

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ  
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ  
«БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА»

Кафедра управления грузовой и коммерческой работой

# ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

*Допущено Министерством образования Республики Беларусь  
в качестве учебного пособия для студентов учреждений высшего образования  
по специальностям «Технологии транспортных процессов»,  
«Транспортная логистика»*

Гомель 2025

УДК 656.96(075.8)  
ББК 39.184.05  
Т65

Р е ц е н з е н т ы: кафедра транспортных систем и технологий Белорусского национального технического университета (зав. кафедрой – д-р техн. наук, профессор *А. О. Лобашов*); профессор кафедры логистики канд. экон. наук, доцент *А. Д. Молокович* (Институт бизнеса БГУ).

**Транспортно-экспедиционное обслуживание** : учеб. пособие / Т65 И. А. Еловой, М. М. Колос, Е. В. Малиновский, Е. В. Настаченко ; М-во трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель : БелГУТ, 2025. – 169 с.

ISBN 978-985-891-209-3

Транспортно-экспедиционное обслуживание рассмотрено как система предоставления транспортно-экспедиционных услуг и важнейшая составляющая процесса доставки товаров. Рассмотрены важные аспекты взаимосвязи товарного рынка с рынком транспортных услуг, понятийный аппарат транспортной экспедиции, правовое обеспечение транспортно-экспедиционной деятельности, организация и осуществление экспедирования грузов железнодорожным транспортом, содержание транспортной экспедиции при перевозке грузов автомобильным, морским и воздушным транспортом.

Предназначено для изучения дисциплин «Транспортно-экспедиционное обслуживание» студентами специальности «Технологии транспортных процессов» и «Логистика транспортных потоков» студентами специальности «Транспортная логистика».

УДК 656.96(075.8)  
ББК 39.184.05

ISBN 978-985-891-209-3

© Оформление. БелГУТ, 2025

## ОГЛАВЛЕНИЕ

<b>Введение</b> .....	5
<b>1 Основные понятия и значение транспортно-экспедиционного обслуживания</b> .....	6
1.1 Понятие о транспортно-экспедиционном обслуживании грузовладельцев, его назначение и функции .....	6
1.2 Выделение экспедирования в отдельный вид деятельности .....	8
1.3 Структура транспортно-экспедиционного обслуживания .....	11
1.4 Классификация транспортно-экспедиционных услуг .....	14
1.5 Классификация транспортно-экспедиционных предприятий .....	18
1.6 Источники доходов экспедиторов .....	21
<b>2 Товардвижение, рынок транспортных услуг и экспедирование</b> .....	25
2.1 Логистические принципы построения систем товардвижения .....	25
2.2 Транспортная логистика и экспедирование .....	28
2.3 Основные тенденции рынка транспортных услуг .....	32
2.4 Содержание контракта купли-продажи .....	35
2.5 Цель и сфера применения Инкотермс .....	39
2.6 Содержание терминов Инкотермс 2020 .....	42
<b>3 Исторический опыт организации транспортно-экспедиционного обслуживания</b> .....	48
3.1 История развития транспортно-экспедиционного обслуживания .....	48
3.2 Опыт организации транспортно-экспедиционного обслуживания в СССР .....	50
3.3 Возникновение и развитие транспортно-экспедиционного обслуживания на железнодорожном транспорте .....	53
3.4 Транспортно-экспедиционное обслуживание в период становления рыночных отношений в странах СНГ .....	56
<b>4 Правовое обеспечение транспортно-экспедиционного обслуживания</b> .....	60
4.1 Источники правового регулирования международных перевозок .....	60
4.2 Законодательство, регулирующее транспортно-экспедиционную деятельность в Республике Беларусь .....	65
4.3 Структура и основные положения Закона Республики Беларусь «О транспортно-экспедиционной деятельности» .....	67
4.4 Договор транспортной экспедиции, поручение на экспедирование .....	71
<b>5 Организация транспортно-экспедиционного обслуживания на железнодорожном транспорте</b> .....	75
5.1 Организация транспортно-экспедиционного обслуживания на Белорусской железной дороге .....	75
5.2 Транспортно-экспедиционные операции по отправлению грузов, перевозимых железнодорожным транспортом .....	77
5.3 Транспортно-экспедиционные операции в пути следования при перевозке железнодорожным транспортом .....	81
5.4 Транспортно-экспедиционные операции по прибытию грузов, перевозимых железнодорожным транспортом .....	83
5.5 Организация работы центров транспортного обслуживания по транспортно-экспедиционному обслуживанию клиентов .....	86
5.6 Цели, задачи и функции государственного предприятия «БЕЛИНТЕРТРАНС» .....	89

5.7	Организация оплаты провозных платежей при перевозке по железной дороге с участием экспедитора .....	92
5.8	Порядок предоставления транспортно-экспедиционных услуг при перевозке грузов железнодорожным транспортом .....	95
<b>6</b>	<b>Организация транспортно-экспедиционного обслуживания на автомобильном транспорте .....</b>	<b>98</b>
6.1	Основные сведения о транспортно-экспедиционном обслуживании при автомобильных перевозках грузов .....	98
6.2	Транспортно-экспедиционное обслуживание при перевозке грузов автомобильным транспортом во внутривнутриреспубликанском сообщении .....	100
6.3	Организация доставки и транспортно-экспедиционное обслуживание при перевозке грузов автомобильным транспортом в международном сообщении .....	103
6.4	Документальное оформление автомобильных перевозок грузов во внутривнутриреспубликанском и международном сообщениях .....	106
6.5	Особенности организации взаимодействия с таможенными органами при международных автомобильных перевозках грузов .....	109
<b>7</b>	<b>Особенности организации транспортно-экспедиционного обслуживания на морском и воздушном транспорте .....</b>	<b>114</b>
7.1	Организация перевозок грузов морским транспортом .....	114
7.2	Организация транспортно-экспедиционного обслуживания при перевозках грузов морским транспортом .....	116
7.3	Особенности осуществления транспортно-экспедиционного обслуживания при перевозке грузов воздушным транспортом .....	120
<b>8</b>	<b>Транспортно-экспедиционное обслуживание при завозе и вывозе грузов с терминалов магистрального транспорта .....</b>	<b>124</b>
8.1	Операции, составляющие содержание транспортно-экспедиционной деятельности при завозе-вывозе грузов с транспортных терминалов .....	124
8.2	Организационные формы централизованного завоза-вывоза грузов .....	127
8.3	Организация взаимодействия при завозе-вывозе грузов с железнодорожного терминала с выполнением ТЭО .....	130
<b>9</b>	<b>Транспортно-экспедиционное обслуживание смешанных перевозок грузов ...</b>	<b>134</b>
9.1	Основные понятия при перевозках грузов в смешанном сообщении .....	134
9.2	Транспортные единицы и технологические особенности интермодальных перевозок грузов .....	137
9.3	Содержание транспортно-экспедиционного обслуживания при перевозках грузов в смешанном сообщении .....	141
<b>10</b>	<b>Международная система транспортно-экспедиционного обслуживания .....</b>	<b>146</b>
10.1	Структура, цели, задачи и направления деятельности Международной Федерации экспедиторских ассоциаций .....	146
10.2	Назначение экспедиторских документов ФИАТА .....	149
10.3	Организация аккредитивных расчетов по внешнеторговым контрактам с применением документов ФИАТА .....	152
10.4	Применение документов ФИАТА в практике экспедирования .....	155
<b>11</b>	<b>Перспективные направления развития транспортно-экспедиционного обслуживания .....</b>	<b>160</b>
11.1	Особенности договорной экспедиторской практики на современном этапе и основные направления ее развития .....	160
11.2	Терминально-логистические системы в транспортно-экспедиционном обслуживании .....	163
	<b>Список литературы .....</b>	<b>167</b>

## **ВВЕДЕНИЕ**

Тенденции глобализации, характерные для мировой экономики в последние десятилетия, появление новых способов и маршрутов доставки грузов, в том числе с участием различных видов транспорта в смешанном сообщении, обусловили развитие транспортно-экспедиционной деятельности.

Транспортно-экспедиционное обслуживание, возникшее вместе с первыми перевозками грузов, имеет большое значение в обеспечении процесса их доставки, представляет собой его неотъемлемую часть и является одной из наиболее динамично развивающихся сегментов хозяйственной деятельности.

Понятия «транспортно-экспедиционное обслуживание» и «транспортно-экспедиционная деятельность» используются в пособии как синонимичные. В различных учебных пособиях, периодических изданиях, а также в практической деятельности экспедиторов эти термины, как правило, встречаются одинаково часто и имеют идентичное содержание.

Учебное пособие построено таким образом, чтобы сформировать комплексное понимание роли транспортной экспедиции в процессе доставки грузов.

В учебном пособии рассмотрены вопросы, касающиеся различных аспектов транспортной экспедиции: приведена характеристика услуг, относящихся к транспортно-экспедиционной деятельности; систематизированы основные источники доходов экспедиторов; указаны важнейшие источники правового регулирования международных перевозок на различных видах транспорта; подробно рассмотрена организация доставки грузов железнодорожным транспортом с выполнением транспортно-экспедиционного обслуживания; приведено содержание транспортно-экспедиционного обслуживания при перевозке грузов автомобильным, морским и воздушным транспортом, а также в смешанном сообщении; рассмотрены экспедиторские документы ФИАТА и практика их применения.

# **1 ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ И ЗНАЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ**

## **1.1 Понятие о транспортно-экспедиционном обслуживании грузовладельцев, его назначение и функции**

Ускорение научно-технического прогресса в различных отраслях экономики, в том числе и на транспорте, расширение участия в мировом товарообороте все новых регионов и субъектов хозяйствования приводят к изменению подходов к организации перевозок.

Организация доставки грузов от грузоотправителя до грузополучателя становится все более сложным процессом, требующим учета определенных правовых, технологических и экономических факторов, действующих как в национальном, так и в международном масштабе (широкая контейнеризация перевозок, переход к электронному документообороту, санкционные ограничения в отношении грузов, перевозчиков или транспортных средств, реструктуризация железных дорог Евросоюза и постсоветского пространства и др.).

При организации и осуществлении перевозки грузов, как правило, возникает необходимость выполнения различного рода дополнительных операций, которые не охвачены договором перевозки, но являются необходимыми. Такие операции предшествуют основному процессу транспортировки, сопутствуют ему или его завершают, например затаривание груза, доставка груза на терминал перевозчика, таможенное декларирование.

Эффективность всего транспортного процесса все в большей степени зависит не только от грузоотправителей и перевозчиков, но и от экспедиторов, принимающих участие в доставке грузов. Экспедиторы, по поручению и за счет грузовладельца могут обеспечивать организацию перевозки в целом и/или выполнять разнообразные вспомогательные операции, начиная с подготовки товара к перевозке на складе отправителя до момента сдачи его на складе получателя.

В настоящее время около 80 % отправок тарно-штучных и контейнерных грузов в международном сообщении доставляется с участием транспортно-экспедиционных организаций, являющихся своеобразными «архитекторами перевозок».

Транспортно-экспедиционная деятельность включает в себя услуги, охватывающие подготовку грузов к перевозке, разработку и согласование наиболее эффективных схем и условий их доставки, оформление необходимых для выполнения

перевозки груза документов, заключение договоров перевозки с транспортными предприятиями, осуществление расчетов с участниками транспортно-экспедиционной деятельности, организацию погрузочно-разгрузочных работ и крепления грузов, хранение, консолидацию отправок грузов, проверку количества мест, массы и состояния груза, выполнение таможенных и других формальностей, консультирование по вопросам организации и осуществления перевозок грузов, информационное обеспечение участников транспортного процесса и другие услуги, не охваченные договором перевозки, но являющиеся обязательными при доставке груза. Отдельные услуги могут включать различные транспортно-экспедиционные операции, например это характерно для консультационных и информационных услуг.

Следует отметить, что содержание транспортно-экспедиционной деятельности при доставке грузов с участием различных видов транспорта, а также во внутривнутриреспубликанском и международном сообщении существенно отличается вследствие разной технологии перевозок, отличий в документальном оформлении, планировании перевозок и расчетов за них на морском, железнодорожном или автомобильном транспорте. Кроме того, в каждом конкретном случае набор выполняемых транспортно-экспедиционных операций зависит от рода груза, выбранной схемы его доставки, транспортной политики отдельных государств и межгосударственных союзов, законодательства стран, по территории которых проходит маршрут перевозки, степени интеграции экспедитора в производственные и сбытовые процессы грузовладельца, а также многих других факторов [1].

