страниц пустых граф, отпечатанных на самокопирующейся бумаге. Первые четыре экземпляра (страницы) накладной пронумерованы и определе-

ны участникам договора перевозки: первый — грузоотправителю, второй — грузополучателю, третий — перевозчику, четвертый — для расчетов. Только первые три экземпляра комплекта накладных CMR имеют юридическую силу. Количество последующих экземпляров, не имеющих юридической силы, определяется количеством пересекаемых грузом таможенных постов и национальными таможенными процедурами.

В накладной CMR указывают следующие сведения:

- место и дата ее составления;
- наименование и адрес грузоотправителя;
- наименование и адрес перевозчика;
- место и дата приема груза к перевозке и предусмотренное место его сдачи;
- наименование и адрес грузополучателя;
- обозначение характера груза и способ его упаковки (в случае перевозки ОГ их обозначение);
- количество ГМ, их маркировка и номера;
- масса груза брутто или выраженное в других единицах измерения количество груза;
- перечень прилагаемых к накладной документов, к которым относятся счет-фактура, отгрузочная спецификация, сертификат качества (если грузы имеют промышленное происхождение), ветеринарный сертификат (если грузы имеют животное происхождение), карантинный сертификат (если грузы имеют растительное происхождение), сертификат происхождения товара, акт загрузки;
- связанные с перевозкой расходы (провозная плата, дополнительные расходы, таможенные пошлины и сборы), прочие издержки с момента заключения договора до сдачи груза получателю;
- указания, требуемые для выполнения таможенных и других формальностей;
- указания, что перевозка производится независимо от всякой оговорки с соблюдением порядка, установленного условиями договора перевозки (если накладная не содержит такого указания, перевозчик отвечает за все расходы и убытки, которые могут быть причинены грузовладельцу вследствие такого упущения).

Перевозчик, который не выполнил указания или выполнил их, не потребовав представления ему первого экземпляра накладной CMR, несет ответственность перед грузовладельцем за нанесенный таким образом ущерб. По прибытии на место назначения грузополучатель делает отметку о принятии груза в третьем экземпляре накладной CMR и одновременно имеет право требовать передачи ему второго экземпляра. С выдачей груза получателю в пункте назначения обязательство перевозчика считается выполненным.



### 5.3. Документация при международных смешанных и комбинированных перевозках

Особенностью перевозок грузов в смешанном сообщении является то, что перевозки осуществляются по единому перевозочному документу, составленному на весь путь следования, хотя в таких перевозках участвуют несколько видов транспорта. Правовые отношения, участниками которых являются транспортные организации других видов транспорта, участвующие в перевозке в качестве контрагентов, возникают на основании единого договора перевозки, который заключает грузоотправитель с транспортной или экспедиционной организацией, принимающей груз к перевозке.

Впервые вопрос создания унифицированных норм при между народных перевозках грузов в смешанном сообщении рассматривался на Стокгольмской конференции Международной торговой палаты в 1927 г. В Конвенции ООН о международной смешанной перевозке грузов, подписанной в 1980 г., определены понятия договора и оператора смешанной перевозки, содержание документа смешанной перевозки, порядок его выдачи, оговорки и его доказательная сила.

*Документ смешанной перевозки* — товарораспорядительный документ, который является распиской в получении груза и подтверждает наличие договора смешанной перевозки. В соответствии с Конвенцией ООН о международных смешанных перевозках документ смешанной перевозки должен содержать следующие данные:

- общий характер груза, маркировочные знаки, масса груза, брутто и его количество, тип упаковки;
- внешнее состояние груза;
- наименование и основное место деятельности оператора смешанной перевозки;
- наименование грузоотправителя или грузополучателя (если он назван грузоотправителем);
- место и дата принятия оператором груза в свое ведение;
- место и дата доставки груза;
- указание, что документ является оборотным или необоротным;
- место и дата выдачи документа смешанной перевозки;
- количество оригиналов документа смешанной перевозки;
- провозные платежи, подлежащие уплате грузополучателем, и провозные платежи каждого вида транспорта;
- указание валют, в которых производится уплата провозных плат;
- маршрут перевозки, используемые виды транспорта и места перегрузки груза;
- условия перевозки;

• условия страхования и любые другие данные, о которых стороны могут договориться и включить в документ, если они не противоречат законам страны, в которой он выдается.

Основная работа по разработке документов, применяемых в смешанной перевозке, ведется ФИАТА и БИМКО. Ими разработаны следующие документы:

• *коносамент смешанной (мультимодальной) перевозки ФИАТА (Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading — FBL)*, который предназначен для использования экспедиторами, выступающими в роли оператора смешанной перевозки. Экспедитор, который выдает коносамент ФИАТА, является ответственным и за товары, и за их доставку грузополучателю, т. е. за выполнение перевозки. Таким образом, экспедитор берет на себя ответственность за всех перевозчиков и третьих лиц, привлеченных им для исполнения своих обязательств по договору. Разрешение на применение коносамента ФИАТА выдается секретариатом ФИАТА;

• *необоротная накладная смешанной перевозки (FIATA Way Bill — FWB)* — документ, разработанный ФИАТА и предназначенный для использования экспедиторами в качестве удостоверения заключения договора смешанной перевозки;

• *COMBIDOC* — документ, разработанный БИМКО; как правило, используется оператором смешанной перевозки, эксплуатирующим морские суда (Vessel Operator Multimodal Transport Operator — VOMTO);

• *MULTIDOC* — документ, разработанный Конференцией ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), чтобы способствовать внедрению в практику Конвенции ООН о международных смешанных перевозках грузов. Документ включает в себя положения об ответственности, содержащиеся в Конвенции.

По своему содержанию документы COMBIDOC и FBL примерно идентичны, однако последний в большей степени отражает интересы грузоотправителей. Ордерный и оборотный характер этих документов, одобрение Международной торговой палатой, принятие банками в качестве расчетных документов, признанный авторитет разработавших их организаций позволяют применять оба этих документа в широких масштабах в качестве договоров перевозки грузов по варианту «от двери до двери». Коносаменты перевозок грузов в смешанном сообщении предусматривают в своих условиях возможность их использования и при перевозке одним видом транспорта.

Кроме вышеперечисленных документов, при осуществлении смешанных перевозок в международном сообщении используют следующие документы, одобренные национальными ассоциациями экспедиторов для использования входящими в них экспедиционными организациями.

*Экспедиторское поручение ФИАТА (FIATA Forwarding Instructions — FFI)* — документ, предназначенный для того, чтобы зафиксировать инст-

рукции, полученные экспедитором от своего клиента. Экспедиторское поручение содержит условие продажи товара, условие страхового договора, инструкции по обращению с грузом, сведения о грузе, подлежащем доставке, страну происхождения товара, условия документарного аккредитива. Экспедиторское поручение разработано ФИАТА в соответствии с правилами стандартизации документов на международной основе.

*Экспедиторская расписка о приеме груза* (Forwarders Certificate of Receipt — FIATA FCR) является официальным подтверждением приема строго определенных товаров экспедитором, который несет ответственность за перевозку и доставку груза получателю. Экспедиторская расписка не является оборотным документом и выдается грузоотправителю экспедитором сразу после принятия груза последним. В основном экспедиторскую расписку применяют при продаже товаров на условии EXW. В этом случае она служит доказательством выполнения продавцом своих обязательств перед покупателем о поставке последнему товаров путем представления ему экспедиторской расписки. Экспедиторская расписка признана Международной торговой палатой в качестве платежного документа, поэтому при аккредитивной форме расчетов продавец, предъявив в банк выданную ему экспедитором экспедиторскую расписку, может получить причитающиеся ему платежи за проданные товары. Разрешение на использование экспедиторской расписки выдается секретариатом ФИАТА.

*Транспортный сертификат экспедитора ФИАТА* (Forwarders Certificate of Transport — FIATA FCT) — оборотный документ, удостоверяющий принятие под ответственность экспедитора определенной партии груза с обязательством ее отправки. Сертификат выписывается экспедитором и может быть выдан грузоотправителю немедленно после принятия экспедитором груза под свою ответственность для отправки. Транспортный сертификат экспедитора также признан Международной торговой палатой в качестве платежного документа, что позволяет грузоотправителю получить в своем банке платежи за проданный товар против предоставления транспортного сертификата экспедитора. Разрешение на использование транспортного сертификата экспедитора выдается секретариатом ФИАТА.

Помимо перевозочных документов в систему документации, используемую при международных транспортных операциях, входят товаросопроводительные документы и документы, призванные упростить процедуры международной перевозки грузов. Унификацией таких документов занимается Международная торговая палата и Комитет по упрощению процедур международной торговли (SITRO).

При перевозках грузов используется следующая основная товаросопроводительная документация:

– *Счет-фактура (invoice)* — коммерческий счет за поставляемые товары, который составляется во всех случаях при отправке груза. Основное

назначение этого документа — указать сумму платежа, причитающегося за товар. Кроме того, счет-фактура может быть использован в качестве накладной на товар. По требованию таможенных органов счет-фактура выписывается на бланках установленной формы и служит одновременно сертификатом о происхождении товара. В счете-фактуре содержатся следующие сведения:

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

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

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

– *Упаковочный лист (packing list)* — один из основных товаросопроводительных документов, который содержит перечень всех видов и сортов товаров, находящихся в каждом товарном месте. Упаковочный лист обычно помещается в специально приспособленный карман на упаковке. Упаковочный лист содержит следующие данные:

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

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

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

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

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

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

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

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

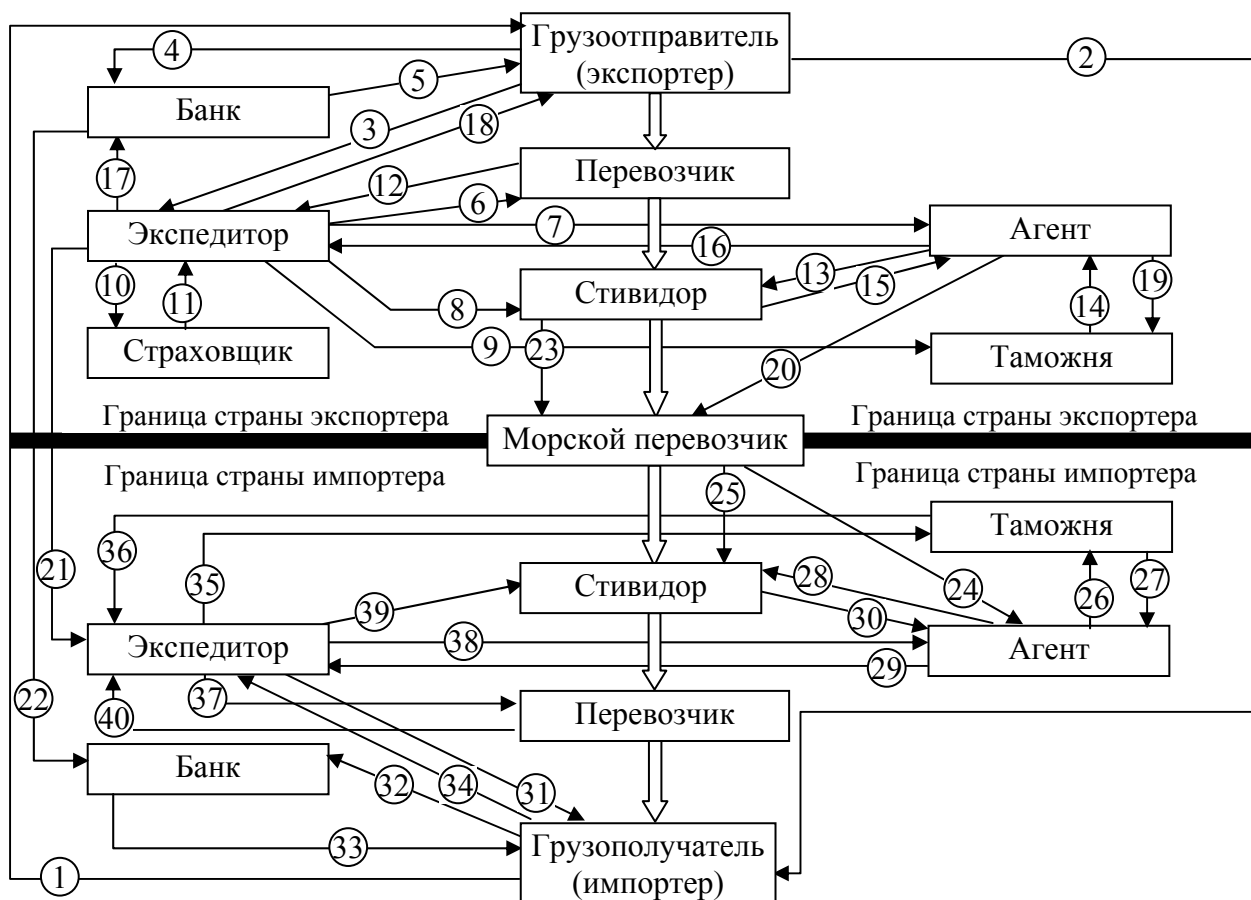
- организацию, выдавшую сертификат;
- номер сертификата;
- дату выдачи сертификата;
- наименование товара;
- поставщика товара;
- получателя товара;
- характеристику товара и его сорт;
- количество единиц товара и ГМ;
- дату изготовления товара;
- соответствие товара определенному стандарту.

Кроме выше перечисленных, используют еще фитосанитарный, фу-мигационный, гигиенический, ветеринарный сертификат и сертификат на опасные грузы.

#### **5.4. Организация документооборота при различных грузах**

Перечень экспедиторских документов устанавливается «Правилами транспортно-экспедиционной деятельности» и «Приказом об утверждении порядка оформления и форм экспедиторских документов» (приложения В и Г). Для примера рассмотрим технологию документооборота при выполнении торгово-транспортной операции доставки груза.

Схема документооборота при выполнении торгово-транспортной операции доставки груза «от двери до двери» представлена на рис. 5.2 (цифры на рисунке означают последовательность взаимодействий по документообороту).



**Рис. 5.2.** Схема документооборота при интермодальной перевозке от грузоотправителя до грузополучателя («от двери до двери»):

—————> — движение груза

### Контрольные вопросы

1. Что является предметом договора перевозки грузов?
2. По каким системам, в соответствии с международной практикой, заключаются договоры перевозки?
3. Какие документы являются основными при выполнении перевозок в России?
4. Какие сведения указываются в накладной CMR при международных перевозках грузов автомобилями?
5. Какая документация требуется при международных смешанных перевозках?
6. Какие документы, применяемые в смешанных перевозках, разработаны ФИАТА и БИМКО?
7. Назовите товаросопроводительную документацию, используемую при перевозках грузов.
8. Каково основное назначение счета-фактуры и какие сведения содержатся в ней?
9. Что такое упаковочный лист и какие данные он содержит?
10. Какова технология документооборота при выполнении торгово-транспортной операции доставки груза?

## ГЛАВА 6. РЫНОЧНЫЕ МЕХАНИЗМЫ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

### 6.1. Экономические взаимоотношения между участниками процесса доставки

Экономические взаимоотношения между участниками процесса доставки, рыночная среда и ее факторы влияют на количественные и качественные экономические показатели деятельности как отдельных субъектов транспортно-экспедиторской деятельности (ТЭД), так и всего процесса доставки грузов.

Сущность транспортно-экспедиционной деятельности в сфере товарообмена заключается в предоставлении посреднических услуг. Рыночный посредник — отдельный предприниматель или организация, доводящие товары и услуги от производителя до потребителя. В отличие от торговых посредников, оптовых баз и т. п., являющихся субъектами рынка товаров, транспортно-экспедиционные организации осуществляют связь между продавцом и покупателем в организации и обеспечении доставки товара от первого ко второму и предъявляют себя на рынке транспортных услуг. При этом экспедитор не только координирует взаимодействие различных перевозчиков, терминалов, транспортных узлов, станций и других участников процесса передвижения товаров, но и сам часто выполняет определенные функции: от оформления документов и консалтинга до самостоятельной перевозки на собственном или арендуемом подвижном составе (ПС).

Очевидна тесная взаимосвязь между рынком товаров и рынком транспортно-экспедиционных услуг (ТЭУ). При развитии рынка товаров и, как следствие, увеличении спроса на обслуживание и посредническую деятельность интенсивнее развивается и рынок услуг.

Несмотря на то, что посредники получают прибыль (гонорар) за свои услуги, они способны осуществлять более эффективно, экономично и рационально следующие услуги:

- распределение и доставка товаров (по сравнению с производителями);
- закупка и поставка материальных ресурсов и товарных запасов (по сравнению с потребителями).

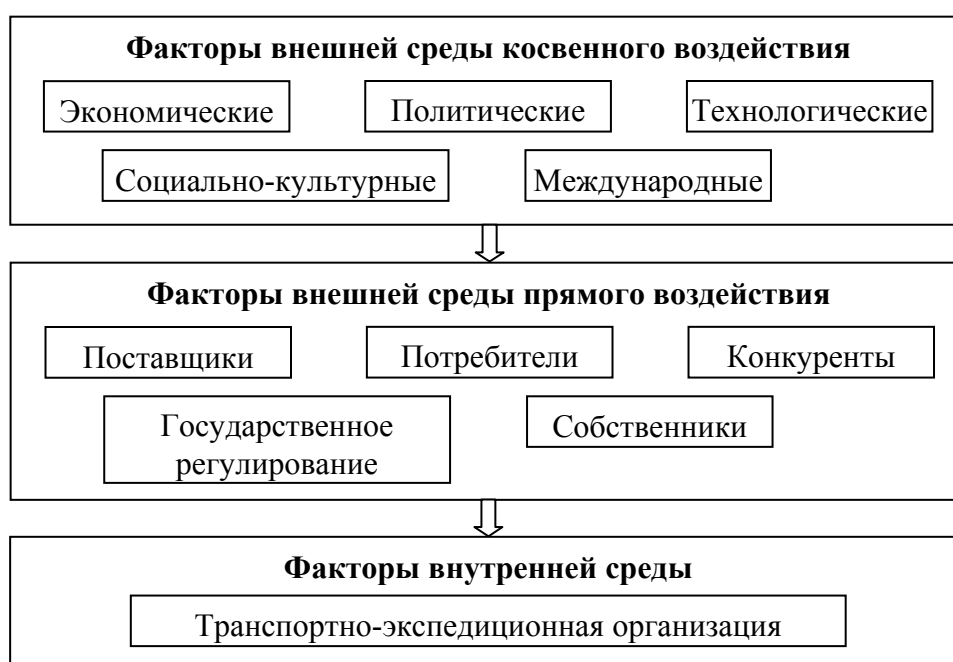
Кроме того, посредники являются инструментами создания *типов полезности продукта* — способности товара или услуги удовлетворять человеческие и (или) производственные потребности. Известно, что в целях стимулирования процесса обмена продавцы товаров и услуг увеличивают их привлекательность для потребителя, добавляя им четыре типа полезности:

- 1) полезность формы, создаваемая изменением свойств продукта для лучшего удовлетворения потребностей;

- 2) полезность места, создаваемая предложением продукта в лучшем для потребителя месте;
- 3) полезность времени, создаваемая своевременным предложением;
- 4) полезность приобретения — удовлетворение покупателя после реального приобретения продукта.

Транспортно-экспедиционная деятельность непосредственно участвует в создании второго и третьего типов полезности.

Продукция транспортно-экспедиционной деятельности выступает на рынках как объект купли-продажи и подвержена воздействию всех факторов, влияющих на развитие экономики в целом. Теория стратегического менеджмента позволяет достаточно четко разделить всю совокупность факторов, влияющих на организацию в условиях рынка на три группы, как это показано на рис. 6.1.



**Рис. 6.1.** Система факторов, воздействующих на транспортно-экспедиционную организацию

В условиях рыночной экономики любая организация рассматривается как открытая система с учетом влияния внешней среды. Выделяют два типа внешних факторов: косвенного воздействия (общее окружение) и прямого воздействия (ближайшее окружение).

**Общее окружение** включает в себя экономические, политические, технологические, социально-культурные и международные факторы.

Экономическое окружение характеризуется уровнем развития и состоянием экономики, влияющих на стоимость ресурсов и спрос на товары и услуги. Например, в условиях спада экономики организации уменьшают запасы, сокращают количество работников и существенно ограничивают производство. Как результат, снижение спроса на ТЭУ, необходимость, в



частности, принятия решения о снижении тарифов, объемах и комплексности обслуживания и т. п.

К факторам экономического окружения относятся также экономические методы воздействия на деятельность организаций. В сфере ТЭО это меры государственного регулирования, которые включают в себя налоговую политику в отношении транспортных и экспедиционных организаций, таможенное регулирование ввоза ТС, пограничные сборы, регулирование системы ценообразования на услуги естественных монополий на транспорте, систему лицензирования перевозочной, экспедиторской и иной транспортной деятельности на различных видах транспорта. Система лицензирования, в частности, оказывает здесь двойное влияние: является составляющей затрат на определенные виды услуг, в том числе перевозок, и служит сдерживающим фактором для выхода на рынок услуг новых перевозчиков и экспедиторов.

Политическое окружение определяет способы и цели управления экономикой страны.

Технологическое окружение отражает уровень научно-технического развития и является одновременно фактором внутренней среды организации. Ориентация организации на использование современных методов и технологий, в том числе в сфере менеджмента, например использование логистического подхода к управлению движением материальных потоков, является объективной необходимостью в современных экономических условиях.

Социально-культурное окружение влияет на трудовые отношения, требования к уровню заработной платы сотрудников, условиям труда и т. п.

Международное окружение оказывает влияние в первую очередь на организации, действующие на международном рынке. Однако многие из этих организаций, в свою очередь, могут оказывать косвенное или прямое воздействие на ситуацию на внутреннем рынке.

**Ближайшее окружение** составляют поставщики, законы и государственные органы, собственники, потребители и конкуренты. Практически все факторы этой группы формируют маркетинговую среду организации, непосредственно влияют на ее деятельность и испытывают на себе ее прямое воздействие. Такое влияние можно рассчитать и оценить.

*Маркетинговая среда транспортно-экспедиционных организаций* — это совокупность организаций и других субъектов экономики, действующих за пределами транспортной или экспедиционной организации и влияющих на ее деятельность.

Поставщиков транспортно-экспедиционной организации можно подразделить на следующие группы:

- поставщики ПС, материалов, энергии, оборудования и т. п., в том числе поставщики сервисных услуг;
- поставщики капитала и финансовых услуг;
- поставщики трудовых ресурсов.

При взаимодействии с поставщиками производственных материальных и других ресурсов проявляется зависимость организации от цен, сроков, ритмичности, качества приобретаемой продукции и т. д. Следует отметить, что при ТЭО поставщик (транспортных, складских, погрузо-разгрузочных и других услуг) может одновременно являться и потребителем услуг организации, выполняющей для него, например, букировку груза.

При взаимодействии с поставщиками финансовых услуг проявляется зависимость от объемов, условий займов и взаиморасчетов, форм расчетов, страховых услуг и т. п., предлагаемых на финансовых рынках. *Финансовый рынок* — рынок, где в роли товаров выступают деньги, обслуживающие производство, — один из важнейших элементов рыночной экономики. Собственники денежных средств выступают на финансовом рынке как продавцы (поставщики капитала), а испытывающие нехватку денежных средств организации — как покупатели (потребители капитала).

В зависимости от того, каким образом осуществляется передача денежных средств от поставщиков денег к их потребителям, финансовый рынок можно разделить на рынок банковских ссуд (банковского кредита) и рынок ценных бумаг. В качестве поставщиков капитала и финансов для транспортно-экспедиционной организации выделяют банки, страховые компании, прочие финансовые и нефинансовые компании, программы государственных учреждений по предоставлению займов, акционеры и частные лица. В табл. 6.1 отражены конкретные источники краткосрочного финансирования и дана их сравнительная характеристика.

