

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ  
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ  
ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ II»

---

Кафедра «Экономика и управление на транспорте»

Ю.В. Пересветов, О.В. Чадина

**ТРАНСПОРТНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ КОММЕРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

*УЧЕБНОЕ ПОСОБИЕ*

Москва – 2016

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ  
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ  
ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ II»

---

Кафедра «Экономика и управление на транспорте»

Ю.В. Пересветов, О.В. Чадина

**ТРАНСПОРТНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ КОММЕРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

Учебное пособие  
для студентов бакалавриата по направлению «Торговое дело»

Москва – 2016

УДК 656.2

П-27

Пересветов Ю.В., Чадина О.В. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности: Учебное пособие. - М.: МГУПС (МИИТ), 2016. – 78 с.

В учебном пособии изложена характеристика всех видов транспорта, сущность и методы управления транспортом, рассмотрены виды грузов и перевозок различными видами транспорта, вопросы регулирования взаимоотношений сторон при перевозке, а также вопросы транспортного страхования.

Учебное пособие предназначено для студентов бакалавриата Института экономики и финансов Московского государственного университета путей сообщения Императора Николая II.

Рецензенты: профессор кафедры «Управление эксплуатационной работой и безопасностью на транспорте» МГУПС (МИИТ), д.т.н. Шапкин И.Н.,

доцент кафедры «Экономика в энергетике и промышленности» Национального исследовательского университета МЭИ, к.э.н. Гуськов С.В.

© МГУПС (МИИТ), 2016

## ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	5
1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАНСПОРТА.....	7
1.1. Роль транспортного рынка в экономике страны.....	7
1.2. Транспортная услуга .....	9
1.3. Структурно-функциональная характеристика транспорта.....	10
2. ТРАНСПОРТНАЯ ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ И СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТОМ	13
2.1. Показатели транспортной доступности.....	13
2.2. Принципы управления транспортом в рыночной экономике.....	15
2.3. Организация управления транспортной системой.....	16
3. ТРАНСПОРТИРОВКА ГРУЗОВ.....	18
3.1. Прием груза к перевозке. Транспортная характеристика грузов, упаковок, тары .....	18
3.2. Номенклатура грузов.....	19
3.3. Товарная номенклатура ВЭД.....	20
3.4. Основные транспортные операции во внешнеторговой экономической деятельности. Классификация, содержание.....	21
3.5. Тарифы, фрахты, условия перевозки.....	22
3.6. Влияние транспортного фактора на ориентировочную цену товара для конечного потребителя.....	27
3.7. Условия транспортировки и термины «INCOTERMS».....	28
4. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ.....	36
4.1. Воздушный транспорт.....	36
4.2. Морской транспорт.....	38
4.3. Речной транспорт.....	39
4.4. Автомобильный транспорт.....	40
4.5. Железнодорожный транспорт.....	41
5. ТРАНСПОРТНОЕ СТРАХОВАНИЕ.....	46
5.1. Страхование железнодорожного подвижного состава.....	46
5.2. Морское страхование, особенности транспортного страхования КАСКО и КАРГО .....	49
5.3. Авиационное и космическое страхование .....	55
5.4. Страхование автотранспорта.....	56
5.5. Страхование грузов.....	58
6. РЕШЕНИЕ СПОРНЫХ ВОПРОСОВ ПРИ ТРАНСПОРТИРОВКЕ.....	59

6.1. Железнодорожный транспорт.....	59
6.2. Водный транспорт .....	60
6.3. Воздушный транспорт .....	61
6.4. Автомобильный транспорт.....	62
6.5. Смешанные перевозки .....	63
7. РЕГУЛИРОВАНИЕ ВЗАИМООТНОШЕНИЙ СТОРОН В ДОГОВОРАХ МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ.....	64
7.1. Железнодорожный транспорт.....	64
7.2. Воздушный транспорт.....	66
7.3. Автомобильный транспорт .....	67
7.4. Водный транспорт .....	68
8. ОСНОВНЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ, РАССМАТРИВАЮЩИЕ СПОРЫ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ.....	69
БИБЛИОГРАФИЯ	76

## ВВЕДЕНИЕ

Целью данной дисциплины является овладение знаниями в сфере организации коммерческой деятельности предприятий с применением логистических составляющих, функционирующих на рынке транспортных услуг. Изучение курса «Транспортное обеспечение коммерческой деятельности», как дисциплины профессионального цикла (по выбору БЗ.В.ДВ.7.1), играет важную роль в формировании системы знаний, необходимых бакалаврам по направлению 38.03.06 «Торговое дело» профили «Маркетинг», «Коммерческая логистика». После изучения курса студенты должны владеть методами проведения расчетов по определению эксплуатационных показателей работы различных видов транспорта, методами выбора видов транспорта для определения экономической эффективности смешанных железнодорожно-автомобильных и железнодорожно-водных перевозок.

В результате освоения дисциплины «Транспортное обеспечение коммерческой деятельности» студент должен получить следующие знания и умения:

- иметь представление о структуре транспортной системы РФ, системе управления видами транспорта различных форм собственности (государственной, акционерной, частной), в доле каждого вида транспорта на транспортном рынке; новых технологиях интермодальных и комбинированных перевозок грузов и пассажирского сервиса на различных видах транспорта; логистических системах;
- использовать: особенности разработки маркетинговой стратегии и планов перевозок, технико-экономические показатели работы и качества транспортного обслуживания на различных видах транспорта; методику выбора видов транспорта потребителями транспортных услуг; основные направления развития смешанных перевозок, организацию транспортных коридоров, возможности внешнеэкономической деятельности видов транспорта и их государственного регулирования;
- проводить расчеты по определению сравнительных технико-экономических показателей работы по видам транспорта, определению потребных парков подвижного состава на различных видах транспорта, определять экономическую эффективность и конкурентоспособность того или иного вида транспорта или комбинированного способа доставки грузов и пассажиров различными видами транспорта;
- проводить сравнительный анализ показателей работы различных видов транспорта и транспортного рынка; оценивать экономическую эффективность использования новых технологий во взаимодействии различных видов транспорта, особенно в крупных

транспортных узлах (на станциях, в морских и речных портах, на подъездных путях предприятий), использования технических, технологических, экологических и качественных преимуществ того или иного вида транспорта при определении экономической выгоды потребителей, транспорта и государства.

# 1.ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАНСПОРТА

## 1.1. Роль транспортного рынка в экономике страны

Экономическая теория, определяя место и роль транспорта в развитии современного общества, рассматривает его как всеобщее средство труда, как одно из общих условий производства.

Перемещая средства труда и рабочих внутри предприятий, транспорт осуществляет связи, которые создаются технологическим разделением труда. Эти функции выполняет внутрипроизводственный транспорт.

Перемещая различные виды продукции между производителями (поставщиками) и потребителями, транспорт осуществляет связи, порождаемые территориальным разделением труда. Эти функции выполняет транспорт сферы обращения, который выделился в отдельную сферу производства.

Перевозки, в процессе обращения, в современных условиях выполняет в основном транспорт общего пользования – железнодорожный, морской, речной, автомобильный, воздушный, а так же специальный транспорт (трубопроводный, линии электропередачи и железнодорожные подъездные пути предприятий, связывающие их с сетью магистральных путей сообщения).

Эти виды транспорта вместе с системой складов являются материальной основой процесса обращения.

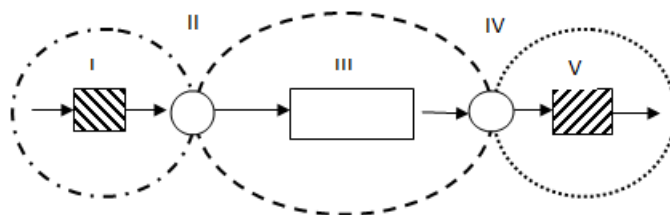


Рис. 1.1. Место транспорта в системе «производство-обращение-потребление»

I- производство; II- экспедиция, хранение, погрузка; III – транспорт; IV - экспедиция, хранение, погрузка; V – потребление; - - - - - - - сфера производства; - - - - - - - сфера обращения; ..... - сфера потребления.

Структура транспортной сети России составляют наземные, водные и воздушные пути (линии) сообщения, протяженность которых составляет, тыс. км:

- Ж.д. ОАО «РЖД» - 85,7 (7% мировой железнодорожной сети)



- Ж.д. пути предприятий – 53,5 (более 70% погрузо-разгрузочных операций для магистральных железных дорог)
- Внутренние водные (речные) судоходные пути – 101,0
- Автомобильные дороги с твердым покрытием – 750,0  
в том числе общего пользования – 463,0
- Магистральные нефтепроводы – 65,0
- Магистральные газопроводы – 145,0
- Воздушные линии – 800,0  
в том числе международные – 200,0

Транспортно-дорожный комплекс России представляет собой одну из крупнейших отраслей народного хозяйства страны. Он включает в себя более 1,5 млн.км. наземных путей сообщения с огромным количеством разнообразного подвижного состава, зданий и сооружений. Почти 6 млн. чел. обслуживает эту отрасль. Ориентировочная стоимость основных производственных фондов транспортно-дорожного комплекса России составляет 13% стоимости основных производственных фондов страны (более 400 триллн. р.)

Вместе с тем транспорту свойственны некоторые особенности, которые отличают его от других отраслей народного хозяйства:

1. Транспорт не производит новой вещественной продукции, а как бы является продолжением процесса производства в пределах процесса обращения (процесс производства заканчивается тогда, когда она доставлена к месту потребления, поэтому транспорт есть продолжение процесса производства).

2. Продукция транспорта (перевозка грузов и пассажиров) неотделима от процесса транспортного производства. Ее нельзя накопить, создать запасы. Поэтому проблема резервов на транспорте состоит в создании не запасов продукции, а резервов пропускной и провозной способности.

3. Продукция транспорта не содержит сырья. Доля заработной платы в ее себестоимости вдвое выше, чем в промышленности. Затраты на амортизацию, топливо, электроэнергию составляют почти  $\frac{1}{2}$  всех эксплуатационных расходов транспорта.

4. Кругооборот средств, выделяемых на развитие транспорта, отличается от кругооборота средств, направляемых на развитие промышленности и сельского хозяйства. На транспортном рынке реализуется не товар, в виде новой вещи, а сам производственный процесс транспортной промышленности, следовательно, требования к эффективности и качеству работы транспортной системы относятся не только к его

рыночной продукции, конечному результату транспортной деятельности, но и непосредственно к транспортному производственному процессу.

Транспорт является одной из отраслей экономической инфраструктуры, он способен существенно влиять на экономический рост, расширение торговли, повышения уровня жизни. Транспорт активно влияет на окружающую среду, причем в основном негативно, самое главное – темпы развития транспорта должны соответствовать экономическому росту. По данным зарубежных исследователей, рост валового внутреннего продукта в большинстве стран мира сопровождается пропорциональным увеличением стоимости основных фондов транспорта. Успех зависит, прежде всего, от экономической политики государства в целом.

### **1.2.Транспортная услуга**

Транспорт с одной стороны, является частью инфраструктуры рынка, «физически» реализуя обмен товарами и оказывая услуги населению, а с другой – сам как субъект рынка продает свои услуги, перемещая товары и пассажиров. Различные виды транспорта могут по-разному оказывать эти услуги, образуя тем самым транспортный рынок. Труд транспортных рабочих является трудом производительным, он создает национальный доход, увеличивает общественное богатство, измеряемое в стоимостной форме. Доля транспортных издержек в стоимости продукции промышленности и с/х. составляет 15-20%, достигая по некоторым грузам до 45%-50%.

Транспортная услуга обладает меновой стоимостью, т.е. способностью обмениваться на другие товары (бартер) и на деньги (в виде фрахта, сборов и др). Соответственно приращенный в результате перемещения товарный капитал выступает в денежной форме, т.е. имеет свою цену. Величина, размер цены формируется на основе соотношения спроса и предложения на транспортные услуги на особом рынке. Его секция, на которой реализуются услуги морского транспорта, является рынком фрахтовым. В недавнем прошлом ситуация на фрахтовом рынке отражала положение на транспортном рынке в целом, поскольку на морской транспорт приходилось примерно 80% общего объема международных внешнеторговых перевозок.

Цена перевозочной услуги выступает в виде провозной платы, ставки фрахта, линейного тарифа на перевозку груза, цены билета пассажира и т.п.

Цена предоставленной транспортной услуги увеличивает цену товара, существовавшую до его перемещения. Таким образом, чем выше величина транспортной издержки, тем выше цена товара.

Любой вид транспорта располагает своей собственной системой показателей, учитывает технико-экономические и другие особенности. Однако многие показатели

являются общими для всех видов транспорта. Условно их можно разделить на следующие группы:

1. Показатели перевозочной и погрузочно-разгрузочной работы (грузооборот,– пассажирооборот, объем перевозок грузов и пассажиров, приведенный грузооборот, объем отправления, объем прибытия).

2. Показатели материально-технической базы (протяженность сети путей сообщения, ее густота, суммарная грузоподъемность или тоннаж транспортных единиц, суммарная энергетическая мощность активных транспортных единиц, пропускная и провозная способность элементов транспортной сети).

3. Показатели эксплуатационной работы (средняя грузонапряженность, средняя дальность перевозок, скорость доставки грузов, использование грузоподъемности подвижного состава и время его оборота, среднесуточный пробег).

4. Показатели экономической эффективности и показатели финансовой деятельности (себестоимость, производительность труда, фондоотдача, фондоемкость, доходы, расходы, прибыль, рентабельность).

### **1.3. Структурно-функциональная характеристика транспорта**

Структурно транспорт можно представить как систему, состоящую из двух подсистем:

- транспорт общего пользования,
- транспорт необщего пользования.

При этом, обе части системы могут быть представлены предприятиями федеральной (государственной), муниципальной или частной форм собственности.

Транспорт общего пользования выступает как самостоятельная отрасль материального производства. Он обслуживает сферу обращения, обеспечивает связь между сферой производства и сферой потребления. Транспорт общего пользования – это транспорт, который в соответствии с действующим законодательством обязан осуществлять перевозки грузов и пассажиров, кем бы эти перевозки ни были предъявлены: государственным предприятием или учреждением, общественной организацией, фирмой или частным лицом.

К транспорту общего пользования относится железнодорожное, линейное морское и речное судоходство с движением судов по объявленному расписанию и с

перевозкой грузов по опубликованному тарифу, регулярный автомобильный и авиационный транспорт.

Транспорт необщего пользования выполняет перевозки внутри сферы производства, т.е. для конкретного предприятия, организации или фирмы. Перевозки, которые он выполняет, являются внутрипроизводственными или технологическими, а так же перевозки траповыми судами морского и речного флота, нерегулярным автомобильным и воздушным транспортом по индивидуальным договорам и ценам перевозки. Ведомственный транспорт промышленных предприятий называется промышленным транспортом.

Транспорт, как отрасль имеет ярко выраженное линейное размещение, привязанное к внутренним и международным, естественным и искусственным путям сообщения. Транспортный процесс, являясь обязательным продолжением любого производственного процесса промышленности и в сельского хозяйства, имеет географическое, внутриотраслевое разделение на наземный транспорт (железнодорожный, автомобильный, трубопроводный), водный (морской, речной, озерный) и воздушный (авиационный) транспорт. По существу, особым видом транспорта являются линии электропередач энергии. Ряд транспортных технологий определяют монополизацию предоставления услуг. Такую особенность имеет железнодорожный и трубопроводный транспорт. Транспорт связывает между собой отдельные экономические районы и отрасли народного хозяйства, обеспечивает и выражает собой общественное территориально-географическое разделение труда международного и внутреннего.

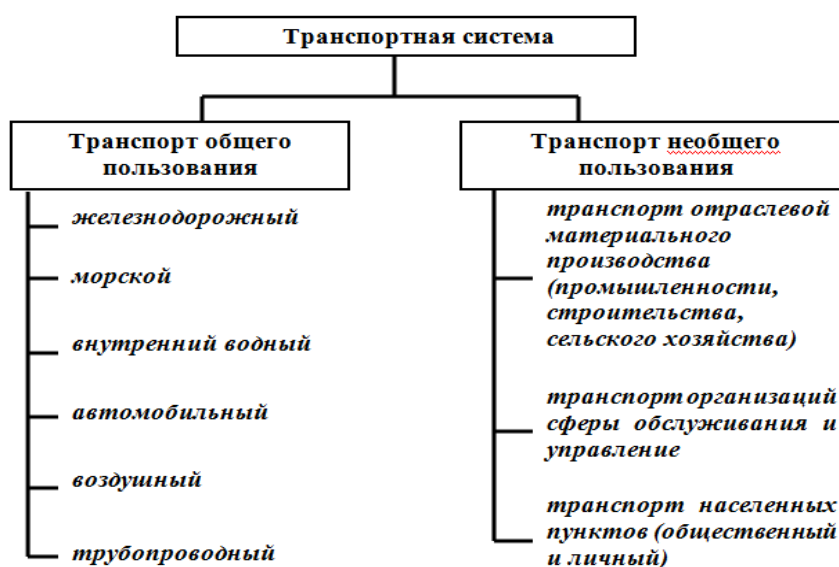


Рис. 1.2. Структурная схема транспортной системы

Для осуществления функций управления железнодорожным транспортом создано - открытое акционерное общество "Российские железные дороги" (Компания "РЖД").

В настоящее время ОАО "РЖД" является крупнейшей компанией России с уставным капиталом 1545200 млн. руб. Все 100% акций корпорации закреплены в федеральной собственности.

Железные дороги входят в ОАО "РЖД" на правах её обособленных структурных подразделений - филиалов. Отделения железных дорог являются структурными подразделениями железных дорог, причем количество отделений разных железных дорог может быть разным. В составе каждого отделения железной дороги находятся и подчинены ему структурные производственные подразделения – линейные транспортные предприятия. Функционально отделения железных дорог являются в части управления связующим звеном между железными дорогами и линейными подразделениями, непосредственно обеспечивающими перевозочный процесс.

Входящие в состав ОАО "РЖД" заводы по ремонту подвижного состава, путевой техники и производству технических средств, для железнодорожного транспорта являются частью его единого производственно-технического комплекса. В процессе реформирования компании ОАО «РЖД» происходит выделение конкурентных видов бизнеса в виде создания дочерних и зависимых обществ (ДЗО).

Возглавляет ОАО "РЖД" Президент, который по должности является Председателем Правления Компании. Начальники железных дорог по должности являются Вице-президентами ОАО "РЖД".