В связи с потенциальным разнообразием содержания транспортно-экспедиционной деятельности существуют и различные, отличающиеся друг от друга, ее определения. Например, согласно словарю-справочнику «Экономика и право» [2] транспортная экспедиция – это деятельность, связанная с оказанием услуг грузоотправителям и грузополучателям (клиентам) и организацией доставки грузов каким-либо видом транспорта. В учебном пособии С. Э. Схановой [3] транспортно-экспедиционное обслуживание характеризуется как деятельность в области перевозок, охватывающая весь комплекс операций и услуг по доставке товара от производителя продукции к потребителю.

Кембриджский словарь [4] дает следующее определение термину «экспедирование» (forwarding) – процесс организации перевозки товаров, особенно в другую страну. В соответствии с глоссарием «Терминология комбинированных перевозок», разработанным Европейской экономической комиссией Организации объединенных наций в 2001 г., экспедитор – это посредник, организующий перевозку грузов и/или предоставление сопутствующих услуг по поручению грузоотправителя [5].

Значительные объемы и разнообразие сопутствующих перевозке грузов операций, специфика их выполнения обусловили необходимость законодательного регулирования транспортно-экспедиционной деятельности, что

нашло отражение в Гражданском кодексе Республики Беларусь (далее – ГК РБ) и в Законе Республики Беларусь «О транспортно-экспедиционной деятельности» (далее – Закон).

В соответствии с Законом [6]:

– транспортно-экспедиционная деятельность – вид предпринимательской деятельности экспедитора по оказанию транспортно-экспедиционных услуг;

– транспортно-экспедиционные услуги – услуги, связанные с организацией и (или) обеспечением перевозки груза одним или несколькими видами транспорта;

– участники транспортно-экспедиционной деятельности – клиенты, экспедиторы, перевозчики и иные юридические и физические лица, вступают в отношения в связи с оказанием транспортно-экспедиционных услуг;

– экспедитор – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, осуществляющий транспортно-экспедиционную деятельность;

– клиент – лицо, которое заключает с экспедитором договор транспортной экспедиции. По договору транспортной экспедиции одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента) выполнить или организовать выполнение транспортно-экспедиционных услуг, определенных договором.

В различных учебных пособиях, периодических изданиях, а также в практической деятельности экспедиторов встречаются термины и «транспортно-экспедиционная деятельность», и «транспортно-экспедиционное обслуживание», рассматриваемые как синонимы.

Таким образом, можно констатировать, что под **транспортно-экспедиционным обслуживанием** (далее – ТЭО) понимается предпринимательская деятельность, которая предусматривает организацию доставки грузов (причем понятие «доставка» шире, чем понятие «перевозка») и/или выполнение сопутствующих этому услуг [7].

В качестве более общего определения можно использовать следующее, предлагаемое А. Д. Молоковичем: **транспортно-экспедиционное обслуживание** – это система предоставления комплекса экспедиционных услуг в процессе доставки товаров.

## 1.2 Выделение экспедирования в отдельный вид деятельности

Формально выделение экспедирования в отдельный вид деятельности завершилось в 1997 году, когда договор транспортной экспедиции впервые стал регулироваться ГК РБ в качестве самостоятельного гражданско-правового договора, которому посвящена отдельная глава (глава 41 «Транспортная экспедиция»). Подробно вопросы правового регулирования транспортного экспедирования рассмотрены в разделе 4.

Востребованность экспедиторских услуг тем выше, чем более сложной является схема доставки, чем больше вопросов возникает при ее организации и осуществлении. В настоящее время транспортно-экспедиционная деятельность в наибольшей степени востребована при организации международных перевозок, смешанных перевозок и перевозок мелких партий грузов сборными отправлениями.

При доставке товара из одной страны в другую необходимо учитывать состояние транспортных рынков; законодательство стран, права и обычаи в области международных перевозок; соглашения, конвенции по перевозкам и транзиту; особенности отдельных транспортных направлений; необходимость таможенного декларирования; торговые обычаи и другое.

Смешанное сообщение предполагает перевалку груза с одного вида транспорта на другой, например с автомобильного на железнодорожный или с железнодорожного на морской. Как правило, смешанные перевозки – это международные перевозки, но при этом дополнительно необходимо выбрать наиболее целесообразный маршрут доставки, организовать взаимодействие перевозчиков на маршруте, приемку и сдачу груза по количеству и качеству, его перегрузку, промежуточное хранение, переоформление транспортных документов, другие операции.

Перевозка мелких партий грузов связана с необходимостью их сбора, сортировки, укрупнения (консолидации) и затаривания, договорной работы с перевозчиками, оформления соответствующей транспортной и товаросопроводительной документации, сдачи укрупненной партии магистральному перевозчику на терминале отправления, приема укрупненной партии на терминале назначения, разукрупнения (деконсолидации) отправок, сортировки и складирования мелкопартионных грузов, обеспечения их развоза по конечным грузополучателям.

На рисунке 1.1 отражены возможные варианты организации перевозки груза, например, в международном сообщении без участия экспедитора и с его участием.

Вариант *a* предполагает, что грузоотправитель самостоятельно решает все вопросы, связанные с организацией перевозки. Для этого потенциальный грузоотправитель в целях обеспечения экономичной, сохранной и своевременной перевозки должен выполнить как минимум следующее: проанализировать возможные маршруты и варианты организации доставки; сделать выбор в пользу того или иного вида транспорта, или их сочетаний при смешанной перевозке; выбрать конкретного перевозчика на каждом виде транспорта; вникнуть в особенности договорной работы и документального оформления; проанализировать, потребность в каких услугах, кроме перевозочных, может возникнуть на маршруте (таможенное декларирование, хранение груза, обеспечение погрузочно-разгрузочных работ, организация завоза и вывоза груза на транспортный терминал и др.). Приведенный перечень

не является полным, но уже позволяет понять, что для успешного решения подобных вопросов необходима определенная квалификация персонала и время. Как правило, грузовладельцы не располагают ни штатом сотрудников с необходимыми навыками, ни временем для решения непрофильных задач.

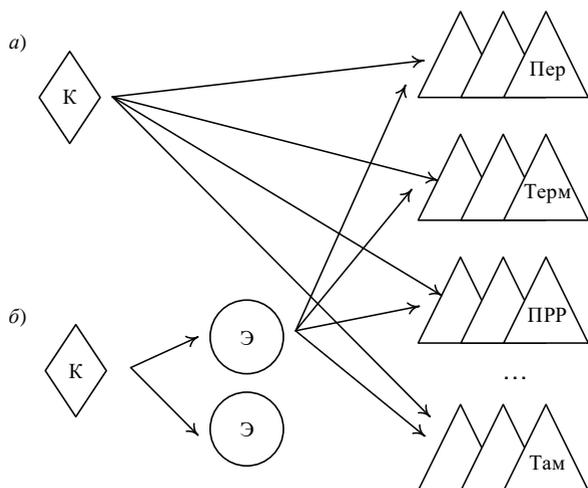


Рисунок 1.1 – Варианты организации перевозки груза в международном сообщении:  
 а – без участия экспедитора; б – с участием экспедитора;  
 К – клиент; Э – экспедитор; Пер – перевозчики различных видов транспорта; Терм – операторы транспортных терминалов; ППР – организации, обеспечивающие выполнение погрузочно-разгрузочных работ; Там – таможенные представители

Исключением являются крупные промышленные предприятия, которые за счет значительного количества прибывающих и отправляющихся грузов формируют собственные транспортно-логистические отделы, могут иметь собственный парк автомобилей или вагонов для обеспечения непрерывности отгрузок и стабильности работы основного производства, добиваются значительных скидок за счет объемов перевозимых грузов при заключении договоров с перевозчиками и владельцами транспортных терминалов.

Вариант б предполагает наличие экспедитора как организатора перевозки, консолидирующего все работы и услуги на маршруте доставки и предлагающего готовые комплексные решения для грузовладельца. Именно поэтому экспедиторов часто называют «архитекторами перевозки». Опыт работы на транспортном рынке, знание действующих правовых норм, наличие широких деловых связей, умение учитывать особенности работы перевозчиков и других участников транспортного рынка – это необходимые условия, характеризующие профессионального экспедитора, позволяющие эффективно обеспечить доставку грузов. Для грузовладельца задача

значительно упрощается – необходимо контактировать со вполне определенным кругом конкурирующих экспедиторов и выбрать лучшее из предлагаемых комплексных решений исходя из собственных приоритетов.

Экспедитор занимает уникальное положение на рынке транспортных услуг, действуя как связующее звено между грузовладельцами (отправителями, получателями) с одной стороны, перевозчиками и иными организациями, вовлеченными в процесс доставки, – с другой стороны. Обособленность экспедиторов от других участников транспортного рынка позволяет им действовать исключительно в интересах грузовладельца, объективно оценивая преимущества и недостатки конкурирующих перевозчиков или альтернативных схем доставки.

Необходимо также понимать, что в результате особенностей исторического развития многие экспедиторы «выросли» из структур тех или иных магистральных перевозчиков. Поэтому очень часто экспедиторы тяготеют к организации и обслуживанию перевозок тем или иным видом транспорта.

Выделение транспортно-экспедиционного обслуживания в отдельный вид хозяйственной деятельности позволяет:

- наиболее полно отвечать требованиям грузовладельца в сфере комплексного транспортного обслуживания путем предоставления максимально широкого спектра услуг по принципу «одно окно»;

- обеспечить процесс доставки груза от отправителя к получателю с минимизацией их участия, не отвлекая грузовладельцев на решение непрофильных задач;

- внедрить более совершенную технологию перевозок в смешанном и международном сообщении за счет использования преимуществ разных видов транспорта на отдельных этапах перевозки;

- снизить транспортные издержки за счет использования наиболее эффективных логистических схем доставки грузов;

- улучшить координацию работы перевозчиков различных видов транспорта и их взаимодействие с грузовладельцами;

- повысить за счет специализации и концентрации качество выполнения и производительность труда при осуществлении соответствующих транспортно-экспедиционных операций;

- улучшить использование транспортных средств, складов, подъемно-транспортных машин и механизмов.

### **1.3 Структура транспортно-экспедиционного обслуживания**

В Союзе Советских Социалистических Республик (далее – СССР) в структуре ТЭО принято было выделять две основных его составляющих: транспортное и экспедиционное обслуживание. При этом под транспортным

обслуживанием понималась деятельность, связанная с перемещением грузов в пространстве и во времени, которая направлена на осуществление перевозок грузов, погрузочно-разгрузочных и складских работ на всем пути следования от грузоотправителей до грузополучателей [9]. Соответственно в состав транспортного обслуживания включались перевозки с участием различных видов транспорта; погрузочно-разгрузочные работы, выполняемые у клиентов и на транспортных терминалах; складские работы, осуществляемые на транспортных терминалах и в распределительных центрах.

Экспедиционное обслуживание определялось как деятельность, обеспечивающая своевременную и качественную доставку грузов, в рамках которой выделялись:

- экспедиционные услуги, включающие подготовку грузов к перевозкам, проведение расчетов и оформление транспортных документов;
- организационные услуги, предусматривающие обеспечение ТЭО и координацию работы подразделений перевозчиков, грузоотправителей, грузополучателей, взаимодействующих в процессе доставки грузов, а также выбор эффективной схемы доставки;
- приемо-сдаточные операции, сопровождение грузов при доставке.

В дальнейшем ряд авторов в своих работах (например, [3, 10 – 12]) предложил выделять дополнительный вид обслуживания в структуре ТЭО – посредническое обслуживание, пересмотрев ее содержание. В результате в настоящее время в структуре ТЭО рассматривается, как правило, три основных составляющих: транспортное, экспедиционное и посредническое обслуживание.

Под *транспортным обслуживанием* понимается деятельность по осуществлению транспортировки (перевозки) груза различными видами транспорта как в прямом, так и в смешанном сообщении, а также по выполнению погрузочно-разгрузочных работ в процессе его доставки от грузоотправителя к грузополучателю непосредственно у клиентов, на грузовых пунктах (терминалах) перевозчиков, экспедиторов, в распределительных центрах.