**Таблица 6.1.** Краткосрочные инструменты финансирования

<b>Тип финанси- рования</b>	<b>Источник получения</b>	<b>Характеристика</b>
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>
<b><i>Стихийные источники</i></b>		
Кредитные возможности экономики	Поставщики	Кредит предоставляется на открытый счет от 1 до 120 дней. Самый крупный источник краткосрочного финансирования
Собственные накопления	Собственные средства	Используется разрыв в выплате заработной платы и уплате налогов
<b><i>Необеспеченные банковские ресурсы</i></b>		
Простой вексель	Коммерческий банк	Используется для покрытия недостатка фондов на очень короткое время (до 1 нед.)
Договоренность	Коммерческий банк	Используется для покрытия сезонных расходов, особенно в сельском хозяйстве
Возобновляемый кредит	Коммерческий банк	Гарантирует получение кредитов на весь срок соглашения, часто на срок более 1 года
<b><i>Коммерческие бумаги</i></b>		
Ломбардный кредит	Другие организации, банки, страховые компании, пенсионные фонды и т. д.	Доступен практически всем организациям. Могут размещаться прямо или через дилеров

<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>
<b>Гарантированные ресурсы</b>		
Кредит	Коммерческие банки и финансовые компании	Чаще всего используется для получения большого займа
Факторинг	Специальные и коммерческие банки	Используется для получения наличности, по которой не наступил срок возврата кредита
Трастинг	Траст-банки	Закладываются крупные партии товаров, промышленное оборудование и т. д.

Условия взаиморасчетов между покупателем и продавцом определяются при заключении договора купли-продажи и оказывают влияние на эффективность сделки для обеих сторон, поскольку от выбранной формы расчета зависят временные параметры процесса получения денег за поставленный товар.

Существуют различные формы расчета. В частности, при экспортно-импортных операциях используют открытый счет, инкассо, аккредитив и 100 %-й аванс. Очевидно, что для экспортера товара наименее выгодной является первая из перечисленных форм расчета, наиболее предпочтительна — последняя, обеспечивающая большую скорость процесса получения денег.

Инкассовая и аккредитивная формы, характеристика расчетов по которым представлены в табл. 6.2, обеспечивают удовлетворение интересов и экспортера, и импортера, поскольку экспортер получает выручку, а импортер осуществляет платеж только после отгрузки товара.

**Таблица 6.2.** Характеристика расчетов по инкассо и аккредитиву

<b>Параметр</b>	<b>Инкассо</b>	<b>Аккредитив</b>
Сущность	Поручение экспортера банку получить от импортера платеж против товарных документов с последующим перечислением сумм платежа экспортеру	Передача обязательства оплатить товар банку, открывшему аккредитив
Регламентирующий документ	Унифицированные правила по инкассо (приняты МТП в 1978 г.)	Единые обычаи и практики применения документарных аккредитивов (введены МТП в 1994 г.)
Преимущества	Простота, гарантия оплаты товара до его фактического перехода к импортеру (в пути следования)	Защита экспортера от риска неплатежа, несвоевременного выкупа импортером товарных документов
Недостатки	Наличие временного интервала между отгрузкой товара, передачей документов в банк и оплатой	Иммобилизация средств импортера на аккредитиве, замедление их оборачиваемости, более высокое вознаграждение банку
Риски	Риски экспортера: валютный, неплатежа, неплатежеспособности импортера, несоблюдения условий договора	Практически отсутствуют
Использование	Преимущественно при импорте товара	Без ограничений

Воздействие поставщиков трудовых ресурсов на деятельность транспортно-экспедиционной организации проявляется, прежде всего, в требованиях к уровню заработной платы, возможностях отбора и квалификации кадров. Современная ситуация на транспорте характеризуется определенным дефицитом квалифицированных кадров, несмотря на свойственную рыночному хозяйству безработицу.

Для выявления видов перевозок и услуг, которые конкретная организация может эффективно осуществлять на рынке, необходимо выполнить мероприятия транспортно-экспедиционного маркетинга, представленные в табл. 6.3.

**Таблица 6.3.** Мероприятия маркетинга  
в сфере транспортно-экспедиционного обслуживания

<b>Мероприятие</b>	<b>Содержание</b>	<b>Результат</b>
Сегментирование транспортного рынка	Разбивка всей обслуживаемой клиентуры на определенные однородные группы в зависимости от видов перевозимых грузов или оказываемых услуг. Например: транспортные узлы; организации стройиндустрии; организации аграрного комплекса; оптовые торговые базы; терминалы и т. п.	Конкретные мероприятия (комплекс маркетинга) для улучшения обслуживания клиентуры и повышения своей конкурентоспособности
Выбор целевых сегментов транспортного рынка	Определение клиентов (группы клиентов), для которых организация должна уделять больше внимания при разработке комплекса маркетинга; обслуживание приведет к убыточности или другим негативным последствиям	Приоритетность обслуживания клиентуры
Выбор приоритетных видов перевозок грузов, операций и услуг	Определение перевозок и грузов, по которым организация имеет наибольший коммерческий успех (перспективные для нее виды деятельности). Необходима разработка детального комплекса транспортного маркетинга	Номенклатура услуг

Сегментирование транспортного рынка рекомендуется осуществлять по следующим направлениям:

- расстояния перевозок грузов с выделением перевозок в городском (пригородном), междугородном и международном сообщениях;
- номенклатура перевозимых грузов или специализация услуг;
- сезонность перевозок;
- периодичность обслуживания клиента (в течение недели, месяца, года) или разовое оказание услуг;
- требования к сохранности груза;
- требования к срочности доставки и точному выполнению графика перевозок.

После определения номенклатуры своих услуг организация выбирает способ освоения рынка:

- *дифференцированный маркетинг* — выполнение организацией различных перевозок и услуг в зависимости от потребностей клиентуры, например осуществление доставки различных грузов на разные расстояния и т. п.;
- *концентрированный маркетинг* — специализация перевозок или услуг, выполняемых организацией, например: перевозка только строительных грузов (тогда организация должна иметь парк специализированных ТС и охватывать этим видом перевозок определенную, иногда весьма значительную долю транспортного рынка) или выполнение только буксировки груза и т. п.

Каждая стратегия освоения рынка выбирается с учетом качественных и количественных характеристик ресурсов эксплуатационной организации, применяемой технологии осуществления перевозок и услуг, степени однородности рынка и маркетинговых стратегий конкурентов. Наиболее наглядно выбор стратегии проявляется в процессе формирования сбытовой сети.

Следует учитывать, что во всех отраслях экономики растет не только конкуренция за рынки сбыта, но и усиливается борьба за сырьевые рынки, трудовые ресурсы, капитал, право использования научно-технических нововведений.

Кроме перечисленных факторов на деятельность организации могут воздействовать средства массовой информации, научно-исследовательские организации, рекламные агентства, общественные организации и объединения.

## **6.2. Основные показатели качества транспортной продукции**

К основным качественным характеристикам транспортной продукции относятся:

- полнота (объем) перевозки;
- скорость доставки;
- своевременность и ритмичность перевозки;
- сохранность груза во время перевозки;
- безопасность перевозки;
- уровень сервисного обслуживания.

Перевозка скоропортящихся грузов автомобильным транспортом в городском, пригородном и междугородном сообщении осуществляется в соответствии с требованиями, установленными Соглашением о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок, подписанным в г. Женеве 1 сентября 1970 г. (СПС), и настоящими Правилами.

Перевозка опасных грузов автомобильным транспортом в городском, пригородном и междугородном сообщении осуществляется в соответст-

вии с требованиями, установленными приложениями А и В Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов от 30 сентября 1957 г. (ДОПОГ) и настоящими Правилами.

В условиях рыночной экономики именно качество продукта или услуги является решающим фактором в конкурентной борьбе за потребителя. Рассмотрим каждый показатель конкурентоспособности более детально.

Уровень удовлетворения спроса по объему перевозок определяется как коэффициент:

$$K_{\text{оп}} = \frac{\sum P_{\text{ф}}^t}{\sum P_{\text{сп}}^t},$$

где  $\sum P_{\text{ф}}^t, \sum P_{\text{сп}}^t$  — соответственно фактический объем перевозок и согласованный плановый спрос на перевозки грузов за период  $t$ .

Степень ритмичности отправления и прибытия грузов определяется следующим образом:

$$K_{\text{р}} = \frac{n_{\text{ф}}^t}{n_{\text{о}}^t},$$

где  $n_{\text{ф}}^t$  — фактическое количество поставок продукции, доставленных с соблюдением установленного нормативного интервала за период времени  $t$ ;  $n_{\text{о}}^t$  — общее количество поставок за период времени.

Степень регулярности перевозок грузов определяется так:

$$K_{\text{рп}} = \frac{P_{\text{max}}}{P_{\text{сп}}},$$

где  $P_{\text{max}}$  — максимальный объем перевозок грузов за определенный интервал времени (например, за месяц) в течение анализируемого периода (например, за год);  $P_{\text{сп}}$  — средний объем перевозок за интервал времени того же периода.

Коэффициент, определяющий уровень скорости доставки грузов, исчисляется по формуле:

$$K_{\text{д}} = \frac{\sum P_{\text{ф}}^{\text{н}}}{\sum P_{\text{о}}},$$

где  $P_{\text{ф}}^{\text{н}}$  — фактический объем перевозок грузов, доставленных грузополучателем с соблюдением нормативных сроков доставки;  $P_{\text{о}}$  — общий объем перевозок анализируемых грузов.

Степень сохранности перевозимых грузов определяется так:

$$K_{\text{сг}} = \frac{Q_0 - Q_{\text{пог}}}{Q_0},$$

где  $Q_0$  — общий объем перевозимых грузов;  $Q_{\text{пог}}$  — потери продукции в пунктах погрузки, выгрузки и при транспортировке в сопоставимом периоде.

Перечисленные выше коэффициенты принимают значение от 0 до 1 и вычисляются для отдельных видов транспорта и груза и т. п. В отдельности каждый показатель имеет большое значение, но систематизация и интеграция всех этих показателей дают показатель, который дает комплексную оценку качества перевозки. Такой показатель называется «колесом качества» транспортного обслуживания грузовладельцев и вычисляется по следующей формуле:

$$K_0 = \alpha_{\text{оп}}K_{\text{оп}} + \alpha_{\text{р}}K_{\text{р}} + \alpha_{\text{д}}K_{\text{д}} + \alpha_{\text{сг}}K_{\text{сг}},$$

где  $\alpha_{\text{оп}}$ ,  $\alpha_{\text{р}}$ ,  $\alpha_{\text{д}}$ ,  $\alpha_{\text{сг}}$  — рейтинговые коэффициенты, учитывающие потребительские оценки отдельных показателей транспортной продукции и их взаимовлияние. Данные коэффициенты получают методом экспертных оценок.

### **6.3. Конкуренция на рынке транспортно-экспедиционного обслуживания, стратегическое планирование конкурентоспособности ТЭО**

Конкуренция существует везде, где есть рыночные отношения. *Конкуренция* — это состязательность хозяйствующих субъектов, когда их самостоятельные действия эффективно ограничивают возможности каждого из них воздействовать на общие условия обращения товаров и услуг на данном рынке и стимулируют производство тех, которые востребованы потребителями. Регулирует конкуренцию Федеральный закон «О конкуренции и ограничении монополистической деятельности на товарных рынках» от 09.10.2002 № 122-ФЗ. В соответствии с этим законом положение транспортно-экспедиционной организации является доминирующим, если доля в объеме соответствующих услуг превышает 35 %.

Для рынка транспортно-экспедиционных услуг России характерны следующие виды конкуренции:

1. Конкуренция в различных секторах рынка (доставка строительных, торговых, сельскохозяйственных грузов, лесоматериалов и др.).
2. Конкуренция между транспортно-экспедиционными организациями различных форм собственности (общего пользования и ведомственными).

3. Конкуренция между транспортно-экспедиционными организациями, обслуживающими различные виды транспорта (исходя из принципов логистической оптимизации, в этом направлении конкуренция особенно сильна, поскольку в организации транспортного обслуживания мультимодальных перевозок необходимо задействовать наилучшим образом все виды транспорта по различным географическим и континентальным направлениям).

Транспортный экспедитор должен обеспечить наиболее эффективное сочетание видов транспорта, при этом должен быть компетентен в особенностях и преимуществах применяемых видов транспорта. Таким образом, будет проявляться конкурентное экономическое преимущество ТЭО. Конкуренция в ТЭО создает стимулы для снижения тарифов и повышения качества обслуживания клиентов, т. е. грузоотправителей и грузополучателей.

Для достижения конкурентоспособности в ТЭО необходимо проводить стратегическое планирование конкурентоспособности. Стратегическое управление имеет своим объектом не только поведение организации на рынке, но и преобразование ее самой, производственного потенциала, финансовой сферы, структуры, персонала, методов управления. Такое преобразование осуществляется путем замены устаревших и неспособных в должной мере выполнять свои функции элементов новыми или дополнение их ранее не существовавшими. Это позволяет приблизить возможности организации ТЭО к требованиям рынка, сохранить и повысить свою эффективность и прибыльность. Потребность в организационных преобразованиях обычно возникает в связи с устареванием структуры организации, системы коммуникаций и методов управления.

В процессе стратегического планирования разрабатывают стратегии организации по всем направлениям деятельности. В отношении поддержания достигнутого уровня конкурентоспособности и повышения качества транспортно-экспедиционная организация разрабатывает стратегию освоения рынка этих услуг, что означает определение способов роста организации. С этой целью рассматриваются следующие возможности:

– Интенсификационный рост — рост на основе выявленных в ходе анализа внутренних резервов экспедитора по росту объемов перевозок и услуг, производительности труда, повышению качества транспортного обслуживания.

– Интеграционный рост — рост на основе объединения конкретной транспортно-экспедиционной организации с другими организациями, занимающимися аналогичными видами деятельности.

– Диверсификационный рост — рост на основе расширения сферы деятельности. Освоения новых технологий перевозок и услуг (при отсутствии внутренних резервов в части традиционного обслуживания). Реализация стратегии диверсификационного роста может осуществляться как



по разработке и реализации новых видов перевозок и услуг, так и по разработке и осуществлению новых видов коммерческой деятельности, не имеющей отношение к транспортному обслуживанию.

Повышение конкурентоспособности возможно только на основе обоснованной стратегии развития транспортно-экспедиционной организации, эффективной системы ценообразования, разработки системы стратегического планирования.

#### **Контрольные вопросы**

1. Сущность рыночных отношений в процессе организации и выполнения ТЭО.
2. Показатели качества выполнения ТЭО.
3. Виды конкуренции в ТЭО.
4. Какие есть движущие силы конкуренции в ТЭО России?
5. Что понимается под стратегическим планированием конкурентоспособности ТЭО?
6. Какие есть способы роста в стратегии освоения рынка этих услуг ТЭО?

## ГЛАВА 7. ФОРМИРОВАНИЕ ДОХОДОВ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ

### 7.1. Основные источники доходов транспортно-экспедиционных организаций

Из взаимоотношений транспортно-экспедиционных организаций с грузовладельцами и перевозчиками формируются их основные доходы. Грузовладельцы оплачивают предоставленные экспедиционные услуги. С грузовладельцами транспортно-экспедиционные организации, как правило, строят свои расчетные отношения на основе согласованных тарифов, которые могут быть представлены в двух формах:

- 1) фиксированные за каждую работу или услугу (ставка за оформление перевозочных документов, за сопровождение грузов и т. д.);
- 2) выраженные в процентах от стоимости работ или услуг, выполняемых другими организациями, с которыми грузовладелец поручил установить договорные отношения (например, 2 % от величины тарифа хранения груза на городском терминале).

При взаимоотношениях с перевозчиками основной источник доходов — скидка с тарифа, которую предоставляет перевозчик за привлечение определенного объема груза (так называемая объемная скидка экспедитору). Также практикуется получение агентской комиссии от перевозчиков.

**Автомобильное агентирование.** Особенностью агентирования при выполнении международных автомобильных грузовых перевозок является то, что перевозчик заключает договоры с одним или несколькими транспортными посредниками, каждый из которых обязуется представлять интересы и обслуживать АТС перевозчика на территории какой-либо страны. В российской практике деятельность перевозчика на территории иностранного государства осуществляет водитель АТС, но в силу объективных причин (ограниченное владение иностранными языками, недостаточное знание местных законов и обычаев, отсутствие материальных средств и технической базы) водитель не может единолично полноценно реализовать функции представительства транспортной организации за рубежом. Объем функций, прав и обязанностей автомобильных агентов в различных странах примерно одинаков.

Основные функции агента сводятся к выполнению пяти групп операций:

- 1) Привлечение грузов на территории страны для загрузки АТС в обратном или попутном направлении. Большинство автомобильных перевозчиков не имеют постоянных представителей за рубежом, поэтому чаще всего поручают эту функцию агентам. Агент котировывает заинтересованным клиентам ставки провозной платы (в соответствии с согласованными с перевозчиками тарифами). Причем агент заинтересован продать перевозку

выше (в разумных пределах), чем минимально допустимая ставка, объявленная ему перевозчиком, поскольку размер агентского вознаграждения зависит (в виде фиксированного процента) от общей суммы взысканных с клиента платежей. Взимать с клиентов провозную плату и перечислять ее принципалу также входит в функции агента.

2) Коммерческое обеспечение перевозочного процесса. Агент должен:

- встречать и провожать АТС на границе своей страны; оказывать содействие в проведении таможенного оформления АТС и грузов;
- распределять АТС между заказчиками; обрабатывать АТС перевозчика (прием, оказание содействия в выполнении ПРР у клиентов и т. д.); обеспечивать оформление необходимой документации на грузы;
- содействовать максимальному использованию грузоподъемности и грузовместимости АТС и т. д.

3) Техническое обеспечение перевозочного процесса. Агент обязан содействовать в технической помощи и ремонте АТС и обеспечивать их запасными частями и материалами. Перевозчик обычно оговаривает максимальную сумму, которую агент может потратить на эти операции без согласования с перевозчиком.

4) Защита интересов и прав перевозчика. Агент обязан принимать все необходимые меры по защите интересов перевозчика:

- при любого рода авариях и наступлении гражданской ответственности перед третьими лицами;
- при определении степени повреждения автомобиля, полной или частичной порче груза путем вызова сюрвейера (аварийного комиссара) и внесения отметок в накладную; выполнении агентом роли ответчика перед грузоотправителем или грузополучателем и принятии всех мер по урегулированию возникших в связи с этим убытков;

5) Иные услуги. Агент может выдавать водителям АТС авансы, оказывать содействие для проживания в гостиницах и т. д.

Размер агентского вознаграждения за исключением оплаты услуг, перечисленных в первой группе, определяется фиксированными ставками, согласованными в договоре. Кроме того, перевозчик возмещает агенту все целесообразно понесенные им расходы для обеспечения интересов перевозчика. Обычно в качестве автомобильных агентов выступают транспортно-экспедиционные организации.

## **7.2. Транспортная составляющая цены товара**

Как любой вид деятельности, оказание ТЭУ связано с определенными расходами, которые учитываются в цене товара в виде удельных расходов и определяются на этапе заключения договора купли-продажи при опре-

делении условий поставки. Транспортирование — одна из стадий распределения, затраты на осуществление которой занимают самую значительную часть от общей суммы издержек физического распределения. Уровень издержек, помимо транспортной инфраструктуры, будет определяться балансом требований заказчика транспортирования и возможностями выполнения этих требований исполнителем услуг. Факторы, влияющие на величину издержек, следующие:

- характер и количество груза;
- готовность груза к отправке;
- повреждаемость груза;
- ценность товара;
- транспортабельность груза;
- уровень конкуренции;
- используемые транспортные средства;
- накладные расходы;
- стоимость страховки;
- наличие обратной загрузки;
- географические условия.

Примерная структура издержек физического распределения приведена в табл. 7.1.

**Таблица 7.1.** Структура издержек физического распределения

<b>Затраты</b>	<b>Доля в общих затратах, %</b>	<b>Затраты</b>	<b>Доля в общих затратах, %</b>
Транспортирование	46	Упаковывание	1
Складирование	26	Получение и отгрузка товаров	6
Обработка заказов	3	Поддержание запасов	10
Административные расходы	4	Прочее	4

Все стадии, кроме транспортирования, выполняются производителем: прогнозирование, обработка заказа, управление запасами, хранение на складе и обслуживание запасов.

Общие затраты на обслуживание товародвижения складываются из элементов, отражающих издержки на осуществление каждой транспортно-экспедиционной операции. Состав элементов и их доля в общих затратах на товародвижение (в условиях стран с развитой рыночной экономикой) представлены в табл. 7.2.

**Таблица 7.2.** Структура затрат на обслуживание товародвижения

<b>Затраты</b>	<b>Доля в общих затратах, %</b>	<b>Затраты</b>	<b>Доля в общих затратах, %</b>
Расходы на транспортирование	59	Административные расходы	4
Расходы на хранение	12	Прочие расходы	25

Величина транспортной составляющей зависит от следующих основных факторов:

- общеэкономические факторы (выражаются в инфляции, конъюнктуре рынка товаров и рынка услуг, степени внедрения инноваций, нестабильности цен на энергоресурсы и т. п.);

- географические регионы товарообмена. Чем больше расстояние между покупателем и продавцом, тем, как правило, длиннее маршрут доставки, сложнее транспортно-технологическая схема доставки и шире комплекс выполняемых транспортно-экспедиционных операций, а значит, дороже доставка товара;

- транспортные тарифы (зависят от множества факторов, в том числе от уровня развития экономики региона, и оказывают непосредственное воздействие на величину транспортной составляющей);

- тарифы на ТЭУ (как правило, тесно коррелируют с транспортными тарифами);

- качество транспортной услуги (определяет такие важные показатели доставки, как скорость, регулярность, сохранность, надежность и т. п.).

Определения *ценовых факторов*, влияющих на величину транспортной составляющей, раскрыты в табл. 7.3.

**Таблица 7.3.** Ценовые факторы транспортной составляющей

<b>Фактор</b>	<b>Определение</b>
Избранная единица измерения цены	Количественные характеристики предъявляемой к доставке партии груза: количество ГМ, масса, объем, состав грузовой единицы и т. п.
Базис цены	Стоимость оговоренного комплекса операций ТЭО (с учетом или без учета перевозки)
Валюта цены товара	Соотношение валюты ставок транспортно-экспедиционной операции, перевозки и цены товара для учета возможных изменений валют

### **7.3. Ценообразование в системе транспортно-экспедиционной деятельности**

Центральными вопросами, непосредственно связанными с уровнем конкурентоспособности любой организации в рыночных условиях, являются формирование и своевременная корректировка тарифов (цен). По сравнению с другими способами конкурентной борьбы, ценой можно легко оперировать — ее можно быстро повышать или снижать. В определении цены необходимо поступать планомерно, поскольку ее быстрые изменения могут вызвать неожиданные последствия. Установление цены (тарифа) — важная задача для любой организации, связанная с определенным риском или потерей клиентов и уменьшения доходов из-за слишком высокой цены, или недополучения прибыли как следствия установления

необоснованно заниженного тарифа. В то же время, как уже отмечалось, повышение или снижение уровня тарифов на ТЭУ существенно влияет на отпускную цену поставляемых товаров и, следовательно, на рыночное положение потребителя услуг (грузоотправителей и грузополучателей).

Особая роль цены в обеспечении конкурентоспособности организации определяется следующими основными факторами:

- в отличие от большинства методов, применяемых по стимулированию спроса, использование методов регулирования цены не требует дополнительных денежных расходов, как это имеет место при проведении рекламных мероприятий, хотя и в этом случае целесообразно информирование потенциальных клиентов;

- потребители легче находят для себя привлекательность услуг, выраженную в цене, чем, например, на основе рекламы;

- даже в случаях, когда другие методы стимулирования (организация персональных продаж, целевая реклама и т. п.) являются основными, цена может быть использована как эффективное средство их поддержки.

Общими функциями цен в рыночной экономике являются:

- учетная функция — учет затрат общественного труда на производство услуг в денежном выражении;

- стимулирующая функция — поощрение и сдерживание динамики производства — потребления услуг;

- распределительная функция — содействие распределению и перераспределению национального дохода;

- балансовая функция — определение пропорциональности между спросом и предложением, потреблением и производством;

- функция приближения (и регулирования) — отражение рациональности размещения производства вблизи мест потребления, регулирование перелива капитала из одной сферы деятельности в другую.

Разнообразие видов товаров и услуг, форм и методов их производства и продажи, требований клиентуры вызвало усложнение и расширение видов цены. В табл. 7.4 рассмотрены основные виды цены, присутствующие на рынке ТЭУ. Кроме выделенных в табл. 7.4, используются разновидности цены, характеризующие этику и принципы ведения бизнеса.