В Компании "РЖД" сосредотачиваются следующие функции централизованного управления:

- \* оперативное управление перевозочным процессом;
- \* организация и контроль обеспечения безопасности движения, эксплуатации транспортных и иных технических средств, связанных с перевозочным процессом;
- \* организация разработки и выполнения графика движения поездов по сети железных дорог;
- \* финансовое планирование, бюджетирование и корпоративное управление; осуществление внутреннего аудита и контроля над финансово-хозяйственной деятельностью подразделений Компании;

- \* разработка и реализация единой инвестиционной стратегии Компании;
- \* управление персоналом;
- \* управление информационными ресурсами;
- \* совершенствование технологии работы железнодорожного транспорта;
- \* выработка предложений по совершенствованию нормативных актов по эксплуатации железных дорог и технических средств, безопасности перевозок и охране труда, экологической безопасности, обеспечению охраны объектов, сохранности перевозимых грузов и имущества, пожарной безопасности;
- \* разработка единых технических и технологических правил и требований к перевозочному процессу;
- \* проведение единой научно-технической и инновационной политики, разработка и освоение нового подвижного состава;
- \* внешнеэкономическая и международная деятельность, реализация международных соглашений и договоров в области железнодорожного транспорта;
- \* другие функции, направленные на обеспечение устойчивой работы железнодорожного транспорта.

## **2. ТРАНСПОРТНАЯ ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ И СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТОМ**

### **2.1. Показатели транспортной обеспеченности и доступности**

Показатели транспортной обеспеченности и доступности отражают уровень обслуживания хозяйствующих объектов и населения и зависят от протяженности сети путей сообщения, их пропускной и провозной способности, конфигурации размещения транспортных линий и др. факторов.

Различия в обеспеченности путями сообщения отдельных стран и регионов характеризуются показателями:

**I) густоты сети** –  $ds$ , км/1000 км<sup>2</sup>, измеряемый отношением протяженности эксплуатационной длины сети  $Lэ$ , к площади территории  $S$ :  $ds = 1000Lэ / S$ .

- Однако при равной площади двух регионов потребность в транспорте будет больше у того региона, численность населения которого больше. Тогда густота

сети, характеризующая транспортную обеспеченность населения (км/10000 чел):

$$d_n = 10000L_3/H$$

- Для обобщенной характеристики транспортной обеспеченности предложена формула определения единого показателя густоты сети  $d_3$ , км с учетом и площади, и численности населения:

$$d_3 = L_3/\sqrt{SH}$$

Вместе с тем, при одинаковой численности населения и площади территории, потребность в перевозках может быть различна в зависимости от структуры, объемов и размещения производства. С учетом этих факторов густота сети оценивается по формуле:

$$d_y = L_3/\sqrt[3]{SoHQ}$$

Для различных видов транспорта комплексный показатель учитывает приведенную длину путей сообщения и только обжитую площадь рассматриваемого региона:

$$d_k = L_{прив}/\sqrt[3]{SoHQ}$$

Используя данный показатель можно сопоставить транспортную обеспеченность различных стран и регионов мира.

Соотношение густоты приведенной транспортной сети не полностью отражает разрыв в уровне транспортной обеспеченности стран. Следует учитывать также интенсивность использования транспортных ресурсов и их доступность потребителям.

Относительными показателями интенсивности использования транспорта можно считать отношение удельного грузооборота соответственно к 1000км<sup>2</sup> площади, 10000 жителей и 1000т перевезенной в регионе продукции:

$$d_s = \frac{\sum PL_{прив}}{S}; \quad d_3 = \frac{\sum PL_{прив}}{\sqrt{SH}}; \quad d_k = \frac{\sum PL_{прив}}{\sqrt[3]{SHQ}}$$

Приведенный грузооборот  $\sum PL_{прив}$  образуется посредством «двойного приведения» через соответствующие коэффициенты тонно-км грузовой и пассажирской работы различных видов транспорта и скорректированной протяженности транспортных видов  $L_{прив}$  с учетом их перевозочной мощности. По существу, величина  $\sum PL_{прив}$  отражает объем транспортных услуг основной

**деятельности транспорта, оказываемых потребителям на рассматриваемой территории.**

Макроэкономическим показателем уровня транспортного обслуживания  $d_m$  можно считать объем приведенного грузооборота в тонно-километрах, приходящийся на 1руб. (1\$) национального дохода (валового внутреннего продукта – ВВП) страны:

$$d_m = \sum PL_{прив} / \text{ВВП}$$

Показатель *транспортной доступности*  $d_d$ , может быть определен как средневзвешенная величина затрат времени на перемещение грузов и пассажиров в регионе в зависимости от конфигурации размещения и густоты его транспортной сети :

по грузовым перевозкам

$$d_{\partial}^{gp} = \sum Pt_{гр} So / \sum PL_{гр} L_{прив} ;$$

по пассажирским перевозкам

$$d_{\partial}^{nac} = \sum Ht_{пас} So / \sum HL_{пас} L_{прив} ;$$

где -  $\sum Pt_{гр}$  – суммарное время доставки грузов в регионе за год тонно-ч;

-  $\sum Ht_{пас}$  – суммарное время перемещения пассажиров в регионе за год, пассажиро-ч.

Этот качественный показатель характеризует надежность транспортного обслуживания потребителей транспортных услуг. По расчетам надежной считается такая сеть всех видов путей сообщения в регионе, которая позволяет достичь любой его точки из любой другой за время, определенное нормативом (для средних условий России во внутриобластных перевозках грузов – 3-4 час, пассажирских – 1,7 – 2ч., а в межобластных – в среднем 2-3ч и 1-2 суток соответственно).

Эти показатели существенно различаются по видам транспорта и территориям субъектов Российской Федерации. Например, транспортная доступность в Центральном экономическом р-не в 8-10 раз превышает (т.е. меньше по времени) аналогичные показатели районов Сибири и Дальнего Востока.

## **2. 2. Принципы управления транспортом в рыночной экономике**

Стратегической целью развития транспорта на современном этапе является формирование системы перевозок, обеспечивающей полное удовлетворение потребностей в перевозках и отвечающей потребностям общества с точки зрения безопасности и экологичности. Для достижения этой цели должны быть реализованы следующие задачи:



- формирование рынка транспортных услуг на основе конкуренции и взаимодействия всех транспортных предприятий различных форм собственности;
- создание законно-правовой и нормативной базы развития транспорта, гарантирующей предоставление услуг общественного транспорта всем, кто в них нуждается, безопасность и экологичность перевозок;
- техническое перевооружение транспорта и внедрение высокоэффективных транспортных технологий;
- интеграция на взаимовыгодных условиях транспортно-дорожного комплекса России в мировую транспортную систему.

Перечисленные задачи должны решаться и базироваться на новых принципах управления транспортом в современных условиях. Эти принципы формулируются так:

1. Транспорт – одна из важнейших отраслей экономической инфраструктуры, которая рассматривается государством как приоритетная отрасль развития.
2. Равные условия, правовые гарантии и хозяйственная самостоятельность для развития и функционирования в отрасли предприятий всех форм собственности.
3. Государственное экономическое регулирование транспортных отраслей и предприятий. Госрегулирование осуществляется в сферах: организация рынка транспортных услуг и контроль за допуском предприятий на рынок, регулирование ценообразования на транспорте (определение правил построения тарифов и установление обязательного тарифа), налоговое регулирование, инвестиционное регулирование (участие государства в реализации наиболее капиталоемких проектов) и т.п.
4. Делегирование федеральных полномочий региональным органам управления. На уровень местных администраций делегируется решение вопросов – распределение централизованных дотаций, материальных ресурсов между предприятиями транспорта; контроль над местными тарифами; выдача лицензий на местные виды транспортной деятельности; управление предприятиями, находящимися в федеральной собственности; участие в управлении акционированными предприятиями от имени федеральных органов.

### **2. 3. Организация управления транспортной системой**

Министерство транспорта – федеральный орган управления отраслями транспортно-дорожного комплекса (ТДК).

Наряду с ним сформированы межрегиональные органы федерального управления ТДК.

На воздушном транспорте создано 17 региональных управлений. Они обязаны обеспечивать безопасность всех воздушных судов, независимо от форм собственности, на территории нескольких административных регионов; кроме того: регулирование перевозок, сертификация авиасистем, специалистов и другие функции.

На морском транспорте, начиная с 1993г, утверждены морские администрации портов, призванные осуществлять государственное регулирование деятельности компаний-судовладельцев, портов, ремонтных заводов и других предприятий, действующих на их территории. Поскольку морские порты являются, как правило, транспортными узлами и взаимодействуют с сухопутными видами транспорта, созданы административные советы портов. Это координирующие органы по согласованию совместной работы всех предприятий транспортного узла.

На речном транспорте, на базе бассейновых управлений пути, созданы государственные бассейновые управления водных путей и судоходства. Их задача - координация перевозок различными судовладельцами, обеспечение безопасности судоходства, охрана окружающей среды, содержание внутренних водных путей на территории нескольких административных районов.

На автомобильном транспорте осуществление функций государственного регулирования делегируется региональным органам управления транспортом, создаваемым администрациями.

На ж.д. транспорте в основном сохранена вертикальная структура управления. Многие вспомогательные службы железных дорог преобразованы в акционерные общества, концерны и производственные объединения.

Структура органов управления транспортом региона, соответствует распространенной мировой практике и может включать в себя:

- органы транспортной администрации (департамент или комитет транспорта), региональные отделения Российской транспортной инспекции (РТИ), органы государственной инспекции по безопасности дорожного движения (ГИБДД) и другие надзорные и контролирующие органы;

- неадминистративные хозяйственно-финансовые органы и предприятия (служба единого заказчика транспортных услуг, фонды, транспортные банки, и т.д.)

- координационные органы (советы по транспорту, рабочие группы и комиссии), общественные организации.

Регионам могут делегировать следующие функции центральных органов управления транспортной системой: распределение централизованных финансовых и материальных ресурсов, разработка и контроль уровня тарифов на местные перевозки, участие в выдаче лицензий на транспортные виды деятельности и т.д.

Таким образом, транспортная политика, проводимая на федеральном уровне, направлена на широкое делегирование полномочий регионам.

### **3. ТРАНСПОРТИРОВКА ГРУЗОВ**

На разных этапах экономического цикла: производство - транспортировка - потребление, результат труда каждый раз представляется в новом качестве. На первом этапе результатом труда является - продукт, на втором этапе - груз (объект транспортировки с момента его передачи транспорту для перемещения потребителям), и на третьем этапе - груз снова выступает в роли продукта. Свойство продукта, которое проявляется в процессе транспортировки и определяет этот процесс, называется транспортной характеристикой груза. В нее входят физико-механические свойства, объемно-массовые показатели, тара, упаковка, режимы - хранения, перевозки и перегрузки. Совокупность конкретных качественных и количественных показателей транспортной характеристики груза обеспечивается транспортным состоянием этого груза. Сохранность и безопасность его транспортировки обеспечивается в том случае, если груз предъявляется к перевозке в транспортабельном состоянии (кондиционном состоянии, исправной таре, упаковке, имеет пломбы и положенную маркировку).

#### **3.1. Прием груза к перевозке. Транспортная характеристика грузов, упаковок, тары**

В зависимости от транспортных характеристик грузы подразделяются на следующие виды:

-тарные - перевозятся в упаковке (таре) и принимаются к перевозке счетом мест, а в отдельных случаях по стандартному весу, указанному на каждом месте (сахар, мука, крупа в мешках, ткань в тюках, кондитерские изделия в ящиках и др.);

-штучные - перевозятся без тары и принимаются к перевозке по количеству штук (электродвигатели, с/х машины, автомобили, живность и др.);

-навалочные - перевозятся без упаковки и счета мест или штук повагонными, групповыми или маршрутными отправлениями (уголь, руда, лес, цемент и др.);

- насыпные – перевозятся насыпью, без тары, в крытых вагонах (рожь, овес, пшеница и др.);

- наливные – перевозятся наливом в специальных вагонах – цистернах (нефть, дизельное топливо, кислоты, сжиженные газы и др.).

Соблюдение особых условий при приеме, перевозке и выдаче требуют грузы: опасные, скоропортящиеся, смерзающиеся, негабаритные, экспортные. Груз упаковывают в стандартную тару, но допускается использование нестандартной тары (например, для сельскохозяйственной продукции), в этом случае, упаковка должна обеспечивать сохранность перевозимого груза, о чем для отправителя делается отметка в накладной.

Нормативными документами ответственность за соблюдение требования стандарта при упаковке груза возложена на отправителя. Он несет материальную ответственность за утрату или порчу груза, если она произошла из-за того, что тара не соответствовала свойствам груза или установленным стандартам.

Для перевозки того или иного груза применяют возвратную тару. Для упаковки груза, в зависимости от его вида и свойств, применяют жесткую (ящики, бочки, и др.), полужесткую (короба, решетки) или мягкую (мешки, сетки) тару. Для многих грузов способ упаковки предусмотрен ведомственными техническими условиями, но есть такие грузы, на упаковку которых стандарты не установлены. Поэтому следует иметь в виду, что всякая тара или упаковка должна обеспечить сохранность грузов при транспортировке.

### **3.2. Номенклатура грузов**

На железнодорожном транспорте принята система цифрового кодирования. С ее помощью кодируют номера поездов, ситуации, отдельные постановочные пункты, вагоны грузового парка, объекты станции, грузоотправители и грузополучатели, особые сведения о поездах, вагонах, грузах и т.п.

Разработана Единая транспортно-статистическая номенклатура грузов (ЕТСНГ). Она предусматривает обозначение каждого груза числом (кодом), состоящим из пяти десятичных знаков: первые две цифры – порядковый номер тарифной группы, третья цифра – номер позиции в группе, последние две – номер груза в тарифной позиции. Например, для груза «Изделия кабельные» указан код 41700. Следовательно, груз относится к 41-й группе и 7-й позиции в этой группе. Наименование всех грузов указано в списке грузов (Алфавите) в Тарифном руководстве №1. в Алфавите против каждого наименования груза указан шестизначный код, первые две цифры –

порядковый номер группы, третья – порядковый номер позиции, четвертая и пятая – номер конкретного груза, шестая – контрольное число. Трехзначное число в шестизначном коде Алфавита является одновременно как номером группы и позиции, так и номером статистической номенклатуры грузов.

По Алфавитному списку можно определить, к какой номенклатурной группе плана и учета погрузки относится то или иное конкретное наименование груза. Если в Алфавите в номенклатуре груза против «Руда железная» показано число 141, а против «Тракторы» - 362, то по номенклатуре плана и учета погрузки эти грузы шифруются соответственно буквами Ц и АЗ.

Указанная система классификации наименований груза по тарифным группам, позициям в тарифных группа и номерам грузов в тарифных позициях позволяет указать наименование грузов с видами продукции основных отраслей промышленности и с/х.

Для каждой позиции в ЕТСНГ указана минимальная весовая норма загрузки универсальных вагонов в тоннах. Если вес груза в вагоне меньше, то провозная плата взимается за эту норму, иначе расчет план производится за вес груза в вагоне.

### **3.3. Товарная номенклатура ВЭД**

Товарная номенклатура (ТН) ВЭД – классификатор товаров, перемещаемых через границу. Главная его цель – упорядочить статистический учет в международной торговле и в области таможенных тарифов. В номенклатуре всем товарам присваиваются определенные места.

С 1988г. получила распространение Гармонизированная система (ГС). Ее предложил Международный совет таможенного сотрудничества (СТС). Основными элементами ГС являются две системы: классификация и кодирование. Классификация товаров в ГС основывается на использовании различных признаков, по которым товары объединены в следующие разделы, например:

- по происхождению товара (разделы 1-1У) – живые животные и продукты животного происхождения, продукты растительного происхождения, масла животного и растительного происхождения, продукты их разложения – приготовленные пищевые жиры, воск животного и растительного происхождения, минеральные продукты;
- по виду материалов, из которых изготовлен товар (разделы УШ – Х, Х11,Х1У) – кожевенные товары, кожи, пушнина, пушно-меховое сырье, изделия из них; древесина и изделия из нее; древесный уголь, бумажная масса из древесины;

изделия из гипса, камня, асбеста, цемента, керамические изделия, стекло, черные и цветные металлы и изделия из них;

- по назначению товаров (разделы 1У, Х1, Х11, ХУ1-ХХ) – продукты пищевкусовой промышленности, алкогольные и безалкогольные напитки (уксус, табак и искусственные заменители табака);
- по химическому составу (разделы У1,У11) - продукция химической и смежных отраслей, пластмассы и изделия из них, резиновые изделия, каучук.

Каждый раздел включает группы, имеющие свой код. Группа включает товары определенных позиций, субпозиций и подсубпозиций.

В ГС имеется 96 товарных групп, 1241 товарная позиция, 5019 субпозиций. При этом код раздела обозначается римской цифрой, а остальное – арабскими цифрами. Гармонизированная система была введена в России в 1991г., с 1997г на территории всех стран – членов СНГ. В настоящее время применяется Единая товарная номенклатура СНГ. Она разработана на основе международной ГС, и комбинированной номенклатуры ЕС. Является основой мер тарифного и нетарифного регулирования ВЭД. ТН ВЭД СНГ применяется при декларировании товаров, ввозимых на территорию РФ из любых других государств мира, и унифицирована с ГС.

Система кодирования в Гармонизированной системе позволяет представить информацию при сборе, передаче и обработке в удобной форме. Российские экспортеры и импортеры по всем вопросам ВЭД должны руководствоваться национальным законодательством и международными правилами и нормами и не только производить или ввозить товар, но и соблюдать все процедуры при организации экспортной или импортной операции, наносить штрих код, правильно осуществлять кодирование и его классификацию в системе ТН ВЭД.

### **3.4. Основные транспортные операции во внешнеторговой экономической деятельности. Классификация, содержание**

Транспортные операции во внешней торговле обычно классифицируются следующим образом:

- операции, предшествующие внешнеторговой сделке (ВТС);
- операции, возникающие в процессе реализации ВТС;
- операции, после завершения сделки.

Прежде чем проводить переговоры, необходимо провести анализ транспортных услуг, тарифов, фрахтов и условий перевозки товара, проработать транспортный фактор с определением транспортной составляющей в цене товара, ориентировочной цены

товара для конечного покупателя, рассчитать и запланировать транспортные расходы, определить и конкретизировать транспортные условия и базис поставки с включением их в договор купли-продажи.

После подписания контракта и ее исполнения осуществить ряд действий:

- запланировать потребность в перевозках товаров,
- заключить договор перевозки, оформить их соответствующими документами
- подготовить товар к транспортировке – упаковать, затарить, замаркировать и, в случае необходимости, разместить на нем бирки;
- оформить необходимую транспортную, техническую и товаросопроводительную документацию;
- зафрахтовать груз и оформить страховку;
- подготовить и оформить грузовую таможенную декларацию с учетом требований ТН ВЭД.