*Экспедиционное обслуживание* представляет собой деятельность по организации и обеспечению доставки груза получателю и включает:

- подготовительно-заключительное обслуживание, непосредственно связанное с транспортировкой (перевозкой) груза. В его составе выделяют подготовку груза к перевозке (приведение груза в транспортабельное состояние, взвешивание, проверку количества и качества груза, выделение поддонов, контейнеров и т. п.), подачу транспортных средств под погрузку, прием и сдачу груза соответственно у грузоотправителя и грузополучателя;
- складские работы, включающие непосредственное хранение груза и его складскую обработку, необходимость выполнения которых обусловлена

неравномерностью поступления грузов, потребностью в консолидации и де-консолидации отправок. Рассматриваемые работы выполняются на складах различных типов перевозчиков, экспедиторов, грузовладельцев, в распределительных центрах;

– экспедиционные услуги, связанные с оформлением транспортной и сопроводительной документации, сопровождением грузов при перевозке, осуществлением различного рода платежей и расчетов при доставке груза.

*Посредническое обслуживание*, которое можно определить как деятельность по оптимальному планированию и сопровождению перевозочного процесса, направленную на обеспечение эффективной и качественной доставки груза получателю, включает:

– организационные услуги, связанные с организацией доставки груза, координацией работы грузоотправителей, грузополучателей, перевозчиков в процессе такой доставки; обеспечением попутной загрузки транспортных средств, а также лизинг и аренду транспортных средств, складов, подъемно-транспортного оборудования;

– консультационные услуги, включающие в себя выбор оптимальной схемы и маршрута доставки груза, вида транспортных средств, используемой тары и упаковки, а также прогнозирование транспортного рынка для клиента;

– информационные услуги, позволяющие осуществлять слежение за продвижением груза и контроль его доставки получателю, передачу необходимых данных и сообщений, информационное взаимодействие всех участников процесса доставки груза.

Следует отметить, что у разных авторов имеются различия по содержанию отдельных групп услуг в части включаемых в них операций, например для консультационных и информационных услуг.

Рассмотренная структура ТЭО [3] представлена на рисунке 1.2.

Кроме того, при выполнении ТЭО все операции можно подразделить на:

– основные, наиболее часто выполняемые для всех или большинства клиентов при перевозках определенным видом транспорта (сопровождение и обеспечение сохранности груза при автомобильной перевозке, осуществление оплаты за перевозку груза по транзитным железным дорогам при его доставке в международном сообщении, контроль за продвижением груза в пути следования и информирование об этом грузовладельца и др.);

– дополнительные, выполняемые периодически, в зависимости от конкретных пожеланий клиента и возможностей экспедитора (оформление необходимых сопроводительных документов на груз, организация хранения, консолидации и деконсолидации груза, организация обеспечения клиентов принадлежащими экспедитору вагонами, контейнерами, контроль за соблюдением комплектной отгрузки оборудования, организация маркировки и упаковки грузов и др.).



Рисунок 1.2 – Структура транспортно-экспедиционного обслуживания

#### 1.4 Классификация транспортно-экспедиционных услуг

Транспортно-экспедиционная деятельность включает различные услуги, связанные с организацией и осуществлением перевозки грузов. Транспортно-экспедиционной услугой можно назвать отдельную операцию или группу операций, непосредственно направленную на удовлетворение определенной потребности клиента. В свою очередь, транспортно-экспедиционная операция представляет собой элементарное, периодически повторяющееся действие, обеспечивающее ТЭО [3].

Возможны различные способы классификации транспортно-экспедиционных услуг по определенным признакам. Например, по характеру деятельности различают следующие операции:

- технологические (переработка и хранение грузов, их транспортировка, оформление документов на перевозку грузов, приемо-сдаточные операции и др.);
- организационные, направленные на минимизацию транспортной составляющей в цене товара за счет наиболее эффективной логистической схемы доставки по условиям клиента (выбор оптимального вида или видов транспорта, транспортных средств, оптимального маршрута перевозки и др.);
- коммерческие (осуществление платежно-расчетных операций, страхование груза, ведение учета и отчетности по перевозкам за клиента, предоставление в аренду транспортных средств, подъемно-транспортного оборудования и др.);

– информационно-справочные (контроль и информирование клиента о продвижении груза, консультирование по вопросам, связанным с перевозкой грузов и оказанием транспортно-экспедиционных услуг, и др.);

– сервисные (обеспечение визовой поддержки при перевозках в международном сообщении, организация технического обслуживания и ремонта транспортных средств в пути следования, охраняемой стоянки транспортных средств и др.) [3].

Необходимо отметить, что в Республике Беларусь в соответствии с Законом к транспортно-экспедиционным услугам относятся:

– услуги, связанные с подготовкой груза к перевозке, включающие определение массы груза, упаковку, затаривание, маркировку, пакетирование, сортировку груза;

– услуги, связанные с погрузкой-выгрузкой груза, включающие обеспечение выполнения погрузочно-разгрузочных работ, в том числе перевалки груза при смешанной перевозке, закрепления, укрытия, увязки груза, а также предоставление необходимых для этого приспособлений;

– организация процесса перевозки груза, в том числе являющегося экспресс-грузом, любым видом транспорта;

– оформление сопроводительных, т. е. перевозочных, грузосопроводительных и иных документов, необходимых для выполнения перевозки груза;

– сопровождение груза в процессе перевозки и иные услуги по обеспечению его сохранности;

– заключение со страховой организацией договоров добровольного страхования грузов в соответствии с законодательством Республики Беларусь;

– согласование схемы (маршрута, последовательности) перевозки груза несколькими видами транспорта при смешанной перевозке;

– консолидация и деконсолидация отправок грузов;

– представление груза и сопроводительных документов в таможенные органы;

– проверка количества мест, массы и состояния груза;

– хранение груза;

– прием груза в пункте назначения;

– уплата пошлин, сборов и других платежей, связанных с оказываемыми транспортно-экспедиционными услугами;

– осуществление расчетов с участниками транспортно-экспедиционной деятельности;

– консультирование по вопросам организации перевозок грузов;

– оказание информационных услуг, связанных с перевозкой груза;

– иные услуги, связанные с перевозкой груза.

В качестве примера иных услуг, связанных с перевозкой груза, можно привести операции при перецепке/перегрузке, порядок выполнения которых

установлен Постановлением Совета министров № 247 от 2022 г. «О перемещении транспортных средств».

Классификация транспортно-экспедиционных услуг, выполняемых при перевозках грузов железнодорожным транспортом, имеет свою специфику. Такие услуги могут быть объединены в следующие основные группы [13]:

1 *Организация и документальное оформление перевозок грузов*, включающее такие операции, как:

- предоставление перевозчикам заявок на перевозку грузов железнодорожным транспортом в соответствии с установленными формами и порядком;

- оформление комплекта перевозочных документов (транспортной железнодорожной накладной) установленной формы;

- оформление необходимых сопроводительных документов на отправляемый груз;

- раскредитование перевозочных документов на прибывший груз;

- предъявление грузов к перевозке железнодорожным транспортом в пунктах отправления и прием грузов от перевозчиков в пунктах назначения с проверкой при необходимости массы, количества мест, состояния груза и др.

2 *Услуги по завозу-вывозу и терминальной обработке грузов*, к которым относятся:

- доставка грузов от склада грузоотправителя до железнодорожной станции и (или) от железнодорожной станции до склада грузополучателя;

- организация погрузки, выгрузки, перегрузки грузов в местах общего и необщего пользования;

- организация хранения, консолидации и деконсолидации грузов;

- крепление грузов в транспортных средствах и контейнерах;

- взвешивание грузов и (или) транспортных средств;

- формирование и расформирование транспортных пакетов и др.

3 *Услуги по обеспечению пригодными под погрузку транспортными средствами*, включающие:

- организацию обеспечения клиентов принадлежащими экспедитору вагонами и контейнерами;

- предоставление грузоотправителям необходимых для погрузки и перевозки устройств, материалов и приспособлений;

- подготовку транспортных средств для перевозки специфических грузов;

- предоставление грузоотправителям пломб и запорно-пломбировочных устройств;

- очистку железнодорожного подвижного состава, автомобильных транспортных средств, контейнеров от остатков грузов, при необходимости их промывку.

4 *Платежно-финансовые услуги*, к которым относятся:

- оформление и оплата за грузоотправителя (грузополучателя) провозных платежей, сборов и неустоек (штрафов);
- предварительный расчет стоимости перевозки грузов для клиентов;
- проведение расчетных операций с владельцами инфраструктуры за осуществление погрузочно-разгрузочных, складских и иных работ при доставке грузов;
- осуществление оплаты за перевозку грузов по железным дорогам;
- выполнение платежей по таможенным сборам и др.

#### 5 *Информационные услуги*, включающие:

- контроль за продвижением груза в пути следования;
- уведомление грузоотправителя (грузополучателя) о пересечении грузом границы;
- уведомление грузополучателя об отправлении груза в его адрес;
- уведомление грузополучателя о подходе груза (вагона) к железнодорожной станции назначения;
- уведомление грузоотправителя о выдаче груза грузополучателю;
- уведомление грузоотправителя (грузополучателя) о местонахождении груза в процессе перевозки и др.

#### 6 *Таможенное декларирование товаров и транспортных средств международной перевозки*, включающее такие операции, как:

- передача предварительной информации – сведений в электронном виде о товарах, транспортных средствах международной перевозки, перевозящих товары, времени и месте прибытия товаров на таможенную территорию;
- таможенное декларирование – заявление таможенному органу с использованием таможенной декларации сведений о товарах, об избранной таможенной процедуре и (или) иных сведений, необходимых для выпуска товаров;

- оформление декларации на товары и документов, подтверждающих сведения, заявленные в таможенной декларации;
- консультирование грузоотправителей и грузополучателей по вопросам, связанным с совершением таможенных операций.

#### 7 *Страхование грузов*, включающее:

- подготовку и заключение со страховой организацией договора добровольного страхования груза;
- оплату страховых взносов;
- оформление и представление в страховую организацию необходимых документов при наступлении страхового случая;
- получение страхового возмещения за грузовладельца.

#### 8 *Прочие услуги*, к которым относятся:

- выбор оптимальной схемы доставки груза по условиям заказчика;
- разработка и согласование чертежей, схем, выполнение расчетов на погрузку и крепление грузов, не предусмотренных Техническими условиями размещения и крепления грузов;

- организация сопровождения грузов при перевозке;
- розыск груза по заявке грузоотправителя, грузополучателя;
- организация обслуживания и ремонта контейнеров грузоотправителей, грузополучателей и др.

## **1.5 Классификация транспортно-экспедиционных предприятий**

В классическом понимании экспедитор – это физическое или юридическое лицо, которое по поручению других лиц посредничает при транспортировке груза либо по их поручению осуществляет от своего имени такую транспортировку и выполняет для нее все необходимые операции.

В настоящее время в мире в сфере ТЭО заняты десятки миллионов работников, а оказывают транспортно-экспедиционные услуги десятки тысяч предприятий, начиная от малых семейных фирм и до крупных международных транспортных и транспортно-экспедиционных организаций. В связи с разнообразием транспортно-экспедиционных предприятий и большим количеством выполняемых ими функций единого подхода к их классификации по какому-либо одному признаку не существует.

*По функциям и характеру обслуживания* транспортно-экспедиционные предприятия можно условно подразделить на следующие основные виды, занимающиеся обслуживанием:

- железнодорожных перевозок;
- автомобильных перевозок;
- морских перевозок;
- перевозок внутренним водным видом транспорта;
- воздушных перевозок;
- перевозок различными видами транспорта и в смешанном сообщении;
- деятельность в сфере таможенного дела;
- операций по осуществлению перевозок с использованием собственных транспортных средств.

*В зависимости от полноты обслуживания* транспортно-экспедиционные организации могут обеспечивать:

- полное обслуживание, когда экспедитор выполняет весь комплекс транспортно-экспедиционных операций на всем пути следования груза от склада отправителя до склада получателя и несет ответственность за своевременную и сохранную доставку груза;
- частичное обслуживание, при котором экспедитор выполняет для клиента только отдельные транспортно-экспедиционные операции;
- местное обслуживание, когда экспедитор ограничивается выполнением транспортно-экспедиционных операций в полном объеме или частично только в пункте отправления, перевалки или назначения груза.