**Таблица 7.4.** Виды цены на транспортные услуги

Вид цены	Определение
1	2
Базисная	Фиксированная на определенный момент времени ставка стоимости за единицу выполненных услуг: <i>повременная</i> — за час или сутки работы; <i>сдельная</i> — за перевезенную тонну груза, грузооборот; <i>комбинированная (производительная)</i> — за километр пробега, час простоя
Мировая	Денежное выражение интернациональной стоимости услуги или стоимости национальной услуги на мировом рынке

<i>1</i>	<i>2</i>
Местная (расчетная)	Цена, учитывающая особенности реализации услуг на местном рынке (дифференциация внутриотраслевая и по географическому признаку)
Монопольная	Цена в отдельных сегментах рынка (например, эксклюзивные перевозки: особо ценный груз, негабаритные и тяжеловесные грузы и т. п.)
Фиксированная	Цена, устанавливаемая государством или под его контролем на социально значимые виды услуг
Договорная	Цена, устанавливаемая по соглашению сторон при оформлении и выполнении договора
Прейскурантная	Цена, зафиксированная на определенный момент времени в специальных справочниках или прайс-листах
Сезонная	Цена для сглаживания неравномерности спроса в течение определенного времени (год, квартал, месяц), может определяться корректировкой базовой цены с использованием системы скидок
Скользкая	Цена услуги, устанавливаемая на период времени, в течение которого ее себестоимость может изменяться
Розничная (разовая)	Цена разового договора
Групповая (фактурная)	Цена комплекса ТЭУ

#### 7.4. Факторы, влияющие на решение о цене

Решение о цене принимается под влиянием достаточно большого количества чрезвычайно разнообразных внутренних и внешних факторов, которые можно условно разделить на две группы:

1) общеэкономические факторы: налоговая и административная политика, общая конъюнктура финансового рынка, общие конкурентные условия российского экспорта на мировых товарных и транспортных рынках, нормативно-правовые акты, регулирующие состав и величину затрат организаций, общий уровень инфляции;

2) отраслевые факторы: объемы и структура услуг, резервы снижения себестоимости услуг, номенклатура расходов и распределение затрат по видам работ и услуг, форма собственности и структура управления в отрасли.

Применительно к теории ценообразования из перечисленных факторов можно выделить факторы, непосредственно влияющие на решение о цене:

- маркетинговые цели;
- уровень спроса на услуги;
- величина издержек;
- степень государственного регулирования;
- характер конкуренции.

Среди указанных факторов величина издержек и маркетинговые цели организации являются приблизительными границами для установления цены на услуги.

*Ценообразование* — это процесс, который осуществляется в соответствии с определенной ценовой политикой организации. Ценовая политика является частью коммерческой политики, которая также связана со многими факторами. В частности, на ценообразование влияет жизненный цикл продукта. На разных стадиях жизненного цикла используют различные ценовые стратегии.

Процесс определения тарифов на перевозки и услуги в условиях конкуренции включает в себя следующие основные этапы:

1. Постановка задачи определения тарифов (установление маркетинговой цели).

2. Определение спроса на перевозки и услуги.

3. Определение издержек.

4. Анализ применяемых перевозчиками и экспедиторами тарифов (как в одной цепочке поставок товаров, так и конкурентов).

5. Выбор типа тарифа и метода его определения.

6. Определение окончательного тарифа.

**Маркетинговые цели.** На этапе определения маркетинговой цели перевозчик или экспедитор должны ответить на вопрос, каких целей они хотят достичь с помощью данного тарифа на конкретную перевозку или услугу, например, добиться максимума прибыли или привлечь дополнительных клиентов, завоевать лидерство на транспортном рынке, обеспечить «выживаемость» своей организации и т. п.

Наиболее распространенными целями организации при реализации своих товаров и услуг выступают следующие:

- получение в полном объеме запланированной прибыли, что является главным для большинства компаний. Для оценки степени ее достижения и назначения соответствующих цен используют показатель *прибыли на инвестиции* — прибыль в виде процентной доли от объема инвестированного капитала (например, компания General Motors с 1920-х гг. планирует 20 % прибыли на инвестиции в год);

- увеличение объемов реализации;
- завоевание большей доли рынка;
- получение высокой прибыли от реализации конкретной услуги;
- усиление своей конкурентоспособности, что определяется конкурентной средой: для устранения или ослабления конкурентов назначаются чрезвычайно низкие цены на услуги, затем при установлении контроля над рынком цены могут быть подняты в целях увеличения прибыли;

- создание благоприятного имиджа услуги. Уровень цены в этом случае зависит от конечной цели создания имиджа:

- повышенная цена — свидетельство о престижности услуги, использовании для ее производства современных технологий и т. п.;

- пониженная цена — выполнение социальных или этических задач;



- дифференцированная цена — обе перечисленные цели;

- выполнение социальных, этических, экологических и прочих задач.

Нередко организация выбирает одновременно несколько маркетинговых целей.

Каждая технология перевозок грузов и услуг имеет вполне определенный *жизненный цикл*, состоящий из четырех основных этапов. С течением времени в зависимости от того, на какой стадии жизненного цикла находится услуга, цели организации при установлении цены меняются (табл. 7.5).

**Таблица 7.5.** Изменение цены при прохождении стадий жизненного цикла услуги

Стадия жизненного цикла	Вид, изменение цены	Маркетинговые цели
Внедрение услуги — политика высокой цены в краткосрочном периоде ( <i>skimming pricing</i> )	Высокая скользящая цена (ее постепенно снижают при усилении конкуренции и утрате новизны услуга)	Быстрое покрытие расходов
Политика цены проникновения ( <i>penetration pricing</i> )	Цена проникновения	Увеличение объемов реализации и получения связанного с этим эффекта масштаба — снижение издержек на единицу продукции. Дополнительные преимущества организации перед конкурентами
Зрелость	Снижение цены Относительное повышение цены	Привлечение дополнительных клиентов Максимизация выручки от реализации услуги
Спад	Низкая цена	Завершение реализации услуги и получения прибыли

На первом этапе введения новой услуги (например, доставка грузов в контейнерах) требуются относительно большие затраты на технические и организационные мероприятия, связанные с ее внедрением, объемы реализации возрастают медленно, прибыль почти отсутствует или ее размер незначителен.

На втором этапе объемы реализации услуг возрастают интенсивно, относительные затраты снижаются, прибыль возрастает.

На третьем этапе объемы реализации услуг и прибыли стабилизируются или, возможно, несколько снижаются.

Четвертый этап жизненного цикла характеризуется снижением объемов перевозок и прибыли, что означает необходимость пересмотра технологии и поиска новых путей освоения рынка.

Условия установления *высокой цены в краткосрочном периоде* следующие:

- цель организации — получение максимальной прибыли в краткосрочном периоде;

- значительные барьеры входа на рынок;
- ассоциация цена — качество;
- короткий жизненный цикл новой услуги (юбилейные перевозки и т. п.).

Достоинства политики высокой краткосрочной цены выражаются в максимизации прибыли в коротком периоде, быстрой окупаемости начальных инвестиций, возможности дальнейшего снижения цены, меньших финансовых ресурсах для более низких производственных мощностей, высоком качестве и престиже новой услуги.

Условия установления *цены проникновения* следующие:

- рост объемов продаж;
- расширение рыночной доли;
- положительный эффект масштаба;
- эффект обучения;
- эффект использования производственных мощностей, специализации производства, стандартизации услуг, использования менее дорогостоящего сырья.

*Эффект обучения* образуется за счет повышения производительности труда, навыков работы, стабильности и четкости выполнения производственных операций. Сочетание положительного эффекта масштаба и эффекта обучения обеспечивает эффект лидерства в издержках.

**Спрос на перевозки и услуги.** Максимальный уровень цен определяется спросом на ТЭУ. Соотношение между ценой и спросом не всегда однозначно. Существуют товары и услуги, спрос на которые не увеличивается и не падает одновременно с изменением цены. Положение на рынке, при котором изменение цены товара (услуги) на 1 % вызывает изменение объема реализации менее чем на 1 %, — неэластичный спрос. Положение на рынке, при котором изменение цены товара (услуги) на 1 % вызывает изменение объема реализации более чем на 1 %, — эластичный спрос. При эластичном спросе на перевозки и услуги увеличение тарифа оправдано в случаях, когда оно связано с повышением качества транспортного обслуживания или с естественным ростом инфляции. В других случаях перевозчику или экспедитору рекомендуется с учетом общей величины издержек на ТЭУ рассмотреть возможность снижения тарифа, что позволит получить больший объем общего дохода.

**Величина издержек.** Себестоимость ТЭУ во многом определяет их конкурентоспособность. Потребители покупают услуги той транспортно-экспедиционной организации, которая предложит доступные тарифы на ТЭУ, что определяет актуальность вопросов экономии затрат на всех этапах товародвижения.

**Анализ применяемых перевозчиками и экспедиторами тарифов.** В рыночных условиях для установления тарифа перевозчик и экспедиторская компания обязательно изучают уровень этих тарифов у других пере-

возчиков, как в одной цепочке поставок товаров, так и конкурентов. Такой подход позволяет сориентироваться на такой уровень тарифов, который окажется востребованным рынком.

**Выбор типа тарифа и метода его определения.** Выделяют три основные сферы регулирования ценообразования:

1) *фиксирование цен* — незаконный сговор двух или нескольких компаний, заключающих соглашение о ценах для ограничения конкуренции. Существуют два исключения: когда правительство само устанавливает цены или цены устанавливаются с согласия правительства;

2) *ценовая дискриминация* — выборочное предоставление скидки только некоторым клиентам с целью ограничения конкуренции. Государственное регулирование, как правило, затрагивает только ценообразование на вещественные товары одинакового сорта и качества, но не услуги. В США действует закон Робинсона — Патмена о запрете ценовой дискриминации, который является ключевым в ценообразовании;

3) *нечестные методы ценообразования* — ряд методов установления и рекламирования цен, которые, по мнению органов государственного регулирования, вводят потребителя в заблуждение. Законы, запрещающие нечестные методы ценообразования, действуют в Германии, Японии, Великобритании, Франции, Финляндии, Норвегии, Швеции, Швейцарии, Новой Зеландии и других странах. Знание национальных законов и правил поможет транспортно-экспедиционной организации эффективно действовать на международном рынке. Например, в инструкциях Федеральной торговой комиссии США указываются методы, которые считаются нечестными:

- сравнение со старыми, давно не действующими ценами;
- сравнение с ценами конкурентов, которые их не устанавливали;
- сравнение с ценами, которые еще предполагается назначить;
- заключение ограничительных сделок.

Кроме того, возможны известные демпинговые цены как тактика вытеснения конкурентов с рынка.

**Определение окончательного тарифа.** В практике работы транспортно-экспедиционных организаций используется большое количество различных методов ценообразования на основе:

- расходов (установление цены по себестоимости);
- рыночной конкуренции;
- спроса и предложения (метод равновесия цен);
- потребительской стоимости.

Факторы, учитываемые при формировании тарифов перечисленными методами, представлены в табл. 7.6.

Установление тарифа по себестоимости — наиболее простой и часто употребляемый метод. К расчетной стоимости услуги прибавляется некоторая величина прибыли, которая, по мнению организации, оказывающей

услуги, является для нее достаточным стимулом к эффективной работе. Метод применим в случае, когда производитель услуг является ведущим на рынке или находится вне конкуренции.

**Таблица 7.6.** Методы формирования тарифов и учитываемые факторы

Методы формирования тарифов	Учитываемые факторы
По себестоимости	Себестоимость
	Прибыль
По конкуренции на рынке	Цены конкурентов на аналогичную услугу
По соотношению спроса и предложения	Спрос на услугу
	Предложение
По потребительской стоимости	Потребительская оценка услуги

## **7.5. Транспортные тарифы и доходы транспортно-экспедиционной организации**

Как уже отмечалось, основу транспортной составляющей в цене товара составляют тарифы за перевозку. Величина транспортного тарифа определяется составом и размерами плат и дополнительных сборов, взыскиваемых за перевозку грузов. Грузовые тарифы на всех видах транспорта подразделяют:

- 1) по видам: общие, исключительные (повышенные или пониженные), льготные, местные и специальные;
- 2) по форме построения: дифференциальные (например, за начальнo-конечные операции и движение), пропорциональные (повышающиеся с увеличением расстояния перевозки), аккордные (с установлением фиксированной ставки на определенные расстояния);
- 3) по родам отправок: повагонные, судовые, автомобильные, контейнерные, мелкие.

На всех видах транспорта действует Единая тарифно-статистическая номенклатура грузов. Наряду с общими принципами построения системы тарифов по видам транспорта имеются и существенные различия. Как отмечалось, транспортно-экспедиционная деятельность связана с определенными расходами, которые увеличивают издержки обращения грузовладельцев, поскольку учитываются в стоимости доставляемых товаров. При этом если расходы участников ТЭО товародвижения, непосредственно осуществляющих операции с грузами (передвижение, хранение, сортировка и т. п.), учитываются при формировании тарифа на услуги каждой организации, то все фактические затраты экспедитора, осуществляющего организацию, координацию и другие функции управления процессом ТЭО, и необходимый процент прибыли оплачиваются клиентами органи-

зации в виде комиссионного вознаграждения (компенсации). Это вызвано тем, что состав, сложность и масштабы оказываемых экспедиционных услуг зависят от конкретных условий каждого поручения или договора экспедиции и при этом расходы, связанные с осуществлением экспедиционных услуг, значительно колеблются и не могут быть выражены в приемлемой по номенклатуре и стабильности системе тарифов.

Существуют два основных вида комиссионного вознаграждения экспедитора: плата за единицу измерения груза и согласованный процент с общей стоимости оказываемых услуг. Как правило, все перечисленные расходы суммируются и с учетом возможного понижения за комплексность и скорость оформления, а также определенного уровня комиссии выставляются грузовладельцу в виде аккордной ставки. Очевидно, что объемы по всем видам доходов транспортно-экспедиционной организации зависят от объемов реализации услуг, их конкурентоспособности и конкурентоспособности организации в целом на рынке, цен (комиссии) на эти услуги и факторов, формирующих эти цены.

### **Контрольные вопросы**

1. Какие основные факторы определяют особую роль цены в обеспечении конкурентоспособности?
2. Назовите общие функции цены в рыночной экономике.
3. Какие виды цен присутствуют на рынке ТЭУ?
4. Какие две условные группы внутренних и внешних факторов влияют на решение о цене?
5. Является ли ценообразование определенной ценовой политикой организации, коммерческой политикой или жизненным циклом продукта?
6. Каковы основные этапы жизненного цикла технологии перевозки грузов и услуг?
7. Назовите основные этапы процесса определения тарифов на перевозки и услуги в условиях конкуренции.
8. Каковы наиболее распространенные маркетинговые цели организации при реализации своих товаров и услуг?
9. Перечислите условия установления высокой цены в краткосрочном периоде.
10. Перечислите условия установления цены проникновения.
11. Каковы основные сферы государственного регулирования ценообразования?
12. Каковы основные методы ценообразования в практике работы ТЭ организаций?
13. Какие показатели выступают в качестве потребительских свойств транспортной услуги?
14. Как подразделяются грузовые тарифы на всех видах транспорта?
15. Каким образом формируются тарифы на автомобильном транспорте в условиях свободного ценообразования?
16. От чего зависят все виды доходов ТЭ организаций?

# ГЛАВА 8. ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

## 8.1. Общие положения экономической эффективности ТЭО

В транспортно-экспедиционном обслуживании, как и в любой деятельности, мерой эффективности является прибыль как абсолютный показатель и рентабельность деятельности как относительный. Однако следует обратить внимание, что ТЭО включает комплекс операций и услуг, в связи с чем эффективность ТЭО надо оценивать комплексно и с учетом качественного, своевременного, без потерь выполнения транспортировки с сопутствующими операциями.

Важным аспектом оценки эффективности в ТЭО можно рассмотреть коммерческую эффективность инвестиций, вовлекаемых в создание условий для реализации ТЭО наилучшим образом с учетом правил транспортной логистики. Инвестиции следует рассматривать с позиции Федерального закона «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений» от 25.02.1999 № 39-ФЗ (ред. от 28.12.2013).

Объектами инвестиционной деятельности в процессе ТЭО являются созданные основные фонды и оборотные средства, ценные бумаги, научно-техническая продукция, другие объекты собственности и имущественные права. В качестве направлений инвестирования в ТЭО можно рассматривать:

- обновление подвижного состава и оборудования;
- участие в комплексных инвестиционных проектах государственно-частного партнерства по строительству объектов логистической инфраструктуры (терминальных комплексов, контейнерных площадок; паромных переправ и др.);
- разработку и освоение новых технологических процессов (интермодальных, мультимодальных перевозок).

Все эти объекты формируют благоприятную макроэкономическую среду и способствуют социально-экономическому развитию территорий регионов и страны в целом.

Экономическая эффективность при выполнении транспортно-экспедиционных операций организацией, имеющей все технические средства для обеспечения ПРР по завозу и вывозу грузов с грузообразующих (грузопоглощающих) объектов, создается за счет:

- сокращения численности работников (грузчиков, экспедиторов и др.), занятых в транспортном процессе;
- наилучшего использования транспортных средств и погрузочно-разгрузочных механизмов;

- высвобождения оборотных средств от ускорения доставки грузов, складских площадей;
- широкого применения организации перегрузочных работ по прямому варианту;
- сокращения простоя подвижного состава под грузовыми операциями и лучшего использования их грузоподъемности (особенно при перевозке мелких отправок);
- снижения транспортных издержек;
- улучшения сохранности перевозимых грузов и повышения культуры перевозочного процесса.

Показателем статической экономической эффективности от внедрения новых видов ТЭО является прибыль  $P$  (или ее прирост):

$$P = D - C,$$

где  $D$  — стоимостная оценка результатов (доходов) от реализации новых видов ТЭО за расчетный период;  $C$  — стоимостная оценка затрат на осуществление новых видов ТЭО за расчетный период.

Рентабельность определяется как отношение среднегодовой прибыли к объему затрат и выражается в процентах:

$$R = \frac{P}{C} 100 \%$$

Рентабельность (общая) рассчитывается как отношение суммы прибыли  $\Pi$  к стоимости основных производственных фондов  $ОФ$  и нормируемых оборотных средств  $ОС$ :

$$R = \frac{\Pi}{ОФ + ОС} \cdot 100 \%$$

Кроме того, при оценке эффективности следует применять методику определения точки безубыточности, что позволит заранее прогнозировать объемы производства тех или иных транспортно-экспедиционных услуг, выбирать наиболее эффективные из них, разрабатывать стратегию развития, учитывать при этом диверсификацию.

Коммерческую окупаемость инвестиций объектов ТЭО оценивают на основе динамических методов. Важным для инвесторов и учредителей проекта транспортно-экспедиторского обслуживания является *срок окупаемости инвестиций* — календарный промежуток времени от момента первоначального вложения капитала в проект до момента, когда нарастающий итог суммарного денежного потока становится равным нулю.

В динамических методах оценки эффективности инвестиций используют и другие основные показатели:

- чистый денежный поток, исчисляемый как разница между притоком и оттоком денег с учетом баланса наличности на начало рассматриваемого периода;

- чистая дисконтированная стоимость — сумма дисконтированных по годам чистых денежных потоков за весь период реализации проекта, или чистый дисконтированный доход (*NPV*).

Применение дисконтирования позволяет провести сравнительный анализ разновременных затрат и доходов. При выборе варианта доставки груза критериями для исполнителей ТЭО являются возмещение издержек и получение максимальной прибыли, а для потребителей — минимизация издержек обращения.

В расчетах рассматриваются затраты, связанные с выполнением комплекса всех операций по доставке груза от склада грузоотправителя до выгрузки и сдачи груза на складе получателя, в том числе учитываются расходы железнодорожной станции (порта), автомобильного транспорта, грузоотправителя и грузополучателя, транспортно-экспедиционной организации. Общий объем доходов транспортно-экспедиционной организации, как отмечалось, включает в себя доходы от перевозок грузов, доходы от выполнения экспедиционных операций и услуг, а также стоимость погрузочно-разгрузочных и складских работ. Доходы от перевозок планируются, как правило, методом прямого счета. Для этого определяют объем перевозок по отдельным видам грузов  $Q_i$  и затем производят вычисления на основе используемых тарифов:

$$Д = \sum C_i Q_i,$$

где  $C_i$  — тариф на перевозку единицы  $i$ -го груза.

Доходы могут быть рассчитаны также на основе принятого плана перевозок и сложившейся в текущем году средней доходной ставки по перевозкам с учетом изменения среднего расстояния перевозок и структуры грузооборота в будущем году по сравнению с текущим.

Срок доставки груза — один из важнейших показателей, характеризующих любую транспортную систему. Наряду со стоимостью он характеризует выбранную систему доставки груза и является важным фактором конкурентоспособности и потребителей ТЭУ, и участников ТЭО. Очевидно, что замедление доставки груза вызывает необходимость отвлечения дополнительных средств в качестве оборотных. Сроки доставки грузов могут быть снижены, в частности, за счет применения прямого варианта перегрузки, сокращения сроков хранения грузов на складах и упразднения передаточных инстанций от одного вида транспорта на другой. Следует иметь в виду, что средняя стоимость 1 т груза в пути, кроме цен на перевозимые грузы, объема отправок и срока доставки, зависит от показателей, характеризующих непосредственно перевозку.



При оценке влияния различных факторов на экономическую эффективность ТЭО используется, как правило, методический подход, основанный на сравнении вариантов производства, в том числе состава используемых ресурсов, той или иной транспортно-экспедиционной операции. Например, этот подход используется при выборе вариантов режима работы склада и принятия решения о строительстве промежуточных складов.

К видам ТЭО могут относиться новые для традиционного ТЭО услуги (например, складские) или производство традиционных услуг по новым технологиям (например, с применением новых видов грузовых единиц или подвижного состава).

Качественное решение задач обслуживания грузоотправителей и грузополучателей во многом зависит от организации складской переработки грузов. Хорошо организованная работа складов способствует улучшению транспортного процесса и обеспечению сохранности грузов.

На складах и площадях транспортно-экспедиционной организации могут выполняться следующие операции:

- приемка грузов;
- размещение и укладка грузов на места хранения;
- хранение грузов;
- комплектование отправок и подготовка грузов к отгрузке;
- выдача грузов со склада для отправки магистральным транспортом или доставки грузополучателям;
- учет грузов.

Уровень организации выполнения складских операций зависит от распределения работ по этапам на основе единого технологического процесса, что достигается за счет комплексной механизации погрузочно-разгрузочных работ (ПРР) и складских операций, внедрения унифицированной тары и упаковки грузов, а также широкого применения поддонов и пакетов. Перемещение грузов в процессе складирования должно сводиться до минимума.

Рассмотрим эффективность складской деятельности при организации хранения грузов на складах. Затраты включают в себя эксплуатационные затраты и капитальные вложения. В первую очередь для расчета характеристик склада и затрат на хранение грузов необходимо определить объем складской переработки. Величина грузооборота, номенклатура и объемы отдельных видов перерабатываемых грузов, степень неравномерности их прибытия и отправки определяются на основании отчетных данных за предыдущий период с учетом перспектив изменения грузооборота и характера перевозок.

## 8.2. Рациональные методы организации и управления процессами перевозок грузов и функционирования транспортных узлов

Транспортно-экспедиционное обслуживание тесно связано с логистическим управлением процессов транспортировки. С позиции бизнеса, логистика — интегральный инструмент менеджмента, способствующий достижению стратегических, тактических или оперативных целей организации бизнеса. Таким образом, логистика — это сфера управленческой деятельности, совокупность сложившихся методологий, теорий, методов и способов исследования и оптимизации всех видов потоков (физических, информационных, финансовых, энергетических и т. д.), сопровождающих экономические, социальные, экологические и коммуникативные процессы в сфере формирования, создания, обращения и потребления товаров и услуг. Появление логистики в экономике объективно обусловлено достигнутым уровнем развития производительных сил и рыночных отношений. Логистика — это деятельность, связанная с планированием и управлением потоками товаров и решением проблем запасов этих товаров. Затраты на логистику в промышленных организациях Запада поглощают приблизительно 1/5 прибавочной стоимости.