После завершения выполнения контракта купли-продажи следует решать споры между грузополучателем и перевозчиком, продавцом и покупателем (если такие появились), предъявлять претензию к иску, разрешать их в установленном порядке.

Где могут осуществляться транспортные операции:

- в пункте отправления;
- в пути следования груза;
- в пунктах перевалки с одного вида транспорта на другой;
- на пограничных пунктах;
- у получателей товара.

Кто их может производить: продавец, или покупатель, изготовитель продукции, заказчик товара, перевозчик, посредник в транспортных операциях, обслуживающий внешний грузооборот.

Транспортные операции могут проходить, как внутри страны (доставка товара к пограничным пунктам, к портам, перегрузка, хранение, комплектация, перетаривание, передача грузов за рубеж), так и за границей (переадресование грузов, заключение новых договоров перевозки, транспортно-экспедиторские, агентские, брокерские услуги, страхование и т.д.).

Транспортные операции подразделяются в зависимости:

- от предмета транспортных операций (грузовые, пассажирские);
- от вида транспорта (морские, речные, и др.);
- от транспортной характеристики товаров (генеральные, массовые, наливные, газообразные);

- от периодичности сообщения (линейное, трамповое судоходство, регулярное воздушное сообщение, чартерные перевозки);
- от порядка прохождения границы (перегрузочные, транзитные);
- от транспортно-технологической схемы (пакетная, контейнерная, лихтеровозная, паромная, баржа буксирная, река-море и др.);
- от вида сообщения (прямое, последовательными перевозчиками);
- от перевозки на особых условиях режимных грузов (скоропортящихся, опасных, тяжеловесных, длинномерных и др.).

### **3.5. Тарифы, фрахты и условия перевозок**

Международные транспортные услуги – специфический товар, продаются и покупаются на международных транспортных рынках, которые различаются в зависимости от видов транспорта, географических районов перевозки и видов перевозимых грузов.

В широком значении международные транспортные услуги включают помимо перевозочной деятельности различные сопутствующие операции: доставка грузов со склада отправителя до ближайшего грузового терминала, его погрузка на магистральные транспортные средства, перегрузка на другие виды транспорта в промежуточных пунктах, выгрузка в пункте назначения, временное хранение груза в промежуточных пунктах и переоформление перевозочных документов.

Расходы, связанные с выполнением сопутствующих транспортных операций, и затраты по перевозке грузов магистральными видами транспорта образуют полные транспортные расходы грузовладельца.

Расчеты за услуги осуществляются с помощью транспортных тарифов. Тарифы включают в себя:

- платы за перевозку;
- сборы за дополнительные операции по перевозке грузов;
- правила исчисления плат и сборов.

Как экономическая категория транспортные тарифы являются формой цены на продукцию транспорта.

Системы тарифов на различных видах транспорта имеют свои особенности. На железнодорожном транспорте для определения стоимости перевозки грузов используются общие, исключительные, льготные и местные тарифы.



Общие тарифы – это основной вид тарифов. С их помощью определяется стоимость перевозки основной массы грузов.

Исключительными тарифами называются тарифы, которые устанавливаются с отклонением от общих тарифов в виде специальных надбавок или скидок. Они распространяются, как правило, на конкретные грузы. Понижая или повышая тариф в различные периоды года, добиваются снижения уровня неравномерности перевозок на железнодорожном транспорте. Этой же цели служат исключительные пониженные тарифы на перевозку грузов в устойчивых направлениях движения порожних вагонов и контейнеров.

Льготные тарифы применяются при перевозке грузов для определенных целей, а также определенные грузы для самих железных дорог.

Местные тарифы устанавливают начальники дорог. Эти тарифы, включающие в себя размер плат за перевозку грузов и ставки различных сборов, действуют в пределах данной ж.д.

Кроме провозной платы железная дорога взыскивает с грузополучателей и грузоотправителей платы за дополнительные услуги, связанные с перевозкой грузов. Эти платы-сборы, взыскиваются за выполнение силами железной дороги следующих операций: хранение, взвешивание или проверку веса, подачу или уборку вагонов, их дезинфекцию, экспедирование грузов, п/р работы; а так же за ряд других операций.

Основные факторы, от которых зависит размер платы при перевозке грузов по железным дорогам:

Вид отправки. По железной дороге груз может быть отправлен повагонной, контейнерной, малотоннажной – весом до 25т. и объемом до полувагона, и мелкой отпавкой – весом до 10т и объемом до 1/3 вместимости вагона.

Скорость перевозки. – грузовой, большой и пассажирской скоростью. Вид скорости определяет, сколько километров в сутки должен проходить груз.

Расстояние перевозки. Провозная плата может взиматься за расстояние по кратчайшему направлению, (тарифное расстояние – при перевозках грузов грузовой или большой скоростью), либо за действительное расстояние - в случае перевозки негабаритных грузов или перевозки грузов пассажирской скоростью.

Тип вагона. По железной дороге груз перевозиться в универсальных, специализированных или изотермических вагонах, в цистернах или платформах. Размер провозной платы в каждом случае будет различным.

Принадлежность вагона или контейнера – железной дороге или грузоотправителю, или грузополучателю.

Количество перевозимого груза. Существенно влияет на стоимость перевозки.

**На автомобильном транспорте** для определения стоимости перевозки используют следующие виды тарифов:

- сдельные на перевозку грузов;
- тарифы на перевозку грузов на условиях платных авто-тонно-часов;
- тарифы за повременное использование грузовыми автомобилями;
- тарифы из «по километрового» расчета;
- тариф за перегон подвижного состава;
- договорные тарифы.

На размер тарифной платы оказывают влияние следующие факторы: расстояние перевозки, масса груза, объемный вес груза (характеризующий возможность использования грузоподъемности автомобиля), грузоподъемность автомобиля, общий пробег, время использования, тип района, в котором будет осуществлена перевозка и другие факторы. Каждый из тарифов на перевозку грузов автомобильным транспортом учитывает не всю совокупность факторов, а лишь некоторые из них, наиболее существенные в условиях конкретной перевозки.

Во всех случаях на размер платы за использование автомобиля оказывает влияние район, в котором осуществляется перевозка (устойчивое различие в уровне себестоимости перевозок по районам).

**На речном транспорте** тарифы на перевозку, сборы за перегрузочные работы и другие работы, связанные с перевозками услуги, определяются пароходствами самостоятельно с учетом конъюнктуры рынка. В основу расчета размера тарифа закладывается себестоимость услуг, прогнозируемая на период введения тарифов и сборов в действие, а также предельный уровень рентабельности, установленный действующим законодательством. Потребители вправе запросить у пароходства и портов экономическое обоснование тарифов.

**На морском транспорте** оплата за перевозку осуществляется либо по *тарифу*, либо по *фрахтовой ставке*.

Если груз следует по направлению устойчивого грузового потока, то перевозка осуществляется системой линейного судоходства. При этом груз движется по расписанию и оплачивается по **объявленному тарифу**. В международном линейном судоходстве наряду с договорными ставками применяют тарифы линейных конференций судовладельцев. Каждая такая конференция вырабатывает свой тариф. Тарифы регулярных грузовых линий включают стоимость крепежных, сепарационных и

прокладочных материалов и работ по креплению и сепарации грузов силами и средствами судна.

Если, ставки фрахта при трамповом сообщении (морское судоходство, при котором работы грузовых транспортных судов не связаны с постоянными районами плавания, портами погрузки и выгрузки, не ограничены определенным видом груза, а цена перевозки (фрахт)), устанавливаются по соглашению сторон и имеют в основе своего формирования спрос и предложение, то линейные тарифы представляют собой издержки судовладельца линейного флота.

Фрахт представляет собой вознаграждение, выплачиваемое перевозчику за безопасную и сохранную перевозку и доставку грузов. Он выплачивается только в случае такой перевозки и доставки. Если грузы утрачены в процессе перевозки, фрахт не оплачивается.

В трамповом сообщении ставку фрахта определяют при заключении чартера в зависимости от конъюнктуры фрахтового рынка.

Фрахт, выплачиваемый по коносаментам, рассчитывается по весу, размерам или в процентах от стоимости товаров за рейс. Судовладелец вправе выбрать способ расчета.

Основой для калькуляции фрахта от веса служит торговая или фрахтовая тонна (40 куб. футов, или 20 ц.). При исчислении фрахта в зависимости от меры – основой расчета являются внешние размеры. Грузоотправитель должен платить фрахт за незаполненное пространство в трюме, т.е. за место, не использованное для погрузки из-за груза с неровными очертаниями. Исчисление фрахта от стоимости груза означает, что грузы с различными ставками фрахта не должны быть упакованы вместе, иначе перевозчик вправе исчислять фрахт со всего грузового места по высшей ставке.

Фрахт платит то лицо, с кем перевозчик заключил договор фрахтования или договор перевозки по коносаменту (т.е. фрахтователь или отправитель груза). Фрахт оплачивается за количество груза, доставленного или сданного судном в пункте назначения, а иногда по количеству груза, принятому в пункте отправления (гигроскопические грузы) перед погрузкой на судно. Кроме того, применяется метод расчета по коносаментовой массе с предоставлением скидки в размере 1-2%.

Право на получение фрахта возникает у судовладельца после выполнения им своих обязательств перед фрахтователем. Этот момент не обязательно совпадает с фактическими сроками платежа. Фрахт может быть выплачен, как в порту назначения, так и в порту отправления в соответствии с условиями заключенного договора морской перевозки. Никакие обстоятельства, в том числе и гибель судна или груза,

происшедшие не по вине перевозчика, не дают судовладельцу права на получение фрахта, если груз не доставлен по назначению.

В современной практике – конференции судовладельцев разработали две системы льготных ставок для постоянных клиентов:

1. Систему отсроченных скидок с фрахта разных размеров в пределах до 10% общей суммы фрахта.
2. Метод контрактной системы, по которой отправитель груза подписывает контракт с обязательством перевозить грузы на судах компаний – участников конференций.

Скидку отправитель получает немедленно или пользуется скидкой на перевозку по сниженным тарифным расценкам. Скидка с фрахта выплачивается только тому грузоотправителю, который указан в коносаменте. Ответственность за выплату фрахта часто прямо оговаривается в коносаменте.

СУЩЕСТВУЕТ ПОНЯТИЕ МЕРТВОГО ФРАХТА. ОН ВОЗНИКАЕТ ТОГДА, КОГДА ГРУЗОТПРАВИТЕЛЬ НЕ ПОГРУЗИЛ СВОЙ ТОВАР, В ТОМ ЧИСЛЕ ЦЕЛИКОМ ПОСЛЕ ДОГОВОРА МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ С СУДОВЛАДЕЛЬЦЕМ, Т.Е. НАРУШИЛ ДОГОВОР, И ОБЯЗАН УПЛАТИТЬ СОГЛАСОВАННЫЙ ФРАХТ В КАЧЕСТВЕ ВОЗМЕЩЕНИЯ УБЫТКА.

Плата за авиафракт обычно исчисляется по весу в килограммах, при этом вес округляется на 0,5 кг. в большую сторону. Когда соотношение объема и веса превышает 6, то плата взимается исходя из объема груза.

### **3.6. Влияние транспортного фактора на ориентировочную цену товара для конечного потребителя**

Фактор влияния транспортных составляющих характеризует уровень необходимых затрат на доставку товара от поставщика к потребителю, при этом оценивается эффективность, качественная характеристика обслуживания на всем маршруте.

В товарообмене транспортные характеристики можно разделить на количественные и качественные.

К количественным показателям относятся: география перевозок, транспортные характеристики товара, технология перегрузки и т.п.

К качественным показателям относятся: скорость доставки грузов, сохранность, регулярность, эксплуатационная надежность, и т.п.

При определении цены существенную роль играет расположение партнеров по отношению друг к другу и центрам международной торговли товаром и установление экономически обоснованных тарифов на перевозку грузов. Выгоды и невыгоды такого расположения могут делить поровну (принцип взаимной выгоды). При превышении спроса над предложением основная нагрузка транспортной составляющей (ТС) ложится на покупателя, и наоборот. Конкурентный принцип является более характерным.

При определении цены в экспортных и импортных ценах, надо иметь в виду действующий в товарном обмене принцип, по которому транспортные расходы на территории поставщика (от места производства товаров до национальной границы экспортера) или покупателя (от места ввоза до места потребления) не оказывают влияния на экспортные и импортные цены. Мировые цены определяются на условиях франко – граница (порт) страны экспортера или импортера.

Учет ТС реализовать легко, если рынок моноцентричен, т.е. существует один базисный центр международной торговли соответствующим товаром.

#### **Экспортная цена предложения**

$$Ц_a = Ц + A - B,$$

Где:  $C_a$ - цена оферты,

$C$  - цена товара в центре международной торговли (ЦМТ),

$A$  – стоимость доставки от ЦМТ до границы страны покупателя,

$B$  – транспортные расходы от национальной границы экспортера по границы импортера.

Такое построение рынка чаще всего наблюдается по биржевым товарам. Путем установления разницы удельных транспортных затрат  $A$  и  $B$  и их добавления к цене предложения можно перевести цену мирового рынка по товару в цену альтернативного, в пределах международной торговли внешнего рынка (цену фоб/порт или франко-граница поставщика товара).

Величина транспортной составляющей в цене товара зависит от уровня транспортных тарифов.

### **3.7 Условия транспортировки и термины «INCOTERMS»**

Экономическая эффективность торговой сделки зависит от правильных транспортных условий и базисных условий поставки товаров.

В каждом конкретном случае условия транспортировки зависят от вида транспорта, характера товара, вида сделок, базисного места поставки, а также действий международных договоров, соглашений, конвенций и обычаев страны.

Условия транспортировки включают:

- срок отгрузки товара;
- место и порядок сдачи товара продавцом покупателю;
- порядок размещения груза на судне;
- действие международных документов;
- наименование портов, пограничных железнодорожных станций и пунктов перегрузки, и т.п.;
- норму погрузки, выгрузки и порядок расчета сталийного времени (установленного договором морской перевозки на производство фрахтователем погрузочно-разгрузочных работ), началом отсчета сталийного времени является момент готовности судна к грузовым операциям и вручения фрахтователю или его агенту нотиса о готовности;
- порядок информирования продавца и покупателя о подходе транспортных средств в пункты, указанные в контракте, и готовности судна к выполнению грузовых операций;
- определение сторон, оплачивающих расходы по погрузке, выгрузке и другие виды услуг;
- порядок и оплату за транспортировку транзитом через территорию 3-х стран в железнодорожном, автомобильном сообщении;
- порядок расчетов по демерреджу (штраф) и диспачу (премия) при перевозках по морю;
- сопровождающие грузовые документы и т.д.

Базисными условиями в контракте купли-продажи называют специальные условия, определяющие обязанности продавца и покупателя по доставке товара и устанавливают момент перехода риска, случайной гибели или повреждения товара с продавца на покупателя. Базисные условия определяют, кто несет расходы, связанные с транспортировкой товара от экспортера к импортеру. Эти расходы весьма разнообразны и составляют иногда 40-50% цены товара. Те расходы по доставке, которые несет продавец, включаются в цену товара.

«ИНКОТЕРМС» 2014			
Категория	Термины	Вид транспорта	Расшифровка
<b>Категория Е отгрузка</b>	<b>EXW</b>	Любой	EX Works ( ... named place) Франко завод ( ...название места)
<b>Категория F Основная перевозка</b>	<b>FCA</b>	любые виды транспорта	Free Carrier (...named place) Франко перевозчик (...название места)

<b>не оплачена продавцом</b>	<b>FAS</b>	морской и внутренний водный транспорт	Free Alongside Ship (... named port of shipment) Франко вдоль борта судна (... название порта отгрузки)
	<b>FOB</b>	морской и внутренний водный транспорт	Free On Board (... named port of shipment) Франко борт (... название порта отгрузки)
<b>Категория С</b> <b>Основная перевозка оплачена продавцом</b>	<b>CFR</b>	морской и внутренний водный транспорт	Cost and Freight (... named port of destination) Стоимость и фрахт (... название порта назначения)
	<b>CIF</b>	морской и внутренний водный транспорт	Cost, Insurance and Freight (... named port of destination) Стоимость, страхование и фрахт (...название порта назначения)
	<b>CIP</b>	любые виды транспорта	Carriage and Insurance Paid To (... named place of destination) Фрахт/перевозка и страхование оплачены до (...название места назначения)
	<b>CPT</b>	любые виды транспорта	Carriage Paid To (... named place of destination) Фрахт/перевозка оплачены до (...название места назначения)
<b>Категория D</b> <b>Доставка</b>	<b>DAT</b>	любые виды транспорта	Delivered At Terminal (... named terminal of destination) Поставка до конечного пункта (... название конечного пункта)
	<b>DAP</b>	любые виды транспорта	Delivered At Place (... named place of destination) Поставка в пункте (... название пункта)
	<b>DDP</b>	любые виды транспорта	Delivered Duty Paid (... named place of destination) Поставка с оплатой пошлины (... название места назначения)
	<b>DDU</b>	любые виды транспорта	<b>Исключен из Инкотермс 2010</b> Delivered Duty Unpaid (... named place of destination) Поставка без оплаты пошлины (... название места назначения)

### Группа E Отправление

**EXW Франко завод (... название места)**

С ЗАВОДА (С УКАЗАНИЕМ ПУНКТА) EX WORKS **EXW**

Термин "Франко завод" означает, что продавец считается выполнившим свои обязанности по поставке, когда он предоставит товар в распоряжение покупателя на

своем предприятии или в другом названном месте (например, на заводе, фабрике, складе и т.п.). Продавец не отвечает за погрузку товара на транспортное средство, а также за таможенную очистку товара для экспорта.

Данный термин возлагает, таким образом, минимальные обязанности на продавца, и покупатель должен нести все расходы и риски в связи с перевозкой товара от предприятия продавца к месту назначения.

### **Группа F Основная перевозка не оплачена**

#### **FCA Франко перевозчик (... название места назначения)**

**ФРАНКО-ПЕРЕВОЗЧИК (С УКАЗАНИЕМ ПУНКТА) FREE CARRIER - FCA**

Термин "Франко перевозчик" означает, что продавец доставит прошедший таможенную очистку товар указанному покупателем перевозчику до названного места. Следует отметить, что выбор места поставки повлияет на обязательства по погрузке и разгрузке товара на данном месте. Если поставка осуществляется в помещении продавца, то продавец несет ответственность за отгрузку. Если же поставка осуществляется в другое место, продавец за отгрузку товара ответственности не несет. Данный термин может быть использован при перевозке любым видом транспорта, включая смешенные перевозки.