*По географии оказания услуг* транспортно-экспедиционные предприятия можно подразделить:

- на внутренние, оказывающие услуги в пределах страны;
- внешние, обеспечивающие оказание соответствующих услуг при перевозках между различными странами.

*По специализации при выполнении транспортно-экспедиционных услуг* выделяют следующие предприятия:

- экспедиторские, осуществляющие в целом организацию и сопровождение доставки груза получателю;
  - терминальные, выполняющие хранение грузов и необходимые складские операции, в том числе по консолидации и деконсолидации грузов;
  - стивидорные, осуществляющие погрузку, крепление грузов в транспортных средствах, их разгрузку и обладающие необходимыми для выполнения этих операций оборудованием и устройствами;
  - тальманские, выполняющие прием-сдачу груза по количеству и качеству, к услугам которых прибегают, как правило, при приеме и сдаче грузов, перевозимых по счету грузовых мест, и выдающие документ, удостоверяющий количество и состояние груза, – тальманскую расписку;
  - таможенные, оказывающие услуги, связанные с выполнением различных таможенных операций. В Республике Беларусь для оказания услуг в сфере таможенного дела экспедитор должен быть юридическим лицом и должен быть включен в соответствующий реестр лиц, осуществляющих деятельность в сфере таможенного дела (таможенный представитель, таможенный перевозчик, владелец склада временного хранения, владелец таможенного склада);
  - страховые, обеспечивающие страхование грузов, транспортных средств и ответственности перевозчиков или экспедиторов для гарантирования компенсации возможных при доставке грузов убытков;
  - сюрвейерские, оказывающие экспертные услуги по определению качества и количества груза, находящегося в транспортных средствах и на складах, осмотру транспортных средств и складов для установления возможности соответственно перевозки и хранения того или иного груза;
  - консалтинговые, выступающие в качестве консультантов при заключении контрактов на поставку товаров (в части определения транспортных условий, в том числе базисных условий поставки) и договоров перевозки.
- По виду собственности* транспортно-экспедиционные предприятия относятся к государственному или к частному сектору.
- По техническому оснащению или материальной базе* транспортно-экспедиционные предприятия можно подразделить:
- на имеющие соответствующую материальную базу для выполнения транспортно-экспедиционных операций (склады, подъемно-транспортное и складское оборудование, транспортные средства и др.);

– не имеющие указанной выше материальной базы, т. е. фактически чистые посредники.

*По месту оказания услуг* можно выделить транспортно-экспедиционные предприятия, осуществляющие выполнение услуг:

– в пунктах отправления, действующие, как правило, в качестве экспедиторов продавца, выполняя необходимые операции по подготовке к транспортировке и передаче товара перевозчику;

– в пунктах перевалки, что особенно важно при перевозке грузов в международном и смешанном сообщениях;

– в пунктах назначения, обеспечивая качественную и количественную оценку состояния прибывшего груза, выполнение с ним обязательных процедур, предусмотренных транспортными уставами и кодексами, доставку груза и его выдачу по месту нахождения получателя.

*По организационным принципам* рассматриваемые организации подразделяются на фирмы, общества, предприятия, объединения, союзы с разной степенью ответственности и специализацией как на отдельных транспортно-экспедиционных операциях, так и на осуществлении полного комплекса транспортно-экспедиционных услуг на всем протяжении товародвижения.

*По численности сотрудников* транспортно-экспедиционные предприятия могут быть как малыми предприятиями, для работы которых не требуется существенных капиталовложений, так и крупными организациями с разветвленной сетью своих филиалов, в том числе и за рубежом.

*По выполняемой роли в процессе доставки груза* всех экспедиторов можно разделить на две большие группы: первые обеспечивают доставку груза и организуют оказание связанных с ней услуг; вторые являются узкоспециализированными предприятиями и обеспечивают выполнение лишь отдельных услуг. Наибольшее количество узкоспециализированных экспедиторов приходится на морской транспорт, что обусловлено многовековой историей формирования и его спецификой: порты и флот организационно и экономически обособлены, поэтому при организации морской перевозки необходимо учитывать интересы судовладельца-перевозчика, порта, грузоотправителя и грузополучателя.

Экспедиторов, обеспечивающих организацию доставки груза, в свою очередь разделяют на две группы: экспедиторы-агенты и экспедиторы – перевозчики по договору или договорные перевозчики (рисунок 1.3).

Деятельность в качестве агента предусматривает, что экспедитор при организации перевозки выступает от имени клиента (грузовладельца). Например, при перевозке в смешанном сообщении с участием железнодорожного (ЖД) и морского (М) транспорта между экспедитором (Э) и клиентом (К) заключается договор, в соответствии с которым экспедитор становится агентом грузовладельца и действует от его имени и в его интересах. При организации перевозки экспедитор заключает договор перевозки с фактическим

перевозчиком от имени своего клиента. Такой экспедитор не принимает самостоятельных решений в отношении организации перевозки и не несет ответственность за действия перевозчика, так как сторонами договора перевозки являются грузовладелец и перевозчик. Так как договор перевозки заключен от имени клиента, то все претензии к перевозчику предъявляются грузовладельцем или экспедитором от имени грузовладельца.

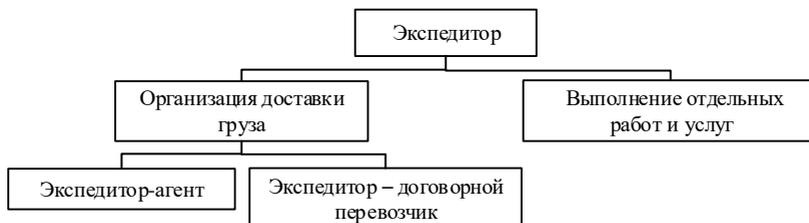


Рисунок 1.3 – Классификация экспедиторов по роли в процессе доставки груза

Экспедитор, выступающий в качестве перевозчика, может обеспечить перевозку груза собственными транспортными средствами или привлечь организацию-перевозчика, являясь при этом полностью ответственным за доставку груза. Между экспедитором и грузовладельцем заключается договор, предусматривающий ответственность экспедитора за сохранную и своевременную доставку груза в пункт назначения. Такой экспедитор считается «перевозчиком по договору», ответственным за перевозку в целом. При несохранной или несвоевременной доставке клиент (грузовладелец) предъявляет претензии непосредственно экспедитору, вне зависимости от того, на каком этапе доставки произошла, например, несохранная перевозка.

## 1.6 Источники доходов экспедиторов

Конкурентоспособность субъектов хозяйствования на мировом рынке зависит во многом от качества и стоимости их продукции, причем цена конкретного товара включает и транспортные расходы, часто оказывающие значительное влияние на ее величину. Наибольший экономический эффект может дать организация доставки товара «от двери до двери» по единому транспортному документу, по единому тарифу и унифицированной системе ответственности за перевозимый товар.

Процесс ТЭО связан с двумя видами издержек. К первым из них относятся расходы на оформление транспортных и сопроводительных документов, сбор и обработку информации о размерах ставок транспортных тарифов, затраты на рекламу, ведение корреспонденции, канцелярские принадлежности и т. д. Вторая группа издержек связана с продолжением производственных процессов в сфере

обращения, к которым относятся операции по сортировке, упаковке, хранению, транспортированию товаров в пункте отправления от грузоотправителя для сдачи перевозчику и после приема в пункте назначения от перевозчика получателю и др. [14].

Основные доходы транспортно-экспедиционных организаций формируются исходя из их взаимоотношений с грузовладельцами и перевозчиками, причем при взаимоотношениях с перевозчиками основным источником доходов экспедиторов является скидка с тарифа на перевозку груза, которую предоставляет перевозчик экспедитору за привлечение определенного объема груза. Поэтому важнейшей практической задачей во взаимоотношениях экспедитора и перевозчика является определение величины скидки с тарифа в зависимости от прироста привлекаемых экспедитором объемов перевозок грузов.

Размер денежных средств, которые уплачивает клиент за выполнение соответствующих операций, должен компенсировать фактические затраты экспедитора на их осуществление и включать определенный процент прибыли, величина которого зависит от различных факторов. При организации доставки от склада отправителя до склада получателя стоимость услуг экспедитора включает стоимость перевозки по установленным тарифам и фрахтовым ставкам, расходы на оформление документации, выполнение погрузочно-разгрузочных работ, хранение грузов и др. Указанные затраты могут суммироваться и с учетом определенного уровня прибыли экспедитора предлагаться клиенту в виде аккордной ставки.

Транспортно-экспедиционным предприятиям оплата по аккордной ставке выгодна в связи с тем, что при заключении договора с перевозчиком или организацией, оказывающей соответствующую агентскую услугу, например, по хранению груза или выполнению погрузочно-разгрузочных работ, экспедитор может добиться определенной скидки с тарифов либо стоимости этих работ. Такие скидки являются одним из источников доходов транспортно-экспедиционных предприятий, так как при заключении договора на ТЭО и расчетах с грузовладельцем они не учитываются, т. е. оплата клиентом экспедитору производится исходя из официальных тарифов, стоимости работ без учета указанных скидок.

Таким образом, к *основным источникам доходов экспедиторов* можно отнести следующие [3], [15]:

– платежи грузовладельцев за оказание услуг, выполняемых собственными силами экспедитора (погрузочно-разгрузочные работы, хранение, упаковка, доставка товаров получателям с терминалов магистральных видов транспорта и др.). Такие платежи характерны для транспортно-экспедиционных предприятий, обеспечивающих выполнение отдельных работ и услуг, и

включают компенсацию фактических затрат экспедитора, а также определенный процент прибыли;

- комиссия за осуществление операций по поручению грузовладельца в случае, когда экспедитор выступает в качестве агента грузоотправителя (оформление документов, разработка оптимальной схемы доставки и др.);

- разница между ставками, предлагаемыми грузовладельцам, и фактической стоимостью услуг по перевозке, хранению, упаковке и др., например, при организации и осуществлении перевозки грузов в смешанном сообщении;

- экономия средств от организации сборных отправок мелких партий грузов. В этом случае экспедитор укрупняет мелкие отправки грузов и предъявляет их перевозчику одной более крупной отправкой, в результате чего он получает доход, представляющий собой разницу между суммарной стоимостью перевозки переданных ему грузовладельцами мелких отправок и стоимостью транспортировки сдаваемой им перевозчику сборной отправки;

- комиссионные сборы за деятельность в качестве брокеров транспортных компаний, агентов перевозчиков, судовладельцев, зарубежных транспортно-экспедиционных фирм (например, комиссия за осуществление расчетов с перевозчиками). Величина таких сборов включает компенсацию фактических затрат экспедитора и определенный процент прибыли.

Расчеты экспедиторов с клиентами, оплачивающими транспортно-экспедиционные услуги, производятся на основе согласованных сторонами тарифов, которые могут быть выражены в двух формах:

- фиксированные в определенном денежном размере за каждую выполняемую экспедитором услугу;

- выраженные в процентах от стоимости услуг, в том числе осуществляемых другими организациями, с которыми возникают соответствующие договорные отношения.

Величина прибыли экспедитора за предоставление различных транспортно-экспедиционных услуг зависит от таких факторов, как степень монополизации ТЭО, объем и характер оказываемых услуг, уровень развития транспортных коммуникаций и инфраструктуры и т. д.

Система тарифов транспортно-экспедиционных организаций, как и в целом процесс доставки грузов, должна формироваться исходя из следующих основных положений:

- рынок сбыта в значительной степени определяется стоимостью товара, в которую включаются себестоимость его производства, налоги, прибыль и транспортная составляющая;

- величина транспортной составляющей определяет размер тарифа, а следовательно, и логистическую схему доставки товара;

- величина транспортной составляющей зависит от объема, предъявляемого к перевозке груза, что требует учета данной зависимости при определении скидок с тарифов.

Следует отметить, что *тарифная политика транспортно-экспедиционных организаций* должна [1]:

- удовлетворять запросы клиентов для расширения рынка транспортных и транспортно-экспедиционных услуг, увеличения объемов перевозок грузов;

- быть гибкой, т. е., с одной стороны, компенсировать расходы перевозчиков и экспедиторов, обеспечивая им необходимую для развития прибыль, а с другой стороны, тарифы на перевозку и оказываемые транспортно-экспедиционные услуги должны быть приемлемыми для клиентов;

- стимулировать наиболее эффективные формы взаимодействия с грузовладельцами (передача заявок в электронной форме, контроль продвижения груза с использованием современных систем слежения, автоматизация расчетных операций и информационного обмена и др.);

- позволять определять максимальную и минимальную тарифные ставки, оптимальную систему скидок для конкретных клиентов.