Принято выделять три основных вида логистики: логистику притока (приобретения, закупок), логистику оттока (распределения) и производственную логистику, а при осуществлении вторичного использования отходов производства также логистику рециклинга. Таким образом, на всех стадиях производственного и торгового процессов проявляются транспортная, складская логистика, логистика запасов (управление запасами), информационная и финансовая логистика.

Логистический подход к управлению предполагает осуществление оптимизации потоковых процессов, протекающих в ходе производства и реализации товаров и услуг как на уровне организации, так и в рамках технологического цикла, предусматривающего участие нескольких организаций, и в масштабах национальной, межнациональной и глобальной экономики. Важнейшее условие оптимизации — соблюдение организационного, технологического, экономического и информационного единства потоковых процессов. При этом логистический подход существенно отличается от традиционного, поскольку итог логистической оптимизации является результатом оптимизации всей системы как единого целого.

Математическое выражение традиционного подхода оптимизации системы:

$$C_{\text{опт}} = C_{1\text{min}} + C_{2\text{min}} + \dots + C_{n\text{min}},$$

где  $C_{\text{опт}}$  — оптимальные издержки системы;  $C_{1\text{min}}, C_{2\text{min}}, \dots, C_{n\text{min}}$  — издержки каждого элемента системы.

Математическое выражение логистического подхода оптимизации системы:

$$C_{\text{опт.лог}} = C_1 + C_2 + \dots + C_n \rightarrow \min,$$

где  $C_1, C_2, \dots, C_n$  — издержки каждого элемента системы.

В качестве основной цели логистики в отношении товарных запасов выступает оптимизация запасов и потоков в пространстве и времени одновременно по двум критериям:

1) доступность для реализации на оптовых складах и в магазинах максимально возможного ассортимента в достаточном количестве по каждой позиции с учетом возможных колебаний спроса;

2) повышение оборачиваемости товаров, т. е. снижение времени усредненного цикла между закупкой (производством) товара и его отгрузкой заказчику.

Логистика — современный подход к организации ТЭО товародвижения. Основными направлениями в деятельности транспортно-экспедиционных компаний за рубежом считают расширение количества видов предоставляемых услуг и обеспечение качества ТЭО. При этом транспортно-экспедиционные компании создают филиалы или отделения, специализирующиеся на определенных видах услуг.

Процесс ТЭО высокого уровня основывается в настоящее время на создании и использовании логистических транспортно-распределительных цепей, которые создаются между производителями продукции, экспедиторами и торгующими организациями. В частности, распределительная логистика охватывает исследование и оптимизацию потоков, сопровождающих процесс разработки стратегии распределения (выбор путей, каналов и органов сбыта продукции) и процесс формирования и функционирования системы физического перемещения товара по выбранному каналу. Транспортная логистика занимается определением потоков, которые предприятие осуществляет на внутреннем и внешнем уровнях производственно-коммерческой деятельности. Задачами транспортной логистики, позволяющими достичь этой цели, являются:

- обоснование лизинга или привлечения транспортных средств от специализированных организаций;
- аренда транспортных средств;
- выбор оптимального комплекса, комбинации транспортных средств;
- определение оптимальных транспортных маршрутов;
- разработка планов использования и загрузки транспортных средств.

Появление в практике менеджмента логистики отражается на всех сферах его деятельности. В табл. 8.1 представлены некоторые изменения, отличия и тенденции традиционного и логистического менеджмента в отношении товаро- и грузопотоков.

**Таблица 8.1.** Традиционный и логистический менеджмент в ТЭО

Показатель	Менеджмент	
	традиционный	логистический
Цели в отношении товародвижения	Обеспечение своевременной и качественной доставки груза потребителю	Обеспечение доставки нужного продукта в нужном количестве, нужного качества, в нужное место и нужное потребителю время, с нужными затратами
Объект (один среди прочих) управления в сфере товародвижения	Управление поставками ( <i>supply management</i> )	Управление цепочками поставок ( <i>supply chain management</i> )
Роль экспедитора (логистической компании)	Организация доставки товара от продавца к покупателю	Ускорение всего процесса доставки товара при условии минимальных затрат по всем технологиям функционирования логистической системы
Ответственность экспедитора (посредника)	В рамках договора экспедирования	По всей цепочке поставок, услуги направлены
Роль транспорта	Обособленная отрасль	Производитель широкого круга логистических и комплексных услуг
Составляющая в стоимости товара	Транспортная	Логистическая

*Логистическая цепочка* — цепочка (сеть), по которой товар из сырья превращается в готовое изделие и затем через систему продаж попадает к конечному потребителю. Очевидно, что понятие «управление продажами» проявляется только в последнем звене логистической цепочки, а именно на этапе «продавец — потребитель». Следует также отличать управление логистическими цепочками от управления дистрибуцией, которое сфокусировано в большей степени на обеспечении наличия товара на складах, чем на общей проблеме стоимости операций. Система управления цепочками поставок решает важные вопросы формирования структуры складов сырья и готовой продукции для уменьшения операционных издержек, определения способа оптимизации схемы транспортных операций, выбора места производства товара для поставки на конкретный региональный рынок.

В настоящее время многие современные технологии ТЭО, отвечающие требованиям и целям логистического подхода, имеют статус логистических технологий. Примерами могут служить, в частности, терминальная технология, применение поддонов, контейнеров или организация смежных перевозок грузов в международном сообщении и т. п. Специфика и направленность логистики проявляются в ее концепциях: «Точно в срок» (*Just in time, JIT*); «Планирование потребностей (ресурсов)»; «Тощее про-

изводство» (*Lean production*); «Реагирование на спрос»; «Push pull технологии».

Идея методов «точного управления» состоит в том, что затраты на производство можно существенно сократить, если кардинально уменьшить складские запасы, а значит, и издержки на них. В производство материальные ресурсы и комплектующие поступают, минуя склады временного хранения. Однако на практике, как правило, содержится страховой запас в размере не менее разовой загрузки оборудования.

Развитие логистики является сегодня необходимым условием повышения эффективности ТЭО. Дальнейшее развитие методологии логистики будут определять тенденции развития экономики и практические результаты деятельности промышленных организаций, в которых проявятся проблемы, связанные с управлением цепочками поставок.

Логистика предусматривает организацию доставки товаров в требуемом количестве и в гарантированные сроки от производства до потребителя при согласованной работе отправителей транспортно-экспедиционных организаций и потребителей груза с целью предотвращения нерационального расходования и потерь товарных, финансовых и трудовых ресурсов. Внедрение логистики позволяет экспедиторам работать по более прогрессивным транспортным технологиям, способствующим повышению конкурентоспособности на рынке транспортных услуг, расширению сферы деятельности и увеличению доходов.

### **8.3. Информационные технологии в сфере транспортно-экспедиционной деятельности**

Характерные для ТЭД большие объемы и разнообразные по направлению информационные потоки создают значительное количество данных. Для принятия правильных и эффективных решений эти данные должны быть вовремя получены, обработаны и доведены до исполнителей и руководителей. Решать такие задачи призваны современные информационные технологии. С развитием технологий *World Wide Web* (WWW) — Всемирной паутины (Интернета) появилась возможность хранения, поддержки актуальности и организации доступа пользователей к данным в местах их образования независимо от местонахождения пользователя. Естественно, для надежного доступа к распределенным данным нужны высокопроизводительные линии связи, которые позволят не только установить связь с данными, но и связаться для прямого общения или для коллективной работы с документами, электронными таблицами и другими объектами. Интеграция современных средств связи с информационными технологиями получила название *телематики*.

Основным средством в телематике для обмена данными между организациями является *глобальная компьютерная сеть*, которая может быть построена путем объединения нескольких локальных сетей либо подключения внешних или, как их часто называют, удаленных (далеко расположенных), компьютеров. Такие сети будут являться *закрытыми*, так как перечень подключаемых объектов будет ограничен. *Общедоступная* глобальная компьютерная сеть обеспечивает возможность использования ресурсов сети любым количеством пользователей, знающих параметры подключения. Как правило, общедоступные компьютерные сети являются коммерческими. На настоящий момент наиболее популярной общедоступной глобальной компьютерной сетью является Интернет.

Для выполнения специфической коммерческой деятельности существуют *специальные* глобальные компьютерные сети. Например, самой известной компьютерной сетью для выполнения финансовых операций является Общество всемирных межбанковских финансовых телекоммуникаций (Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunications, SWIFT), которое позволяет выполнять безбумажные финансовые операции, минимизировать типовые банковские риски (потери документов, ошибки в адресации и т. п.) и ускорять обмен информацией между банками. Основу системы составляют три процессинговых центра, которые регулируют поток поступающей информации.

Включение в информационные процессы *мобильных пользователей* может быть выполнено с использованием соответствующих средств связи. В зависимости от количества пользователей и расстояния, на которое необходимо передавать информацию, это может быть точка беспроводного доступа, транкинговая радиосвязь, сотовые телефоны или средства космической связи. В зависимости от тех же факторов включение мобильных пользователей в единое информационное пространство может осуществляться посредством прямого соединения или вхождения в глобальную компьютерную сеть (например, мобильный Интернет).

Особую роль транспортно-технологические системы играют на предприятиях, имеющих распределенную филиальную сеть. *Компания с распределенной филиальной сетью* — это, по сути, объединение территориально рассредоточенных предприятий, выполняющих идентичные функции, имеющих сильные вертикальные связи с аппаратом управления, где вырабатывается стратегия развития компании в целом, формируются управляющие решения и, как следствие, присутствует большой объем технологической, административно-распорядительной и отчетной документации (сложный документооборот). Управление такой компанией, безусловно, требует создания особого механизма управления. Таким механизмом может являться корпоративная транспортно-технологическая информационная система, обеспечивающая ряд управленческих функций,

таких как мониторинг деятельности, прогнозирование и планирование деятельности, учетные функции, автоматическая отчетность, поддержка принятия управленческих решений.

*Транспортно-технологическая информационная система* — информационная система, интегрирующая в себе технологические информационные подсистемы филиалов и аппарата управления с транспортной подсистемой компании. Для транспорта в качестве средства коммуникации при большом документообороте существует достойная альтернатива — сети передачи данных и вычислительные сети (как внешние, так и внутренние). При этом не обязательно имитировать документооборот, достаточно организовать доступ участников коммутационного процесса в определенные базы данных с соответствующими правами. Это позволяет сделать сам процесс электронного документооборота все более дешевым и доступным, а при хорошем информационном обеспечении коммуникационных процессов может привести к сокращению или отсутствию необходимости перевозки грузов и людей.

Итак, для компаний, имеющих разветвленную филиальную сеть, важно наличие корпоративной вычислительной сети предприятия, которая позволила бы в условиях комплексной автоматизации организовать транспортную информационную подсистему. Комплексная автоматизация и создание на ее основе единого информационного пространства в рамках транспортно-технологической информационной системы позволяют компании с разветвленной филиальной сетью повысить уровень управляемости и стать динамично развивающейся компанией с эффективно организованным управлением.

Построение транспортно-технологической информационной системы предприятия базируется на разработке информационной технологии и реализации ее в комплексной автоматизированной информационной системе.

#### **8.4. Программное обеспечение для транспортно-экспедиционной деятельности**

Автоматизация основных производственных задач транспортно-экспедиционной организации выполняется с помощью специального программного обеспечения, функциональность которого соответствует бизнес-процессам, реализуемым данной организацией. Для того чтобы информационная система могла играть существенную роль в повышении эффективности деятельности организации, она должна исходить из автоматизации основных бизнес-процессов. Подобные системы получили название *ERP* (Enterprise Requirements Planning — планирование потребностей предприятия).

Для транспортно-экспедиционной организации отличительные черты информационной системы, построенной на принципах *ERP*, заключаются в наличии следующих функций:

- планирование продаж услуг и возможностей их предоставления;
- планирование материальных, трудовых и финансовых ресурсов для оказания услуг;
- поддержка *CRM*-функций (*Customer Relationship Management* — управление взаимоотношениями с клиентами);
- контроль и корректировка процесса доставки на всех ее этапах;
- моделирование производственной деятельности для поиска путей ее оптимизации.

Для эффективного управления доставкой грузов ключевое значение играют информационные системы класса *SCM* (*Supply Chain Management* — управление цепочками поставок), которые в тесном взаимодействии с *CRM*-системами, блоками оптимизации и анализа эффективности работы помогают планировать и управлять процессом доставки груза. Информационные системы класса *SCM* обеспечивают непосредственную автоматизацию выполнения бизнес-процессов в логистической системе и управление прохождением между ними информационных потоков в едином информационном пространстве. Реализация каждой новой цепочки доставки груза начинается с ее моделирования, поиска путей ее оптимизации по тем или иным критериям. Полученный маршрут движения груза и график выполнения грузовых операций затем постоянно контролируются, и при необходимости в план доставки вносятся изменения.

Среди немногих российских информационных систем, которые могут непосредственно использоваться для автоматизации транспортно-экспедиционной деятельности, можно отметить программный комплекс «ТрансЛогистик Soft» — комплекс программ, предназначенных для решения бизнес-задач организаций, деятельность которых связана с транспортом, грузоперевозками, экспедированием и грузами. Комплекс обеспечивает контроль, учет и анализ деятельности транспортной организации, экспедиторской компании, грузового склада или диспетчерского пункта, может использоваться для автоматизации работы организации как на внутреннем, так и международном рынке транспортных услуг. «ТрансЛогистик Soft» — масштабируемая система, которая приемлема как для небольших организаций и даже транспортно-экспедиционных отделов в составе организации, так и для крупных транспортных компаний. Информационная система позволяет поддерживать обмен информацией о процессе доставки груза между партнерами с помощью Интернета или с использованием прямого модемного соединения — программный комплекс «ТрансЛогистик Soft» автоматически обеспечит подключение передаваемой информации в используемые базы данных. Небольшие организации,



начиная применять простейшую однопользовательскую версию системы, в ходе своего роста смогут сохранить свои инвестиции в автоматизацию простым добавлением необходимых для ведения бизнеса модулей. Основные модули, которые включает в себя программный комплекс, перечислены в табл. 8.2.

**Таблица 8.2.** Основные программные модули «ТрансЛогистик Soft»

<b>Модуль</b>	<b>Решаемые задачи</b>
«ТЛ-План»	Определение затрат при выполнении международных перевозок грузов автомобильным транспортом; поиск путей снижения затрат; расчет себестоимости рейса; определение ставки за перевозку груза; планирование перевозок
«Грузовой экспедитор»	Прием заявок на перевозку груза; фиксация мест груза; определение параметров страхования и страховой премии при «страховании партии груза»; распределение мест груза по перевозочным партиям; формирование пакетов путевой документации; товарно-транспортная накладная
«Транспортный экспедитор»	Прием заявок на подачу машины; принятие решения, определение исполнителя перевозки; обработка заявок на машины по категориям «Собственные перевозки» или «Привлеченные перевозки»; обработка заявок на машины по категориям «Выполнено» или «В процессе выполнения»; учет отказов и невыполненных перевозок
«Экспедитор-перевозчик»	Сбор, анализ и обработка информации по использованию парка ТС, грузоперевозок, расчетам с грузовладельцами и перевозчиками
«Закрытие перевозок»	Формирование пакетов учетной и путевой документации, анализ работы парка ТС
«Грузовой склад»	Автоматизация учета грузов на грузовом складе; формирование комплектов и раскомплектация; расчет стоимости хранения и оплаты аренды складских площадей; расчеты с заказчиками
«Путевой лист»	Выписка и прием путевой документации, обработка информации по работе ТС, отчет водителя, учет движения топлива, масла и смазочных материалов; сводная отчетность; анализ деятельности автохозяйства
«ТЛ-РМА»	Автоматизация учета работы ремонтно-механической службы и автомастерских; учет и анализ неисправностей ТС; учет работы ремонтных рабочих
«ТЛ-Документооборот»	Автоматизация системы документооборота; подготовка всех первичных документов, необходимых для ведения учета в организации
«Бухгалтерский учет»	Автоматизация системы бухгалтерского учета с отражением транспортной специфики

Особенностью технологического программного обеспечения для ТЭО является возможность использования данных, считываемых средствами автоматической идентификации грузовых единиц и транспортных средств.

Развитие систем автоматической идентификации происходит в направлении создания стандартизированных комплексных систем, которые включают в себя как элементы идентификации, транспортируемые с грузом (машиночитаемые этикетки, метки и т. п.), так и оборудование для их обработки и передачи данных в информационные системы управления. С развитием компьютеризированных систем оборудование для автоматизи-

ческой идентификации стало выпускаться серийно, что сделало его доступным для рядового транспортного бизнеса. В настоящее время его использование не представляет сложных технических и финансовых проблем для конечного пользователя.

### **Контрольные вопросы**

1. Назовите основные объекты инвестиционной деятельности в ТЭО.
2. За счет чего создается экономическая эффективность при выполнении транспортно-экспедиционных операций?
3. Какие показатели используются в качестве критериев при статических инвестиционных расчетах?
4. Перечислите основные показатели, используемые в динамических методах оценки эффективности инвестиций.
5. Назовите основные задачи транспортной логистики на внутреннем и внешнем уровнях производственно-коммерческой деятельности.
6. Что такое логистическая цепочка в ТЭО?
7. Что такое транспортно-технологическая информационная система?
8. В чем суть информационной технологии?
9. Какие функции являются чертой информационной системы построенной на принципах ERP, для транспортно-экспедиционной организации?
10. Какие основные программные модули входят в программный комплекс «ТрансЛогистик Soft»?
11. В каком направлении происходит развитие систем автоматической идентификации?

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Современное состояние организации перевозок ставит перед специалистами, управляющими транспортными процессами, серьезные задачи, которые невозможно решить без логистических транспортных посредников. Такими посредниками являются исполнители транспортно-экспедиторского обслуживания, которые выполняют по поручению грузоотправителя или грузополучателя деятельность, направленную на обеспечение доставки груза и выполнение любых услуг, связанных с подготовкой груза к перевозке, выполнению перевозки и его хранению.

Все более развивающиеся процессы глобализации требуют системной организации передачи грузовых потоков в транспортной сети с одного вида транспорта на другой. Учитывая стратегические направления развития транспортной системы, обеспечение эффективного транспортно-экспедиторского обслуживания, необходима реализация эффективных образовательных программ, направленных на достижение стратегических целевых ориентиров Транспортной стратегии по видам транспортной деятельности — на автомобильном, железнодорожном, внутреннем водном, морском и авиационном транспорте.

Таким образом, для выпускников вузов, обучавшихся по направлению бакалавриата 190700.62 «Технология транспортных процессов», есть широкий спектр возможностей для решения важных стратегических задач развития и функционирования транспортной системы страны.

*С уважением,  
автор учебной книги  
Почетный автотранспортник РФ,  
доцент Людмила Эмировна Еремеева.*

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

### Основная литература

1. Еремеева, Л. Э. Транспортная логистика [Текст] : учеб. пособие для студентов направлений подготовки 190600.62 «Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов», 190700.62 «Технология транспортных процессов» всех форм обучения / Л. Э. Еремеева ; Сыкт. лесн. ин-т. — Сыктывкар: СЛИ, 2013. — 260 с.

### Дополнительная литература

1. Гражданский кодекс РФ (часть вторая) : закон РФ от 26.01.1996 № 14 : принят Гос. Думой РФ 22.12.1995 ; ред. от 09.04.2009 // СПС «КонсультантПлюс»: Законодательство.

2. О транспортно-экспедиционной деятельности [Электронный ресурс] : федеральный закон : от 30.06.2003 № 87-ФЗ. — Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_43006/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_43006/). — Загл. с экрана.

3. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта [Электронный ресурс] : федеральный закон : от 08.11.2007 № 259-ФЗ (ред. от 03.02.2014). — Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_158421/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_158421/). — Загл. с экрана.

4. Правила транспортно-экспедиционной деятельности [Электронный ресурс] : утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 08.09.2006 г. № 554. — Режим доступа: <http://www.perevozka.info/directory/roads/p554/>. — Загл. с экрана.

## ГЛОССАРИЙ

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

**Грузовое место** — материальный объект, принятый для перевозки.

**Грузовой манифест** (*manifest of cargo*) — документ, в котором перечисляются все товары, перевозимые на каком-либо ТС или транспортной единице.

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

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

**Делимый груз** — груз, который без потери потребительских свойств или риска его порчи может быть размещен на двух или более грузовых местах.

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

**Интермодальная перевозка** — последовательная перевозка груза несколькими видами транспорта в одной и той же грузовой единице или ТС без перегрузки самого груза.

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

**Консульские счета-фактуры** (*consular invoice*) — копии счета-фактуры на языке страны транзита или назначения, которые обычно требуются для экспортных грузов.

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

**Крупногабаритный груз** — груз, который с учетом габаритов транспортного средства превышает предельно допустимые габариты транспортных средств.

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

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

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

поскольку по этому документу проверяется комплектность и качество поставленного товара.

**Партия груза** — груз одного или нескольких наименований, перевозимый по одному товарораспорядительному документу.

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

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

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

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

**Путевой лист** — является основным первичным документом внутреннего характера.

**Сертификат о качестве товара** (*certificate of quality*) — выдается на каждую партию товара, отгружаемого по одному перевозочному документу.

**Сертификат происхождения товара** (*certificate of origin*) — документ, требуемый в случае, когда между странами заключено соглашение о льготных пошлинах.

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

**Сопроводительная ведомость** — документ, служащий для учета и контроля использования контейнера.

**Стивидор** (*stevedore*) — наименование специализированных организаций и фирм, осуществляющих погрузку и выгрузку судов; представитель стивидорной организации или фирмы, осуществляющий непосредственный контроль за погрузкой и разгрузкой судов.

**Субъектами договора транспортной экспедиции** являются клиент и экспедитор.

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

**Тальман** — лицо, ведущее подсчет товара при погрузке на судно и выгрузке. Обычно к услугам тальманской компании прибегают при приеме и сдаче грузов, перевозимых по счету грузовых мест. В крупных зарубежных портах существуют организации присяжных счетчиков. На основе документов по учету грузов происходит разбор претензий и исков, касающихся недостачи груза.

**Транспорт** — это отрасль материального производства, осуществляющая перевозки людей (пассажиров) и грузов, нормальную деятельность которого обеспечивают различные технические средства и сооружения.

**Транспорт необщего пользования** — внутриведомственный или внутрипроизводственный транспорт, а также транспортные средства всех видов, принадлежащие нетранспортным организациям.

**Транспорт общего пользования** — такой вид транспорта, который осуществляет перевозки грузов, пассажиров и багажа при обращении любого гражданина или юридического лица;

**Транспортная система** — совокупность различных видов транспорта, обычно ограниченных территориально, находящихся в зависимости и взаимодействии при выполнении перевозок.

**Транспортно-технологическая информационная система** — информационная система, интегрирующая в себе технологические информационные подсистемы филиалов и аппарата управления с транспортной подсистемой компании.

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

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

**Транспортно-экспедиционное обслуживание** — деятельность специализированных организаций, направленную на обеспечение доставки груза и выполнение любых услуг, связанных с подготовкой груза к перевозке, выполнению перевозки и его хранению. Такая деятельность выполняется по поручению грузоотправителя или грузополучателя и включает в себя выполнение транспортно-экспедиционных операций и услуг.

**Транспортный сертификат экспедитора ФИАТА (Forwarders Certificate of Transport, FIATA FCT)** — оборотный документ, удостоверяющий принятие под ответственность экспедитора определенной партии груза с обязательством ее отправки. Сертификат выписывается экспедитором и может быть выдан грузоотправителю немедленно после принятия экспедитором груза под свою ответственность для отправки.

**Тяжеловесный груз** — груз, масса которого с учетом массы транспортного средства превышает допустимые массы транспортных средств или допустимые осевые нагрузки транспортных средств.

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

**Упаковочный лист** (*packing list*) — один из основных товаросопроводительных документов, который содержит перечень всех видов и сортов товаров, находящихся в каждом товарном месте.

**Ценообразование** — процесс, который осуществляется в соответствии с определенной ценовой политикой организации.

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

**Экспедиторская деятельность** — часть транспортного процесса, охватывает комплекс сложных и трудоемких работ, связанных с перевозкой грузов, но выходящих за пределы обязанностей перевозчика, и направлена на товар.