#### **FAS Франко вдоль борта судна (... название порта отгрузки)**

**СВОБОДНО ВДОЛЬ БОРТА СУДНА (НАИМЕНОВАНИЕ ПОРТА ОТГРУЗКИ) FAS  
FREE ALONGSIDE SHIP FAS**

Термин "Франко вдоль борта судна" означает, что продавец выполнил поставку, когда товар размещен вдоль борта судна на причале или на лихтерах в указанном порту отгрузки. Это означает, что с этого момента все расходы и риски потери или повреждения товара должен нести покупатель. По условиям термина FAS на продавца возлагается обязанность по таможенной очистке товара для экспорта. ЭТИМ ДАННОЕ ИЗДАНИЕ ОТЛИЧАЕТСЯ ОТ ПРЕДЫДУЩИХ ИЗДАНИЙ "ИНКОТЕРМС", В КОТОРЫХ ОБЯЗАННОСТЬ ПО ТАМОЖЕННОЙ ОЧИСТКЕ ДЛЯ ЭКСПОРТА ВОЗЛАГАЛАСЬ НА ПОКУПАТЕЛЯ. Однако если стороны желают, чтобы покупатель взял на себя обязанности по таможенной очистке товара для экспорта, то это должно быть четко оговорено в соответствующем дополнении к договору купли-продажи.

Данный термин может применяться только при перевозке товара морским или внутренним водным транспортом.

#### **FOB Франко борт (... название порта отгрузки)**

**СВОБОДНО НА БОРТУ (НАИМЕНОВАНИЕ ПОРТА ОТГРУЗКИ) FOB FREE ON  
BOARD (NAMED PORT OF SHIPMENT) FOB**



Термин "Франко борт" означает, что продавец выполнил поставку, когда товар перешел через поручни судна в названном порту отгрузки. Это означает, что с этого момента все расходы и риски потери или повреждения товара должен нести покупатель. По условиям термина FOB на продавца возлагается обязанность по таможенной очистке товара для экспорта. Данный термин может применяться только при перевозке товара морским или внутренним водным транспортом. Если стороны не собираются поставить товар через поручни судна, следует применять термин FCA.

### **Группа С Основная перевозка оплачена**

#### **CFR Стоимость и фрахт (... название порта назначения)**

**СТОИМОСТЬ И ФРАХТ (НАИМЕНОВАНИЕ ПОРТА НАЗНАЧЕНИЯ) CFR COST AND FREIGHT (NAMED PORT OF DESTINATION) CFR**

Термин "Стоимость и фрахт" означает, что продавец выполнил поставку, когда товар перешел через поручни судна в порту отгрузки.

Продавец обязан оплатить расходы и фрахт, необходимые для доставки товара в названный порт назначения, однако, риск потери или повреждения товара, а также любые дополнительные расходы, возникающие после отгрузки товара, переходят с продавца на покупателя.

По условиям термина CFR на продавца возлагается обязанность по таможенной очистке товара для экспорта.

Данный термин может применяться только при перевозке товара морским или внутренним водным транспортом. Если стороны не собираются поставить товар через поручни судна, следует применять термин CPT.

#### **CIF Стоимость, страхование и фрахт (... название порта назначения)**

**СТОИМОСТЬ, СТРАХОВАНИЕ И ФРАХТ (НАИМЕНОВАНИЕ ПОРТА НАЗНАЧЕНИЯ) CIF COST, INSURANCE, FREIGHT (NAMED PORT OF DESTINATION) CIF**

Термин "Стоимость, страхование и фрахт" означает, что продавец выполнил поставку, когда товар перешел через поручни судна в порту отгрузки. Продавец обязан оплатить расходы и фрахт, необходимые для доставки товара в указанный порт назначения, НО риск потери или повреждения товара, как и любые дополнительные расходы, возникающие после отгрузки товара, переходят с продавца на покупателя. Однако, по условиям термина CIF на продавца возлагается также обязанность приобретения морского страхования в пользу покупателя против риска потери и повреждения товара во время перевозки. Следовательно, продавец обязан заключить договор страхования и оплатить страховые взносы. Покупатель должен принимать во внимание, что согласно

условиям термина CIF, от продавца требуется обеспечение страхования лишь с минимальным покрытием.

В случае, если покупатель желает иметь страхование с большим покрытием, он должен либо специально договориться об этом с продавцом, либо сам принять меры по заключению дополнительного страхования.

По условиям термина CIF на продавца возлагается обязанность по таможенной очистке товара для экспорта. Данный термин может применяться только при перевозке товара морским или внутренним водным транспортом. Если стороны не собираются поставить товар через поручни судна, следует применять термин CIP.

**CPT Фрахт/перевозка оплачены до (... название места назначения)**

**ПЕРЕВОЗКА ОПЛАЧЕНА ДО (НАИМЕНОВАНИЕ ПУНКТА НАЗНАЧЕНИЯ) CPT  
CARRIAGE PAID TO (NAMED PLACE OF DESTINATION) CPT**

Термин "Фрахт/перевозка оплачены до" означает, что продавец доставит товар названному им перевозчику. Кроме этого, продавец обязан оплатить расходы, связанные с перевозкой товара до названного пункта назначения. Это означает, что покупатель берет на себя все риски потери или повреждения товара, как и другие расходы после передачи товара перевозчику.

Под словом "перевозчик" понимается любое лицо, которое на основании договора перевозки берет на себя обязательство обеспечить самому или организовать перевозку товара по железной дороге, автомобильным, воздушным, морским и внутренним водным транспортом или комбинацией этих видов транспорта.

В случае осуществления перевозки в согласованный пункт назначения несколькими перевозчиками, переход риска произойдет в момент передачи товара в попечение первого из них.

По условиям термина CPT на продавца возлагается обязанность по таможенной очистке товара для экспорта. /

**CIP Фрахт/перевозка и страхование оплачены до (... название места назначения)**

**ПРОВОЗНАЯ ПЛАТА И СТРАХОВАНИЕ ОПЛАЧЕНЫ ДО (НАИМЕНОВАНИЕ  
ПУНКТА НАЗНАЧЕНИЯ) CIP CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO (NAMED  
PLACE OF DESTINATION) CIP**

Термин "Фрахт/перевозка и страхование оплачены до" означает, что продавец доставит товар названному им перевозчику. Кроме этого, продавец обязан оплатить расходы, связанные с перевозкой товара до названного пункта назначения. Это означает, что покупатель берет на себя все риски и любые дополнительные расходы по доставке, таким образом товара. Однако, по условиям CIP на продавца также возлагается

обязанность по обеспечению страхования от рисков потери и повреждения товара во время перевозки в пользу покупателя. Следовательно, продавец заключает договор страхования и оплачивает страховые взносы. Покупатель должен принимать во внимание, что согласно условиям термина СІР от продавца требуется обеспечение страхования с минимальным покрытием.

В случае, если покупатель желает иметь страхование с большим покрытием, он должен либо специально договориться об этом с продавцом, либо сам принять меры по заключению дополнительного страхования. Под словом "перевозчик" понимается любое лицо, которое на основании договора перевозки берет на себя обязательство обеспечить самому или организовать перевозку товара по железной дороге, автомобильным, воздушным, морским и внутренним водным транспортом или комбинацией этих видов транспорта.

В случае осуществления перевозки в пункт назначения несколькими перевозчиками, переход риска произойдет в момент передачи товара в попечение первого перевозчика. По условиям термина СІР на продавца возлагается обязанность по таможенной очистке товара для экспорта.

### **Группа D Прибытие**

С 1 января 2011 года в силу вступили новые правила ИНКОТЕРМС-2010. Изменения коснулись группы терминов D - "прибытие". В последней версии исключены условия поставки DAF (Доставка товаров до границы/Delivered At Frontier), DES (Поставка с борта судна/Delivered Ex-Ship), DDU (Доставка без оплаты пошлин/Delivered Duty Unpaid) и DEQ (Поставка с причала/Delivered Ex-Quay) исключены. Из-за увеличивающегося количества прямых продаж и контейнеризации вместо этих термина введены новые условия поставок по Инкотермс 2010: Доставка в пункте / Delivered at place (DAP). Данный термин заменяет собой ранее популярный термин «Доставка без оплаты пошлин» (DDU), Доставка товаров до границы (DAF), Поставка с борта судна (DES) Доставка на терминале (DAT), который заменяет собой термин Поставка с причала (DEQ)

**DAT (Delivered at Terminal)** - Поставка на терминале.

Термин DAT может быть использован независимо от избранного вида транспорта, а также при использовании более чем одного вида транспорта.

DAT - «Delivered at Terminal» («Поставка на терминале») означает, что продавец осуществляет поставку, когда товар, разгруженный с прибывшего транспортного

средства, предоставлен в распоряжение покупателя в согласованном терминале в поименованном порту или в месте назначения.

«Терминал» включает любое место, закрытое или нет, такое как причал, склад, контейнерный двор или автомобильный, железнодорожный или авиа карго терминал. Продавец несет все риски, связанные с доставкой товара и его разгрузкой на терминале в поименованном порту или в месте назначения.

Сторонам рекомендуется наиболее точно определить терминал и, по возможности, определенный пункт на терминале в согласованном порту или месте назначения, поскольку риски до этого пункта несет продавец. Продавцу рекомендуется обеспечить договоры перевозки, в которых точно отражен такой выбор.

При намерении сторон возложить на продавца риски и расходы по перевозке и перемещению товара с терминала в иное место, целесообразно использовать термины DAP и DDP.

DAT требует от продавца выполнения таможенных формальностей для вывоза, если таковые применяются. Однако продавец не обязан выполнять таможенные формальности для ввоза, уплачивать импортные пошлины или выполнять иные таможенные формальности при ввозе.

**DAP (Delivered at Place)** - Поставка в месте назначения

Данный термин может быть использован независимо от избранного вида транспорта, а также при использовании более чем одного вида транспорта.

«Delivered at Place» («Поставка в месте назначения») означает, что продавец осуществляет поставку, когда товар предоставлен в распоряжение покупателя на прибывшем транспортном средстве, готовым к разгрузке, в согласованном месте назначения. Продавец несет все риски, связанные с доставкой товара в поименованное место.

Сторонам рекомендуется наиболее точно определить пункт в согласованном месте назначения, поскольку риски до этого пункта несет продавец. Продавцу рекомендуется обеспечить договоры перевозки, в которых точно отражен такой выбор. Если продавец по его договору перевозки несет расходы по разгрузке в согласованном месте назначения, продавец не вправе требовать от покупателя возмещения таких расходов, если иное не согласовано сторонами.

DAP требует от продавца выполнения таможенных формальностей для вывоза, если таковые применяются. Однако продавец не обязан выполнять таможенные формальности для ввоза, уплачивать импортные пошлины или выполнять иные таможенные формальности при ввозе. При намерении сторон возложить на продавца

выполнение таможенных формальностей для ввоза, уплату любых импортных пошлин и выполнение иных таможенных формальностей для ввоза, целесообразно использование термина DDP.

**DDP Поставка с оплатой пошлины (... название места назначения)**

ПОСТАВКА С ОПЛАТОЙ ПОШЛИНЫ (НАИМЕНОВАНИЕ ПУНКТА

НАЗНАЧЕНИЯ) DDP DELIVERY DUTY PAID (NAMED PLACE OF DESTINATION)

**DDP**

Термин "Поставка с оплатой пошлины" означает, что продавец предоставит прошедший таможенную очистку и неразгруженный с прибывшего транспортного средства товар в распоряжение покупателя в названном месте назначения. Продавец обязан нести все расходы и риски, связанные с транспортировкой товара, включая (где это потребуется) любые сборы для импорта в страну назначения (под словом "сборы" здесь подразумевается ответственность и риски за проведение таможенной очистки, а также за оплату таможенных формальностей, таможенных пошлин, налогов и других сборов). В то время как термин EXW возлагает на продавца минимальные обязанности, термин DDP предполагает максимальные обязанности продавца.

Данный термин не может применяться, если продавец прямо или косвенно не может обеспечить получение импортной лицензии.

Если стороны согласились об исключении из обязательств продавца некоторых из расходов, подлежащих оплате при импорте (таких, как налог на добавленную стоимость - НДС), это должно быть четко определено в контракте купли-продажи.

Если стороны желают, чтобы покупатель взял на себя все риски и расходы по импорту товара, следует применять термин DDU. Данный термин может применяться независимо от вида транспорта, но, когда поставка осуществляется на борту судна или на пристани в порту назначения, следует применять термины DES или DEQ.

#### **4. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ**

Генеральное соглашение по торговле услугами (ГАТС) регулирует международное сотрудничество. Оно устанавливает нормы и правила, которые должны облегчить условия доступа на рынки услуг. В отличие от торговли товарами, торговля услугами регулируется не на границе, а внутри страны.

На каждом виде транспорта существуют свои специфические нормы и правила, которые ограничивают его деятельность на мировом рынке.

#### 4.1. Воздушный транспорт

Его деятельность регулируется Варшавской конвенцией 1929г. и протоколами изменений к ней (Гаагский)

**Варшавская конвенция 1929 года для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок** — многостороннее международное соглашение, основной международно-правовой документ, регулирующий международные воздушные перевозки и ответственность воздушного перевозчика. Подписана в Варшаве 12 октября 1929 года. На 1 января 1990 года её участниками были 123 государства. СССР стал участником Конвенции с 1934 года.

В 1955 году в неё были внесены изменения в Гааге (Гаагский протокол от 28 сентября 1955 года). Протокол внёс в Варшавскую конвенцию 1929 года ряд поправок, направленных на упрощение формы перевозочных документов и порядка их использования. В протоколе предусматривается, что перевозчик не может ссылаться на положения Варшавской конвенции 1929 года, освобождающие его от ответственности или ограничивающие её, если в билете будет отсутствовать уведомление о применимости к данной перевозке Варшавской конвенции. Её участниками на 1 января 1990 являлись 109 государств, в том числе СССР.

В 1961 году была заключена Гвадалахарская конвенция, дополняющая Варшавскую конвенцию 1929 года. На 1 января 1990 её участниками были 66 государств, в том числе Советский Союз с 1983 года. В Гвадалахарской конвенции под Варшавской конвенцией понимается либо Варшавская конвенция 1929 года, либо Варшавская конвенция 1929 года с изменениями, внесёнными Гаагским протоколом 1955 (в зависимости от того, каким из этих документов регулируется та или иная перевозка по договору перевозки). Гвадалахарская конвенция вводит понятия «первозчик по договору» и «фактический перевозчик», имея в виду перевозчика, заключившего договор перевозки, и перевозчика, уполномоченного им осуществлять всю перевозку или её часть.

В 1975 году в Варшавскую конвенцию были внесены ещё одни дополнения в Монреале. Варшавская конвенция является международной конвенцией, которая регулирует юридическую ответственность и взаимоотношения между авиапервозчиками, с одной стороны и пассажирами, а также грузоотправителями с другой стороны.

Конвенция содержит 5 глав:

1. Глава I — Определения
2. Глава II — Документы перевозки, багажа и пассажиров билетов
3. Глава III — Ответственность перевозчика
4. Глава IV — Положения, касающиеся комбинированных перевозок
5. Глава V — Общие и заключительные положения

Конвенция была написана первоначально по-французски и оригинальный текст сдан на хранение в архивы Министерства иностранных дел Польши.

Конвенция применяется при международной перевозке, если: место отправления и место назначения (вне зависимости от того, имеется ли перерыв в перевозке или перегрузке), расположены на территориях двух государств — участников конвенции, или на территории одного и того же государства — участника конвенции, если предусмотрена остановка на территории других государств, независимо от того, является ли это государство участником Варшавской конвенции. Она стала основополагающим документом при разработке правил страхования ответственности авиакомпаний при осуществлении международных перелетов.

Варшавской конвенцией предусмотрены следующие пределы ответственности перевозчика:

- 250 000 франков или 16 600 специальных прав заимствования (SDR) за телесные повреждения;
- 17 СПЗ за килограмм зарегистрированного багажа и грузов, или \$ 20 USD за килограмм, не подписавших измененного Монреальского протокола;
- 5000 швейцарских франков или 332 SDR для ручной клади путешественников.

Различные виды коммерческой деятельности в регулярных воздушных сообщениях установлены также межправительственными соглашениями. В соглашении РФ действует воздушный Кодекс СССР 1983г.

## 4.2 Морской транспорт

В 1992г. вступили в силу Гаагские правила.

**Гаагские правила** (англ. Hague rules) — свод правил, положений, определяющих объем ответственности судовладельцев при перевозке грузов по коносаментам.

Гаагские правила были разработаны Международной ассоциацией юристов при участии Международной торговой палаты и предложены в сентябре 1921 года на

конференции в Гааге. Позднее в них были внесены некоторые изменения и на дипломатических конференциях в Брюсселе 1922, 1923 и 1924 года они были рекомендованы как международные правила (Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаментх - Брюссельская конвенция 1924 года). Потребность в унифицированных правилах была вызвана необходимостью единообразного толкования условий коносаментов в условиях международного характера перевозок и участием в них широкого круга различных участников: судовладельцы, грузоотправители, грузополучатели, банки, страховщики.

В соответствии с Гаагскими правилами перевозчик обязан проявить должную заботливость, чтобы сделать судно мореходным, снарядить и снабдить его всем необходимым, надлежащим образом укомплектовать личным составом, обеспечить пригодность грузовых помещений для приема, транспортирования и сохранности груза. В соответствии с Гаагскими правилами на перевозчика возлагаются обязанности грузить, укладывать, перевозить, сохранять и выгружать перевозимый груз надлежащим образом и с проявлением должной заботливости. Перевозчик обязан выдавать коносамент на определенном формуляре. Гаагскими правилами предусмотрено, что любой пункт, статья или условие в договоре перевозки, освобождающие перевозчика от ответственности за убытки, возникающие вследствие небрежности, вины или упущений последнего, или уменьшающие эту ответственность иным образом, чем это предусмотрено Гаагскими правилами, считаются недействительными и не имеют юридической силы и правовых последствий. Предусматривается, перевозчик может быть освобождён от ответственности за потери или убытки, явившиеся результатом обстоятельств непреодолимой силы, карантинных ограничений, военных действий, восстаний или гражданских волнений, скрытых недостатков груза и т.д.

По мере развития торгового мореплавания возникла необходимость уменьшить размеры изъятий из ответственности перевозчика, повысить их имущественную ответственность. Эти идеи были воплощены в ряде поправок и изменений Гаагских правил, оформленных Брюссельским протоколом в 1968 году. Пересмотренные на конференции в Брюсселе правила известны как **Правила Гаага-Висби**.