## **2 ТОВАРОДВИЖЕНИЕ, РЫНОК ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ И ЭКСПЕДИРОВАНИЕ**

### **2.1 Логистические принципы построения систем товародвижения**

Процессы, обеспечивающие товародвижение, можно подразделить на следующие основные группы:

– *коммерческие процессы*, связанные непосредственно с закупками и продажами товаров (оптовая закупка и продажа товаров, розничная продажа, рекламная деятельность, заключение договоров и т. д.);

– *технологические (производственные) процессы*, связанные с физическим продвижением товаров и являющиеся продолжением процесса производства в сфере обращения (транспортировка, складирование и хранение, упаковка и маркировка и т. д.);

– *торговые услуги*, необходимые непосредственно для обслуживания покупателей, включающие услуги оптовых организаций и торговые услуги в местах розничной продажи.

В последние десятилетия построение систем товародвижения осуществляется на основе принципов логистики, которую можно определить как концепцию управленческой деятельности, целью которой является сквозная оптимизация материальных и соответствующих им информационных, финансовых потоков.

Использование логистических принципов предусматривает системность подхода к товародвижению, означающую теснейшее взаимодействие отдельных элементов. При логистическом подходе к построению системы товародвижения в отличие от традиционного все ее элементы, являясь очень разными и функционально автономными, объединены единством цели.

Бурное развитие логистики в конце XX века объясняется рядом взаимосвязанных факторов:

– *достижение предела эффективности производства*, в результате чего становится все труднее достигать значительного снижения производственных затрат за счет традиционных методов (размещение производства в регионах с дешевой рабочей силой, постоянный поиск более дешевого исходного сырья, повышение производительности труда за счет автоматизации производственных процессов, активное продвижение товара на рынок путем проведения рекламных кампаний и др.);

– *глобализация мирового рынка и усложнение маршрутов доставки, что обусловлено активным разделением мировых рынков труда и потребления. В частности, произошло удлинение маршрутов доставки, существенно усложнились организация и осуществление перевозок в международном сообщении, значительно увеличилась доля трансконтинентальных перевозок;*

– *диктат потребительского рынка, так как в последние десятилетия произошел окончательный переход от модели «рынок производителя» к модели «рынок потребителя». В условиях острой конкуренции производителей, перенасыщения рынка аналогичными товарами выпуск продукции стал зависеть прежде всего от объемов и структуры рыночного спроса;*

– *фундаментальные изменения в формировании запасов, непосредственно связанные с переходом к быстро меняющемуся рынку потребителя, необходимость соответствия требованиям которого привела к перестройке работы предприятий с массового производства на мелкосерийное. В результате поставки товарно-материальных ресурсов в больших объемах резко уменьшились, как и необходимость в крупных складах, а существенно возросла потребность в транспортировке грузов небольшими партиями, но в более жесткие сроки;*

– *развитие информационных технологий, которое позволяет реализовать на практике концепцию логистического управления, предусматривающую анализ и обработку больших массивов данных, а также принятие оптимального решения в кратчайшие сроки. Использование современных информационных технологий позволяет отслеживать на более высоком уровне все основные и вспомогательные процессы товародвижения: наличие полуфабрикатов и выпуск готовой продукции, состояние производственных запасов, объем поставок материалов и комплектующих деталей, степень выполнения заказов, местонахождение груза в процессе его доставки от отправителя к получателю.*

Для традиционного подхода к формированию и управлению издержками в жизненном цикле товара характерно стремление каждого элемента снизить собственные издержки, связанные с основной деятельностью. Снижая собственные издержки каждое отдельное предприятие – участник цепочки товародвижения – преследует собственные цели, соблюдает собственные финансовые интересы. Таким образом, не учитывается взаимодействие различных звеньев логистической цепи в процессе движения товарно-материальных ресурсов.

Логистический подход (рисунок 2.1) к построению системы товародвижения ориентирован на отказ от изолированного рассмотрения издержек в каждом из звеньев и применение критерия минимума общих затрат. При этом все затраты рассматриваются как осуществляемые одновременно для обеспечения требуемого эффекта в конечной точке цепи поставок. В результате логистика нацелена на оптимизацию всей сферы обращения и производства в совокупности.

Возникающие в логистической системе связи между элементами являются более глубокими, чем при традиционном подходе, они обеспечивают эффект синергии. Эффект синергии – это переход всей системы на новый качественный уровень, который не свойственен отдельным ее элементам. В логистических системах должно наблюдаться скачкообразное снижение издержек на выходе цепочки товародвижения за счет логистического (синергетического) эффекта ( $L$ ). Логистический эффект должен превосходить простую математическую сумму эффектов ( $E_i$ ) от снижения издержек в отдельности по разрозненным элементам цепочки товародвижения ( $L > \sum E_i$ ).



Рисунок 2.1 – Сравнение традиционного и логистического подхода к управлению издержками

При построении эффективных систем товародвижения должны соблюдаться следующие основные принципы логистики [16], [17]:

- *системность*, которая проявляется во взаимосвязи и взаимодействии всех элементов логистической системы для достижения единой цели управления. Данный принцип предполагает рассмотрение соответствующего объекта не только как единого целого, но и как часть более крупной системы с учетом существующих его отношений с другими подсистемами;

- *глобальная эффективность или ориентация на общие затраты* предполагает учет всей совокупности издержек производства и обращения в логистической системе, достижение максимального эффекта при минимуме логистических издержек;

- *логистическая координация и интеграция* предусматривает необходимость согласованного участия всех звеньев логистической системы в достижении необходимого результата. При этом совместные действия независимых составляющих могут усиливать их связь, обеспечивая общий эффект, который превышает сумму эффектов этих же элементов (синергетический эффект);

- *иерархичность*, характеризующаяся упорядоченностью и организованностью взаимодействия отдельных уровней системы по вертикали. Нижестоящие

элементы подчиняются вышестоящим по строго определенным ступеням, обеспечивая переход от низшего уровня к высшему;

– *устойчивость и адаптивность*, предусматривающие устойчивую работу системы при допустимых отклонениях параметров и факторов внешней среды, а также возможность адекватного реагирования на них за счет резервирования коммуникаций и технических средств, трансформации модели, параметров, критериев оптимизации и т. д.;

– *обеспечение надлежащего качества*, предполагающее надежность функционирования и высокое качество работы каждого элемента системы, что является необходимым условием общего качества товаров и услуг, предоставляемых конечным потребителям;

– *комплексность*, означающая формирование всех видов обеспечения, развитой инфраструктуры для осуществления товародвижения в конкретных условиях;

– *гибкость*, предусматривающая наличие в логистической системе механизмов, позволяющих прогнозировать тенденции изменения состояния внешней экономической среды и вырабатывать адекватные им действия;

– *целостность*, означающая доведение управляющих воздействий до всех структурных составляющих логистической системы, развитие между ними информационного взаимодействия, направленного на достижение конечной цели;

– *конкретность*, предполагающая четкое определение конечного результата как цели перемещения потока в соответствии с техническими, экономическими и другими требованиями;

– *моделирование и информационно-компьютерная поддержка*, предусматривающие широкое использование различных экономико-математических моделей при анализе, проектировании и оптимизации объектов и процессов в логистических системах и цепях, реализацию логистического управления с применением современных информационных технологий;

– *превентивность*, предполагающая при управлении предупреждение возникновения отклонений и диспропорций;

– *гуманизация всех функций и технологических решений*, означающая обеспечение соответствия системы экологическим, эргономическим, социальным требованиям.

## **2.2 Транспортная логистика и экспедирование**

Транспорт как одна из базовых отраслей экономики объединяет в целостную систему все другие ее секторы и предопределяет устойчивость транспортно-экономических связей, регулярность и соблюдение сроков доставки грузов различным субъектам хозяйствования. Благодаря транспорту, процесс товародвижения (начиная от поставщиков сырья и материалов и заканчивая

потребителями готовой продукции) трансформируется в единую технологическую цепь. Таким образом, транспорт является связующим звеном всех сфер деятельности, а транспортное обеспечение важнейшим составным элементом процесса товародвижения.

Транспортное обеспечение коммерческой деятельности основывается на оптимальном сопряжении экономических интересов отправителя, получателя и комплекса транспортно-технологических систем, объединяющего различные виды транспорта. Локальные задачи транспорта как основного средства связи звеньев логистической цепи поставок – это организация доставки грузов с учетом приоритетов по времени доставки, стоимости, сохранности с целью повышения эффекта, получаемого в конечной точке цепочки поставок. Указанные задачи могут быть решены только путем реализации единого подхода ко всей системе товародвижения, интегрирующей снабжение, производство, транспортировку и сбыт.

Важнейшее значение для конкурентоспособности субъектов хозяйствования имеет величина транспортной составляющей в цене товарно-материальных ресурсов, которая зависит от следующих основных факторов:

- общеэкономические факторы, выражающиеся в уровне инфляции, конъюнктуре рынков товаров и услуг, изменении цен на энергоресурсы и т. п.;
- географическое расположение регионов товарообмена, которое влияет на выбор логистических схем доставки, продолжительность транспортировки, структуру и объем выполняемых транспортно-экспедиционных операций;
- величина транспортных тарифов, зависящая от различных факторов, в том числе от уровня развития экономики соответствующего региона;
- величина тарифов на транспортно-экспедиционные услуги, которая, как правило, непосредственно связана с величиной транспортных тарифов;
- качество транспортных услуг, определяемое целым рядом показателей доставки, и др. [18].

Следует отметить, что наиболее значительные доли в транспортной составляющей цены товарно-материальных ресурсов имеют затраты непосредственно на транспортировку и на складирование.

Транспортировка представляет собой логистическую операцию, заключающуюся в перемещении товарно-материальных ресурсов с использованием определенных транспортных средств из пункта отправления в пункт назначения. При этом любой вид транспорта должен удовлетворять следующим основным требованиям:

- оказывать транспортные услуги в необходимом объеме и надлежащего качества;
- обеспечивать экономичность работы и снижение себестоимости транспортных услуг;
- сокращать сроки доставки грузов с целью повышения качества перевозки;
- гарантировать максимальную сохранность перевозимых грузов;

- обеспечивать регулярность отправления и прибытия грузов независимо от различных факторов, влияющих на перевозочный процесс;
- обеспечивать безопасность движения и эксплуатации транспорта;
- соблюдать экологичность транспортной деятельности, предотвращать загрязнение окружающей среды [19].

Обострение конкурентной борьбы на транспортном рынке в условиях научно-технического прогресса в 1960–1980-е гг. потребовало от транспортно-экспедиционных организаций в тесном сотрудничестве с промышленными и транспортными предприятиями проведения целого комплекса мероприятий, направленных на совершенствование управления их деятельностью, разработки и реализации наиболее эффективных транспортно-технологических схем доставки грузов.

Новая система организации и управления транспортно-технологическими системами предусматривала широкий сбор информации о спросе на перевозочные и транспортно-экспедиционные услуги, ее разностороннее изучение и анализ, прогнозирование динамики рассматриваемого спроса на перспективу с учетом внедрения современных и проектируемых новейших технологий. Кроме того, реализовывалось тесное совмещение операционной практики в рыночных условиях с деятельностью по созданию и внедрению новых методов и способов обработки грузов, передачи товарораспорядительной, сопроводительной и перевозочной документации, новых видов упаковки, маркировки грузов и дизайна товаров, в наибольшей степени отвечающих требованиям их сохранности и безопасности при доставке [20].

В результате в этот период работа экспедиторов повсеместно начала строиться на принципах логистики, использование положений которой в транспортно-экспедиционной сфере позволяет осуществлять рациональное распределение грузов по видам транспорта, снижать транспортные издержки за счет применения наиболее эффективных логистических схем доставки грузов.

Цель логистической деятельности считается достигнутой при выполнении следующих семи условий (так называемое правило «7R», встречается также и вариант этого правила под названием «6R»):

- 1) *right product* – необходимый товар;
- 2) *right quality* – надлежащего качества;
- 3) *right quantity* – в необходимом количестве;
- 4) *right time* – в заданное время;
- 5) *right place* – в необходимый пункт доставки;
- 6) *right customer* – определенному потребителю;
- 7) *right cost* – с минимальными издержками.