**Экспедиторская расписка о приеме груза** (Forwarders Certificate of Receipt, FIATA FCR) — является официальным подтверждением приема строго определенных товаров экспедитором, который несет ответственность за перевозку и доставку груза получателю.

**Экспедиторское поручение ФИАТА** (FIATA Forwarding Instructions, FFI) — документ, предназначенный для того, чтобы зафиксировать инструкции, полученные экспедитором от своего клиента. Экспедиторское поручение содержит условие продажи товара, условие страхового договора, инструкции по обращению с грузом, сведения о грузе, подлежащем доставке, страну происхождения товара, условия документарного аккредитива.

**SDR** (*Special Drawing Rights* — специальные права заимствования) — искусственное резервное и платежное средство, создано в 1969 г., эмитируемое Международным валютным фондом (МВФ). Имеет только безналичную форму в виде записей на банковских счетах, банкноты не выпускались. Не является ни валютой, ни долговым обязательством. Имеет ограниченную сферу применения, обращается только внутри МВФ. Используется для регулирования сальдо платежных балансов, для покрытия дефицита платежного баланса, пополнения резервов, расчетов по кредитам МВФ.



# **ПРИЛОЖЕНИЕ А**

## **ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН «О ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ»<sup>7</sup>**

### **ГЛАВА 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

#### **Статья 1. Предмет регулирования настоящего Федерального закона**

1. Настоящим Федеральным законом определяется порядок осуществления транспортно-экспедиционной деятельности — порядок оказания услуг по организации перевозок грузов любыми видами транспорта и оформлению перевозочных документов, документов для таможенных целей и других документов, необходимых для осуществления перевозок грузов (далее — экспедиционные услуги).

Условия договора транспортной экспедиции, не предусмотренные настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами или иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, принятыми в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации, определяются сторонами договора транспортной экспедиции (экспедитором и клиентом).

2. Положения настоящего Федерального закона не распространяются на транспортно-экспедиционную деятельность, осуществляемую в области почтовой связи.

#### **Статья 2. Правила транспортно-экспедиционной деятельности**

1. Правила транспортно-экспедиционной деятельности утверждаются Правительством Российской Федерации.

2. Правилами транспортно-экспедиционной деятельности определяются: перечень экспедиторских документов (документов, подтверждающих заключение договора транспортной экспедиции); требования к качеству экспедиционных услуг; порядок оказания экспедиционных услуг.

### **ГЛАВА 2. ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ ЭКСПЕДИТОРА И КЛИЕНТА**

#### **Статья 3. Права экспедитора и клиента**

1. Экспедитор вправе отступить от указаний клиента, если только это необходимо в интересах клиента и экспедитор по не зависящим от него обстоятельствам не смог предварительно запросить клиента в порядке, определенном договором, о его согласии на такое отступление или получить в течение суток ответ на свой запрос.

В случае, если указания клиента неточны или неполны либо не соответствуют договору транспортной экспедиции и экспедитор по не зависящим от него обстоятельствам не имел возможности уточнить указания клиента, экспедитор оказывает экспедиционные услуги исходя из интересов клиента.

2. В случае, если договором транспортной экспедиции не предусмотрено иное, экспедитор вправе выбирать или изменять вид транспорта, маршрут перевозки груза, последовательность перевозки груза различными видами транс-

---

<sup>7</sup> Принят Государственной Думой 11 июня 2003 г.

порта исходя из интересов клиента. При этом экспедитор обязан незамедлительно уведомлять клиента в порядке, определенном договором, о произведенных в соответствии с настоящим пунктом изменениях.

3. Экспедитор, если это предусмотрено договором транспортной экспедиции, вправе удерживать находящийся в его распоряжении груз до уплаты вознаграждения и возмещения понесенных им в интересах клиента расходов или до предоставления клиентом надлежащего обеспечения исполнения своих обязательств в части уплаты вознаграждения и возмещения понесенных им расходов. В этом случае клиент также оплачивает расходы, связанные с удержанием имущества.

За возникшую порчу груза вследствие его удержания экспедитором в случаях, предусмотренных настоящим пунктом, ответственность несет клиент.

4. Экспедитор вправе не приступать к исполнению обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции, до представления клиентом необходимых документов, а также информации о свойствах груза, об условиях его перевозки и иной информации, необходимой для исполнения экспедитором обязанностей. В случае представления неполной информации экспедитор обязан запросить у клиента необходимые дополнительные данные в порядке, предусмотренном договором транспортной экспедиции.

5. Экспедитор вправе проверять достоверность представленных клиентом необходимых документов, а также информации о свойствах груза, об условиях его перевозки и иной информации, необходимой для исполнения экспедитором обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции.

6. Клиент имеет право:

выбирать маршрут следования груза и вид транспорта;

требовать у экспедитора, если это предусмотрено договором транспортной экспедиции, предоставления информации о процессе перевозки груза;

давать указания экспедитору в соответствии с договором транспортной экспедиции.

#### **Статья 4. Обязанности экспедитора**

1. Экспедитор обязан оказывать услуги в соответствии с договором транспортной экспедиции.

2. В случае, если отсутствует возможность предварительного запроса об отступлении от указаний клиента или если ответ на такой запрос не получен экспедитором в течение суток, экспедитор обязан уведомить клиента о допущенных отступлениях, как только уведомление станет возможным, в порядке, определенном договором.

3. Экспедитор, оказывающий услуги клиенту для личных, семейных, домашних или иных нужд, не связанных с осуществлением клиентом предпринимательской деятельности, обязан предоставить по его требованию информацию, предусмотренную законодательством Российской Федерации о защите прав потребителей.

4. При приеме груза экспедитор обязан выдать клиенту экспедиторский документ, а также представить клиенту оригиналы договоров, заключенных экспедитором в соответствии с договором транспортной экспедиции от имени клиента на основании выданной им доверенности.

5. Экспедитор не имеет права заключать от имени клиента договор страхования груза, если это прямо не предусмотрено договором транспортной экспедиции.

#### **Статья 5. Обязанности клиента**

1. Клиент обязан своевременно представить экспедитору полную, точную и достоверную информацию о свойствах груза, об условиях его перевозки и иную информацию, необходимую для исполнения экспедитором обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции, и документы, необходимые для осуществления таможенного, санитарного контроля, других видов государственного контроля.

2. Клиент в порядке, предусмотренном договором транспортной экспедиции, обязан уплатить причитающееся экспедитору вознаграждение, а также возместить понесенные им расходы в интересах клиента.

### **ГЛАВА 3. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЭКСПЕДИТОРА И КЛИЕНТА**

#### **Статья 6. Общие основания ответственности**

1. За неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции и настоящим Федеральным законом, экспедитор и клиент несут ответственность по основаниям и в размере, которые определяются в соответствии с главой 25 Гражданского кодекса Российской Федерации и настоящим Федеральным законом.

2. В случае, если экспедитор докажет, что нарушение обязательства вызвано ненадлежащим исполнением договора перевозки, ответственность перед клиентом экспедитора, заключившего договор перевозки, определяется на основании правил, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик.

3. При оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, и использовании при этом соответствующих экспедиторских документов предел ответственности экспедитора за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции, не может превышать 666,67 расчетной единицы за место или иную единицу отгрузки, за исключением ответственности экспедитора, предусмотренной пунктом 2 статьи 9 настоящего Федерального закона.

Для целей настоящего Федерального закона при оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, под расчетной единицей понимается единица специального права заимствования, определенная Международным валютным фондом. Стоимость рубля в единицах специального права заимствования исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для своих операций и сделок. В соответствии со стоимостью рубля в единицах специального права заимствования перевод в рубли осуществляется на дату принятия судебного решения или на дату, установленную соглашением сторон.

4. Правила ограничения ответственности, предусмотренной пунктом 3 настоящей статьи и пунктом 2 статьи 7 настоящего Федерального закона, не при-

меняются, если экспедитор не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) принятого для экспедирования груза возникли не вследствие его собственного действия или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.

5. В случае одностороннего отказа от исполнения договора транспортной экспедиции клиент или экспедитор возмещает другой стороне убытки, вызванные расторжением договора, и уплачивает штраф в размере десяти процентов суммы понесенных экспедитором или клиентом затрат.

### **Статья 7. Основания и размер ответственности экспедитора перед клиентом за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза**

1. Экспедитор несет ответственность перед клиентом в виде возмещения реального ущерба за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза после принятия его экспедитором и до выдачи груза получателю, указанному в договоре транспортной экспедиции, либо уполномоченному им лицу, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые экспедитор не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, в следующих размерах:

1) за утрату или недостачу груза, принятого экспедитором для перевозки с объявлением ценности, в размере объявленной ценности или части объявленной ценности, пропорциональной недостающей части груза;

2) за утрату или недостачу груза, принятого экспедитором для перевозки без объявления ценности, в размере действительной (документально подтвержденной) стоимости груза или недостающей его части;

3) за повреждение (порчу) груза, принятого экспедитором для перевозки с объявлением ценности, в размере суммы, на которую понизилась объявленная ценность, а при невозможности восстановления поврежденного груза в размере объявленной ценности;

4) за повреждение (порчу) груза, принятого экспедитором для перевозки без объявления ценности, в размере суммы, на которую понизилась действительная (документально подтвержденная) стоимость груза, а при невозможности восстановления поврежденного груза в размере действительной (документально подтвержденной) стоимости груза.

2. При оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, ответственность экспедитора за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, предусмотренная настоящей статьей, не может превышать две расчетные единицы за килограмм общего веса утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза, если более высокая сумма не возмещена лицом, за которое отвечает экспедитор.

3. В договоре транспортной экспедиции может быть установлено, что наряду с возмещением реального ущерба, вызванного утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза, экспедитор возвращает клиенту ранее уплаченное вознаграждение, если оно не входит в стоимость груза, в размере, пропорциональном стоимости утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза.

4. Наряду с возмещением реального ущерба и возвращением клиенту уплаченного им экспедитору вознаграждения в размерах, установленных настоящей статьёй, экспедитор обязан возместить клиенту упущенную выгоду в связи с утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза, произошедшими по вине экспедитора.

5. При оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, упущенная выгода возмещается в полном объеме, но не более чем в размере ответственности, установленном настоящим Федеральным законом.

6. Действительная (документально подтвержденная) стоимость груза определяется исходя из цены, указанной в договоре или счете продавца, а при ее отсутствии исходя из средней цены на аналогичный товар, существовавшей в том месте, в котором груз подлежал выдаче, в день добровольного удовлетворения такого требования или, если требование добровольно удовлетворено не было, в день принятия судебного решения.

7. Груз считается утраченным, если он не был выдан по истечении тридцати дней со дня истечения срока доставки, определенного договором транспортной экспедиции, или, если такой срок договором не определен, в течение разумного срока, необходимого для доставки груза и исчисляемого со дня принятия экспедитором груза для перевозки. Груз, который был доставлен, но не был выдан получателю, указанному в договоре транспортной экспедиции, или уполномоченному им лицу по причине неуплаты причитающегося экспедитору вознаграждения, утраченным не считается, если экспедитор своевременно уведомил клиента об оказании экспедиционных услуг в порядке, предусмотренном договором транспортной экспедиции.

#### **Статья 8. Уведомление об утрате, о недостаче или повреждении (порче) груза**

1. В случае, если во время выдачи груза получатель, указанный в договоре транспортной экспедиции, или уполномоченное им лицо не уведомили экспедитора в письменной форме об утрате, о недостаче или повреждении (порче) груза и не указали общий характер недостачи или повреждения (порчи) груза, считается, если не доказано иное, что они получили груз неповрежденным.

2. В случае, если утрата, недостача или повреждение (порча) груза не могли быть установлены при приеме груза обычным способом, такое уведомление экспедитору может быть сделано не позднее чем в течение тридцати календарных дней со дня приема груза. Датой уведомления считается дата получения экспедитором такого уведомления.

#### **Статья 9. Основания и размер ответственности экспедитора за нарушение срока исполнения обязательств по договору транспортной экспедиции**

1. Экспедитор возмещает убытки, причиненные клиенту нарушением срока исполнения обязательств по договору транспортной экспедиции, если иное не предусмотрено указанным договором и экспедитор не докажет, что нарушение срока произошло вследствие обстоятельств непреодолимой силы или по вине клиента.

2. За нарушение установленного срока исполнения обязательств по договору транспортной экспедиции, если клиентом является физическое лицо, ис-

пользующее услуги экспедитора для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением клиентом предпринимательской деятельности, экспедитор уплачивает клиенту за каждые сутки (при этом неполные сутки считаются за полные) или час (если срок указан в часах) просрочки неустойку в размере трех процентов, но не более восьмидесяти процентов суммы причитающегося экспедитору вознаграждения, а также возмещает убытки, причиненные клиенту нарушением срока исполнения обязательств по договору, если не докажет, что нарушение срока произошло вследствие обстоятельств непреодолимой силы или по вине клиента.

#### **Статья 10. Основания и размер ответственности клиента перед экспедитором**

1. Клиент несет ответственность за убытки, причиненные экспедитору в связи с неисполнением обязанности по предоставлению информации, указанной в настоящем Федеральном законе.

В случае, если будет доказана необоснованность отказа клиента от оплаты расходов, понесенных экспедитором в целях исполнения обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции, клиент уплачивает экспедитору помимо указанных расходов штраф в размере десяти процентов суммы этих расходов.

2. Клиент несет ответственность за несвоевременную уплату вознаграждения экспедитору и возмещение понесенных им в интересах клиента расходов в виде уплаты неустойки в размере одной десятой процента вознаграждения экспедитору и понесенных им в интересах клиента расходов за каждый день просрочки, но не более чем в размере причитающегося экспедитору вознаграждения и понесенных им в интересах клиента расходов.

#### **Статья 11. Соглашение об изменении размера ответственности экспедитора**

1. В договоре транспортной экспедиции может быть предусмотрен более высокий размер ответственности экспедитора по сравнению с установленным настоящим Федеральным законом или международным договором Российской Федерации размером ответственности.

2. Соглашение об устранении имущественной ответственности экспедитора или уменьшении ее размеров, установленных настоящим Федеральным законом, ничтожно.

### **ГЛАВА 4. ПРЕТЕНЗИИ И ИСКИ**

#### **Статья 12. Претензии и иски, предъявляемые экспедитору**

1. До предъявления экспедитору иска, вытекающего из договора транспортной экспедиции, обязательно предъявление экспедитору претензии, за исключением предъявления иска при оказании экспедиционных услуг для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением клиентом предпринимательской деятельности.

2. Право на предъявление экспедитору претензии и иска имеет клиент или уполномоченное им на предъявление претензии и иска лицо, получатель груза,

указанный в договоре транспортной экспедиции, а также страховщик, приобретший право суброгации.

3. Претензия предъявляется в письменной форме. К претензии об утрате, о недостатке или повреждении (порче) груза должны быть приложены документы, подтверждающие право на предъявление претензии, и документы, подтверждающие количество и стоимость отправленного груза, в подлиннике или засвидетельствованные в установленном порядке их копии.

4. Претензии к экспедитору могут быть предъявлены в течение шести месяцев со дня возникновения права на предъявление претензии. Указанный срок исчисляется в отношении:

возмещения убытков за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза со дня, следующего за днем, когда груз должен быть выдан;

возмещения убытков, причиненных клиенту нарушением срока выполнения обязательств по договору транспортной экспедиции, со дня, следующего за последним днем действия договора, если иное не определено сторонами;

нарушения иных обязательств, вытекающих из договора транспортной экспедиции, со дня, когда лица, указанные в пункте 2 настоящей статьи, узнали или должны были узнать о таких нарушениях.

5. Экспедитор обязан рассмотреть претензию и в письменной форме уведомить заявителя об удовлетворении или отклонении претензии в течение тридцати дней со дня ее получения.

При частичном удовлетворении или отклонении экспедитором претензии к нему в уведомлении заявителю должны быть указаны основания принятого решения. В этом случае представленные вместе с претензией документы возвращаются заявителю.

6. Экспедитор вправе принять для рассмотрения претензию по истечении установленного настоящей статьей срока, если причина пропуска срока предъявления претензии будет признана им уважительной.

### **Статья 13. Исковая давность**

Для требований, вытекающих из договора транспортной экспедиции, срок исковой давности составляет один год. Указанный срок исчисляется со дня возникновения права на предъявление иска.

### **Статья 14. Вступление в силу настоящего Федерального закона**

1. Настоящий Федеральный закон вступает в силу со дня его официального опубликования.

2. По обязательствам, связанным с оказанием экспедиционных услуг и возникшим до вступления в силу настоящего Федерального закона, положения настоящего Федерального закона применяются к тем правам и обязанностям, которые возникнут после его вступления в силу.

Президент  
Российской Федерации  
В. ПУТИН

Москва, Кремль  
30 июня 2003 года  
№ 87-ФЗ

**ПРИЛОЖЕНИЕ Б**  
**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ**  
**«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ**  
**АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ»<sup>8</sup>**

В соответствии со статьей 3 Федерального закона «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» Правительство Российской Федерации постановляет:

1. Утвердить прилагаемые Правила перевозок грузов автомобильным транспортом.

2. Настоящее Постановление вступает в силу по истечении 3 месяцев со дня его официального опубликования, за исключением пунктов 3 и 4 Правил, утвержденных настоящим Постановлением. Пункты 3 и 4 указанных Правил вступают в силу по истечении 12 месяцев со дня официального опубликования настоящего Постановления.

3. Установить, что до вступления в силу пункта 3 Правил, утвержденных настоящим Постановлением, перевозка опасных грузов автомобильным транспортом в городском, пригородном и междугородном сообщении осуществляется в соответствии с указанными Правилами, а также правилами перевозки опасных грузов автомобильным транспортом, утвержденными Министерством транспорта Российской Федерации во исполнение Постановления Правительства Российской Федерации от 23 апреля 1994 г. № 372.

Председатель Правительства Российской Федерации  
В. ПУТИН

**ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ**  
**(в ред. Постановления Правительства РФ от 30.12.2011 № 1208)**

**I. Общие положения**

1. Настоящие Правила устанавливают порядок организации перевозки различных видов грузов автомобильным транспортом, обеспечения сохранности грузов, транспортных средств и контейнеров, а также условия перевозки грузов и предоставления транспортных средств для такой перевозки.

2. Перевозка грузов автомобильным транспортом в международном сообщении по территории Российской Федерации осуществляется в соответствии с международными договорами Российской Федерации в области автомобильного транспорта, нормативными правовыми актами Российской Федерации и настоящими Правилами.

---

Пункт 3 вступил в силу по истечении 12 месяцев со дня официального опубликования (пункт 2 данного документа).

---

<sup>8</sup> От 15 апреля 2011 г. № 272 (в ред. Постановления Правительства РФ от 30.12.2011 № 1208, с изм., внесенными Постановлением Правительства РФ от 09.01.2014 № 12).



3. Перевозка опасных грузов автомобильным транспортом в городском, пригородном и междугородном сообщении осуществляется в соответствии с требованиями, установленными приложениями А и В Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов от 30 сентября 1957 г. (ДОПОГ) и настоящими Правилами.

---

Пункт 4 вступил в силу по истечении 12 месяцев со дня официального опубликования (пункт 2 данного документа).

---

4. Перевозка скоропортящихся грузов автомобильным транспортом в городском, пригородном и междугородном сообщении осуществляется в соответствии с требованиями, установленными Соглашением о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок, подписанным в г. Женеве 1 сентября 1970 г. (СПС), и настоящими Правилами.

5. В настоящих Правилах используются следующие понятия:

«сопроводительная ведомость» — документ, служащий для учета и контроля использования контейнера;

«партия груза» — груз одного или нескольких наименований, перевозимый по одному товарораспорядительному документу;

«грузовое место» — материальный объект, принятый для перевозки; (в ред. Постановления Правительства РФ от 30.12.2011 № 1208)

---

**КонсультантПлюс: примечание.**

Постановлением Правительства РФ от 09.01.2014 № 12 с 1 января 2015 года абзац пятый пункта 5 Правил будет изложен в следующей редакции:

«тяжеловесный груз — груз, масса которого с учетом массы транспортного средства превышает допустимые массы транспортных средств согласно приложению № 1 или допустимые осевые нагрузки транспортных средств согласно приложению № 2;».

---

«тяжеловесный груз» — груз, масса которого с учетом массы транспортного средства превышает предельно допустимые массы транспортных средств согласно приложению № 1 или предельно допустимые осевые нагрузки транспортных средств согласно приложению № 2;

«крупногабаритный груз» — груз, который с учетом габаритов транспортного средства превышает предельно допустимые габариты транспортных средств согласно приложению № 3;

«делимый груз» — груз, который без потери потребительских свойств или риска его порчи может быть размещен на 2 или более грузовых местах.

## **II. Заключение договора перевозки груза, договора фрахтования транспортного средства для перевозки груза**

6. Перевозка груза осуществляется на основании договора перевозки груза, который может заключаться посредством принятия перевозчиком к исполнению заказа, а при наличии договора об организации перевозки груза — заявки грузоотправителя, за исключением случаев, указанных в пункте 13 настоящих Правил.

Заключение договора перевозки груза подтверждается транспортной накладной, составленной грузоотправителем (если иное не предусмотрено договором перевозки груза) по форме согласно приложению № 4 (далее — транспортная накладная).

7. Заказ (заявка) подается грузоотправителем перевозчику, который обязан рассмотреть заказ (заявку) и в срок до 3 дней со дня его принятия проинформировать грузоотправителя о принятии или об отказе в принятии заказа (заявки) с письменным обоснованием причин отказа и вернуть заказ (заявку).

При рассмотрении заказа (заявки) перевозчик по согласованию с грузоотправителем определяет условия перевозки груза и заполняет пункты 8—11, 13, 15 и 16 (в части перевозчика) транспортной накладной. При перевозке опасных, крупногабаритных или тяжеловесных грузов перевозчик указывает в пункте 13 транспортной накладной при необходимости информацию о номере, дате и сроке действия специального разрешения, а также о маршруте перевозки такого груза.

8. До заключения договора перевозки груза перевозчик по требованию грузоотправителя представляет документ (прейскурант), содержащий сведения о стоимости услуг перевозчика и порядке расчета провозной платы.

9. Транспортная накладная, если иное не предусмотрено договором перевозки груза, составляется на одну или несколько партий груза, перевозимую на одном транспортном средстве, в 3 экземплярах (оригиналах) соответственно для грузоотправителя, грузополучателя и перевозчика.

Транспортная накладная подписывается грузоотправителем и перевозчиком или их уполномоченными лицами.

(в ред. Постановления Правительства РФ от 30.12.2011 № 1208)

Любые исправления заверяются подписями как грузоотправителя, так и перевозчика или их уполномоченными лицами.

(в ред. Постановления Правительства РФ от 30.12.2011 № 1208)

10. В случае погрузки подлежащего перевозке груза на различные транспортные средства составляется такое количество транспортных накладных, которое соответствует количеству используемых транспортных средств.

11. В случае отсутствия всех или каких-либо отдельных записей в разделе «Условия перевозки» транспортной накладной применяются условия перевозки грузов, предусмотренные Федеральным законом «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (далее — Федеральный закон) и настоящими Правилами.

Отсутствие записи подтверждается прочерком в соответствующей графе при заполнении транспортной накладной.

12. При объявлении грузоотправителем ценности груза груз принимается к перевозке в порядке, установленном настоящими Правилами, с указанием в пункте 5 транспортной накладной его ценности. Объявленная ценность не должна превышать действительной стоимости груза.

13. Перевозка груза с сопровождением представителя грузовладельца, перевозка груза, в отношении которого не ведется учет движения товарно-материальных ценностей, осуществляется транспортным средством, предоставляемым на основании договора фрахтования транспортного средства для перевоз-

ки груза (далее — договор фрахтования), заключаемого, если иное не предусмотрено соглашением сторон, в форме заказа-наряда на предоставление транспортного средства по форме согласно приложению № 5 (далее — заказ-наряд).

14. Заказ-наряд подается фрахтователем фрахтовщику, который обязан рассмотреть заказ-наряд и в срок до 3 дней со дня его принятия проинформировать фрахтователя о принятии или об отказе в принятии заказа-наряда с письменным обоснованием причин отказа и вернуть заказ-наряд.