Правила Гаага-Висби были существенно изменены Конвенцией ООН о морской перевозке грузов 1978 года, которая включает в себя так называемые **Гамбургские правила**. Последние были подготовлены ЮНСИТРАЛ и приняты конференцией ООН в Гамбурге 30 марта 1978 года. В соответствии с Гамбургскими правилами ответственность перевозчика за каждую грузовую единицу определяется из расчета 2,5



СДР за каждый килограмм массы груза или 835 СДР за каждую грузовую единицу. Срок исковой давности - 2 года. Также существуют т.н. Роттердамские правила, или Конвенция ООН по Контрактам полной или частичной международной перевозки грузов морем, которые во многом дополняют Правила Гаага-Висби и Гамбургские правила.

Россия не является участницей этих соглашений. Выполнение Гаагских правил становится обязательным для отечественных грузоотправителей при оформлении договора о морской перевозке с иностранными перевозчиками. При фрахтовании российских судов применяются положения Кодекса торгового мореплавания СССР (КТМ) 1968г. (последняя редакция 1972г.)

Помимо этого, перевозки грузов регламентируются межправительственными соглашениями о морском торговом судоходстве с соответствующими сторонами. Разработан проект нового Кодекса.

#### **4.3.Речной транспорт**

Действует в соответствии с Кодексом внутреннего водного транспорта (принят Государственной Думой 7 февраля 2001 года. Одобрен Советом Федерации 22 февраля 2001 года) от 7 марта 2001 №24-ФЗ, который не позволяет осуществлять плавание иностранными судами по внутренним водным путям России. Постановлениями правительства России открыты для захода иностранных судов устьевые речные порты: С.-Петербург, Калининград, Светлый, Азов, Ейск, Астрахань, Комсомольск на Амуре.

#### **4.4.Автомобильный транспорт**

Основным международным документом для этого вида транспорта является **Конвенция о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (КДПГ)** была принята 19 мая 1956 г. в Женеве. Вступила в действие со 2 июля 1961 года. Имеет статус Конвенции ООН. Призвана регулировать отношения, возникающие в процессе перевозки международных торговых грузов автомобильным транспортом. Официальное название Конвенции

на английском языке — **Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road;**

на французском языке — **Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route.**

Официальное сокращенное название конвенции **CMR** (аббревиатура названия конвенции на французском языке)

Участниками конвенции являются 55 государств (практически все европейские государства и новые независимые государства — бывшие республики СССР), в том числе Российская Федерация с 2 сентября 1983 г.

Конвенция применяется к любому возмездному договору о перевозке грузов автотранспортом, когда места принятия к перевозке и доставки груза, указанные в договоре, находятся в разных странах, из которых, по крайней мере одна является участницей Конвенции.

КДПГ предусматривает, что договор перевозки груза автотранспортом должен быть подтверждён накладной на перевозку груза. Накладная КДПГ выдаётся в трёх экземплярах: первый экземпляр вручается отправителю, второй - прилагается к товарам, третий — остаётся у перевозчика. Накладная не является оборотным и товарораспорядительным документом.

Конвенция также определяет ответственность перевозчика, сроки предъявления требований и уведомлений

Участие в ней России содействует сокращению формальностей при международных автоперевозках, ускоряет доставку грузов и повышает безопасность движения.

**Таможенная конвенция о международной перевозке грузов TIR с применением книжки МДП - международное соглашение**, принятое в 1975 г. под эгидой Европейской экономической комиссии ООН. Целью Конвенции является создание системы транспортировки грузов, упрощающей процедуры оформления грузов при пересечении им границ, позволяет выполнять международные автоперевозки по единому международному документу - книжке МДП – от таможни места отправления в одной стране, до таможни места назначения в другой стране без перегрузки в пути следования. С 1 апреля 2006 года вступили в силу поправки к приложениям 1 и 9 к настоящей конвенции (Упомянутыми поправками определено указание идентификационного номера держателя (ИНД) книжки МДП). Грузы освобождаются от уплаты ввозных и вывозных пошлин и сборов в промежуточных таможнях.

Перевозки в страны дальнего зарубежья осуществляются на основании межправительственных соглашений о международном автомобильном сообщении. Ими установлен разрешительный порядок перевозки грузов между Россией и соответствующими государствами, а также транзит через их территорию. Разрешение дается на каждую перевозку. **Порядок выдачи и их количество определяется ежегодно двусторонними протоколами на паритетной основе.**

Подписаны протоколы – с бывшими республиками СССР. Перевозка грузов по разрешениям – с Литвой, Грузией, Латвией, Туркменией, и Украиной (транзитные перевозки), и без разрешения – с Беларусью, Молдовой, Арменией, Азербайджаном, Киргизией, Таджикистаном, Казахстаном, Узбекистаном. Во всех бывших республиках с российских перевозчиков не взимаются дорожные сборы. В отдельных странах СНГ и Балтии существуют сборы за превышение габаритных и весовых ограничений – Беларусь, Молдова, Украина.

#### **4.5. Железнодорожный транспорт**

С правом обеспечения экспорта транспортных услуг на железнодорожном транспорте возникают серьезные проблемы. Существующие международные акты, содержат ссылки на применение национальных норм. В Европе создан международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖТ) цель – разработка и совершенствование норм международного права в области ж.д. перевозок. В рамках деятельности МКЖТ грузовые перевозки регламентируются Бернскими конвенциями СИМ –СОТИФ.

Ещё в последней четверти XIX века международному сообществу стало ясно, что железным дорогам различных государств необходимо договориться между собой об обязательных для всех правовых нормах перевозок грузов и пассажиров, единых правилах взаимоотношений между железными дорогами и клиентурой, уже заключавшей в то время внешнеторговые контракты с требованием унифицированных транспортных документов. При активном участии России в 1890 г. европейские железные дороги приняли Бернскую «Конвенцию о железнодорожных перевозках грузов» (МГК). Эта конвенция последовательно пересматривалась в 1928 г., в 1938 г. и вместе с Бернской «Конвенцией о перевозках пассажиров» (МПП) вошла в состав единой «Конвенции о международных железнодорожных перевозках» (ЦИМ/КОТИФ – СИМ/СОТИФ) в редакции 1980 г., содержащей единые правовые предписания для

договоров о международной перевозке грузов и пассажиров железнодорожным транспортом.

В последнем десятилетии XX века, ознаменовавшегося распадом международной социалистической системы, остро встал вопрос о гармонизации международного транспортного права, о корректуре устаревших норм как ЦИМ/КОТИФ, так и СМГС (Соглашение о международном железнодорожном сообщении является основным соглашением, действующим на территории России, регулирующим перевозки грузов в международном железнодорожном сообщении (действует с 1951 года)). С 1 июля 2015 года вступает в силу новая редакция СМГС и служебной инструкции к СМГС (из текста действующего СМГС были исключены положения, утратившие свою актуальность, а также содержащие внутренние противоречия, которые затрудняли правоприменительный процесс и осложняли четкое трактование прав и обязанностей сторон по договору перевозки). В Соглашение были учтены результаты реформирования систем железнодорожного транспорта в странах, применяющих СМГС, изменения структуры и компетенции органов государственного управления железнодорожным транспортом. Как следствие, в проект включены новые правовые субъекты – перевозчики (договорной, последующий), управляющие инфраструктурой, владельцы вагонов. СМГС в новой редакции предусматривает порядок перевозок грузов в железнодорожно-паромном сообщении. Ранее при открытии нового направления перевозок с участием железнодорожного парома необходимо было создавать отдельный пакет нормативно-правовых актов, включая подписание отдельных межправительственных соглашений. С 1 июля 2015 года данные перевозки будут регламентированы положениями СМГС.

Кроме того, принятые изменения и дополнения в СМГС позволят осуществлять международную перевозку в границах одного государства несколькими перевозчиками или одному перевозчику по инфраструктурам нескольких государств, то есть обеспечить трансграничность перевозок.

Соглашение о международном железнодорожном сообщении (СМГС) является основным соглашением, действующим на территории России, регулирующим перевозки грузов в международном железнодорожном сообщении (действует с 1951 года).

#### ОРГАНИЗАЦИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ (ОСЖД)

ОСЖД является международной организацией, созданной на совещании

министров железнодорожного транспорта 28 июня 1956 года в г. София (Республика Болгария). Основой существования и работы ОСЖД является "Положение об ОСЖД", которое имеет характер международного договора.

Главными целями ОСЖД является развитие международных грузовых и пассажирских перевозок, создание единого железнодорожного транспортного пространства в Евроазиатском регионе, повышение конкурентоспособности трансконтинентальных железнодорожных направлений, а также содействие техническому прогрессу и научно-техническому сотрудничеству в области железнодорожного транспорта.

В работе ОСЖД как межправительственной организации участвуют 28 стран: Азербайджан, Албания, Исламская Республика Афганистан, Беларусь, Болгария, Венгрия, Вьетнам, Грузия, Иран, Казахстан, Китай, КНДР, Куба, Киргизия, Латвия, Литва, Молдова, Монголия, Польша, Россия, Румыния, Словакия, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина, Чехия и Эстония. Кроме того, в качестве наблюдателей в ОСЖД участвуют Немецкая (ДБ АГ), Французская (СНЦФ), Греческая (ОСЕ), Финская (ВР), Сербская (ЖС) железные дороги и ЗАО "Железная дорога Дьёр - Шопрон – Эбенфурт" (ЗАО ДьШЭВ), а также АО "Федеральная пассажирская компания" (ФПК)

В настоящее время сотрудничество в ОСЖД проводится на двух уровнях: межправительственном и на уровне железных дорог. Высшим руководящим органом ОСЖД является Совецание Министров. Руководящим органом ОСЖД по сотрудничеству на уровне железных дорог является Конференция Генеральных директоров (создана решением XX сессии Совецания Министров ОСЖД в Улан-Баторе в июне 1992 г.).

Конференция Генеральных директоров организует сотрудничество в области международных железнодорожных перевозок между странами Европы и Азии, включая комбинированные перевозки, взаимный обмен информацией об ожидаемых внешнеторговых перевозках, и разрабатывает на этом основании совместные конкурентоспособные предложения, устанавливает правила пользования вагонами и контейнерами в международном сообщении, организует расчеты между железными дорогами др.

Работа в ОСЖД проводится в рамках постоянных комиссий: по транспортной политике и стратегии развития; по транспортному праву; по грузовым перевозкам; по пассажирским перевозкам; по инфраструктуре и подвижному составу. Ведутся работы

по организации прямого грузового железнодорожного сообщения между странами Европы и Азии, совершенствованию Правил пользования вагонами, организации совместного использования национальных железнодорожных телефонных сетей железных дорог-членов ОСЖД, по разработке технических нормативов для устройств электроснабжения и железнодорожного пути с высокоскоростным движением поездов, по взаимодействию электронных систем резервирования мест, по разработке Правил перевозок опасных грузов и др.

Юридической основой единой системы железнодорожных перевозок являются межправительственные договоры, формулирующие транспортное право. В рамках ОСЖД это, главным образом, Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) и Соглашение о международном пассажирском сообщении (СМПС).

Международный комитет железнодорожного права СІТ (Comite Internationale des Transport pas Chemins de Fer), занимающийся вопросами развития международного права в области железнодорожных перевозок, разработал в эти годы предложения о корректурах и дополнениях, которые должны быть внесены в текст Конвенции (КОТИФ) в редакции от 9 мая 1980 года. Эта работа была завершена принятием Генеральной ассамблеей Организации текста конвенции в редакции, содержащейся в «Вильнюсском Протоколе об изменениях от 3 июня 1999 года». Однако потребовалось ровно семь лет для его ратификации, датированной 1 июля 2006 г. – днём вступления Протокола в силу. Поскольку Россия и страны СНГ не являются участниками СОТИФ, то перевозки между ними и западноевропейскими странами в прямом международном железнодорожном сообщении невозможны.

Поэтому они **осуществляются с помощью посредников**, которые занимаются переотправкой российских внешнеторговых грузов и составлением на пограничных станциях новых перевозочных документов. В соответствии с СМГС, функции посредников взяли на себя железные дороги стран-участниц СМГС, которые в свою очередь участвуют в СОТИФ. Это страны Восточной Европы: Чехия, Словакия, Польша, Венгрия, Румыния, которые участвуют как в СМГС, так и в СОТИФ.

При отправке экспортных грузов в западноевропейские страны грузоотправители России и стран СНГ выписывают накладную СМГС и адресуют ее начальнику выходной пограничной станции вышеназванных стран. На пограничной станции происходит переотправка груза по адресу получателя и выписывается новый документ – накладная СИМ, по которой груз следует уже до конечной станции назначения. Все

сведения из накладной СМГС переносятся в накладную СИМ. Аналогичный способ оформления перевозочных документов применяется в обратном направлении.

Поскольку перевозки в сообщении СМГС осуществляются на основании двух самостоятельных договоров перевозки, при следовании грузов по территории стран-участниц СМГС ответственность железных дорог возникает по правилам этого соглашения, а в дальнейшем – по правилам СОТИФ. Соответственно, претензии и иски к железным дорогам должны предъявляться отдельно по каждому из этих договоров и притом только их участниками. Отечественные экспортеры оформляют железнодорожные документы в соответствии с Соглашением о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС). В ней в настоящее время участвуют Болгария, Польша, и бывшие республики, кроме стран Балтии. В России с 1964г. действует Устав железных дорог - отраслевая направленность.

Международные сообщения регулируются внутренними законодательными актами и межгосударственными соглашениями.

Внутреннее законодательство страны применяется обычно при незначительных объемам перевозок. Правовой основой, регламентирующей взаимоотношения грузовладельца и перевозчика при внутренних перевозках - является Гражданский кодекс РФ, а также нормативные и законодательные документы по отдельным видам транспорта – КТМ, Воздушный кодекс, уставы ж.д., автомобильного, речного транспорта и др.

Условия работы иностранных транспортных средств на территории России регламентируются МЖН соглашениями и конвенциями. Деятельность перевозчиков на территории СНГ регулируется двусторонними соглашениями.

К международным государственным соглашениям относятся: конвенции, соглашения, они обязательны для выполнения как юридическими, так и физическими лицами.

Международные соглашения регулируют:

- административно-технические нормы деятельности при строительстве путей сообщения, создании транспортных средств, пунктов перегрузки грузов
- эксплуатацию транспортных средств, организацию их движения
- организацию сотрудничества в сфере транспорта
- определение налогового и таможенного режимов при осуществлении транспортировки грузов, выполнении различных транспортных операций

## 5. ТРАНСПОРТНОЕ СТРАХОВАНИЕ

### 5.1. Страхование железнодорожного подвижного состава

*Объектами страхования* являются имущественные интересы страхователя, связанные с владением, распоряжением и использованием железнодорожным подвижным составом. В связи с этим страхованию подлежат:

- тяговый подвижной состав;
- вагоны.

*Срок страхования.* Предлагается заключение договоров страхования сроком на один год с юридическими лицами.

*Действие договора страхования* распространяется, как правило, на территорию РФ. По согласованию со страховщиком страховая защита может также предоставляться на территориях других стран с уплатой страховой премии по специальному тарифу.

*Объем страховой ответственности.* По заключаемым договорам страхования страховые компании предоставляют защиту от рисков повреждения и уничтожения железнодорожного подвижного состава (его единиц), наступивших в результате:

- крушения, аварии, столкновения или схода с рельсов;
- пожара, взрыва;
- стихийных бедствий;
- противоправных действий третьих лиц.

Указанные страховые риски означают следующее:

*Повреждение* - нарушение целостности застрахованного подвижного состава, изменение его внешнего вида, приведение в негодность отдельных его частей в результате крушения, аварии, столкновения, схода с рельсов, пожара, взрыва, стихийных бедствий и противоправных действий третьих лиц.

*Уничтожение* - приведение застрахованного подвижного состава в полную негодность, в результате чего он не может быть использован в соответствии со своим назначением и подлежит списанию.

*Утрата* - полная невозможность установления места нахождения вагона (длительное безвестное отсутствие вагона, которое принято считать за его полную действительную гибель).

Не являются страховыми случаями повреждение, уничтожение или утрата железнодорожного подвижного состава, явившееся следствием:



- коротких замыканий электросетей в электрооборудовании в железнодорожном подвижном составе, не вызвавших распространение пожара за пределы аппарата, агрегата, механизма;

- повреждение подвижного состава перевозимым грузом;

- воздействие ядерного взрыва, радиации или радиоактивного заражения;

- военных действий, а также маневров или иных военных мероприятий;

- гражданской войны, народных волнений всякого рода или забастовок;

- изъятия, конфискации, реквизиции, ареста или уничтожения застрахованного имущества по распоряжению государственных органов;

- в случае самовольного занятия подвижного состава железной дорогой для перевозки грузов других отправителей;

- других случаев, относимых законодательными актами к перечню оснований для отказа страховщика произвести страховую выплату.

*Страховая сумма.* Минимальная страховая сумма по рискам повреждения, уничтожения и утраты при страховании единицы подвижного состава не может быть ниже 40% стоимости единицы нового подвижного состава.

*Договор страхования* заключается на основании письменного заявления страхователя. Для его заключения страхователь должен предъявить страховщику следующие документы:

- технический паспорт единицы железнодорожного подвижного состава
- распоряжение на право курсирования по сети железнодорожных дорог
- акт технического осмотра железнодорожного подвижного состава;
- свидетельство о техническом состоянии кузовов вагонов, котлов цистерн и запорно-предохранительных устройств для перевозки опасных грузов;
- договор аренды (для арендатора);
- выписку из книги освидетельствования котлов цистерн, работающих под давлением.

*Страховое возмещение* выплачивается в соответствии с договором страхования.

Для получения страхового возмещения страхователь должен представить согласно правилам страхования следующие документы:

в случае пожара - справку органов пожарного надзора, калькуляцию, фотографии поврежденного объекта и заверенную копию акта ОАО «РЖД»;

в случае крушения, аварии, столкновения или схода - заверенную копию акта ОАО «РЖД», калькуляцию и фотографии поврежденного объекта;

в случае повреждения в результате противоправных действий третьих лиц - справку из органов внутренних дел о возбуждении уголовного дела, калькуляцию, фотографии поврежденного объекта и заверенную копию акта ОАО «РЖД»;

в случае утраты вагона или его частей - копии документов, представляемых страхователем при оформлении договора страхования, копии документов, подтверждающих объявление и розыск подвижного состава (копии телеграмм, переписка с железной дорогой об утрате вагона).