Логистические принципы производства и распределения товара прямым и непосредственным образом влияют на деятельность транспорта, обуславливая требования к технологии перевозки, технико-эксплуатационным

параметрам транспортных средств, организации взаимодействия с грузоотправителями и грузополучателями.

Транспортную логистику можно определить как область логистики, которая является сквозной и общей для всех трех основных функциональных областей логистики – снабжения, производства, распределения, и обеспечивает перемещение требуемого количества товара в необходимое место оптимальным маршрутом за требуемое время и с наименьшими издержками.

В настоящее время существуют различные трактовки понятия «Транспортная логистика». Например, в учебнике [53] транспортная логистика определяется как система управления процессами планирования, организации и диспетчеризации перевозок грузов, пассажиров и багажа к местам их назначения, а также управления сопутствующими материальными, финансовыми и информационными потоками при минимальных совокупных издержках и максимальном удовлетворении требований клиентов.

Предметом транспортной логистики является комплекс задач, связанных с организацией перемещения грузов транспортом общего назначения, а ее генеральной функцией – управление материальными потоками по всей протяженности логистических каналов, от источника зарождения до места назначения. Цель транспортной логистики можно определить как продвижение материальных потоков до потребителя строго по графику в установленное время с минимальными затратами для всех участников процесса товародвижения.

Транспортная логистика как сфера деятельности охватывает три основные области:

- процесс планирования, организации и осуществления оптимальной доставки (перевозки) грузов (товаров) от мест их производства до мест потребления;

- контроль за всеми транспортными и другими операциями, возникающими в пути следования грузов, с использованием современных информационных технологий и телекоммуникационных средств;

- предоставление необходимой информации грузовладельцам, а также другим участникам процесса доставки грузов [21].

Основными задачами транспортной логистики, реализуемыми в том числе и транспортно-экспедиционными организациями, являются:

- формирование транспортных систем, включая транспортные коридоры и транспортные цепи;

- синхронизация транспортного процесса с производственным;

- выбор оптимальных схем доставки грузов (вида транспорта);

- синхронизация транспортных процессов при организации и осуществлении перевозок на различных видах транспорта (в случае доставки грузов в смешанном сообщении);

- оптимизация маршрутов доставки грузов;

- определение типа и принадлежности используемых для доставки грузов транспортных средств;
- обеспечение технологического единства транспортно-складского процесса.

Следует отметить, что решение задач транспортной логистики невозможно без обеспечения технической, технологической и экономической сопряженности участников транспортного процесса. При этом в процессе решения логистических задач транспортно-экспедиционные организации также могут принимать на себя производственные функции доработки, углубленной переработки сырья и полуфабрикатов, распределения продукции, осуществляя в том числе промежуточные закупки и перепродажи товаров.

Анализируя предмет, сферу деятельности и основные задачи транспортной логистики невозможно не заметить, что они во многом идентичны транспортно-экспедиционной деятельности.

Если логистику понимать как концепцию управленческой деятельности, целью которой является сквозная оптимизация потоковых процессов, то в практической деятельности по организации доставки грузов эта концепция реализуется в том числе в рамках транспортно-экспедиционного обслуживания. Законодательство Республики Беларусь, как и законодательство сопредельных государств, не регламентирует договоры на оказание логистических услуг в отличие от услуг транспортно-экспедиционных.

### **2.3 Основные тенденции рынка транспортных услуг**

Транспорт относится к сфере материального производства, являясь конечным его процессом и одновременно начальным этапом производственного или конечного потребления. Спрос на услуги конкретного вида транспорта определяется такими факторами как природно-географические условия и экономическое развитие определенного региона, наличие транспортных коммуникаций различных видов транспорта, уровень тарифов на перевозки, качество предоставляемых потребителям транспортных и транспортно-экспедиционных услуг и др.

К основным качественным характеристикам транспортной услуги относятся, как правило, следующие: полнота или объем перевозки; сохранность груза в процессе перевозки; скорость доставки; своевременность и ритмичность перевозки; безопасность перевозки; уровень сервисного обслуживания. Указанные характеристики выражаются соответствующими коэффициентами, а их систематизация и интеграция определяют показатель, который дает комплексную оценку качества транспортной услуги.

Рынок транспортных услуг можно определить как сферу осуществления перевозок пассажиров, грузов, технического обслуживания и ремонта транспортных средств, а также других видов услуг, связанных с перевозками. Рост рынка транспортных услуг обусловлен активным развитием мировых

хозяйственных связей, появлением новых международных союзов и общих экономических рынков, увеличением объемов межконтинентальных перевозок. При этом транспортные системы государств не только растут сами высокими темпами, но и стимулируют динамичное развитие смежных промышленных отраслей, например транспортного машиностроения.

Страны Западной Европы при формировании национальной транспортной политики ориентируются, прежде всего, на положения и нормы, сформулированные международными органами. Наиболее существенное влияние на формирование национальной транспортной политики этих стран оказывают следующие общие тенденции европейской интеграции в области транспорта:

- гармонизация законодательных норм, регламентирующих транспортную деятельность. Переход от системы двухсторонних соглашений в организации перевозок между отдельными государствами к единой нормативно-правовой системе;

- развитие основных коммуникаций и объектов инфраструктуры транспорта, обеспечивающих трансконтинентальные сообщения;

- обеспечение выполнения единых европейских технических стандартов на автомобильных и железнодорожных магистралях, которые должны войти в общеевропейские транспортные системы;

- перенос центра тяжести на развитие видов транспорта, наименее вредных для окружающей среды.

Тенденции в области развития транспорта в странах со стабильной экономикой (США, Германия, Голландия, Франция, Австрия и др.) характеризуются следующими важными особенностями:

- ярко выраженный комплексный подход к развитию транспорта. В последние годы эта особенность связана, прежде всего, со стремлением к развитию перевозок в смешанном сообщении;

- четкое определение сферы воздействия государства на развитие транспорта и его ответственности;

- программно-целевой характер мероприятий, намечаемых для реализации основных направлений транспортной политики;

- обязательная увязка предполагаемого финансирования проектов и программ с гарантированными бюджетными возможностями;

- законодательное закрепление механизмов государственной поддержки общественного транспорта;

- широкое применение системы дифференцированных налогов и сборов как основного средства стимулирования или ограничения развития тех или иных видов транспортной деятельности.

Для стран Восточной Европы, которые недавно начали формирование основ рыночной экономики, характерны следующие основные особенности:

- стремление к сохранению производственного потенциала транспорта в условиях общего спада производства и нехватки финансовых ресурсов;

- намерение обеспечить скорейшую интеграцию национального транспорта в европейскую систему;
- определение задач формирования рынка транспортных услуг и выработки соответствующего транспортного законодательства [22].

В странах СНГ в период перехода экономики к рыночным отношениям произошли значительные изменения, оказавшие существенное влияние на организацию и осуществление доставки грузов. К важнейшим из них можно отнести следующие:

- формирование рынка транспортных услуг, наиболее полно проявившего себя на автотранспорте, где, наряду с ранее существовавшим автотранспортом общего пользования и ведомственным автотранспортом, появилось большое количество новых перевозчиков частной формы собственности. Возможность применения гибкой ценовой политики на автотранспорте, диспозитивных правовых норм об ответственности при перевозках, минимальное время для организации транспортировки, высокая скорость доставки позволила автомобильным перевозчикам значительно увеличить свою долю на рынке транспортных услуг, а в определенных его сегментах завоевать лидирующее положение;

- распад централизованной системы планирования, необходимость сокращения сроков оборачиваемости средств у грузовладельцев, появление значительного количества грузоотправителей и грузополучателей с небольшими объемами перевозок, возникновение труднопредсказуемого рыночного спроса, включение в цепь товардвижения гораздо большего количества посредников с собственными экономическими интересами обусловили изменение характера формирования грузопотоков, а также структуры отправок грузов по массе и срокам доставки. При этом в наибольшей степени адаптированным к изменению структуры грузопотока, в частности, уменьшению величины отправки, оказался автомобильный транспорт, для которого характерны существенные изменения в структуре парка автомобильных транспортных средств – увеличение доли автомобилей малой и особо малой грузоподъемности. В результате произошло резкое снижение объемов перевозок грузов мелкими и поездными отправками в междугородном автомобильном сообщении, а также перевозок грузов мелкими отправками в сборных вагонах на железнодорожном транспорте;

- значительное изменение географии основных торговых партнеров и структуры экспортно-импортных грузов, особенно быстрый рост объемов дорогостоящих грузов, перевозимых в контейнерах, привели к существенному увеличению дальности перевозок; необходимости использования других видов транспорта при доставке, выполнения различных административных процедур; усложнению документального оформления перевозок;

- возрастание конкуренции не только между перевозчиками различных видов транспорта, но и между странами СНГ за транзитные грузопотоки. На рынке, испытывавшем ранее недостаток транспортных средств для перевозок

грузов, возник избыток предложения соответствующих услуг перевозчиков. Необходимо отметить, что развитие конкуренции и повышение требований грузовладельцев расширило возможности формирования наиболее эффективных логистических схем доставки грузов, существенно изменило условия выбора перевозчика и осуществления транспортировки.

На современном этапе развития экономики для *транспортного рынка стран СНГ характерны следующие основные тенденции:*

- формирование новых экономических механизмов государственного регулирования развития и работы транспортного комплекса;
- сохранение и дальнейшее развитие системности в нормативно-правовом, технологическом и информационном обеспечении функционирования транспортно-технологических систем;
- формирование транспортных тарифов на различных видах транспорта с обеспечением баланса интересов государства, перевозчиков и субъектов хозяйствования, пользующихся их услугами;
- усиление конкуренции на рынке между перевозчиками различных видов транспорта;
- повышение требований к качеству транспортных услуг со стороны их потребителей;
- появление значительного количества частных перевозчиков на различных видах транспорта;
- стремление перевозчиков к установлению долгосрочных взаимовыгодных партнерских отношений с потребителями транспортных услуг;
- ориентация на развитие государственно-частного партнерства при создании и модернизации транспортной инфраструктуры.

Следует отметить, что *белорусский рынок транспортных услуг*, как и в ряде других стран СНГ, характеризуется достаточно развитой, но в определенной мере устаревшей инфраструктурой, некоторым отставанием в применении современных логистических технологий. При этом для Республики Беларусь результаты в сфере транспортных услуг являются одним из важнейших источников развития, так как существующее географическое расположение страны позволяет получать значительные доходы от транзитных перевозок грузов.

## **2.4 Содержание контракта купли-продажи**

Взаимодействие субъектов хозяйствования при доставке товарно-материальных ресурсов осуществляется на основе договорных отношений, предполагающих использование различных видов хозяйственных договоров (купли-продажи, мены, поставки и др.). Хозяйственный договор можно определить как соглашение двух или более субъектов хозяйственной (предпринимательской) деятельности об установлении, изменении либо прекращении

гражданских прав и обязанностей в процессе осуществления указанной деятельности.

Контракт купли-продажи товара является коммерческим документом, представляющим собой договор на поставку товара, а при необходимости также на оказание сопутствующих услуг, между двумя сторонами, одной из которых является иностранный партнер. Согласно контракту, экспортер (продавец) обязуется передать определенный товар в собственность импортера (покупателя), который, в свою очередь, обязуется принять данный товар и оплатить его. Право собственности у покупателя возникает с момента передачи товара.

Содержание контракта купли-продажи определяется сторонами сделки самостоятельно в зависимости от предмета контракта, наличия международных соглашений, торговых обычаев, длительности и характера существующих взаимоотношений, а также других различных факторов. При этом вопросы доставки товара от продавца к покупателю, указываемые в контракте, условно можно разделить на вопросы, определяемые транспортно-технологической характеристикой груза; схемой доставки, включая используемый вид (виды) транспорта и способ перевозки; правовыми, экономическими и коммерческими условиями осуществления сделки.