При рассмотрении заказа-наряда фрахтовщик по согласованию с фрахтователем определяет условия фрахтования транспортного средства и заполняет пункты 2, 8—10, 12 — 14 (в части фрахтовщика) заказа-наряда.

15. При подаче фрахтовщику заказа-наряда фрахтователь заполняет пункты 1, 3—7 и 14 заказа-наряда.

16. Изменение условий фрахтования в пути следования отмечается фрахтовщиком (водителем) в графе 11 «Оговорки и замечания фрахтовщика» заказа-наряда.

17. При отсутствии всех или каких-либо отдельных записей в заказе-наряде, касающихся условий фрахтования, применяются условия, предусмотренные Федеральным законом и настоящими Правилами.

Отсутствие записи подтверждается прочерком в соответствующей графе заказа-наряда.

18. Заказ-наряд составляется в 3 экземплярах (оригиналах), подписанных фрахтователем и фрахтовщиком, а в случае если фрахтователь и фрахтовщик являются юридическими лицами или индивидуальными предпринимателями, экземпляры заказа-наряда также заверяются печатями фрахтователя и фрахтовщика. Первый экземпляр заказа-наряда остается у фрахтователя, второй и третий — вручаются фрахтовщику (водителю). Третий экземпляр заказа-наряда с необходимыми отметками прилагается к счету за фрахтование транспортного средства для перевозки груза и направляется фрахтователю.

19. Любые исправления в заказе-наряде заверяются подписями и печатями как фрахтователя, так и фрахтовщика.

20. В случае погрузки подлежащего перевозке груза на различные транспортные средства составляется такое количество заказов-нарядов, которое соответствует количеству используемых транспортных средств.

21. Оформление транспортной накладной или заказа-наряда в случае перевозки грузов для личных, семейных, домашних или иных не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности нужд осуществляет перевозчик (фрахтовщик) по согласованию с грузоотправителем (фрахтователем), если иное не предусмотрено соглашением сторон.

### **III. Предоставление транспортных средств и контейнеров, предъявление и прием груза для перевозки, погрузка грузов в транспортные средства и контейнеры**

22. Перевозчик в срок, установленный договором перевозки груза (договором фрахтования), подает грузоотправителю под погрузку исправное транспортное средство в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза, а грузоотправитель предъявляет перевозчику в установленные сроки груз.

23. Пригодными для перевозки груза признаются транспортные средства и контейнеры, соответствующие установленным договором перевозки груза (договором фрахтования) назначению, типу и грузоподъемности, а также оснащенные соответствующим оборудованием.

24. Подача транспортного средства и контейнера, непригодных для перевозки груза, обусловленного договором перевозки груза (договором фрахтования), приравнивается к неподаче транспортного средства.

(в ред. Постановления Правительства РФ от 30.12.2011 № 1208)

25. Опозданием признается подача транспортного средства в пункт погрузки с задержкой более чем на 2 часа от времени, установленного в согласованном перевозчиком заказе (заявке) или заказе-наряде, если иное не установлено соглашением сторон. При подаче транспортного средства под погрузку грузоотправитель (фрахтователь) отмечает в транспортной накладной (заказе-наряде) в присутствии перевозчика (водителя) фактические дату и время подачи транспортного средства под погрузку, а также состояние груза, тары, упаковки, маркировки и опломбирования, массу груза и количество грузовых мест.

26. Перевозчик (водитель) по завершении погрузки подписывает транспортную накладную и в случае необходимости указывает в пункте 12 транспортной накладной свои замечания и оговорки при приеме груза.

27. Фрахтовщик (водитель) при подаче транспортного средства для перевозки груза подписывает заказ-наряд и в случае необходимости указывает в пункте 11 заказа-наряда свои замечания и оговорки при подаче транспортного средства для перевозки груза.

28. Изменение условий перевозки груза, в том числе изменение адреса доставки груза (переадресовка), в пути следования отмечается перевозчиком (водителем) в транспортной накладной.

29. Грузоотправитель (фрахтователь) вправе отказаться от исполнения договора перевозки груза (договора фрахтования) в случае:

а) предоставления перевозчиком транспортного средства и контейнера, непригодных для перевозки соответствующего груза;

б) подачи транспортных средств и контейнеров в пункт погрузки с опозданием;

в) непредъявления водителем транспортного средства грузоотправителю (фрахтователю) документа, удостоверяющего личность, и путевого листа в пункте погрузки.

30. Состояние груза при его предъявлении к перевозке признается соответствующим установленным требованиям, если:

а) груз подготовлен, упакован и затарен в соответствии со стандартами, техническими условиями и иными нормативными документами на груз, тару, упаковку и контейнер;

(в ред. Постановления Правительства РФ от 30.12.2011 № 1208)

б) при перевозке груза в таре или упаковке груз маркирован в соответствии с установленными требованиями;

в) масса груза соответствует массе, указанной в транспортной накладной.

31. При предъявлении для перевозки груза в таре или упаковке грузоотправитель маркирует каждое грузовое место. Маркировка грузовых мест состо-

ит из основных, дополнительных и информационных надписей, а также манипуляционных знаков.

32. К основным маркировочным надписям относятся:

а) полное или сокращенное наименование грузоотправителя и грузополучателя;

б) количество грузовых мест в партии груза и их номера;

в) адреса пунктов погрузки и выгрузки.

33. К дополнительным маркировочным надписям относится машиночитаемая маркировка с использованием символов линейного штрихового кода, двумерных символов, радиочастотных меток, в том числе символы автоматической идентификации и сбора данных о грузе.

34. К информационным маркировочным надписям относятся:

а) масса грузового места (брутто и нетто) в килограммах (тоннах);

б) линейные размеры грузового места, если один из параметров превышает 1 метр.

35. Манипуляционные знаки являются условными знаками, наносимыми на тару или упаковку для характеристики способов обращения с грузом при транспортировке, хранении, перевозке, и определяют способы обращения с грузовым местом при погрузке и выгрузке, перевозке и хранении груза.

36. По соглашению сторон маркировка грузовых мест может осуществляться перевозчиком (фрахтовщиком).

37. Маркировочные надписи и манипуляционные знаки наносятся в соответствии со стандартами и техническими условиями на груз, тару и упаковку. Маркировка осуществляется нанесением маркировочных надписей непосредственно на грузовое место или с помощью наклеивания ярлыков.

38. В случае если сроки погрузки груза в транспортные средства и контейнеры, а также выгрузки груза из них в договоре перевозки груза не установлены, погрузка и выгрузка груза выполняются в сроки согласно приложению № 6.

39. В сроки погрузки и выгрузки груза не включается время, необходимое для выполнения работ по подготовке груза к перевозке.

40. Погрузка груза в транспортное средство и контейнер, а также выгрузка груза из них осуществляются с учетом перечня работ согласно приложению № 7.

41. В случае если погрузка груза в контейнер и выгрузка груза из него осуществляются посредством снятия контейнера с транспортного средства, подача порожнего контейнера грузоотправителю или груженого контейнера грузополучателю оформляется сопроводительной ведомостью согласно приложению № 8 (далее — сопроводительная ведомость).

42. При подаче порожнего контейнера грузоотправителю или груженого контейнера грузополучателю перевозчик заполняет пункты 1—4, 6—10 (в части перевозчика) сопроводительной ведомости, а также в графе «Экземпляр №» указывает порядковый номер экземпляра (оригинала) сопроводительной ведомости, а в строке «Сопроводительная ведомость №» — порядковый номер учета перевозчиком сопроводительных ведомостей.

43. При подаче транспортного средства под погрузку грузоотправитель отмечает в сопроводительной ведомости в присутствии перевозчика (водителя)

фактические дату и время подачи (убытия) транспортного средства под погрузку, состояние контейнера и его опломбирования после загрузки на транспортное средство, а также заполняет пункт 10 сопроводительной ведомости (в части грузоотправителя).

44. В случае необходимости грузоотправитель указывает в пункте 5 сопроводительной ведомости сведения, необходимые для выполнения фитосанитарных, санитарных, карантинных, таможенных и прочих требований, установленных законодательством Российской Федерации, а также рекомендации о предельных сроках и температурном режиме перевозки и сведения о запорно-пломбировочных устройствах контейнера.

45. При подаче транспортного средства под выгрузку грузополучатель отмечает в сопроводительной ведомости в присутствии перевозчика (водителя) фактические дату и время подачи (убытия) транспортного средства под выгрузку, состояние контейнера и его опломбирования при выгрузке с транспортного средства, а также заполняет пункт 10 сопроводительной ведомости (в части грузополучателя).

46. Сопроводительная ведомость составляется в 3 экземплярах (оригиналах) — для грузополучателя, грузоотправителя и перевозчика.

Любые исправления в сопроводительной ведомости заверяются подписями грузоотправителя или грузополучателя и перевозчика, а в случае если грузоотправитель и грузополучатель являются юридическими лицами или индивидуальными предпринимателями, — также печатями грузоотправителя, грузополучателя и перевозчика.

47. Время подачи контейнера в пункты погрузки и выгрузки исчисляется с момента предъявления водителем сопроводительной ведомости грузоотправителю в пункте погрузки, а грузополучателю — в пункте выгрузки.

48. Если иное не установлено договором перевозки груза (договором фрахтования), грузоотправитель (фрахтователь) обеспечивает предоставление и установку на транспортном средстве приспособлений, необходимых для погрузки, выгрузки и перевозки груза, а грузополучатель (фрахтовщик) обеспечивает их снятие с транспортного средства.

49. Все принадлежащие грузоотправителю (фрахтователю) приспособления возвращаются перевозчиком (фрахтовщиком) грузоотправителю (фрахтователю) в соответствии с его указанием в пункте 5 транспортной накладной и за счет грузоотправителя (фрахтователя), а при отсутствии такого указания — выдаются грузополучателю вместе с грузом в пункте назначения.

50. Погрузка груза в транспортное средство и контейнер осуществляется грузоотправителем (фрахтователем), а выгрузка из транспортного средства и контейнера — грузополучателем, если иное не предусмотрено договоренностью сторон.

51. Погрузка груза в транспортное средство и контейнер осуществляется таким образом, чтобы обеспечить безопасность перевозки груза и его сохранность, а также не допустить повреждение транспортного средства и контейнера.

52. Грузовые места, погрузка которых осуществляется механизированным способом, как правило, должны иметь петли, проушины, выступы или иные

специальные приспособления для захвата грузоподъемными машинами и устройствами.

Выбор средства крепления груза в кузове транспортного средства (ремни, цепи, тросы, деревянные бруски, упоры, противоскользящие маты и др.) осуществляется с учетом обеспечения безопасности движения, сохранности перевозимого груза и транспортного средства.

Крепление груза гвоздями, скобами или другими способами, повреждающими транспортное средство, не допускается.

#### **IV. Определение массы груза, опломбирование транспортных средств и контейнеров**

53. При перевозке груза в таре или упаковке, а также штучных грузов их масса определяется грузоотправителем с указанием в транспортной накладной количества грузовых мест, массы нетто (брутто) грузовых мест в килограммах, размеров (высота, ширина и длина) в метрах, объема грузовых мест в кубических метрах.

54. Масса груза определяется следующими способами:

а) взвешивание;

б) расчет на основании данных геометрического обмера согласно объему загружаемого груза и (или) технической документации на него.

55. Запись в транспортной накладной о массе груза с указанием способа ее определения осуществляется грузоотправителем, если иное не установлено договором перевозки груза. По требованию перевозчика масса груза определяется грузоотправителем в присутствии перевозчика, а в случае, если пунктом отправления является терминал перевозчика, — перевозчиком в присутствии грузоотправителя. При перевозке груза в опломбированных грузоотправителем крытом транспортном средстве и контейнере масса груза определяется грузоотправителем.

56. По окончании погрузки кузова крытых транспортных средств и контейнеры, предназначенные одному грузополучателю, должны быть опломбированы, если иное не установлено договором перевозки груза. Опломбирование кузовов транспортных средств и контейнеров осуществляется грузоотправителем, если иное не предусмотрено договором перевозки груза.

57. Оттиск пломбы должен иметь контрольные знаки (сокращенное наименование владельца пломбы, торговые знаки или номер тисков) либо уникальный номер.

Сведения об опломбировании груза (вид и форма пломбы) указываются в транспортной накладной.

58. Пломбы, навешиваемые на кузова транспортных средств, фургоны, цистерны или контейнеры, их секции и отдельные грузовые места, не должны допускать возможности доступа к грузу и снятия пломб без нарушения их целостности.

59. Пломбы навешиваются:

а) у фургонов или их секций — на дверях по одной пломбе;

б) у контейнеров — на дверях по одной пломбе;

в) у цистерн — на крышке люка и сливного отверстия по одной пломбе, за исключением случаев, когда по соглашению сторон предусмотрен иной порядок опломбирования;

г) у грузового места — от одной до четырех пломб в точках стыкования окантовочных полос или других связочных материалов.

60. Опломбирование кузова транспортного средства, укрытого брезентом, производится только в случае, если соединение брезента с кузовом обеспечивает невозможность доступа к грузу.

61. Пломба должна быть навешана на проволоку и сжата тисками так, чтобы оттиски с обеих сторон были читаемы, а проволоку нельзя было извлечь из пломбы. После сжатия тисками каждая пломба должна быть тщательно осмотрена и в случае обнаружения дефекта заменена другой.

Перевозка с неясными оттисками установленных контрольных знаков на пломбах, а также с неправильно навешанными пломбами запрещается.

62. Опломбирование отдельных видов грузов может осуществляться способом их обандероливания, если это предусмотрено договором перевозки груза.

Применяемые для обандероливания грузов бумажная лента, тесьма и другие материалы не должны иметь узлы и наращивания. При обандероливании каждое место скрепления между собой используемого упаковочного материала должно маркироваться штампом или оттиском печати грузоотправителя.

Обандероливание должно исключать доступ к грузу без нарушения целостности используемого упаковочного материала.

## **V. Сроки доставки, выдача груза.**

### **Очистка транспортных средств и контейнеров**

63. Перевозчик доставляет и выдает груз грузополучателю по адресу, указанному грузоотправителем в транспортной накладной, грузополучатель — принимает доставленный ему груз. Перевозчик осуществляет доставку груза в срок, установленный договором перевозки груза. В случае если в договоре перевозки груза сроки не установлены, доставка груза осуществляется:

а) в городском, пригородном сообщении — в суточный срок;

б) в междугородном или международном сообщениях — из расчета одни сутки на каждые 300 км расстояния перевозки.

64. О задержке доставки груза перевозчик информирует грузоотправителя и грузополучателя. Если иное не установлено договором перевозки груза, грузоотправитель и грузополучатель вправе считать груз утраченным и потребовать возмещения ущерба за утраченный груз, если он не был выдан грузополучателю по его требованию:

а) в течение 10 дней со дня приема груза для перевозки — при перевозке в городском и пригородном сообщениях;

б) в течение 30 дней со дня, когда груз должен был быть выдан грузополучателю, — при перевозке в междугородном сообщении.

65. Грузополучатель вправе отказаться от принятия груза и потребовать от перевозчика возмещения ущерба в случае повреждения (порчи) груза в процессе перевозки по вине перевозчика, если использование груза по прямому назначению невозможно.

66. В случае отказа грузополучателя принять груз по причинам, не зависящим от перевозчика, последний вправе доставить груз по указанному грузоот-



правителем новому адресу (переадресовка груза), а при невозможности доставки груза по новому адресу — вернуть груз грузоотправителю с соответствующим предварительным уведомлением. Расходы на перевозку груза при его возврате или переадресовке возмещаются за счет грузоотправителя.

67. Переадресовка груза осуществляется в следующем порядке:

а) водитель с использованием средств связи информирует перевозчика о дате, времени и причинах отказа грузополучателя принять груз;

б) перевозчик в письменной форме либо с использованием средств связи уведомляет грузоотправителя об отказе и причинах отказа грузополучателя принять груз и запрашивает указание о переадресовке груза;

в) при неполучении от грузоотправителя переадресовки в течение 2 часов с момента его уведомления о невозможности доставки груза перевозчик в письменной форме уведомляет грузоотправителя о возврате груза и дает указание водителю о возврате груза грузоотправителю;

г) при получении от грузоотправителя указания о переадресовке груза до его доставки грузополучателю, указанному в транспортной накладной, перевозчик с использованием средств связи информирует водителя о переадресовке.

68. При подаче транспортного средства под выгрузку грузополучатель отмечает в транспортной накладной в присутствии перевозчика (водителя) фактические дату и время подачи транспортного средства под выгрузку, а также состояние груза, тары, упаковки, маркировки и опломбирования, массу груза и количество грузовых мест.

69. По завершении пользования транспортным средством фрахтователь отмечает в заказе-наряде в присутствии фрахтовщика (водителя) фактические дату и время завершения пользования транспортным средством.

70. Проверка массы груза и количества грузовых мест, а также выдача груза грузополучателю осуществляются в порядке, предусмотренном статьей 15 Федерального закона.

71. После выгрузки грузов транспортные средства и контейнеры должны быть очищены от остатков этих грузов, а после перевозки грузов по перечню согласно приложению № 9 транспортные средства и контейнеры должны быть промыты и при необходимости продезинфицированы.

72. Обязанность по очистке, промывке и дезинфекции транспортных средств и контейнеров лежит на грузополучателях. Перевозчик по согласованию с грузополучателем вправе принимать на себя за плату выполнение работ по промывке и дезинфекции транспортных средств и контейнеров.

## **VI. Особенности перевозки отдельных видов грузов**

73. При перевозке груза навалом, насыпью, наливом или в контейнерах его масса определяется грузоотправителем и при приеме груза перевозчиком указывается грузоотправителем в транспортной накладной.

74. При перевозке на транспортном средстве однородных штучных грузов отдельные маркировочные надписи (кроме массы груза брутто и нетто) не наносятся, за исключением мелких партий грузов.

При перевозке однородных штучных грузов в таре в адрес одного грузополучателя в количестве 5 и более грузовых мест допускается маркировка не менее 4 грузовых мест.

При перевозке груза навалом, насыпью или наливом его маркировка не производится.

---

**КонсультантПлюс: примечание.**

С 1 января 2015 года пункт 75 утрачивает силу (Постановление Правительства РФ от 09.01.2014 № 12).

---

75. Размещение делимого груза на транспортном средстве осуществляется таким образом, чтобы общая масса транспортного средства с таким грузом не превышала 40 тонн.

Размещение делимого груза на автопоездах в составе 3-осного тягача и 2- или 3-осного полуприцепа, перевозящего 40-футовый контейнер ISO, осуществляется таким образом, чтобы общая масса транспортного средства с таким грузом не превышала 44 тонн, а осевая нагрузка транспортного средства не превышала 11,5 тонны.

76. При перевозке груза навалом, насыпью или наливом, груза, опломбированного грузоотправителем, скоропортящегося и опасного груза, а также части груза, перевозимого по одной транспортной накладной, объявление ценности груза не допускается.

77. Скоропортящийся груз перевозится с соблюдением температурного режима, определенного условиями его перевозки, обеспечивающими сохранность его потребительских свойств, указываемыми грузоотправителем в графе 5 транспортной накладной.

78. Размер естественной убыли груза, перевозимого навалом, насыпью или наливом по нескольким транспортным накладным от одного грузоотправителя в адрес одного грузополучателя, определяется для всей партии одновременно выданного груза в соответствии с нормами естественной убыли, определяемыми в установленном порядке.

## **VII. Порядок составления актов и оформления претензий**

79. Акт составляется в следующих случаях:

а) невывоз по вине перевозчика груза, предусмотренного договором перевозки груза;

б) непредоставление транспортного средства и контейнера под погрузку;

в) утрата или недостача груза, повреждения (порчи) груза;

г) непредъявление для перевозки груза, предусмотренного договором перевозки груза;

д) отказ от пользования транспортным средством, предоставляемым на основании договора фрахтования;

е) просрочка доставки груза;

ж) задержка (простой) транспортных средств, предоставленных под погрузку и выгрузку;

з) задержка (простой) контейнеров, принадлежащих перевозчику и предоставленных под погрузку.

80. Акт составляется заинтересованной стороной в день обнаружения обстоятельств, подлежащих оформлению актом. При невозможности составить акт в указанный срок он составляется в течение следующих суток. В случае уклонения перевозчиков, фрахтовщиков, грузоотправителей, грузополучателей и фрахтователей от составления акта соответствующая сторона вправе составить акт без участия уклоняющейся стороны, предварительно уведомив ее в письменной форме о составлении акта, если иная форма уведомления не предусмотрена договором перевозки груза или договором фрахтования.

81. Отметки в транспортной накладной и заказе-наряде о составлении акта осуществляют должностные лица, уполномоченные на составление актов.

82. Акт содержит:

- а) дату и место составления акта;
- б) фамилии, имена, отчества и должности лиц, участвующих в составлении акта;
- в) краткое описание обстоятельств, послуживших основанием для составления акта;
- г) в случае утраты или недостачи груза, повреждения (порчи) груза — их описание и фактический размер;
- д) подписи участвующих в составлении акта сторон.

83. В случае, указанном в подпункте «г» пункта 82 настоящих Правил, к акту прилагаются результаты проведения экспертизы для определения размера фактических недостачи и повреждения (порчи) груза, при этом указанный акт должен быть составлен в присутствии водителя.

84. В случае отказа от подписи лица, участвующего в составлении акта, в акте указывается причина отказа.

85. Акт составляется в количестве экземпляров, соответствующем числу участвующих в его составлении лиц, но не менее чем в 2 экземплярах. Исправления в составленном акте не допускаются.

86. В транспортной накладной, заказе-наряде, путевом листе и сопроводительной ведомости должна быть сделана отметка о составлении акта, содержащая краткое описание обстоятельств, послуживших основанием для ее проставления, и размер штрафа.

В отношении специализированных транспортных средств по перечню согласно приложению № 10 размер штрафа за задержку (простой) транспортного средства устанавливается в соответствии с частью 5 статьи 35 Федерального закона.

87. Претензии предъявляются перевозчикам (фрахтовщикам) по месту их нахождения в письменной форме в течение срока исковой давности, установленного статьей 42 Федерального закона.

88. Претензия содержит:

- а) дату и место составления;
- б) полное наименование (фамилия, имя и отчество), адрес места нахождения (места жительства) лица, подавшего претензию;
- в) полное наименование (фамилия, имя и отчество), адрес места нахождения (места жительства) лица, к которому предъявляется претензия;

г) краткое описание обстоятельств, послуживших основанием для подачи претензии;

д) обоснование, расчет и сумма претензии по каждому требованию;

е) перечень прилагаемых документов, подтверждающих обстоятельства, изложенные в претензии (акт и транспортная накладная, заказ-наряд с отметками и др.);

ж) фамилию, имя и отчество, должность лица, подписавшего претензию, его подпись, заверенную печатью.

89. Претензия составляется в 2 экземплярах, один из которых отправляется перевозчику (фрахтовщику), а другой — остается у лица, подавшего претензию.

В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 09.01.2014 № 12 с 1 января 2015 года приложение № 1 к настоящим Правилам будет изложено в новой редакции.

**Приложение № 1**  
**к Правилам перевозок грузов автомобильным транспортом**

**ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫЕ МАССЫ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

<b>Вид транспортного средства</b>	<b>Значение (тонн)</b>
Автомобиль	
двухосный	18
трехосный	25
четырёхосный	32
Автопоезд	
трехосный	28
четырёхосный	36
пятиосный и более	40

В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 09.01.2014 № 12 с 1 января 2015 года приложение № 2 к настоящим Правилам будет изложено в новой редакции.

**Приложение № 2**  
**к Правилам перевозок грузов автомобильным транспортом**

**ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫЕ ОСЕВЫЕ НАГРУЗКИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**  
(в ред. Постановления Правительства РФ от 30.12.2011 № 1208)

Расстояние между сближенными осями (метров)	Значение предельно допустимой осевой нагрузки	
	кН/тс <*>	кН/тс <***>
Свыше 2	100/10	115/11,5
Свыше 1,65 до 2 (включительно)	90/9	105/10,5
Свыше 1,35 до 1,65 (включительно)	80/8	90/9
Свыше 1,3 до 1,35 (включительно)	70/7 (75/7,5 <****>)	80/8
Свыше 1 до 1,3 (включительно)	70/7	80/8
До 1	60/6	70/7

<\*> Для автомобильных дорог, проектирование, строительство и реконструкция которых осуществлялись под нормативную осевую нагрузку транспортного средства до 100 кН/10 тс.