*Отказ в выплате страхового возмещения.* В выплате страхового возмещения может быть отказано, если:

- уничтожение или повреждение произошло в результате умышленных действий страхователя (либо лица, действовавшего по поручению или с ведома страхователя), установленных компетентными органами
- Страхователь не предъявил страховщику или его представителю поврежденный подвижной состав до его ремонта, его остатки или фотографии аварийного подвижного состава с видимым железнодорожным номером;
- ущерб полностью возмещен лицом, виновным в его причинении (если ущерб возмещен частично, в размере, меньшем, чем причитающееся страховое возмещение, выплата осуществляется с учетом сумм, полученных страхователем от виновного лица);
- страхователь или его представитель нарушил правила перевозок грузов (например, загрузка непредусмотренным грузом и превышение норм загрузки подвижного состава);
- ущерб нанесен в результате нарушений страхователем Правил технической эксплуатации железных дорог;
- при утрате, уничтожении или повреждении подвижного состава страхователь не представлял все необходимые документы;
- события произошли до начала или после окончания срока действия договора страхования;
- страхователь не выполнил или отказался выполнять условия договора страхования.
- 

## **5.2. Морское страхование, особенности транспортного страхования Каско и Карго**

Объектом морского страхования может быть судно, груз, фрахт, плата за проезд, арендная плата, прибыль, ожидаемая от реализации груза, и другие требования,

относящиеся к судну, грузу или фрахту, заработная плата экипажа, а также риск, принятый на себя страховщиком (перестрахование).

Морские риски делятся:

- простые (обычные), которые возникают из самого факта перевозки;
- военные.

Среди обычных выделяют:

1. Риски самого моря:

- посадка судна на мель;
- затопление;
- столкновение (все риски, угрожающие судну);

2. Риски возникновения ущерба на судне во время нахождения в море:

- риск пожара;
- риск хищения (пиратства);
- прочие риски (все риски, угрожающие судну, кроме политических и военных).

В морском страховании покрываются только военные риски, угрожающие имуществу во время его нахождения на борту судна.

Нормативные базы: Регулированием морского страхования в РФ является кодекс морского страхования РФ от 30.04.1999 №81ФЗ.

Страховая сумма должна соответствовать действительной стоимости подлежащего страхового интереса.

*Страховая сумма* должна соответствовать действительной стоимости подлежащего страхованию интереса.

*Страхование судов - страхование КАСКО.* Относится к страхованию самих транспортных средств. Страхование судов, по согласованию сторон, обычно заключается на основании одного из нижеследующих условий:

- “*страхование с ответственностью за гибель и повреждения*”. При страховании на этих условиях возмещаются убытки, произошедшие вследствие полной гибели судна и расходы по устранению повреждений корпуса судна, его машин и механизмов;
- “*с ответственностью за гибель судна*”;
- “*с ответственностью за гибель судна, включая расходы по спасению*”;
- “*с ответственностью за повреждение судна*”.

*Не подлежат возмещению убытки, произошедшие вследствие умысла либо грубой неосторожности. Страхование рисков на случай забастовок, “военных рисков”,*

гражданских волнений, осуществляется путем включения в полисы специальных разделов.

### **Взаимоотношения сторон при наступлении страхового случая:**

Для получения страхового возмещения страхователь обязан документально доказать свой интерес в застрахованном имуществе (например, предъявить договор страхования), наличие страхового случая, размер претензии по убытку.

В морском страховании для доказательства интереса в застрахованном грузе необходимо предоставить следующие документы:

- коносаменты;
- железнодорожные накладные и другие перевозочные документы;
- счета-фактуры;
- наличие чартеров и коносаментов – при страховании фрахтов.

Наличие страхового случая подтверждается следующими документами:

- морским протестом;
- выпиской из судового журнала и другими актами, свидетельствующими о причине страхового случая.

При пропаже судна должны быть достоверные сведения о его выходе из порта и ожидаемой дате прибытия в очередной порт.

Для доказательства размера претензий предоставляются:

- аварийный сертификат;
- акты экспертизы;
- оценочные и другие документы, составленные в соответствии с законодательством того места, где был зафиксирован убыток;
- оправдательные документы по производственным расходам.

*Срок страхования.* Договор заключается на определенный срок (например, один год) либо на один рейс. В полисе по страхованию судов обязательно присутствует тендерная оговорка - условие, обязывающее страхователя немедленно оповещать обо всех авариях судна, которые могут быть объектом предъявления претензий по договору. Тендеры (запросы) на ремонт судна рассылаются фирмам, которые могут произвести его, однако окончательное указание о ремонте не может быть дано без согласия страховщика. Несоблюдение данного условия дает право страховщику на скидку с суммы претензии.

Договор страхования фрахта (плата за перевозку груза) обычно заключается с судовладельцем на один год. Страхованию подлежит валовая сумма фрахта, включая

прибыль страхователя и расходы по страхованию. При уплате судовладельцу фрахта авансом риск его утраты переходит на владельца груза; в этом случае страхование фрахта включается в договор страхования груза.

Страхование груза - КАРГО. Заключается либо на конкретную перевозку определенного груза, либо на определенный отрезок времени.

**Факторы, которые учитываются при определении страховой ставки** ( из которой будет потом исчислена страховая премия) при страховании КАРГО:

- тип груза,
- упаковка груза,
- размер, вес, стоимость груза
- продолжительность рейса
- время года
- судно, на котором будет совершаться перевозка

*Объем ответственности* страховщика определяется по трем стандартным видам условий:

➤ *“с ответственностью за все риски”*. По этим условиям компенсируются все убытки в результате повреждения или полного уничтожения грузов вследствие аварии либо другой причины, кроме военных рисков, прямого или косвенного воздействия радиации, особых свойств груза, а также умысла или грубой небрежности страхователя. По договоренности сторон большинство исключенных из объема ответственности рисков может быть принято на страхование за дополнительную премию;

➤ *“с ответственностью за частную аварию”*. Возмещению подлежат убытки в результате пожара, взрыва, выброса судна на берег, посадки на мель, затопления, опрокидывания, схода с рельсов погрузочных кранов, пропажи судна без вести, различных природных стихийных бедствий и т.д.;

➤ *«без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения»*. По этим условиям ответственность страховщика распространяется примерно на те же случаи, что и в предыдущем условии, но возмещению подлежат лишь убытки от полного уничтожения всего или части груза, а убытки от повреждения груза возмещаются лишь в случае крушения или столкновения судов, опрокидывания, посадки судна на мель, пожара или взрыва на судне.

В международной практике морских перевозок действует ряд традиционных *условий поставки товаров*. В них оговариваются и вопросы страхования грузов. Это условия - ФАС; ФОБ; КАФ; СИФ.

*Страхование ответственности судовладельцев.* Морское страхование включает в себя и страхование ответственности судовладельцев, которым покрывается большое количество рисков, включая такие как: смерть, телесные повреждения и увечья, причиненные экипажу судна и работникам портов, ответственность за загрязнение моря нефтепродуктами, ответственность за последствия морских аварий и т.д. Страхование ответственности судовладельцев производится, как правило, не коммерческими страховыми компаниями, а на принципах взаимного страхования путем объединения судовладельцев в клубы взаимного страхования.

*Другие риски морского страхования.* К морскому страхованию относится также страхование рисков, связанных с добычей нефти и газа на морских буровых платформах. В этом случае страхуется имущество, т. е. сам нефтедобывающий комплекс, а также ответственность за возможное нанесение ущерба окружающей среде из-за аварии.

Страхование осуществляется на случай повреждения или уничтожения платформы, потери прибыли в результате остановки производственной деятельности, возникновения дополнительных затрат по ликвидации последствий аварии, смерти или телесных повреждений персонала.

*Страховая сумма* составляет очень большую величину, т. к. возможный ущерб достигает нескольких млрд. долларов.

*Термины морского страхования.* В морском страховании, имеющем многовековую историю развития, разработан целый ряд терминов, принятых в большинстве стран мира.

*Авария*, согласно морскому праву - ущерб, который нанесен морским происшествием судну, фрахту или грузу, а также расходы по предотвращению этого ущерба. Различают аварию общую и частную. *Общая авария* - это убытки, понесенные вследствие произведенных намерено и разумно чрезвычайных расходов или пожертвований, в целях спасения судна или перевозимого на судне груза от общей для них опасности. Убытки, составляющие общую аварию, распределяются между всеми участниками морской перевозки, т. е. владельцами судна, груза и фрахта по соглашению сторон, в то время как все убытки по *частной аварии* ложатся на потерпевшего.

Итак, чтобы убыток был признан общей аварией, необходимы следующие условия: преднамеренность, разумность и чрезвычайность. Цель действия – спасение судна, груза, фрахта от общей опасности.

Возможные убытки, которые классифицируются как общая авария:

- выбрасывание груза за борт;
- умышленная (необходимая) посадка на мель;
- оплата спасательных работ;
- расходы по ремонту в порту, где судно находилось во время шторма.

Если не окажется хотя бы одного из этих условий, то убыток будет признан частной аварией и убытки понесет владелец имущества.

Страховщик обычно несет ответственность за убытки только в пределах страховой суммы. Однако убытки от общей аварии возмещаются даже в тех случаях, когда общая сумма выплат превышает страховую сумму.

При приеме груза грузополучатель обязан возместить перевозчику все расходы, произведенные им за счет грузоотправителя, а в случае общей аварии – внести аварийный взнос.

Специалист, составляющий расчет по общей аварии, называется *диспашером* (аварийным комиссаром).

Грузополучатель дает обязательство участвовать в убытках от общей аварии, т. е. дает *аварийную подписку* – письменное заявление грузополучателя, в котором он обязуется уплатить долю расходов, приходящихся на него в порядке распределения по общей аварии. Этот документ вручается капитану судна, который до его получения имеет право не выдавать груз. В аварийной подписке содержатся данные о грузе, используемые для составления диспаши: наименование, марка, количество, вес, адрес фирмы. О выдаче аварийной подписки одновременно сообщается страховщику, ему высылаются выписка из судового журнала.

Документы, необходимые для определения общей аварии:

Аварийная подписка, аварийный сертификат - документ, содержащий описание причин и размера убытков при любом страховом случае (составляется *Аварийными комиссарами*). Согласно международному законодательству (ст.229 Кодекса торгового мореплавания) после выплаты страхового возмещения у страховщика появляется право на регресс (то есть предъявления требования к виновной стороне).

В случае какого-либо чрезвычайного происшествия, связанного со стихийными силами, капитан корабля должен заявить в первом же порту прибытия соответствующему органу **морской протест**.

В каждом комплекте указаны: сфера и объем, подобно условиям, встречающимся в полисе автострахования. Так, комплекты “А”, ”В” и “С” включают:

1. описание застрахованных рисков;
2. условия, по которому общая авария и спасение будут покрыты условиями страхования, если расходы по ним понесены, с тем чтобы избежать ущерба, риск которого застрахован;
3. перечень исключений из ответственности;
4. условие об обязательности наличия интереса у страхователя;
5. оговорку “полная конструктивная гибель“, в которой устанавливается, что требование о возмещении за полную конструктивную гибель выполняется лишь в том случае, когда объект страхования абандонирован (покинутое экипажем во время плавания) в связи с тем, что полная фактическая гибель была неизбежной, либо что восстановление, ремонт или доставка объекта в место назначения, до которого он был застрахован, превысил бы его стоимость;
6. оговорку “обязанности страхователя“, предписывающую:
  - что страхователь и его служащие обязаны предпринять необходимые меры с тем, чтобы избежать ущерба или уменьшить его размер;
  - что страховщик в дополнение к возмещенному ущербу обязан возместить страхователю целесообразные расходы, понесенные последним при исполнении названных обязанностей;
7. оговорку “отказ“, предусматривающую, что меры, предпринятые страхователем или страховщиком в целях спасения, защиты или восстановления объекта страхования, не должны считаться отказом или принятием абандона, либо нарушением права какой - либо из сторон.

Течение риска по грузам начинается “с момента их погрузки, включая транспортировку на транспортном средстве, плоту или лихтере на судно и с судна“ и продолжается до тех пор, пока “грузы не будут безопасно помещены на суше“.

В каждом комплекте риски четко перечислены в оговорке 1 с указанием обстоятельств, при которых страховщик не несет ответственности.

### **5.3. Авиационное и космическое страхование**



**Авиационное** страхование включает:

- страхование ответственности перед пассажирами за их жизнь, здоровье, багаж;
- страхование ответственности перед третьими лицами за возможный вред в результате эксплуатации авиатранспортного средства;
- страхование ответственности владельцев аэропортов;
- страхование потери прибыли из-за невозможности эксплуатировать воздушное судно.

**Объекты страхования.** Самолеты, вертолеты и авиатехника сдаваемые в аренду. Запасные части, специальное оборудование, установленное или перевозимое на борту, если оно связано с обеспечением полета.

**Объем страхования.** Страхуется на случай гибели и повреждения вследствие любой причины во время полета, подруливания, нахождения на земле или на воде.

**Возмещаются** необходимые целесообразно произведенные страхователем расходы по спасению, охране и транспортировке поврежденного объекта до ближайшего места ремонта которые связаны со страховым случаем.

**Исключения** из страховой ответственности те же, что и по другим видам транспортного страхования (военные действия, гражданские волнения, воздействия атомного взрыва, умысел или грубая небрежность страхователя и т.д.), но некоторые специфические для данного страхования:

- использование авиасредств в целях не предусмотренным договором страхования или за пределами согласованного района эксплуатации (если это не вызвано форс мажорными обстоятельствами);
- пользование взлетно-посадочной полосой (ВПП), не предназначенными для застрахованного транспорта (кроме вынужденных случаев);
- пилотирование лицом, не имеющим на это прав;
- перевозка пассажиров и грузов сверх декларированной грузоподъемности самолета (вертолета).

**Срок договора.** На любой срок: на время одного перелета, на период демонстрации полетов или соглашений.

**Космические риски.** Различают четыре основных видов полисов этого страхования:

- страхование на время сборки и последующего испытания спутников, ракет - носителей и отдельных агрегатов;

- страхование на предзапусковой стадии - на этапе от окончательной сборки до запуска, включая транспортировку космического аппарата от места хранения к месту запуска;
- страхование на стадии запуска - с момента запуска двигателей до момента вывода на расчетную орбиту с последующей проверкой функционирования всех систем до передачи спутника в коммерческое использование;
- страхование на орбите.

На каждой стадии страхование осуществляется от всех рисков.

#### **5.4. Страхование автотранспорта**

*Объекты.* Механизированные и другие средства транспорта. На страхование принимаются автотранспортные средства, подлежащие регистрации органами ГИБДД МВД РФ, а так же водный транспорт.

*Страхователи средств* транспорта могут быть российские граждане, иностранцы и лица без гражданства, а также юридические лица любой организационно - правовой формы.

*Объем обязательств страховщика.* Варианты проведения страхования автотранспортных средств:

1. Полное возмещение ущерба.
2. Частичное возмещение ущерба.
3. Возмещается только ущерб, нанесенный в результате стихийного бедствия, ДТП, похищения или угона.
4. Возмещение ущерба, нанесенного вследствие пожара, взрыва, ДТП (кроме боя стекол или повреждения шин, если при этом транспортному средству не причинены другие повреждения).

*Срок договора.* Год либо более.

*Страховая сумма.* Обычно документами, служащими основой для определения размера страховой суммы для транспортных средств отечественного производства, является справка - счет.

*Определение ущерба.* Определяются на основании страхового акта и приложенных к нему документов (органов милиции, ГИБДД, пожарного надзора, следственных, судебных органов, медицинских учреждений и др.).

*Страховое возмещение.* Выплачивается в размере нанесенного ущерба, но не выше соответствующей страховой суммы, обусловленной страховым договором.

*Обязанности сторон при наступлении страхового случая.*

Страхователь обязан:

- принять все меры к спасению автомобиля;
- в случае аварии, пожара, взрыва, похищения авто незамедлительно заявить в компетентные органы (ГИБДД, органы пожарного надзора и т.д.);
- в течении суток письменно заявить в страховую компанию;
- предъявить в страховую компанию поврежденный автомобиль

Страховщик обязан в день получения заявления осмотреть поврежденный автомобиль, составить по установленной форме страховой акт и в течении установленного договором срока произвести выплату страхового возмещения.

## 5.5. Страхование грузов

Основными участниками транспортной перевозки являются: отправитель (грузополучатель), перевозчик, экспедитор.

Договоры перевозки грузов можно классифицировать по признакам:

- по видам транспорта (ж/д, морской, внутренневодной, автомобильной и воздушной перевозки );
- по территории (внутригосударственной, международной);
- по количеству участвующих перевозчиков (местные перевозки, перевозки в прямом сообщении, прямые смешанные перевозки и т.д.).

*Условия заключения договора:*

Условия А - страхование от всех рисков;

Условия В - гибель застрахованного груза или повреждение вследствие пожара, взрыва, посадка на мель, выброса на берег, сход с рельсов при наземной транспортировке, столкновение с объектом, землетрясение;

Условия С

*Генеральный полис.* Систематическое страхование разных партий грузов на сходных условиях в течение определенного срока (страхуется грузооборот).

Обычно в генеральном полисе оговариваются:

- груз или виды грузов;
- маршруты перевозок, вид транспорта
- лимит страховой суммы по одному страховому средству;
- примерный график поставок;

- планируемый оборот компании в течение года.

В генеральном полисе всегда достаточно подробно описываются отношения страховщика и страхователя или содержится ссылка на условия страхования.

Генеральный полис имеет ряд преимуществ: сокращаются административные расходы на ведение дел, упрощаются расчеты по оплате страховой премии. Но его подписание возможно только при условии, что страхователь имеет твердые заказы, установившийся оборот и номенклатуру грузов и может представить график поставок или примерный месячный оборот.

## **6. РЕШЕНИЕ СПОРНЫХ ВОПРОСОВ ПРИ ТРАНСПОРТИРОВКЕ**

При доставке грузов могут возникнуть различные спорные вопросы. Разрешение этих вопросов возможно при предъявлении претензии (т.е. без обращения в суд) и исков (решение в судебном порядке).

Претензия – это требование, предъявляемое грузовладельцем к перевозчику, вытекающее из их правоотношений.

Право на предъявление претензий имеют отправители, получатели внешнеторговых грузов. Претензия предъявляется тому перевозчику, который осуществил или должен был осуществить перевозку.

Претензия подается в письменном виде с приложением необходимых документов.

Обстоятельства, служащие основанием для имущественной ответственности перевозчика, удостоверяются коммерческими актами, актами-извещениями, актами общей формы или отметками в транспортных документах.