Контракт купли-продажи включает, как правило, следующие разделы:

– *вводная часть*, включающая номер, место и дату заключения контракта, точное и полное наименование продавца и покупателя с указанием сведений о заключающих контракт лицах и документах, удостоверяющих их право представлять интересы сторон;

– *предмет контракта*, где указывается конкретное наименование товара, а при необходимости – его краткая характеристика и при незначительном количестве видов и разновидностей товара – ассортимент (перечисление в определенном соотношении различных позиций по родам, видам, сортам, артикулам, моделям и т. д.);

– *количество-качество*. Для определения количества (массы) товара должна быть указана единица измерения и порядок его установления, а в некоторых случаях и уточнение о включении тары и упаковки в количество поставляемого товара. Совокупность свойств, определяющих пригодность товара к использованию по назначению, характеризует качество товара. В контракте указывается способ определения качества, а более подробная информация о товаре, как правило, содержится в спецификации, прилагаемой к контракту;

– *срок и дата поставки*. Под сроком поставки понимается момент, когда продавец обязан передать товар в собственность или в распоряжение покупателя либо по его поручению действующему от его имени лицу, как правило, экспедитору. Указываемая в контракте дата поставки определяется датой документа,

подтверждающего передачу права собственности или права распоряжения товаром от продавца покупателю, и зависит от способа поставки [23];

– *базисные условия поставки*, определяющие в контракте купли-продажи кто (продавец или покупатель) несет обязанности по организации перевозки груза (в том числе выдавая экспедиторское поручение на выполнение соответствующих транспортно-экспедиционных услуг) и расходы, связанные с транспортировкой товара от экспортера к импортеру по маршруту доставки (в определенный пункт), включая уплату таможенных пошлин, различных налогов и сборов, выполнение страхования, оформление документов, а также моменты перехода права распоряжения товаром и риска случайной гибели или повреждения товара с продавца на покупателя;

– *цена и стоимость товара*. В этом разделе указывается денежная сумма, которую покупатель должен уплатить продавцу за товар в целом или за его единицу, способ установления цены;

– *условия платежа*, которые содержат описание условий платежа, т. е. срок, порядок и форму осуществления оплаты за поставляемый по контракту товар. При этом следует отметить, что все детали установления цены, сроков и документального оформления платежей должны быть известны экспедитору, так как ему часто поручается оформление платежа за товар в банке экспортера;

– *порядок сдачи-приемки*. В этом разделе указывается место и порядок осуществления приемосдаточных операций с товаром при его доставке согласно контракту;

– *упаковка и маркировка*, сведения о которых должны обязательно содержаться в контракте. Требования к упаковке в связи с транспортировкой определяют исходя из характеристики груза, способа, расстояния и продолжительности перевозки, использования соответствующих видов транспорта, совместимости с другими грузами и др. Маркировка груза (товара) помимо его идентификации, указания на способы обращения с ним в процессе доставки служит также для целей таможенного контроля;

– *рекламации*. В этом разделе указываются порядок и сроки предъявления рекламаций при нарушении определенных требований к поставленному товару;

– *гарантии*, предоставляемые на товар продавцом покупателю в соответствии с условиями контракта;

– *штрафные санкции и возмещение убытков*. В этом разделе указывается размер штрафных санкций за соответствующие нарушения условий контракта, допущенные его сторонами (просрочка поставки товара или оплаты его стоимости, необоснованный отказ в приеме товара, поставка некомплектного товара и др.), а также порядок возмещения убытков;

– *страхование*, где указывается кто (продавец или покупатель) обеспечивает страхование по условиям контракта;

– *форс-мажорные обстоятельства*, которые устанавливаются в контракте в качестве условий, освобождающих стороны от штрафных санкций за неисполнение или ненадлежащее исполнение определенных условий контракта;

– *арбитраж*, где определяется порядок разрешения сторонами спорных вопросов по контракту, включая обращение при необходимости в соответствующий суд;

– *транспортные условия*. Они устанавливаются в соответствии с базисными условиями поставки, видом используемого транспорта, характером товара и внешнеторговой сделки с учетом действия международных договоров и соглашений, обычаев торговли и других факторов. Транспортные условия регулируют правовые отношения между покупателем и продавцом в процессе доставки товара в части, выходящей за рамки положений, содержащихся в выбранном в контракте базисном условии поставки.

*К транспортным условиям контрактов относятся* [23]:

– схема доставки, включающая маршрут, используемый вид (виды) транспорта, способ перевозки, места расположения терминалов передачи груза;

– место поставки, в котором документально оформляется переход права собственности, рисков на товар, возмещения транспортных и страховых расходов с продавца на покупателя;

– срок отгрузки товара из пункта (порта) отправления или доставки товара в пункт (порт) назначения;

– наименование пунктов отправления и назначения;

– порядок сдачи товара продавцом непосредственно покупателю или через перевозчика с принятием товара покупателем от владельца транспортного средства;

– наименования портов, пограничных железнодорожных станций и пунктов перегрузки и передачи товаров;

– порядок информирования продавца или покупателя соответственно о готовности товара к грузовым операциям и о сроках прибытия, времени подачи транспортного средства для выполнения грузовых операций;

– условия оплаты расходов по погрузке, выгрузке и другим видам услуг, включая их распределение между продавцом и покупателем;

– согласование вида договора, которым должна быть оформлена международная перевозка, с учетом максимальной координации с условиями контракта купли-продажи;

– нормы погрузки-выгрузки товара, порядок расчета времени на выполнение грузовых операций;

– порядок расчетов по демереджу и диспачу;

– сведения о транспортировке груза транзитом через территории третьих стран;

– требования к транспортной упаковке и маркировке;

- другие условия, связанные с транспортными особенностями конкретной перевозки;
- обязательства, связанные с хранением товаров в процессе доставки, их экспортная (импортная) подработка на складах и прочее;
- вопросы, связанные со страхованием груза при доставке.

Кроме того, внешнеторговые контракты включают такие разделы, как *прочие условия; адреса сторон и их подписи.*

## 2.5 Цель и сфера применения Инкотермс

Конвенция ООН о договорах международной купли-продажи товаров (Венская конвенция 1980 г.), участником которой является и Республика Беларусь, содержит важнейшие положения, применяемые в международной торговле. В частности, она определяет основные обязанности продавца и покупателя по указанному договору (контракту), а также переход рисков случайной гибели или повреждения товаров при их доставке.

Транспорт обеспечивает выполнение одного из важнейших условий любого коммерческого договора – доставку товара. Поэтому в контракте или договоре купли-продажи отдельными разделами выделяются связанные с этим такие основные вопросы, как базисные условия поставки, транспортные условия и др.

*Базисные условия поставки* представляют собой систему обязательств между продавцом и покупателем при различных факторах, влияющих на коммерческую деятельность (куплю-продажу). Данные условия называют базисными, так как они устанавливают базис цены в зависимости от того, включаются или нет соответствующие расходы (по транспортировке, уплате таможенных пошлин, страхованию и др.) в цену товара.

Базисные условия поставки определяют:

- обязанность продавца передать покупателю товар за установленную в контракте цену, причем эта обязанность может выражаться в подготовке товара к погрузке на транспортные средства, ее осуществлению, передаче груза перевозчику или в его доставке в определенное контрактом географическое место;
- обязанность продавца или покупателя обеспечить перевозку товара по маршруту транспортировки с оплатой соответствующих расходов;
- место и время перехода с продавца на покупателя рисков его случайного повреждения или утраты;
- обязанности продавцов по осуществлению страхования грузов, оформлению коммерческих документов, выполнению упаковки и маркировки товара.

Разработанные на основе многолетней международной торговой практики базисные условия в результате в значительной степени стандартизировали порядок продажи товаров. При этом для сокращения неопределенности, различной интерпретации используемых в международной торговле

соответствующих терминов в 1936 году Международная торговая палата (*International Chamber of Commerce*) впервые опубликовала Комплекс международных правил для толкования коммерческих терминов и выражений, наиболее часто встречающихся во внешнеторговых контрактах, которые в дальнейшем стали называть Правилами *Инкотермс* (*Incoterms – International Commercial Terms*).

С изменением параметров торговли и увеличением различных способов доставки товаров периодически менялись и международные правила Инкотермс, поправки и дополнения к которым были сделаны в 1953, 1967, 1976 годах, а начиная с 1980 года они стали пересматриваться с промежутком в 10 лет. Каждая последующая редакция фактически приводила эти правила в соответствие с непрерывно меняющейся практикой мировых внешнеэкономических отношений. При этом правила не только претерпели значительные изменения, но и получили признание со стороны субъектов хозяйствования многих стран мира.

Представляя собой сборник торговых обычаев, издаваемых под эгидой Международной торговой палаты, эти правила достаточно гибко реагируют на динамично изменяющиеся условия мировой торговли. В настоящее время действует девятый выпуск правил Инкотермс 2020, который вступил в силу с 1 января 2020 года и является обновлением правил Инкотермс 2010 с целью их максимального упрощения, а также исключения излишних базисов поставок, которые могут вызывать различия в понимании и применении торговых терминов; более четкого разъяснения всех условий поставок для экспортеров и импортеров в мире. В результате область применения Инкотермс существенно расширилась, а измененные правила соответствуют росту объемов мировой торговли и остаются актуальными.

Необходимо отметить, что наряду с правилами Инкотермс 2020 могут использоваться и правила Инкотермс 2010, а также более ранние версии, вследствие чего в международных контрактах следует указывать не только условия поставки, но и точно применяемую версию Инкотермс.

Таким образом, Инкотермс – это международные правила в формате словаря, признанные правительственными органами, юридическими компаниями и коммерсантами во всем мире как толкование наиболее применимых в международной торговле терминов, представляющих собой стандартные условия контрактов купли-продажи товаров. Они используются как средство международной практики для добровольного применения прежде всего экспортерами и импортерами.

*Сфера действия Инкотермс* распространяется на отношения между продавцами и покупателями в рамках договоров купли-продажи (на права и обязанности сторон по таким договорам в части условий поставки товаров). Вне пределов Инкотермс остаются правила перехода права собственности с продавца на покупателя, а также последствия нарушения сторонами

обязательств по договору купли-продажи товаров, включая основания освобождения сторон от ответственности, которые определяются нормами применимого права или Венской конвенцией.

Правила Инкотермс не заменяют договор купли-продажи, а лишь позволяют его сократить. При этом они регулируют такие сферы торговых взаимоотношений, как распределение между сторонами договора транспортных издержек и иных расходов, связанных с перевозкой груза (погрузочно-разгрузочные работы; таможенное оформление; оплата налогов, пошлин, сборов и др.); определение даты поставки товара; переход рисков случайной гибели или порчи, повреждения товара в процессе его доставки.

Правила Инкотермс представляют сокращенные по первым трем буквам торговые термины, отражающие предпринимательскую практику в международной поставке товаров, и предназначены для использования этих терминов в национальной и международной торговле.

Каждое правило Инкотермс 2020 содержит два раздела (А и В), включающих по 10 статей: общие обязанности; поставка; переход рисков; перевозка; страхование; перевозка и транспортные документы; таможенное оформление экспорта/импорта; проверка/упаковка/маркировка; распределение расходов; уведомления. При этом в разделе «А» указываются обязанности продавца, а в разделе «В» – обязанности покупателя. Кроме того, в каждом правиле Инкотермс 2020 содержатся пояснительные примечания с иллюстрациями соответствующего условия поставки Инкотермс.

По структуре Инкотермс 2020 аналогичны предыдущей версии и содержат 11 международных правил, применяемых в международной торговле, которые определяют права и обязанности сторон по договору купли-продажи в части доставки товара от продавца к покупателю (условия поставки товаров). Все одиннадцать трехбуквенных сокращений подразделяются на две категории в зависимости от вида транспорта (7 – для любого вида или видов транспорта и 4 – только для морского и внутреннего водного транспорта).

Выделяется также четыре группы правил базисных условий поставок товаров, в основу классификации которых положены два принципа – определение обязанностей сторон по отношению к перевозке поставляемого товара и увеличение обязанностей продавца от минимальных к максимальным:

- группа «E» – условие поставки, согласно которому продавец только предоставляет товар в распоряжение покупателя в своих помещениях;

- группа «F» – условия поставки, в соответствии с которыми продавец обязан передать товар указанному покупателем перевозчику, причем основная перевозка не оплачена продавцом;

- группа «C» – условия поставки, при которых в обязанности продавца входят заключение с перевозчиком договора перевозки и оплата за перевозку. При этом продавец не принимает на себя риск утраты или

повреждения товара либо дополнительные затраты вследствие событий, произошедших после отгрузки и отправки товара;

– группа «D» – условия поставки, в соответствии с которыми продавец обязан нести все расходы и риски, необходимые для доставки товара до пункта назначения.