<\*\*\*> Для автомобильных дорог, проектирование, строительство и реконструкция которых осуществлялись под нормативную осевую нагрузку транспортного средства 115 кН/11,5 тс.

<\*\*\*> Для транспортных средств с односкатными колесами, оборудованных пневматической или эквивалентной ей подвеской, а также транспортных средств с двухскатными колесами.

**Приложение № 3  
к Правилам перевозок грузов автомобильным транспортом**

**ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫЕ ГАБАРИТЫ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

	<b>Длина</b>	
Одиночное транспортное средство		— 12 метров
Прицеп		— 12 метров
Автопоезд		— 20 метров
	<b>Ширина</b>	
Все транспортные средства		— 2,55 метра
Изотермические кузова транспортных средств		— 2,6 метра
	<b>Высота</b>	
Все транспортные средства		— 4 метра

**Примечание.** Предельно допустимые габариты транспортных средств, указанные в настоящем приложении, включают в себя размеры съемных кузовов и тары для грузов, включая контейнеры.

**Приложение № 4  
к Правилам перевозок грузов автомобильным транспортом  
(в ред. Постановления Правительства РФ от 30.12.2011 № 1208)**

Форма

По вопросу документального подтверждения затрат на перевозку грузов автомобильным транспортом см. Письмо ФНС РФ от 21.03.2012 N ЕД-4-3/4681@.

Разъяснением Росалкогольрегулирования от 08.07.2011 сообщено, что транспортная накладная, утвержденная данным документом, не является сопроводительным документом, удостоверяющим легальность производства и оборота этилового спирта, алкогольной и спиртосодержащей продукции.

**ТРАНСПОРТНАЯ НАКЛАДНАЯ**

<b>Транспортная накладная</b>	<b>Заказ (заявка)</b>	
Экземпляр №	Дата	№
<b>1. Грузоотправитель (грузовладелец)</b>	<b>2. Грузополучатель</b>	
(фамилия, имя, отчество, адрес места жительства, номер телефона — для физического лица (уполномоченного лица))	(фамилия, имя, отчество, адрес места жительства, номер телефона — для физического лица (уполномоченного лица))	
(полное наименование, адрес места нахождения, номер телефона — для юридического лица)	(полное наименование, адрес места нахождения, номер телефона — для юридического лица)	
<b>3. Наименование груза</b>		
(отгрузочное наименование груза (для опасных грузов — в соответствии с ДОПОГ), его состояние и другая необходимая информация о грузе)		
(количество грузовых мест, маркировка, вид тары и способ упаковки)		

(масса нетто (брутто) грузовых мест в килограммах, размеры (высота, ширина и длина) в метрах, объем грузовых мест в кубических метрах)	
(в случае перевозки опасного груза — информация по каждому опасному веществу, материалу или изделию в соответствии с пунктом 5.4.1 ДОПОГ)	
<b>4. Сопроводительные документы на груз</b>	
(перечень прилагаемых к транспортной накладной документов, предусмотренных ДОПОГ, санитарными, таможенными, карантинными, иными правилами в соответствии с законодательством Российской Федерации)	
(перечень прилагаемых к грузу сертификатов, паспортов качества, удостоверений, разрешений, инструкций, товарораспорядительных и других документов, наличие которых установлено законодательством Российской Федерации)	
<b>5. Указания грузоотправителя</b>	
(параметры транспортного средства, необходимые для осуществления перевозки груза (тип, марка, грузоподъемность, вместимость и др.))	
(указания, необходимые для выполнения фитосанитарных, санитарных, карантинных, таможенных и прочих требований, установленных законодательством Российской Федерации)	
(рекомендации о предельных сроках и температурном режиме перевозки, сведения о запорнопломбировочных устройствах (в случае их предоставления грузоотправителем), объявленная стоимость (ценность) груза, запрещение перегрузки груза)	
<b>6. Прием груза</b>	<b>7. Сдача груза</b>
(адрес места погрузки)	(адрес места выгрузки)
(дата и время подачи транспортного средства под погрузку)	(дата и время подачи транспортного средства под выгрузку)
(фактические дата (фактические дата и время прибытия) и время убытия)	(фактические дата (фактические дата и время прибытия) и время убытия)
(фактическое состояние груза, тары, упаковки, маркировки и опломбирования)	(фактическое состояние груза, тары, упаковки, маркировки и опломбирования)
(масса груза) (количество грузовых мест)	(масса груза) (количество грузовых мест)
(должность, подпись, расшифровка подписи грузоотправителя (уполномоченного лица))	(должность, подпись, расшифровка подписи грузополучателя (уполномоченного лица))
(подпись, расшифровка подписи водителя, принявшего груз для перевозки)	(подпись, расшифровка подписи водителя, сдавшего груз)
<b>8. Условия перевозки</b>	
(сроки, по истечении которых грузоотправитель и грузополучатель вправе считать груз утраченным, форма уведомления о проведении экспертизы для определения размера фактических недостачи, повреждения (порчи) груза)	
(размер платы и предельный срок хранения груза в терминале перевозчика, сроки погрузки (выгрузки) груза, порядок предоставления и установки приспособлений, необходимых для погрузки, выгрузки и перевозки груза)	

(порядок внесения в транспортную накладную записи о массе груза и способе ее определения, опломбирования крытых транспортных средств и контейнеров, порядок осуществления погрузо-разгрузочных работ, выполнения работ по промывке и дезинфекции транспортных средств)
(размер штрафа за невывоз груза по вине перевозчика, несвоевременное предоставление транспортного средства, контейнера и просрочку доставки груза; порядок исчисления срока просрочки)
(размер штрафа за непредъявление транспортных средств для перевозки груза, за задержку (простой) транспортных средств, поданных под погрузку, выгрузку, за простой специализированных транспортных средств и задержку (простой) контейнеров)
<b>9. Информация о принятии заказа (заявки) к исполнению</b>
(дата принятия заказа (фамилия, имя, отчество, должность (подпись) (заявки) к исполнению) лица, принявшего заказ (заявку) к исполнению)

Продолжение приложения № 4  
Оборотная сторона

<b>10. Перевозчик</b>	
(фамилия, имя, отчество, адрес места жительства, номер телефона — для физического лица (уполномоченного лица))	
(наименование и адрес места нахождения, номер телефона — для юридического лица)	
(фамилия, имя, отчество, данные о средствах связи (при их наличии) водителя (водителей))	
<b>11. Транспортное средство</b>	
(количество, тип, марка, грузоподъемность (в тоннах), вместимость (в кубических метрах))	(регистрационные номера)
<b>12. Оговорки и замечания перевозчика</b>	
(фактическое состояние груза, тары, упаковки, маркировки и опломбирования при приеме груза)	(фактическое состояние груза, тары, упаковки, маркировки и опломбирования при сдаче груза)
(изменение условий перевозки при движении)	(изменение условий перевозки при выгрузке)
<b>13. Прочие условия</b>	
(номер, дата и срок действия специального разрешения, установленный маршрут перевозки опасного, тяжеловесного или крупногабаритного груза)	
(режим труда и отдыха водителя в пути следования, сведения о коммерческих и иных актах)	
<b>14. Переадресовка</b>	
(дата, форма переадресовки (устно или письменно))	(адрес нового пункта выгрузки, дата и время подачи транспортного средства под выгрузку)
(сведения о лице, от которого получено указание на переадресовку (наименование, фамилия, имя, отчество и др.)	при изменении получателя груза — новое наименование грузополучателя и место его нахождения)

<b>15. Стоимость услуг перевозчика и порядок расчета провозной платы</b>					
(стоимость услуги в рублях, порядок (механизм) расчета (исчислений) платы)		(расходы перевозчика и предъявляемые грузоотправителю платежи за проезд по платным автомобильным дорогам,			
(размер провозной платы (заполняется после окончания перевозки) в рублях)		за перевозку опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов, уплату таможенных пошлин и сборов,			
		выполнение погрузо-разгрузочных работ, а также работ по промывке и дезинфекции транспортных средств)			
(полное наименование организации плательщика (грузоотправителя), адрес, банковские реквизиты организации плательщика (грузоотправителя))					
<b>16. Дата составления, подписи сторон</b>					
(грузоотправитель (грузовладелец) (уполномоченное лицо))	(дата)	(подпись)	(перевозчик (уполномоченное лицо))	(дата)	(подпись)
<b>17. Отметки грузоотправителей, грузополучателей, перевозчиков</b>					
Краткое описание обстоятельств, послуживших основанием для отметки		Расчет и размер штрафа		Подпись, дата	

**Приложение № 5  
к Правилам перевозок грузовой автомобильным транспортом  
(в ред. Постановления Правительства РФ от 30.12.2011 № 1208)**

Форма

**ЗАКАЗ-НАРЯД  
на предоставление транспортного средства**

Заказ-наряд	Заказ	
Экземпляр №	Дата	№
<b>1. Фрахтователь</b>	<b>2. Фрахтовщик</b>	
(фамилия, имя, отчество, адрес места жительства, номер телефона — для физического лица,	(фамилия, имя, отчество, адрес места жительства, номер телефона — для физического лица,	
полное наименование, адрес места нахождения, номер телефона — для юридического лица)	полное наименование, адрес места нахождения, номер телефона — для юридического лица)	
<b>3. Наименование груза</b>		
(отгрузочное наименование груза (для опасных грузов — ДОПОГ), его состояние и другая необходимая информация о грузе)		
(количество грузовых мест, маркировка, вид тары и способ упаковки)		



(масса нетто (брутто) грузовых мест в килограммах, размеры (высота, ширина и длина) в метрах, объем грузовых мест в кубических метрах)	
(в случае перевозки опасного груза — информация по каждому опасному веществу, материалу или изделию в соответствии с пунктом 5.4.1 ДОПОГ)	
<b>4. Сопроводительные документы на груз</b>	
(перечень прилагаемых к заказу-наряду документов, предусмотренных ДОПОГ, санитарными, таможенными, карантинными и иными правилами в соответствии с законодательством Российской Федерации)	
(перечень прилагаемых к грузу сертификатов, паспортов качества, удостоверений, разрешений, инструкций, товарораспорядительных и других документов, наличие которых установлено законодательством Российской Федерации)	
<b>5. Указания фрахтователя</b>	
(параметры транспортного средства, необходимого для осуществления перевозки груза (тип, марка, грузоподъемность, вместимость и др.))	
(указания, необходимые для выполнения фитосанитарных, санитарных, карантинных, таможенных и прочих требований, установленных законодательством Российской Федерации)	
<b>6. Маршрут и место подачи транспортного средства</b>	
(дата, время и адрес места подачи транспортного средства, маршрут перевозки)	
(фактические дата и время подачи транспортного средства)	(фактические дата и время завершения пользования транспортным средством)
(должность, подпись, расшифровка подписи фрахтователя водителя)	(подпись и расшифровка подписи (уполномоченного лица))
<b>7. Сроки выполнения перевозки</b>	
(время (в целых часах) пользования транспортным средством фрахтователем)	
<b>8. Условия фрахтования</b>	
(порядок осуществления погрузо-разгрузочных работ, выполнения работ по промывке и дезинфекции транспортных средств)	
(размер штрафа за непредоставление транспортного средства, отказ от пользования транспортным средством, предусмотренным договором фрахтования)	
<b>9. Информация о принятии заказа-наряда к исполнению</b>	
(дата принятия заказа- (фамилия, имя, отчество, должность (подпись) наряда к исполнению) лица, принявшего заказ к исполнению)	

<b>10. Транспортное средство</b>					
(количество, тип, марка, грузоподъемность (тонн), вместимость (в кубических метрах))			(регистрационные номера)		
			(фамилия, имя, отчество, данные о средствах связи (при наличии) водителя (водителей), сведения о путевом листе (листах))		
<b>11. Оговорки и замечания фрахтовщика</b>					
(изменение даты, времени и сроков выполнения перевозки, маршрута и места подачи транспортного средства)					
<b>12. Прочие условия</b>					
(номер, дата и срок действия специального разрешения, установленный маршрут перевозки опасного, тяжеловесного или крупногабаритного груза)					
(режим труда и отдыха водителя в пути следования, сведения о коммерческих и иных актах)					
<b>13. Размер платы за пользование транспортным средством</b>					
(стоимость услуги в рублях)			(расходы фрахтовщика и предъявляемые фрахтователю платежи за проезд по платным автомобильным дорогам,		
(порядок (механизм) расчета (исчислений) платы)			за перевозку опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов, уплату таможенных пошлин и сборов,		
(размер платы (заполняется после окончания пользования) в рублях)			выполнение погрузо-разгрузочных работ, а также работ по промывке и дезинфекции транспортных средств)		
(полное наименование организации плательщика, адрес, банковские реквизиты организации плательщика)					
<b>14. Дата составления, подписи сторон</b>					
(фрахтователь (уполномоченное лицо))	(дата)	(подпись)	(фрахтовщик (уполномоченное лицо))	(дата)	(подпись)
<b>15. Отметки фрахтователя, фрахтовщика</b>					
Краткое описание обстоятельств, послуживших основанием для отметки		Расчет и размер штрафа		Подпись, дата	

**Приложение № 6**  
**к Правилам перевозок грузов автомобильным транспортом**

**СРОКИ ПОГРУЗКИ И ВЫГРУЗКИ ГРУЗОВ**  
**В ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА И КОНТЕЙНЕРЫ**

Вид транспортного средства	Срок погрузки (выгрузки) грузов (минут)	
	до 1 тонны включительно	свыше 1 тонны за каждую полную или неполную тонну, дополнительно
Транспортное средство с кузовом-фургоном	13	3
Транспортное средство с самосвальным кузовом	3	1
Транспортное средство с самосвальным кузовом для работы в карьерах	—	0,2
Цистерна	4	3
Транспортное средство для перевозки длинномерных грузов	15	3
Металловоз	13	2
Транспортное средство для перевозки строительных грузов	12	2
Бетоносмеситель	4	3
Транспортное средство для перевозки крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов, строительной техники	21	2
Транспортное средство для перевозки животных	21	5
Транспортное средство для перевозки автомобилей	6	3
Контейнеровоз	4	1
Транспортное средство со съемным кузовом	4	1
Самопогрузчик, в том числе с грузоподъемным бортом	13	3
Мусоровоз	13	3
Транспортные средства, предназначенные для перевозки опасных грузов в соответствии с ДОПОГ (MEMU, EX/II, EX/III, FL, OX, AT)	21	3
Прочие	12	2

Контейнер (масса брутто, тонн)	Срок погрузки (выгрузки) груза в контейнер (минут)
0,63—1,25	15
2,5—5	23
10—20	45
25—30	80

**Приложение № 7**  
**к Правилам перевозок грузов автомобильным транспортом**

**ПЕРЕЧЕНЬ**  
**РАБОТ ПО ПОГРУЗКЕ ГРУЗОВ В ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО**  
**И КОНТЕЙНЕР, А ТАКЖЕ ПО ВЫГРУЗКЕ ГРУЗОВ ИЗ НИХ**  
(в ред. Постановления Правительства РФ от 30.12.2011 № 1208)

**Погрузка**

1. Подготовка груза, контейнера к перевозке:
  - а) упаковка и затаривание груза в соответствии со стандартами, техническими условиями на груз, тару, упаковку и контейнер;
  - б) маркировка и группировка грузовых мест по грузополучателям;
  - в) размещение груза, контейнера на месте загрузки.
2. Подготовка транспортного средства к загрузке:
  - а) размещение транспортного средства на месте загрузки;
  - б) открытие дверей, люков, бортов, снятие тентов, подготовка и установка на транспортном средстве приспособлений, необходимых для загрузки, разгрузки и перевозки груза, и приведение их в рабочее состояние.
3. Загрузка груза в транспортное средство:
  - а) подача груза, контейнера в транспортное средство;
  - б) размещение, укладка груза в транспортном средстве.
4. Крепление груза в транспортном средстве:
  - а) приведение в рабочее состояние крепежных, стопорных и защитных приспособлений, закрытие дверей, люков, бортов транспортного средства, установка тентов;  
(пп. «а» в ред. Постановления Правительства РФ от 30.12.2011 № 1208)
  - б) подготовка загруженного транспортного средства к движению.

**Выгрузка**

1. Размещение транспортного средства на месте разгрузки.
2. Подготовка груза, контейнера и транспортного средства к разгрузке:
  - а) открытие дверей, люков, бортов, снятие тентов;
  - б) подготовка к работе установленных на транспортном средстве механизированных загрузочно-разгрузочных устройств и механизмов, а также снятие и приведение в нерабочее состояние крепежных, стопорных и защитных приспособлений, устройств и механизмов.
3. Разгрузка груза из транспортного средства:
  - а) съём груза, контейнера из транспортного средства;
  - б) демонтаж крепежных, стопорных и защитных приспособлений, устройств и механизмов.
4. Подготовка разгруженного транспортного средства к движению:
  - а) очистка, промывка и дезинфекция транспортного средства;
  - б) закрытие дверей, люков, бортов транспортного средства, подготовка загрузочно-разгрузочных, крепежных, стопорных и защитных приспособлений, устройств и механизмов к движению транспортного средства.

**Приложение № 8**  
**к Правилам перевозок грузов автомобильным транспортом**

Форма

**СОПРОВОДИТЕЛЬНАЯ ВЕДОМОСТЬ**  
Сопроводительная ведомость №

Экземпляр №

<b>1. Грузоотправитель</b>		<b>2. Грузополучатель</b>		
(фамилия, имя, отчество, адрес места жительства, данные о средствах связи — для физического лица,		(фамилия, имя, отчество, адрес места жительства, данные о средствах связи — для физического лица,		
полное наименование, адрес места нахождения — для юридического лица)		полное наименование, адрес места нахождения — для юридического лица)		
(фамилия, имя, отчество, данные о средствах связи лица, ответственного за перевозку)		(фамилия, имя, отчество, данные о средствах связи лица, ответственного за перевозку)		
<b>3. Наименование груза</b>				
(отгрузочное наименование груза (для опасных грузов — в соответствии с ДОПОГ), его состояние и другая необходимая информация о грузе)				
(количество грузовых мест, маркировка)				
(масса нетто (брутто) грузовых мест в килограммах, размеры (высота, ширина и длина) в метрах, объем грузовых мест в кубических метрах)				
(в случае перевозки опасного груза — информация по каждому опасному веществу, материалу или изделию в соответствии с пунктом 5.4.1 ДОПОГ)				
<b>4. Контейнер</b>				
Номер, грузоподъемность	Дата и время сдачи под погрузку	Дата и время возврата, срок погрузки	Дата и время подачи под выгрузку	Дата и время возврата, срок выгрузки
<b>5. Указания грузоотправителя</b>				
(указания, необходимые для выполнения фитосанитарных, санитарных, карантинных, таможенных и прочих требований, установленных законодательством Российской Федерации)				
(рекомендации о предельных сроках и температурном режиме перевозки, сведения о запорно-пломбировочных устройствах (в случае их предоставления грузоотправителем))				
<b>6. Сдача (прием) контейнера</b>		<b>7. Сдача (прием) контейнера</b>		
(адрес места погрузки)		(адрес места выгрузки)		

(дата и время подачи транспортного средства под погрузку)	(дата и время подачи транспортного средства под выгрузку)
(фактические дата и время прибытия (убытия))	(фактические дата и время прибытия (убытия))
(фактическое состояние контейнера и его опломбирования)	(фактическое состояние контейнера и его опломбирования)
(масса груза, количество грузовых мест)	(масса груза, количество грузовых мест)
(подпись и оттиск печати грузоотправителя (при наличии), подпись водителя, принявшего контейнер)	(подпись и оттиск печати грузополучателя (при наличии), подпись водителя, сдавшего контейнер)
<b>8. Перевозчик</b>	
(фамилия, имя, отчество, адрес места жительства — для физического лица)	(фамилия, имя, отчество, данные о средствах связи (при их наличии) водителя (водителей))
(наименование и адрес места нахождения — для юридического лица)	(сведения о путевом листе (листах))
(фамилия, имя, отчество лица, ответственного за перевозку, данные о средствах связи)	
<b>9. Транспортное средство</b>	
(тип, марка, грузоподъемность в тоннах)	(регистрационный номер)
<b>10. Дата составления, подписи сторон</b>	
(грузоотправитель, оттиск (перевозчик, оттиск (грузополучатель, оттиск печати (при наличии), печати (при наличии), печати (при наличии), дата, подпись) дата, подпись) дата, подпись)	

**Приложение № 9  
к Правилам перевозок грузов автомобильным транспортом**

**ПЕРЕЧЕНЬ  
ГРУЗОВ, ПОСЛЕ ПЕРЕВОЗКИ КОТОРЫХ ТРАНСПОРТНЫЕ  
СРЕДСТВА, КОНТЕЙНЕРЫ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ПРОМЫТЫ  
И, ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ, ПРОДЕЗИНФИЦИРОВАНЫ**

Алебастр (гипс) в кусках и молотый  
Асбест  
Барит (шпат тяжелый)  
Вата минеральная  
Выжимки овощные  
Гажа (мергель гипсовый)  
Гипс  
Глина  
Глинозем  
Доломит  
Графит  
Грязи минеральные для ванн

Дрожжи кормовые (гидролизные сульфатные)  
Жом картофельный и свекловичный  
Зола  
Известь  
Каолин  
Картон асбестовый  
Кирпич  
Коагулянты  
Комбикорма  
Концентрат апатитовый  
Концентрат нефелиновый  
Краски и красители сухие  
Крупы (при наличии повреждения потребительской упаковки)  
Мел  
Мертели  
Мука витаминная из древесной зелени  
Мука доломитовая  
Мука кормовая  
Мука пищевая  
Мука хвойно-витаминная  
Опилки цветных металлов  
Отходы  
Пегматит  
Порошок асфальтовый  
Порошок известковый  
Порошок магнезитовый металлургический  
Порошок шамотный  
Пыль  
Сигареты (папиросы) (при наличии повреждения потребительской упаковки)  
Соль поваренная пищевая и техническая  
Средства моющие порошкообразные  
Стекло техническое и строительное (при наличии боя)  
Стружка цветных металлов и их сплавов  
Сульфаты, кроме опасных  
Сырье табака и махорки  
Табак (в листьях и корешках, нюхательный, обработанный)  
Тальк молотый и в кусках (камень тальковый)  
Тара стеклянная (при наличии боя)  
Торф и торфяная продукция  
Удобрения органические и комплексные  
Удобрения химические и минеральные  
Фарш мясной сушеный (в мешках)  
Ферросплавы  
Цемент  
Шамот кусковой  
Шрот кормовой  
Опасные грузы (в случаях, установленных ДОПОГ)  
Скоропортящиеся грузы  
Животные и птицы

**Приложение № 10**  
**к Правилам перевозок грузов автомобильным транспортом**

**ПЕРЕЧЕНЬ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**  
(в ред. Постановления Правительства РФ от 30.12.2011 № 1208)

1. Транспортные средства с кузовом-фургоном:  
фургоны-рефрижераторы;  
фургоны с отоплением кузова.
2. Транспортные средства — цистерны:  
цистерны для перевозки сыпучих, порошкообразных, пылевидных строительных материалов, в том числе цементовозы;  
цистерны для перевозки сыпучих пищевых продуктов: мука, зерно, комбикорм, отруби;  
цистерны для перевозки пищевых жидкостей.
3. Транспортные средства для перевозки строительных грузов:  
транспортные средства — панелевозы;  
транспортные средства — фермовозы;  
транспортные средства — бетономесители;  
транспортные средства с самосвальным кузовом.  
(абзац введен Постановлением Правительства РФ от 30.12.2011 N 1208)
4. Транспортные средства для перевозки животных.
5. Транспортные средства для перевозки автомобилей.
6. Транспортные средства — контейнеровозы.
7. Транспортные средства со съёмным кузовом.
8. Транспортные средства — мусоровозы.
9. Транспортные средства, предназначенные для перевозки опасных грузов в соответствии с ДОПОГ (MEMU, EX/II, EX/III, FL, OX, AT)



## **ПРИЛОЖЕНИЕ В**

# **ПРАВИЛА ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ <sup>9</sup>**

1. Настоящие Правила устанавливают перечень экспедиторских документов, порядок оказания и требования к качеству транспортно-экспедиционных услуг.