### **5.1. Железнодорожный транспорт**

По уставу ж.д. и СМГС претензии к российским ж.д. могут быть предъявлены в течение 6-ти месячного срока, а претензии по уплате штрафов - в течение 45 дней.(СМГС ст.29). К письменной претензии прилагаются:

- при утрате груза – грузовая квитанция;
- при недостатке, порче, повреждении груза – накладная и коммерческий акт.

Претензия предъявляется по каждой отправке в отдельности: отправителем – к дороге отправления, и получателем – к дороге получения груза. Если по всем отправкам составлен один коммерческий акт, допускается предъявление претензии по всем этим поставкам.

Следует иметь в виду, что претензии о возврате сумм, оплаченных по договорам перевозки, могут быть предъявлены только тем лицом, которое произвело данный платеж, только к той национальной дороге, которая взыскала эти суммы (п.3 ст.29)

Существует ограничение - не подлежат удовлетворению и не предъявляются претензии юридических лиц на сумму менее 23 швейцарских франков.

Основаниями для предъявления претензий является полная утрата, частичная утрата, повреждения, порча, или снижение качества груза, просрочка в доставке, перебор провозных платежей.

При подаче претензии отправитель обязан предъявить дубликат накладной и коммерческий акт, а получатель груза – накладную и коммерческий акт. Они должны быть оригиналами.

Срок для рассмотрения и дачи ответа претендодателю для железной дороге установлен в 180 дней со дня заявления претензии (отметка ж.дороги, почтовый штамп, расписка администрации). Железная дорога может полностью или частично признать требования об оплате или отклонить претензию (тогда должна вернуть все предъявленные документы и мотивировать отказ п.11. ст.29), а податель может заявить иск к той национальной дороге, которой была предъявлена претензия.

Основанием для иска может быть также неполучение ответа в течение 180 дней (п.2 ст.30) срок предъявления иска – 9 месяцев (по просрочке и поставке – 2 месяца).

## **6.2. Водный транспорт**

Претензия при перевозке грузов морским транспортом в заграничном сообщении предъявляется в течение 6 месяцев. Перевозчик обязан рассмотреть претензию и уведомить заявителя об удовлетворении или отказе в течение 3 месяцев со дня получения. Основной документ – коносамент, чартер или чартер-партия.

При фрахтовании отечественных судов или бронировании мест на линейных российских судах применяются положения КТМ, при заключении договоров морской перевозки с иностранными перевозчиками для российских грузовладельцев применимы положения Гамбургских правил (выработаны в 1978г на конференции ООН по морской перевозке грузов).

По КТМ претензия, вытекающая из перевозки грузов в заграничном сообщении, предъявляется в течение первых 6 месяцев срока исковой давности с приложением провозных документов в подлиннике. Перевозчик обязан рассмотреть и уведомить об удовлетворении или отказе в течение 3-х месяцев со дня получения.

Обязательным условием попадания под юрисдикцию Гамбургских правил является оформление договора морской перевозки по коносаментам. К чартерам их положения не применяются.

Грузовладелец вправе считать груз утраченным и требовать полного возмещения стоимости, если груз не был передан ему в течение 60 календарных дней по истечении срока доставки, указанного в коносаменте, а при отсутствии его – в течение 60 суток с момента окончания срока, который было бы разумно требовать от перевозчика исполнения им договорных обязательств.

Рассчитывать на какое-либо возмещение, связанное с ущербом по договору перевозки грузоотправитель не вправе, если им не поданы претензии в течение 90 дней с момента выдачи груза.

Согласно гамбургским правилам морской перевозчик несет материальную ответственность за груз в размере его фактической стоимости по общепринятой цене в месте и во время принятия его к перевозке. Помимо этого, перевозчиком возмещаются фрахтовые и иные платежи, связанные с перевозкой груза, таможенные пошлины.

При частичной утрате или повреждении – возмещаются вышеуказанные платежи пропорционально части утраченного или поврежденного груза. Установлены пределы ответственности перевозчика - 835 ед. специальных средств заимствования (СДР) за место или другую единицу отгрузки либо 2,5 СДР за 1 кг массы брутто утраченного или поврежденного груза. За поддержку в сдаче груза ответственность ограничивается суммой в 2,5-кратном фрахту размере, но не выше размера фрахта, который подлежит уплате на основании договора морской перевозки.

Уведомление об утрате или повреждении грузополучатель может сделать (подать претензию) в письменной форме не позднее рабочего дня, следующего за днем выдачи груза. Если же они не являются очередными – в течение 15 календарных дней после передачи груза получателю. Иначе действует презумпция – груз выдан в хорошем состоянии.

### **6.3. Воздушный транспорт**

По Воздушному Кодексу претензии к перевозчику по МЖН воздушным авиаперевозкам предъявляются в следующие сроки:

- в случае причинения вреда – сразу же при обнаружении вреда, но не позднее 14 дней со дня получения груза;

- в случае просрочки в доставке груза – в течение 21 дня, считая день, когда груз передается в распоряжение получателя;

- в случае утраты груза – в течение 2-х месяцев со дня прибытия самолета в место назначения или со дня, когда самолет должен был прибыть в аэропорт назначения, либо со дня прекращения авиаперевозки.

Претензия предъявляется в аэропорт назначения или отправления по усмотрению заявителя. Основанием служит авиагрузовая накладная.

В претензии должен быть обоснованный расчет суммы требуемого возмещения, к нему также прилагаются документы, подтверждающие претензию, в т.ч. подлинный экземпляр грузовой накладной. При отклонении претензии или частичном удовлетворении вправе предъявить иск. Получатель вправе считать груз за полную его утрату в том случае, если груз не прибыл в, указанный в накладной, пункт назначения по истечении 7-дней со дня, когда он должен был прибыть.

Все претензии и иски рассматриваются в арбитражных судах. В контракте это должно быть оговорено ОСОБО. При Торгово-промышленной палате России действует международный коммерческий арбитражный суд и Морская арбитражная комиссия (МАК).

#### **6.4. Автомобильный транспорт**

Основным нормативным актом, регламентирующим условия перевозки грузов в международном автомобильном сообщении, является Конвенция о договоре международной перевозки грузов (КДПТ-СМР). Конвенция построена на презумпции вины перевозчика.

Автомобильный перевозчик освобождается от ответственности, если докажет, что повреждение, порча или утрата груза произошла вследствие наступления:

-форс-мажора;

-действий или без действий отправителя или получателя;

-особых естественных свойств груза;

-из-за недостатков тары, незаметных при наружном осмотре.

Размер возмещения определяется на основании фактической стоимости утраченного груза или его части (общепринятая рыночная цена товара в месте и во время принятия к перевозке СІР или СГР по Инкотермс). Стоимость груза определяется на основании биржевой котировки или на текущей рыночной цены, либо, при

отсутствии той и другой, на основании обычной стоимости товара того же рода и качества.

Существует предел ответственности перевозчика (ст.23) – размер возмещения не может превышать 8,33 единицы специальных средств заимствования.

Если претензия осуществляется в отношении состояния принятого товара, то она должна быть предъявлена в сл.порядке (ст.30):

-в отношении явных утрат и повреждений – записью в накладной в момент принятия груза от перевозчика;

-утрата и повреждения не являются очевидными - не позднее 7 дней со дня принятия груза, исключая воскресные и праздничные дни,

- при нарушении срока доставки груза – в течение 21 дня с момента передачи груза в распоряжение получателя.

На Автомобильном транспорте лицо, принимающее груз, должно сделать в письменном виде оговорку в части утраты или повреждения груза. Это делается в момент принятия груза. Если утрата груза или его повреждение сразу не обнаружены, то оговорки должны быть сделаны в течение 7 дней (без выходных и праздничных). При просрочке в доставке груза срок предъявления оговорок – 21 день. Оговорка не является претензией. Если меры по устранению дефектов грузов перевозчиком не приняты, то предъявляется претензия, а при необходимости – иск.

Сроки предъявления претензия при утрате груза – 30 дней, а при требовании об оплате штрафов – 45 дней. К претензии прилагается товарная накладная. Срок исчисляется с даты отметки грузополучателя о приемке груза в Товарно-транспортной накладной. Если в договоре перевозки срок не был установлен, то срок предъявления претензии – 60 дней с даты фактической доставки груза.

Возмещение за полную утрату груза должно быть обеспечено грузополучателю в течение 30 дней со дня окончания срока доставки. Срок исковой давности – 3 года. Он исчисляется следующим образом:

- в случае частичной утраты, повреждения груза или просрочки в доставке – со дня сдачи груза грузополучателю;

- при полной утрате груза – с начала срока, когда груз считается утраченным во всех прочих случаях – через 3 месяца со дня заключения договора перевозки.

Конвенцией не определены нормативные сроки, в которые ответчик должен принять или отклонить претензию. Это разрешается в каждом конкретном случае. По всем сторонам истец может обратиться в суд. Срок исковой давности – 1 год.



## 6.5. Смешанные перевозки

Правовое регулирование международных смешанных перевозок осуществляет Конвенция о таких перевозках (Нью-Йорк 1980г), она регламентирует перевозку по одному сквозному транспортному документу. Перевозчиком согласно Конвенции, объявляющим себя ответственным за доставку груза, является «Оператор смешанной перевозки».

Заявить об утрате можно, если груз не был доставлен в место, указанное в договоре, в течение 90 календарных дней по истечении срока доставки.

Существуют пределы ответственности оператора: 920 ед. специальных прав заимствования (СПЗ) за одно место или другую единицу отгрузки либо, 2,75 единиц СПЗ за 1 кг брутто утраченного или поврежденного груза (морем или внутренним водным путем), и 8,33 ед. СПЗ если не включен морской и внутренней водный участок.

О повреждениях должно быть сделано уведомление в письменной форме не позднее рабочего дня, следующего за днем выдачи груза, иначе действует презумпция исправности груза.

В контрактах купли-продажи необходимо включение пункта о рассмотрении споров и разногласий, в том числе и транспортных, в международном коммерческом арбитражном суде и в Морской арбитражной комиссии при ТПП РФ (МАК). Если этого не удастся сделать, то лучше выбрать арбитраж «AD НОС» в Стокгольме со ссылкой на применение специально разработанных регламентов экономической комиссией ООН для Европы или Комиссии ООН по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ).

В российских портах и ж.д. станциях установлены нормы хранения внешнеторговых грузов. Экспортные навалочные и тарно-штучные грузы можно хранить в портах 34 суток, в грузы в контейнерах – 31 сутки. По истечении этих сроков порты и ж.д.станции вправе предъявить претензии грузовладельцам или получателям, принять меры к отправке грузов или их возврату. При отсутствии мер по распоряжению грузом в течение 31 дня (порты), 10 дней – на ж.д.станциях, и 4- дней в отношении скоропортящихся грузов с момента получения предложений порта (станции), они считаются принятыми, и груз реализуется на внутреннем рынке. Сумма от реализации экспортного груза за вычетом сумм, причитающихся порту или железной дороге, перечисляется грузовладельцу (отправителю) в месячный срок с момента расчета с покупателем.

## **6. РЕГУЛИРОВАНИЕ ВЗАИМООТНОШЕНИЙ СТОРОН В ДОГОВОРАХ МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ**

### **7.1. Железнодорожный транспорт**

При международных перевозках грузы транспортируются как по территории РФ, так и за ее пределами. Поэтому для соблюдения интересов Российской стороны на территории зарубежного государства в перевозочном процессе имеют значение двусторонние и много сторонние соглашения государств – участников.

В области железнодорожных сообщений эти соглашения регулируют правовые взаимоотношения между дорогами различных стран, а также между дорогами, предприятиями, фирмами и частными лицами.

Данные соглашения как раз и являются правовой основой при заключении международных договоров на поставку грузов - в них предусматриваются основные договорные пункты: условия перевозки, положения об исчислении и взыскании провозных платежей, ответственность дорог, отправителей и получателей грузов, порядок предъявления исков и претензий и т.д.

В западноевропейских странах подобное международное соглашение получило название КОТИФ (Конвенция по международным грузовым перевозкам).

Железные дороги РФ участвуют в Соглашении о международном грузовом сообщении (СМГС), заключенном между дорогами восточноевропейских стран и стран АЗИИ, и в соглашении о международном прямом смешанном железнодорожно-водном грузовом сообщении (МЖВС), между правительствами восточноевропейских стран и Кубой.

Кроме того, РФ участвует в прямых железнодорожных сообщениях с Афганистаном, Австрией, Ираном, Турцией и Финляндией.

В СМГС предусматривается существенный пункт договора перевозки – ответственность железных дорог. Так в ст.21.п.1 и 2 отмечается: железная дорога, принявшая груз к перевозке по накладной СМГС, ответственна за выполнение договора перевозки на всем пути следования груза до выдачи его на станцию назначения, а в случае отправки груза в страны, железные дороги которые не участвуют в СМГС, - до оформления перевозки по накладной другого соглашения о прямом международном грузовом сообщении. Дороги, участвующие в перевозке груза, несут солидарную ответственность по выполнению договора перевозки. В любом случае ее

ответственности железная дорога не должна возмещать убытки в большей степени, чем при полной утрате груза.

Ответственность несет и отправитель: при неправильном, неполном или неточном указании в накладной сведений, в результате чего были приняты грузы, не допускаемые к перевозке, отправитель уплачивает штраф, в 5-ти кратном размере провозной платы за перевозку по железной дороге, на которой было обнаружено такое нарушение. При погрузке груза может быть обнаружен перегруз вагона – в данном случае отправитель должен платить 5-ти кратный размер провозной платы по железной дороге, где обнаружен излишек. Однако этот штраф не подлежит взысканию, если отправитель сделал в накладной в графе «Особые заявления отправителя» запись о необходимости взвешивания железной дорогой загруженного вагона.

Выплата всех сумм возмещения и штрафов производится в валюте той страны, железная дорога которой производит выплату этих сумм (ст. 27 СМГМ)

СМГС также предусматривает решение спорных вопросов, указывая Комитет организации сотрудничества железных дорог. Решение Комитета является окончательным.

## **7.2. Воздушный транспорт**

Данная перевозка с участием российской стороны регулируется «Конвенцией для унификации некоторых правил, касающихся МЖН перевозок» (Варшава) и в тех случаях, когда возникают вопросы, не регулируемые Конвенцией – Воздушным кодексом РФ.

Ст. 115 Воздушного кодекса под МЖН перевозкой понимает всякую перевозку, на воздушных судах, при которой место отправления и назначения, независимо от того, имеется ли перегрузка при перевозке, расположены на территории двух государств или на территории одного и того же государства, если предусмотрена остановка на территории другого государства. Договор МЖН авиаперевозки содержит: предмет договора, обязательства сторон, стоимость услуг и порядок расчетов по перевозке, ответственность сторон, порядок предъявления претензий, арбитраж. Как правило, в договоре при указании пунктов статей «ответственность перевозчика» и «ответственность отправителя» делаются ссылки на Варшавскую конвенцию.

Так в области ответственности перевозчика следующие условия: перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, потери или повреждения товара

в период его нахождения под охраной перевозчика. Согласно ст.19 Конвенции перевозчик несет ответственность и за задержку в доставке грузов.

В Конвенции указывается, что перевозчик не несет ответственности, если докажет, что им были приняты все необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда, или что ему было невозможно их принять. К тому же перевозчик освобождается от ответственности, если докажет, что причиненный вред произошел из-за ошибки в пилотаже и он принял все необходимые при этом меры для избежания вреда (ст.20 Конвенции).

Ст.16 предусматривает обязанности отправителя – дача сведений и их присоединение к воздушно-перевозочному документу, необходимых для выполнения таможенных формальностей. Отправитель отвечает перед перевозчиком за все убытки, которые могли бы произойти от отсутствия, недостаточности или неправильности этих сведений и бумаг, за исключением вины перевозчика. При этом перевозчик не обязан проверять эти сведения и документы в отношении их точности и достаточности.

### **7.3. Автомобильный транспорт**

Отношения курируются как МЖН, так и национальными нормами права (Устав автомобильного транспорта). В части условий непосредственно транспортировки конкретной партии товара взаимоотношения сторон регламентируются Конвенцией о договоре МЖН дорожной перевозки груза (КДПГ), участниками которой являются практически все страны Европы, а т.ж. ряд стран Азии и Африки. (Россия с 1 августа 1983г.). Конвенция применяется к любому договору перевозки грузов автотранспортом, когда места принятия к перевозке и доставке груза, указанные в договоре, находятся в разных странах, из которых одна является участницей.

Необходимо отметить, что КДПГ предусматривает, что если транспортное средство с грузом часть пути совершает по морю, то товар не выгружается из транспортного средства, и Конвенция применима ко всему грузу.

КДПГ определяет широкий спектр ответственности перевозчика: так, перевозчик несет ответственность с момента принятия груза к перевозке и до выдачи его грузополучателю, за утрату, недостачу, порчу, повреждение груза, просрочку в его доставке, если будет доказано, что данные обстоятельства произошли по вине перевозчика.

При МЖН перевозках грузов перевозчик возмещает ущерб в следующих размерах:

1. За утрату или недостачу груза – в размере стоимости утраченного или недостающего груза.

2. За повреждение и порчу груза – в размере той суммы, на которую снизилась его стоимость

3. За утрату груза, сданного к перевозке с объявленной стоимостью, - в размере объявленной ценности, если перевозчиком не будет доказано, что она превышает действительную стоимость груза.

4. При обнаружении отсутствия пломбы на дверцах прицепа таможенные органы налагают штраф, как на водителя, так и на автопредприятие. Водитель несет штраф сразу, а автопредприятию выставляется штраф от 10-кратного до 20-кратного МРОТ. Затем автопредприятие взыскивает с водителя в порядке регресса наложенный на него штраф.

5. Если перевозка, условия которой определяются одним договором, выполняется последовательно несколькими перевозчиками, то каждый из них несет ответственность за перевозку груза в пределах определенного % от полученной им провозной платы за перевозку.

При автоперевозках для освобождения перевозчика от уплаты залоговых сумм, пошлин и сборов применяется книжка МДП (карнет ТИР). Ее наличие, как правило, позволяет не предъявлять груз к таможенному досмотру на промежуточных таможах. Для осуществления перевозок по книжке МДП перевозчик обращается в Ассоциацию Российских МЖН перевозчиков (АСМАП). Это добровольное объединение автотранспортных, экспедиторских предприятий и организаций, заинтересованных в осуществлении перевозок грузов в МЖН автосообщении. АСМАП создана в марте 1974г. Она оказывает всевозможную помощь в перевозках.

Для осуществления перевозок по карнету ТИР необходимо заполнить бланки книжек. Заполняется обложка шариковой ручкой (кроме Турции, Сирии и Ирака, где заполнение обязательно по пишущей машинке и только на английском языке). В случае, когда карнет ТИР аннулируется или изымается, водителю необходимо вернуть отрывной талон на предприятие. На нем пишется: место, причина аннулирования и заверяется печатью таможни. Сдача талона является основанием для списания книжки МДП. За каждый утерянный карнет ТИР водитель платит в 10-кратном размере, а за каждый просроченный карнет ТИР – в размере его стоимости.

#### **7.4. Водный транспорт**

Заключение договора морской перевозки грузов регулируется как МЖН соглашениями (Конвенция ООН о морских перевозках, Гамбург), так и национальными правовыми нормами (Кодекс торгового мореплавания, Уставом водного транспорта). Рассмотрим конвенцию ООН.

П.6 ст.1 под договором морской перевозки понимается любой договор, в соответствии с которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз морем из одного порта в другой. В договоре морской перевозки важное место занимают пункты, касающиеся ответственности и обязательств перевозчика и поставщика.

Согласно ст.4. перевозчик несет ответственность за сохранность груза в течение периода нахождения груза в его ведении в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки.

По ст.6. за ущерб (утрата, повреждение) ответственность перевозчика ограничивается суммой, эквивалентной 835 СДР за место или 2,5 СДР за 1 кг. веса-брутто, в зависимости от того, какая сумма выше, и т. д.

СДР применяется в расчетах между странами – участницами МВФ. Расчеты между государствами, не участвующими в МВФ, производятся в валютных единицах

(1 в.е. = 65,5 мг золота пробы 0,9000), при этом штрафная сумма здесь составляет 12500 в.е. за место или 37,5 в.е. за 1 кг веса-брутто груза.

К обстоятельствам, освобождающим перевозчика от ответственности, причисляют форс-мажор.

Конвенция устанавливает также ответственность и обязанности грузоотправителя. В частности, он должен обозначить подходящим способом опасный груз как опасный, проинформировать перевозчика об опасном характере груза и мерах предосторожности. Если данные действия не были осуществлены, то ответственность на отправителе.

При заключении договора морской перевозки грузов вид контракта зависит от вида судоходства – трампового или линейного.

Трамповое – не связанные с постоянными районами плавания, а цена перевозки (фрахт) устанавливается по соглашению сторон. (Чартер ст. 767 ГК РФ).

Линейное – по расписанию по стандартному договору (коносаменту) и стабильным ценам. Линейная компания принимает грузы к перевозке задолго до подхода судна, а т.ж. организует и оплачивает погрузку и выгрузку.

Как правило, при перевозке грузов определенного вида применяются специально составленные для них договора – проформы.

Для регулирования штучных и массовых сухогрузов разработана проформа «Балтайм», для газозовов «CASTIME», для перевозки скота и с\х продуктов - «NYPE 93» и т.п.

## **8. ОСНОВНЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ, РАССМАТРИВАЮЩИЕ СПОРЫ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ**

При составлении контрактов на международную перевозку грузов важно обращать внимание на пункт, касающийся:

- места разрешения споров;
- организаций, разрешающих споры.

В современной практике известно 2 вида арбитража:

- институционный (постоянно действующего в определённом месте по определённым правилам);
- AD НОС (Американский Международный Коммерческий Арбитражный Суд, формируется и реализуется сторонами договорных отношений для разового рассмотрения конкретного возникшего между ними спора (для данного случая).

Арбитраж «ad hoc» в практике деятельности АМКАС проводится в соответствии с Положением Американского Международного Коммерческого Арбитражного Суда «О процедуре организации и проведения арбитражного разбирательства «ad hoc».

Арбитраж AD НОС более успешный при решении легких и менее запутанных споров. При наличии сложных разногласий чаще применяется институционный арбитраж. При урегулировании споров по международным перевозкам такими арбитражами выступают Международный коммерческий арбитражный суд (МКАС) и Морская арбитражная комиссия (МАК) при Торгово-Промышленной Палате РФ (ТПП РФ). Стороны договора могут выбрать AD НОС в Стокгольме со ссылкой на применение специально разработанных для него регламентов Экономической комиссией ООН для Европы или комиссией ООН по праву международной торговли (ЮНИСТРАЛ).

МКАС и МАК при ТПП РФ действуют на основании закона о МАК от 07 июля 1993 г. и соответствует международным стандартам и отвечает особенностям рассмотрения международных споров на современном этапе. В соответствии с практикой эти организации рассматривают спор при наличии соглашения сторон об этом. В порядке исключения эти организации принимают к рассмотрению споры и без соглашения между сторонами, если эти споры подлежат их юрисдикции в силу

международных договоров с участием РФ. Закон предусматривает при этом все 3 вида арбитражных соглашений:

- арбитражную оговорку, включенную в договор;
- самостоятельное арбитражное соглашение по спору, который уже возник;
- самостоятельное соглашение по спорам, которые могут возникнуть между сторонами.

Арбитражное соглашение должно быть заключено в письменном виде, что исключает компетенцию государственных судов как общих, так и арбитражных.

МАК имеет более узкую компетенцию, так как уполномочена рассматривать только споры, возникшие из морских перевозок. МАК. МКАС уполномочена рассматривать споры не только между российскими и иностранными субъектами, но и исключительно между российскими или иностранными фирмами.

### **Сборы и расходы**

Вопросу об арбитражных сборах и расходах посвящено Положение об арбитражных сборах и расходах (Положение), которое является приложением к Регламенту МКАС.

В Положении речь идет о следующих сборах и расходах:

- регистрационный сбор уплачивается при подаче искового заявления или ходатайства об обеспечении требования для покрытия расходов, связанных с началом арбитражного разбирательства;
- арбитражный сбор уплачивается авансом по каждому поданному иску и включает в себя гонорарный сбор и административный сбор;
- гонорарный сбор - сбор для выплаты гонораров за рассмотрение дела;
- административный сбор - сбор для покрытия расходов по организации и проведению арбитражного разбирательства, в том числе общих хозяйственных расходов, связанных с деятельностью МКАС;
- дополнительные расходы - особые издержки, связанные с ведением каждого конкретного дела (издержки на проведение экспертизы, письменные и устные переводы, вознаграждение переводчиков, возмещение расходов арбитров, свидетелей);
- издержки сторон - расходы, которые несут стороны в связи с защитой своих интересов при разбирательстве спора в МКАС, помимо вышеуказанных расходов.

Размер регистрационного сбора составляет 1000 долларов США, если цена иска выражена в иностранной валюте, или 30 000 российских рублей, если цена иска



выражена в российских рублях. Уплаченный регистрационный сбор не подлежит возврату.

Арбитражный сбор может исчисляться в российских рублях или в долларах США в зависимости от того, в какой валюте выражена цена иска. Исчисление размера арбитражного сбора производится Секретариатом МКАС путем суммирования гонорарного сбора и административного сбора в соответствии со специальными шкалами в российских рублях и в долларах США в зависимости от суммы иска.

**Шкала в российских рублях:**

<b>Цена иска (российские рубли)</b>	<b>Гонорарный сбор (российские рубли)</b>	<b>Административный сбор (российские рубли)</b>
до 300.000	23.400	54.600
от 300.000 до 1.500.000	23.400+3% от суммы выше 300.000	54.600+7% от суммы выше 300.000
от 1.500.000 до 3.000.000	59.400+2,7% от суммы выше 1.500.000	138.600+6,3% от суммы выше 1.500.000
от 3.000.000 до 6.000.000	99.900+1,5% от суммы выше 3.000.000	233.100+3,5% от суммы выше 3.000.000
от 6.000.000 до 15.000.000	144.900+0,75% от суммы выше 6.000.000	338.100+1,75% от суммы выше 6.000.000
от 15.000.000 до 30.000.000	212.400+0,42% от суммы выше 15.000.000	495.600+0,98% от суммы выше 15.000.000
от 30.000.000 до 60.000.000	275.400+0,27% от суммы выше 30.000.000	642.600+0,63% от суммы выше 30.000.000
от 60.000.000 до 150.000.000	356.400+0,15% от суммы выше 60.000.000	831.600+0,35% от суммы выше 60.000.000
от 150.000.000 до 300.000.000	491.400+0,12% от суммы выше 150.000.000	1.146.600+0,28% от суммы выше 150.000.000
свыше 300.000.000	671.400+0,04% от суммы выше 300.000.000	1.566.600+0,08% от суммы выше 300.000.000

**Шкала в долларах США:**

<b>Цена иска (доллары США)</b>	<b>Гонорарный сбор (доллары США)</b>	<b>Административный сбор (доллары США)</b>
до 10.000	780	1.820
от 10.001 до 50.000	780+3% от суммы выше 10.000	1.820+7% от суммы выше 10.000

от 50.001 до 100.000	1.980+2,7% от суммы выше 50.000	4.620+6,3% от суммы выше 50.000
от 100.001 до 200.000	3.330+1,5% от суммы выше 100.000	7.770+3,5% от суммы выше 100.000
от 200.001 до 500.000	4.830+0,75% от суммы выше 200.000	11.270+1,75% от суммы выше 200.000
от 500.001 до 1.000.000	7.080+0,42% от суммы выше 500.000	16.520+0,98% от суммы выше 500.000
от 1.000.001 до 2.000.000	9.180+0,27% от суммы выше 1.000.000	21.420+0,63% от суммы выше 1.000.000
от 2.000.001 до 5.000.000	11.880+0,15% от суммы выше 2.000.000	27.720+0,35% от суммы выше 2.000.000
от 5.000.001 до 10.000.000	16.380+0,12% от суммы выше 5.000.000	38.220+0,28% от суммы выше 5.000.000
свыше 10.000.000	22.380+0,04% от суммы выше 10.000.000	52.220+0,08% от суммы выше 10.000.000

При расчете арбитражного сбора сумма, подлежащая уплате, округляется до целых величин.

Между сторонами арбитражный сбор распределяется по определенным правилам. По общему правилу, если стороны не договорились об ином, арбитражный сбор возлагается на сторону, против которой состоялось решение арбитража. При частичном удовлетворении исковых требований арбитражный сбор возлагается на ответчика пропорционально размеру удовлетворенных исковых требований и на истца - пропорционально той части исковых требований, в которой иск не удовлетворен.

Правила о дополнительных расходах предусматривают особый случай, когда в разбирательстве принимает участие избранный стороной арбитр, имеющий постоянное место пребывания вне места проведения заседаний МКАС. Эта сторона должна внести аванс на оплату расходов по его участию в арбитражном разбирательстве. Если такое лицо избрано председателем состава арбитража, то аванс на оплату его расходов должны внести обе стороны поровну. При невнесении ответчиком соответствующего аванса в установленный срок уплата такого аванса возлагается на истца.

Компенсация услуг представителей.

Сторона, в пользу которой состоялось решение, может потребовать возложение на другую сторону возмещения понесенных ею разумных издержек, возникшими в связи с арбитражным разбирательством, в частности, расходов, связанных с защитой своих интересов через юридических представителей.

С учетом обстоятельств конкретного дела МКАС может взыскать в пользу одной

из сторон сумму излишних расходов, понесенных ею вследствие нецелесообразных или недобросовестных действий другой стороны.

**Арбитражный сбор уплачивается после оплаты регистрационного сбора на основании письма МКАС, направляемого в адрес истца.**

Российские резиденты уплачивают регистрационный и арбитражный сборы в российских рублях независимо от того, в какой валюте выражены цена иска или требование, заявляемое в МКАС в целях зачета.

В настоящее время размер регистрационного сбора составляет:

- 30 000-00 рублей — при цене иска в российских рублях;
- 1 000-00 долларов США — при цене иска, выраженной в иностранной валюте (при пересчете долларов США в российские рубли применяется курс упомянутых валют, установленный Центральным Банком России на день платежа).

Решение МКАС является окончательным, не подлежит обжалованию или отмене. Это принципиальное положение, относящееся к характерным особенностям международного коммерческого арбитража в мировой практике.

Участники международного процесса, при возникновении спорных вопросов, могут обратиться в суд AD НОС.

В случае, если стороны, при наличии арбитражной оговорки, не согласовали специальные правила, регламентирующие процедуры начала и последующего проведения сторонами арбитражного разбирательства, то применяются правила, установленные Регламентом Арбитражного Суда или Арбитражным регламентом ЮНСИТРАЛ.

После утверждения численного и персонального состава арбитража AD НОС, но до начала рассмотрения спора по существу, стороны вправе, по своему усмотрению или по согласованию с арбитрами утвержденного ими состава арбитража AD НОС, подтвердить или изменить ранее согласованные ими правила проведения арбитражного разбирательства.

В случае, если, при наличии арбитражной оговорки, устанавливающей компетенцию Арбитражного Суда на посредничество при организации и проведении арбитражного разбирательства AD НОС, стороны не пришли к единому мнению относительно конкретных правил проведения арбитражного разбирательства, арбитражное разбирательство AD НОС осуществляется в соответствии с нормами Регламента Арбитражного Суда.

Арбитраж AD НОС, согласно волеизъявлению сторон, может состоять как из одного, так и из трех арбитров.

Стороны вправе в арбитражной оговорке или в специальном арбитражном соглашении определить, что численный и персональный состав арбитража подлежит формированию в соответствии с правилами, установленными Регламентом Арбитражного Суда или Арбитражным регламентом ЮНСИТРАЛ, либо в соответствии с правилами, установленными сторонами.

Местом нахождения арбитража AD НОС, организованного и проводимого при посредничестве Арбитражного Суда, является США. Отдельные процессуальные мероприятия в рамках осуществления арбитражного разбирательства арбитражем AD НОС, могут проводиться в различных странах и городах, если арбитраж AD НОС сочтет это целесообразным (можно выбрать арбитраж в Швеции, Великобритании. Шведское арбитражное законодательство предоставляет сторонам большую самостоятельность в выборе арбитражных процессуальных правил:

- они могут установить собственные процессуальные правила;
- могут обратиться к Регламенту ЮНИСТРАЛ).

Арбитражные расходы, которые подлежат оплате сторонами спора при проведении арбитражного разбирательства AD НОС, осуществляемом при посредничестве Арбитражного Суда, состоят из следующих категорий сборов, подлежащих уплате сторонами спора:

Регистрационный сбор Арбитражного Суда;

- административный сбор;
- гонорарный сбор;
- компенсирующие арбитражные сборы.

Арбитражный суд AD НОС в отличие от постоянно действующего суда не имеет фиксированных ставок размеров гонораров судей, что отличает его от постоянно действующих судов. Соответствующее вознаграждение судьям определяется исключительно соглашением сторон.

Важно отметить, что российской стороне международного договора на перевозку грузов в случае возникновения споров, желательно их решать либо в МКАС при ТПП РФ, либо в МАК при ТПП РФ, поскольку затраты на арбитражное разбирательство у них ниже, правовая основа более близка российской стороне, чем та, которая применяется зарубежным арбитражем.

## БИБЛИОГРАФИЯ

1. Федеральные законы: О железнодорожном транспорте в Российской Федерации (с дополнениями и изменениями согласно Федерального закона № 115-ФЗ от 07.07.2003г.), Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации ( с дополнениями и изменениями согласно Федерального закона № 122-ФЗ от 07.07.2003г.), Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта, о внесении изменения и дополнений в ФЗ « О естественных монополиях». Официальные издания. М.: Трансинфо, 2006. – 190с
2. Гражданский кодекс РФ. Официальный сайт компании «Консультант плюс» [www.consultant.ru](http://www.consultant.ru)
3. Условия транспортировки и требования «Инкотермс 2015». Официальный сайт компании «Консультант плюс» [www.consultant.ru](http://www.consultant.ru)
4. Под редакцией Терёшиной Н.П., Левицкой Л.П., Шкуриной Л.В. – Экономика железнодорожного транспорта : Учебник - М.:ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2012 – 536с.
5. Соколов Ю.И. Экономика качества транспортного обслуживания грузовладельцев: Монография, - М.: УМЦ ЖДТ, 2011г. – 184с.

6. Коноплев С.П. Управление качеством. Учебное пособие. – М.: ИНФРА-М, 2009 – 252с.
7. Бурменко Т.Д., Даниленко Н.Н., Туренко Т.А., под редакцией Бурменко Т.Д. Сфера услуг: экономика: учебное пособие/ - М.:КНОРУС, 2007 г. -328с.
8. Под редакцией Волкова О.И., Девяткина О.В.: Экономика предприятия (фирмы): 3-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2007г.
9. Под редакцией Галабурды В.Г. Транспортный маркетинг: Учебник для студентов вузов ж.д.транспорта. – М.: Маршрут, 2006г. – 456с.
10. Под редакцией Осьмовой М.Н., Бойченко А.В. Глобализация мирового хозяйства: Учебное пособие – М.: ИНФРА-М, 2006г. -376с.
11. Соколов Ю.И. Проблемы и методы формирования спроса на грузовые железнодорожные перевозки: Монография. – М.: Маршрут, 2005. – 128с.
12. Половцев Ф.П. Коммерческая деятельность: Учебник – М.:ИНФРА-М, 2005г.- 248с
13. Ширай В.И. Мировая экономика и международные отношения: учебное пособие. М.: Дашков и К, 2003г. – 226с.
14. Резер С.М. Логистика экспедирования грузовых перевозок. – М.:ВИНИТИ РАН, 2003г. – 280с
15. Шепелев А.Ф., Печенежская И.А. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности : Учебное пособие. – Ростов н/Д: ИЦ «МарТ», 2001 – 424с.
16. Рыбалкин В.Е., Щербанин Ю.А., Балдин Л.В. и др. Международные экономические отношения: Учебник для вузов- 4-е издание испр. и доп. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2001 – 519с.
17. Балабанов И.Т., Балабанов А.И. Внешнеэкономические связи: Учебное пособие.- М.: Финансы и статистика, 2000г. – 512с.
18. Матвеева О.П., Организация и технология внешнеторговых операций: Учебное пособие. – М.: Информационно-внедренческий центр – Маркетинг/2000-160с.
19. Покровская В.В. Организация и регулирование внешнеэкономической деятельности: Учебник. – М.:Юристъ, 2000г. – 456с.
20. Дегтярева О.И., Полянова Т.Н., Саркисов С.В., Внешнеэкономическая деятельность: Учебное пособие. – М.: Дело, 1999г. -320с.

Св.план 2016 г., поз.255

Пересветов Юрий Владимирович

Чадина Ольга Васильевна

**ТРАНСПОРТНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ  
КОММЕРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

Учебное пособие

---

Подписано в печать

формат 60x84/16

Усл.печ.л.

заказ

---

150048, г.Ярославль, Московский пр-т, д.151.

Типография Ярославского филиала МГУПС (МИИТ)