2. Отношения между экспедитором и клиентом регулируются Гражданским кодексом Российской Федерации, Федеральным законом «О транспортно-экспедиционной деятельности», настоящими Правилами и договором транспортной экспедиции.

Отношения между экспедитором и перевозчиками на различных видах транспорта регулируются Гражданским кодексом Российской Федерации, транспортными уставами и кодексами.

3. Настоящие Правила не применяются к транспортно-экспедиционным услугам в области почтовой связи.

4. Понятия, используемые в настоящих Правилах, означают следующее:

«транспортно-экспедиционные услуги» — услуги по организации перевозки груза, заключению договоров перевозки груза, обеспечению отправки и получения груза, а также иные услуги, связанные с перевозкой груза;

«экспедитор» — лицо, выполняющее или организующее выполнение определенных договором транспортной экспедиции транспортно-экспедиционных услуг;

«клиент» — лицо, заключившее с экспедитором договор транспортной экспедиции и принявшее на себя обязательство оплатить выполнение транспортно-экспедиционных услуг, оказываемых экспедитором;

«договор транспортной экспедиции» — гражданско-правовая сделка, в соответствии с которой одна сторона (экспедитор) за вознаграждение принимает на себя обязательство по поручению и за счет другой стороны (клиента) оказать транспортно-экспедиционные услуги;

«груз» — любое имущество, в отношении которого экспедитор осуществляет организацию перевозки в соответствии с договором транспортной экспедиции;

«грузоотправитель» — лицо, предъявившее груз к перевозке;

«грузополучатель» — лицо, уполномоченное принять груз у экспедитора после окончания перевозки;

«перевозчик» — лицо, осуществляющее перевозку груза на основе договора перевозки.

5. Экспедиторскими документами являются:

поручение экспедитору (определяет перечень и условия оказания экспедитором клиенту транспортно-экспедиционных услуг в рамках договора транспортной экспедиции);

экспедиторская расписка (подтверждает факт получения экспедитором для перевозки груза от клиента либо от указанного им грузоотправителя);

---

<sup>9</sup> Утверждены Постановлением Правительства РФ от 8 сентября 2006 г. № 554.

складская расписка (подтверждает факт принятия экспедитором у клиента груза на складское хранение).

6. В зависимости от характера транспортно-экспедиционных услуг, в том числе при перевозках груза в международном сообщении, сторонами договора транспортной экспедиции может быть определена возможность использования экспедиторских документов, не указанных в пункте 5 настоящих Правил.

7. Экспедиторские документы являются неотъемлемой частью договора транспортной экспедиции.

Экспедиторские документы составляются в письменной форме. Порядок оформления и формы экспедиторских документов утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации.

8. Для оказания транспортно-экспедиционных услуг клиентом выдается заполненное и подписанное им поручение экспедитору. Оформленное в установленном порядке поручение экспедитору должно содержать достоверные и полные данные о характере груза, его маркировке, весе, объеме, а также о количестве грузовых мест.

Поручение экспедитору представляется ему клиентом на бумажном носителе, если иной способ не предусмотрен договором транспортной экспедиции.

9. Экспедитор рассматривает поручение экспедитору в сроки, определенные в договоре транспортной экспедиции, и направляет его клиенту с отметкой о согласовании либо с отказом в согласовании подлежащих оказанию транспортно-экспедиционных услуг с указанием причин отказа.

10. Поручение экспедитору подлежит исполнению с момента получения клиентом письменного подтверждения его согласования экспедитором.

Клиент на любом этапе исполнения договора транспортной экспедиции имеет право отозвать ранее выданное поручение экспедитору с обязательным возмещением ему фактических расходов, связанных с исполнением поручения.

Отзыв выданного поручения экспедитору производится клиентом в письменной форме.

11. Порядок и условия представления поручения экспедитору и отзыва клиентом выданного поручения экспедитору с использованием средств факсимильной или электронной связи определяются договором транспортной экспедиции.

12. Экспедиторская расписка выдается экспедитором клиенту при приеме груза и предоставляет экспедитору право владения грузом до момента передачи груза клиенту либо указанному им грузополучателю по окончании перевозки.

13. В случае если экспедитор принимает груз клиента на складское хранение, экспедитор выдает клиенту складскую расписку.

14. Если иное не установлено договором транспортной экспедиции, при организации перевозки груза экспедитор при необходимости осуществляет:

согласование с перевозчиками условий перевозки и хранения груза, времени перевалки груза с одного вида транспорта на другой и иных вопросов, необходимых для осуществления перевозки;

прохождение таможенных и иных процедур, необходимых при осуществлении перевозки;

расчеты за перевозку груза с перевозчиками как от имени клиента, так и от своего имени.

15. По требованию клиента экспедитор представляет ему следующую информацию:

полное фирменное наименование и место нахождения (для юридического лица), имя и место жительства (для индивидуального предпринимателя);

сведения о подтверждении соответствия транспортно-экспедиционных услуг установленным требованиям;

перечень транспортно-экспедиционных услуг, оказываемых экспедитором, и их стоимость;

сведения о форме и порядке оплаты транспортно-экспедиционных услуг;

сведения о тарифах на перевозку грузов различными видами транспорта, о правилах и об условиях выполнения таких перевозок;

другие сведения, относящиеся к организации и осуществлению перевозки конкретных видов груза различными видами транспорта.

16. Экспедитор в случаях, предусмотренных договором транспортной экспедиции, при приеме груза от перевозчика в пункте назначения участвует в оформлении соответствующих документов.

17. Экспедитор при оказании определенных договором транспортной экспедиции транспортно-экспедиционных услуг обязан следовать указаниям клиента.

Экспедитор вправе отступать от указаний клиента только в случае, если это необходимо в интересах клиента или если экспедитор по независящим от него обстоятельствам не смог предварительно запросить клиента в порядке, определенном договором транспортной экспедиции, о его согласии на такое отступление либо получить в течение суток со дня уведомления клиента ответ на свой запрос.

18. Опасные, скоропортящиеся и иные грузы, требующие специальных условий перевозки, принимаются экспедитором только при представлении клиентом в письменной форме информации об условиях их транспортировки.

19. Качество оказываемых экспедитором транспортно-экспедиционных услуг должно отвечать требованиям национальных стандартов Российской Федерации, нормативных правовых актов в области транспортно-экспедиционной деятельности, а также условиям договора транспортной экспедиции.

# ПРИЛОЖЕНИЕ Г

## ПРИКАЗ «ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОРЯДКА ОФОРМЛЕНИЯ И ФОРМ ЭКСПЕДИТОРСКИХ ДОКУМЕНТОВ»<sup>10</sup>

В соответствии со статьей 2 Федерального закона от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 27 (ч. I), ст. 2701) и пунктом 7 Правил транспортно-экспедиционной деятельности, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 8 сентября 2006 г. № 554 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2006, № 37, ст. 3890), приказываю:

Утвердить прилагаемый Порядок оформления и формы экспедиторских документов.

Министр  
И. Е. ЛЕВИТИН

Утвержден  
Приказом Минтранса России  
от 11 февраля 2008 г. № 23

### ПОРЯДОК ОФОРМЛЕНИЯ И ФОРМЫ ЭКСПЕДИТОРСКИХ ДОКУМЕНТОВ

#### I. Общие положения

1. Настоящий Порядок оформления и формы экспедиторских документов разработан в соответствии со статьей 2 Федерального закона от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 27 (ч. I), ст. 2701) и пунктом 7 Правил транспортно-экспедиционной деятельности, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 8 сентября 2006 г. № 554 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2006, № 37, ст. 3890) (далее — Порядок), устанавливает формы экспедиторских документов, а также порядок их заполнения, учитывая особенности при перевозке грузов разными видами транспорта.

2. Понятия, используемые в настоящем Порядке <\*>:

-----  
<\*> Пункт 4 Правил транспортно-экспедиционной деятельности, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 8 сентября 2006 г. № 554 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2006, № 37, ст. 3890).

транспортно-экспедиционные услуги — услуги по организации перевозки груза, заключению договоров перевозки груза, обеспечению отправки и получения груза, а также иные услуги, связанные с перевозкой груза;

экспедитор — лицо, выполняющее или организующее выполнение определенных договором транспортной экспедиции транспортно-экспедиционных услуг;

---

<sup>10</sup> Зарегистрировано в Минюсте РФ 28 февраля 2008 г. № 11239.

клиент — лицо, заключившее с экспедитором договор транспортной экспедиции и принявшее на себя обязательство оплатить выполнение транспортно-экспедиционных услуг, оказываемых экспедитором;

договор транспортной экспедиции — гражданско-правовая сделка, в соответствии с которой одна сторона (экспедитор) за вознаграждение принимает на себя обязательство по поручению и за счет другой стороны (клиента) оказать транспортно-экспедиционные услуги;

груз — любое имущество, в отношении которого экспедитор осуществляет организацию перевозки в соответствии с договором транспортной экспедиции;

грузоотправитель — лицо, предъявившее груз к перевозке;

грузополучатель — лицо, уполномоченное принять груз у экспедитора после окончания перевозки;

перевозчик — лицо, осуществляющее перевозку груза на основе договора перевозки.

3. Настоящий Порядок обязателен для исполнения экспедиторами и клиентами.

4. Требования, предусмотренные настоящим Порядком, не применяются к транспортно-экспедиционным услугам в области почтовой связи.

5. К экспедиторским документам относятся <\*>:

-----  
<\*> Пункт 5 Правил транспортно-экспедиционной деятельности, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 8 сентября 2006 г. № 554 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2006, № 37, ст. 3890).

поручение экспедитору (определяет перечень и условия оказания экспедитором клиенту транспортно-экспедиционных услуг в рамках договора транспортной экспедиции) (приложение № 1 к настоящему Порядку);

экспедиторская расписка (подтверждает факт получения экспедитором для перевозки груза от клиента либо от указанного им грузоотправителя) (приложение № 2 к настоящему Порядку);

складская расписка (подтверждает факт принятия экспедитором у клиента груза на складское хранение) (приложение № 3 к настоящему Порядку).

6. В зависимости от характера транспортно-экспедиционных услуг, в том числе при перевозках груза в международном сообщении, сторонами договора транспортной экспедиции может быть определена возможность использования экспедиторских документов, не указанных в пункте 5 настоящего Порядка.

7. Экспедиторские документы являются неотъемлемой частью договора транспортной экспедиции.

## **II. Бланк «Поручение экспедитору»**

8. Заполнение бланка «Поручение экспедитору» возлагается на клиентов.

9. Заполненный клиентом бланк «Поручение экспедитору» должен содержать достоверные и полные данные о грузе.

10. Бланк «Поручение экспедитору» может заполняться как на однократное выполнение экспедитором услуг, связанных с организацией перевозок грузов, так и на систематическое оказание таких услуг.

11. Изготовление бланка «Поручение экспедитору» осуществляется типографским способом или с использованием компьютерной техники.

12. Бланк «Поручение экспедитору» печатается на стандартных листах бумаги формата А4 шрифтом размером № 14.

13. Бланк «Поручение экспедитору» имеет наименование, расположенное по центру верхней части листа, напечатанное прописными буквами полужирным шрифтом размером № 16.

14. Заполнение бланка «Поручение экспедитору» осуществляется с использованием компьютерной техники, а также шариковой ручкой (синим или черным цветом). Подчистки и помарки не допускаются.

15. Бланк «Поручение экспедитору» содержит следующие строки:

строка 1 «Дата» — указывается дата выдачи поручения экспедитору;

строка 2 «Номер» — указывается номер, присвоенный поручению экспедитора клиентом;

строка 3 «Грузоотправитель» — указывается полное фирменное наименование и местонахождение юридического лица; фамилия, имя, отчество и местожительство индивидуального предпринимателя;

строка 4 «Клиент» — указывается полное фирменное наименование и местонахождение юридического лица; фамилия, имя, отчество и местожительство индивидуального предпринимателя;

строка 5 «Грузополучатель» — указывается полное фирменное наименование и местонахождение юридического лица; фамилия, имя, отчество и местожительство индивидуального предпринимателя;

строка 6 «Экспедитор» — указывается полное фирменное наименование и местонахождение юридического лица; фамилия, имя, отчество и местожительство индивидуального предпринимателя;

строка 7 «Уведомить сторону о прибытии груза» — указывается отметка о необходимости уведомления грузоотправителя или клиента о прибытии груза (заполняется также в случае, если имеется необходимость известить о прибытии груза иное лицо, кроме грузополучателя, при этом указывается его фирменное наименование и местонахождение);

строка 8 «Страна происхождения груза» — указывается название страны, где был произведен груз;

строка 9 «Грузы, готовые к отправке, место, дата» — указывается наименование груза, точный адрес его нахождения, а также дата готовности груза к отгрузке;

строка 10 «Вид транспорта» — указывается вид транспорта, на котором предполагается осуществить перевозку груза;

строка 11 «Пункт назначения» — указывается адрес (пункт) доставки груза;

строка 12 «Страхование» — указывается номер и дата страхового полиса, полное фирменное наименование страховой компании (страховщика), местонахождение, а также формулировка условий страхования, касающихся конкретной отгрузки (заполняется по усмотрению клиента);

строка 13 «Товарный код» — указывается опознавательный номер груза, предназначенный для таможенных, транспортных и статистических целей;

строка 14 «Маркировка» — указывается маркировка груза в соответствии с законодательством Российской Федерации;

строка 15 «Количество мест, вид упаковки» — указывается количество грузовых мест, а также каким способом груз будет доставляться (насыпью, наливом, навалом, в ящиках, коробках и т. д.);

строка 16 «Вес брутто, нетто» — указывается вес груза с упаковкой и без нее;

строка 17 «Объем» — указывается объем груза;

строка 18 «Стоимость» — указывается стоимость груза в соответствии с платежными документами (заполняется по усмотрению клиента);

строка 19 «Размер упаковки» — указываются габариты каждой упаковки и ее вес;

строка 20 «Требуемые документы» — указывается перечень документов, приложенных к поручению экспедитора, необходимых для перевозки груза;

строка 21 «Особые отметки» — указывается дополнительная информация о грузе, в том числе об особом способе транспортировки, обеспечении безопасности окружающей среды и сохранности перевозимого груза;

строка 22 «Подпись клиента» — проставляется личная подпись клиента или его уполномоченного лица с расшифровкой (фамилия, имя, отчество).

16. Заполнение строк, в которых предусматривается информация об участниках (сторонах) поручения экспедитору, является обязательным.

17. В зависимости от характера (свойств) груза заполняются соответствующие строки, касающиеся информации о грузе.

18. Бланк «Поручение экспедитору» заполняется в двух экземплярах (оригинал вручается экспедитору).

### **III. Бланк «Экспедиторская расписка»**

19. Заполнение бланка «Экспедиторская расписка» возлагается на экспедитора.

20. Заполненный экспедитором бланк «Экспедиторская расписка» должен содержать достоверные и полные данные о грузе.

21. Изготовление бланка «Экспедиторская расписка» осуществляется типографским способом или с использованием компьютерной техники.

22. Бланк «Экспедиторская расписка» печатается на стандартных листах бумаги формата А4 шрифтом размером № 14.

23. Бланк «Экспедиторская расписка» имеет наименование, расположенное по центру верхней части листа, напечатанное прописными буквами полужирным шрифтом размером № 16.

24. Заполнение бланка «Экспедиторская расписка» осуществляется с использованием компьютерной техники, а также шариковой ручкой (синим или черным цветом). Подчистки и помарки не допускаются.

25. Бланк «Экспедиторская расписка» содержит следующие строки:

строка 1 «Дата» — указывается дата выдачи экспедиторской расписки;

строка 2 «Номер» — указывается номер, присвоенный экспедиторской расписке экспедитором;

строка 3 «Грузоотправитель» — указывается полное фирменное наименование и местонахождение юридического лица; фамилия, имя, отчество и место жительства индивидуального предпринимателя;

строка 4 «Клиент» — указывается полное фирменное наименование и местонахождение юридического лица; фамилия, имя, отчество и место жительства индивидуального предпринимателя;

строка 5 «Экспедитор» — указывается полное фирменное наименование и местонахождение юридического лица; фамилия, имя, отчество и место жительства индивидуального предпринимателя;

строка 6 «Страна происхождения товара» — указывается название страны, где был произведен груз;

строка 7 «Товарный код» — указывается опознавательный номер груза, предназначенный для таможенных, транспортных и статистических целей;

строка 8 «Маркировка» — указывается маркировка груза в соответствии с законодательством Российской Федерации;

строка 9 «Количество мест, вид упаковки» — указывается количество грузовых мест, а также каким способом груз будет доставляться (насыпью, наливом, навалом, в ящиках, коробках и т. д.);

строка 10 «Вес брутто, нетто» — указывается вес груза с упаковкой и без нее;

строка 11 «Объем» — указывается объем груза;

строка 12 «Стоимость» — указывается стоимость груза в соответствии с платежными документами;

строка 13 «Размер упаковки» — указываются габариты каждой упаковки и ее вес;

строка 14 «Условия» — указываются условия приема груза экспедитором на транспортно-экспедиционное обслуживание и обязательства экспедитора;

строка 15 «Особые отметки» — указывается дополнительная информация о грузе, в том числе об особом способе транспортировки, обеспечении безопасности окружающей среды и сохранности перевозимого груза;

строка 16 «Подпись экспедитора» — проставляется личная подпись экспедитора или его уполномоченного лица с ее расшифровкой (фамилия, имя, отчество).

26. Заполнение строк, в которых предусматривается информация об участниках (сторонах) экспедиторской расписки, является обязательным.

27. В зависимости от характера (свойств) груза заполняются соответствующие строки, касающиеся информации о грузе.

28. Бланк «Экспедиторская расписка» заполняется в двух экземплярах (оригинал вручается грузоотправителю или клиенту).

#### **IV. Бланк «Складская расписка»**

29. Заполнение бланка «Складская расписка» возлагается на экспедитора.

30. Заполненный экспедитором бланк «Складская расписка» должен содержать достоверные и полные данные о грузе.

31. Изготовление бланка «Складская расписка» осуществляется типографским способом или с использованием компьютерной техники.

32. Бланк «Складская расписка» печатается на стандартных листах бумаги формата А4 шрифтом размером № 14.

33. Бланк «Складская расписка» имеет наименование, расположенное по центру верхней части листа, напечатанное прописными буквами полужирным шрифтом размером № 16.



34. Заполнение бланка «Складская расписка» осуществляется с использованием компьютерной техники, а также шариковой ручкой (синим или черным цветом). Подчистки и помарки не допускаются.

35. Бланк «Складская расписка» содержит следующие строки:

строка 1 «Дата» — указывается дата выдачи складской расписки;

строка 2 «Номер» — указывается номер, присвоенный складской расписке экспедитором;

строка 3 «Клиент» — указывается полное фирменное наименование и местонахождение юридического лица; фамилия, имя, отчество и место жительства индивидуального предпринимателя;

строка 4 «Экспедитор» — указывается полное фирменное наименование и местонахождение юридического лица; фамилия, имя, отчество и место жительства индивидуального предпринимателя;

строка 5 «Склад» — указывается местонахождение склада, на который помещается груз для хранения;

строка 6 «Страна происхождения товара» — указывается название страны, где был произведен груз;

строка 7 «Страхование» — указывается номер и дата страхового полиса, полное фирменное наименование страховой компании (страховщика), местонахождение, а также формулировка условий страхования, касающихся конкретной отгрузки (заполняется по усмотрению экспедитора);

строка 8 «Товарный код» — указывается опознавательный номер груза, предназначенный для таможенных, транспортных и статистических целей;

строка 9 «Маркировка» — указывается маркировка груза в соответствии с законодательством Российской Федерации;

строка 10 «Количество мест, вид упаковки» — указывается количество грузовых мест, а также каким способом груз будет доставляться (насыпью, наливом, навалом, в ящиках, коробках и т. д.);

строка 11 «Вес брутто, нетто» — указывается вес груза с упаковкой и без нее;

строка 12 «Объем» — указывается объем груза;

строка 13 «Стоимость» — указывается стоимость груза в соответствии с платежными документами (заполняется по усмотрению экспедитора);

строка 14 «Размер упаковки» — указываются габариты каждой упаковки и ее вес;

строка 15 «Условия» — указываются условия приема груза экспедитором на хранение;

строка 16 «Особые отметки» — указывается дополнительная информация о грузе, в том числе об особом способе транспортировки, обеспечении безопасности окружающей среды и сохранности перевозимого груза;

строка 17 «Подпись экспедитора» — проставляется личная подпись экспедитора или его уполномоченного лица с расшифровкой (фамилия, имя, отчество).

36. Заполнение строк, в которых предусматривается информация о сторонах складской расписки, является обязательным.

37. В зависимости от характера (свойств) груза заполняются соответствующие строки, касающиеся информации о грузе.

38. Бланк «Складская расписка»<sup>2</sup> заполняется в двух экземплярах (оригинал вручается клиенту).

**Приложение № 1**  
**к Порядку оформления и формы экспедиторских документов (п. 5)**

**ПОРУЧЕНИЕ ЭКСПЕДИТОРУ**

_____	_____
1 (дата)	2 (номер)
3 Грузоотправитель _____	
4 Клиент _____	
5 Грузополучатель _____	
6 Экспедитор _____	
7 Уведомить сторону о прибытии груза _____	
8 Страна происхождения груза _____	
9 Товары, готовые к отправке, место, дата _____	
10 Вид транспорта _____	
11 Пункт назначения _____	
12 Страхование _____	
13 Товарный код _____ 14 Маркировка _____	
15 Количество мест, вид упаковки _____	
16 Вес брутто, нетто _____ 17 Объем _____ 18 Стоимость _____	
19 Размер упаковки _____	
20 Требуемые документы _____	
21 Особые отметки _____	
_____	
_____	
_____	
22 Подпись клиента _____	
_____	

**Приложение № 2**  
**к Порядку оформления и формы экспедиторских документов (п. 5)**

**ЭКСПЕДИТОРСКАЯ РАСПИСКА**

_____	_____
1 (дата)	2 (номер)
3 Грузоотправитель _____	
4 Клиент _____	
5 Экспедитор _____	
6 Страна происхождения груза _____	
7 Товарный код _____	8 Маркировка _____
9 Количество мест, вид упаковки _____	
10 Вес брутто, нетто _____	11 Объем _____
12 Стоимость _____	
13 Размер упаковки _____	
14 Условия _____	
_____	
15 Особые отметки _____	
_____	
_____	
16 Подпись экспедитора _____	
_____	

**Приложение № 3**  
**к Порядку оформления и формы экспедиторских документов (п. 5)**

**СКЛАДСКАЯ РАСПИСКА**

_____	_____
1 (дата)	2 (номер)
3 Клиент _____	
4 Экспедитор _____	
5 Склад _____	
6 Страна происхождения груза _____	
7 Страхование _____	
8 Товарный код _____	9 Маркировка _____
10 Количество мест, вид упаковки _____	
11 Вес брутто, нетто _____	12 Объем _____
13 Стоимость _____	
14 Размер упаковки _____	
15 Условия _____	
_____	
16 Особые отметки _____	
_____	
_____	
17 Подпись экспедитора _____	
_____	

*Учебное издание*

**Еремеева Людмила Эмировна,**  
доцент, почетный автотранспортник России,  
заслуженный работник Республики Коми

## **ОСНОВЫ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ**

---

Подписано в печать 18.11.14. Формат 60 × 90 1/16. Уч.-изд. л. 8,6. Усл. печ. л. 9,2.  
Тираж 35. Заказ № 335.

---

Сыктывкарский лесной институт (филиал) федерального государственного бюджетного  
образовательного учреждения высшего профессионального образования  
«Санкт-Петербургский государственный лесотехнический университет имени С. М. Кирова» (СЛИ)  
167982, г. Сыктывкар, ул. Ленина, 39.  
www.sli.komi.com. E-mail: institut@sfi.komi.com.

---

Редакционно-издательский отдел СЛИ.  
Отпечатано в СЛИ.