Таким образом, первая буква сокращения соответствующего термина указывает на момент и место перехода обязательств от продавца к покупателю.

## 2.6 Содержание терминов Инкотермс 2020

Все одиннадцать терминов условий поставки Инкотермс 2020, как отмечено выше, разделены на 4 группы.

**Условие поставки EXW** – «Ex Works» («Франко завод») означает, что покупатель забирает товар с указанного в договоре склада продавца, который считается выполнившим свои обязанности по поставке при предоставлении подготовленного к отгрузке товара в распоряжение покупателя на своем предприятии или в другом указанном месте. По условию поставки EXW покупатель несет все виды риска и все расходы по перемещению товара с территории продавца до места назначения, а на продавца возлагаются минимальные обязанности. Он не отвечает ни за погрузку товара на транспортное средство, предоставленное покупателем, ни за уплату таможенных платежей, ни за таможенное оформление экспортируемого товара, если это не установлено в контракте отдельно. Схема поставки товара на условиях EXW приведена на рисунке 2.2.

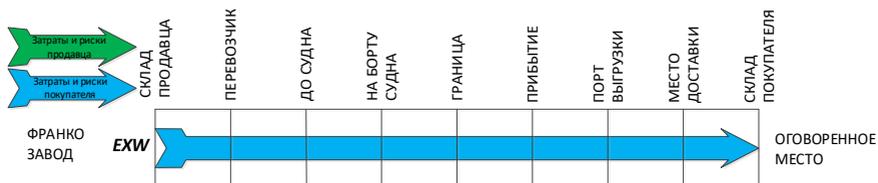


Рисунок 2.2 – Условие поставки EXW

**Условие поставки FCA** – «Free Carrier» («Франко перевозчик») означает, что товар передается продавцом определенному покупателем перевозчику в указанном в контракте месте (на терминале отправления), причем экспортные пошлины уплачивает продавец, обеспечивая выпуск товара в таможенном режиме экспорта. Продавец отвечает за погрузку товара на транспортное средство перевозчика на своей территории. При поставке в ином месте, не принадлежащем на праве собственности или аренды продавцу, расходы на погрузку должен оплатить покупатель. Риски переходят в

момент передачи товара продавцом перевозчику. Схема поставки товара на условиях *FCA* приведена на рисунке 2.3.

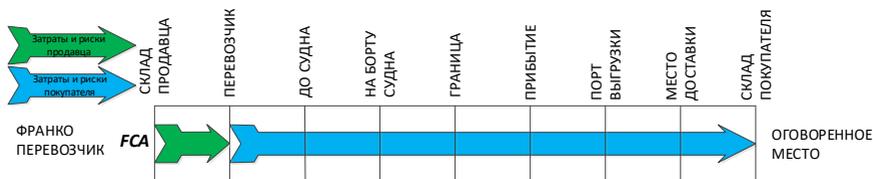


Рисунок 2.3 – Условие поставки *FCA*

**Условие поставки *FAS*** – «Free Alongside Ship» («Свободно вдоль борта судна») означает, что продавец должен доставить товар в указанный в контракте порт погрузки и разместить его вдоль борта судна, определенного (зафрахтованного) покупателем, а также выполнить экспортное таможенное оформление. Погрузку груза в порту на судно оплачивает покупатель, который несет и все дальнейшие расходы по доставке. Риски утраты или повреждения товара переходят от продавца к покупателю, когда товар расположен вдоль борта судна. Схема поставки товара на условиях *FAS* приведена на рисунке 2.4.

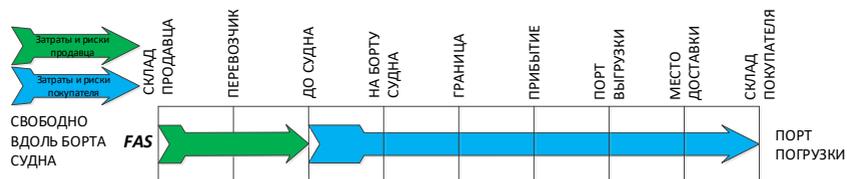


Рисунок 2.4 – Условие поставки *FAS*

**Условие поставки *FOB*** – «Free on Board» («Свободно на борту») означает, что продавец должен доставить товар в указанный в контракте порт погрузки, выполнить погрузку на борт определенного покупателем судна, а также экспортное таможенное оформление. С момента завершения полной погрузки товара на судно все дальнейшие расходы по доставке и риски утраты или повреждения товара переходят от продавца к покупателю. Схема поставки товара на условиях *FOB* приведена на рисунке 2.5.

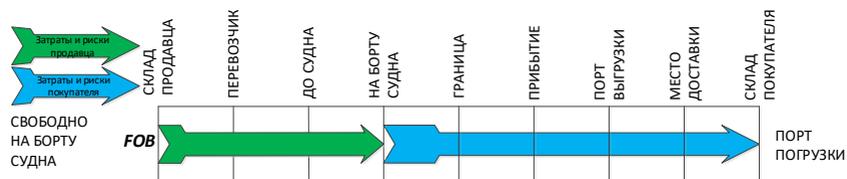


Рисунок 2.5 – Условие поставки *FOB*

**Условие поставки CFR** – «Cost and Freight» («Стоимость и фрахт») означает, что продавец должен доставить товар в указанный в контракте порт погрузки, выполнить погрузку на борт определенного покупателем судна и экспортное таможенное оформление, а также оплатить стоимость фрахта до согласованного порта назначения. С момента размещения товара на борту судна в порту отгрузки (завершения полной погрузки на судно) все дополнительные расходы по доставке и риски утраты или повреждения товара переходят от продавца к покупателю. Схема поставки товара на условиях *CFR* приведена на рисунке 2.6.

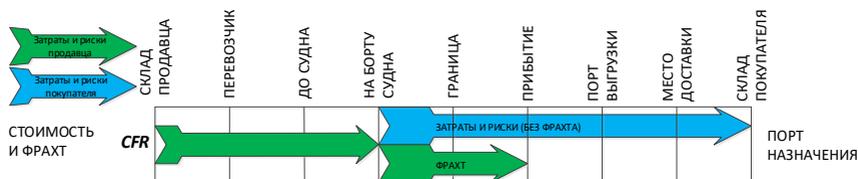


Рисунок 2.6 – Условие поставки *CFR*

**Условие поставки CIF** – «Cost, Insurance and Freight» («Стоимость, страхование и фрахт») означает, что продавец, как и по условию поставки *CFR*, должен доставить товар в указанный в контракте порт погрузки, выполнить погрузку на борт определенного покупателем судна и экспортное таможенное оформление, оплатить стоимость фрахта до согласованного порта назначения, дополнительно оплатить страхование товара от транспортных рисков при морской перевозке. Условия *CIF* требуют от продавца застраховать товар на 110 % от его стоимости в соответствии с ограниченным покрытием, предусмотренным оговоркой *C* (минимальные риски, в частности, без ответственности за повреждения) Института лондонских страховщиков. Однако все дополнительные расходы по доставке и риски утраты или повреждения товара переходят от продавца к покупателю с момента размещения товара на борту судна в порту отгрузки (аналогично условию поставки *CFR*). Схема поставки товара на условиях *CIF* приведена на рисунке 2.7.



Рисунок 2.7 – Условие поставки *CIF*

**Условие поставки CPT** – «Carriage Paid to» («Фрахт/перевозка оплачена до») означает, что продавец обязан заключить договор перевозки, доставить товар за свой счет в согласованный в контракте пункт поставки в месте

назначения, выполнить экспортное таможенное оформление. Особенностью данного условия является то, что риски и расходы переходят в двух различных местах: покупатель несет все расходы (включая страхование, импортное таможенное оформление, доставку с терминала прибытия основного перевозчика) с момента прибытия товара в пункт поставки, а риски потери или повреждения товара переходят от продавца к покупателю в момент передачи товара продавцом выбранному им основному перевозчику. Схема поставки товара на условиях СРТ приведена на рисунке 2.8.

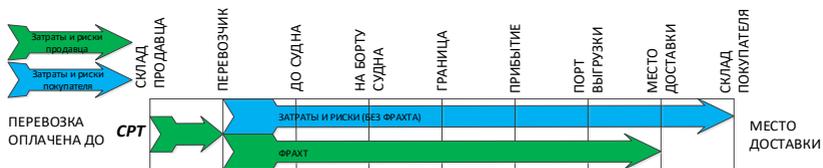


Рисунок 2.8 – Условие поставки СРТ

**Условие поставки CIP** – «*Carriage and Insurance Paid to*» («Фрахт/перевозка и страхование оплачены до») в основном аналогично условию поставки СРТ. Отличие состоит в том, что продавец обязан также дополнительно обеспечить страхование товара от рисков его утраты или повреждения в пути следования. Условия CIP требуют от продавца застраховать товар на 110 % от его стоимости в соответствии с расширенным покрытием, предусмотренным оговоркой А (ответственность за все риски) Института лондонских страховщиков. Схема поставки товара на условиях CIP приведена на рисунке 2.9.

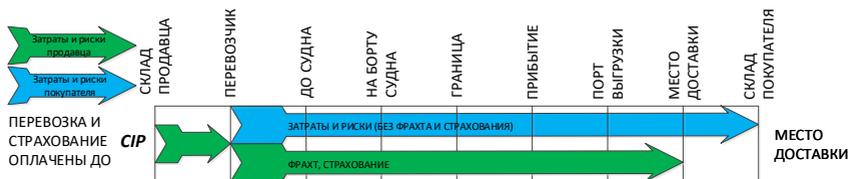


Рисунок 2.9 – Условие поставки CIP

**Условие поставки DPU** – «*Delivered Named Place Unloaded*» («Поставка на место выгрузки») означает, что продавец обязан заключить договор перевозки, доставить товар за свой счет в согласованное в контракте место выгрузки, выполнить экспортное таможенное оформление и страхование товара от рисков его утраты или повреждения в пути следования. Кроме того, условие поставки DPU (ранее – DAT) является единственным в Инкотермс 2020 условием, по которому продавец должен обеспечить выгрузку товара в определенном месте, т. е. продавец считается выполнившим свои обязательства только после разгрузки прибывшего транспортного средства и предоставления товара в распоряжение покупателя в согласованном в контракте месте

выгрузки. В обязанности покупателя входит прием товара и выполнение импортного таможенного оформления. Схема поставки товара на условиях *DPU* приведена на рисунке 2.10.

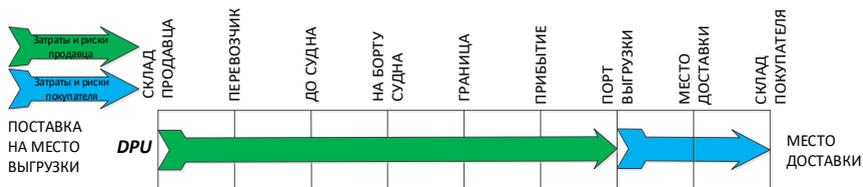


Рисунок 2.10 – Условие поставки *DPU* в случае, когда место выгрузки – склад в порту выгрузки

**Условие поставки DAP** – «*Delivered at Place*» («Поставка в месте назначения») означает, что продавец обязан заключить договор перевозки, выполнить экспортное таможенное оформление и страхование товара от рисков его утраты или повреждения в пути следования, доставить товар за свой счет и предоставить его покупателю на прибывшем транспортном средстве, готовом к разгрузке в согласованном в контракте месте назначения. В обязанности покупателя входит выгрузка из транспортного средства, прием товара в месте назначения и выполнение импортного таможенного оформления. Схема поставки товара на условиях *DAP* приведена на рисунке 2.11.

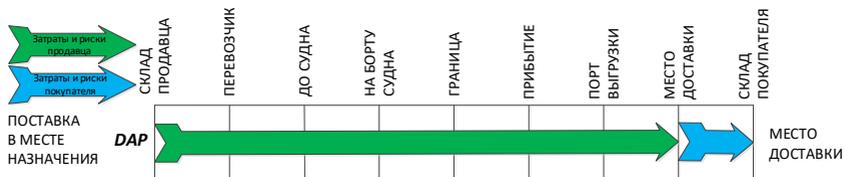


Рисунок 2.11 – Условие поставки *DAP*

**Условие поставки DDP** – «*Delivered Duty Paid*» («Поставка с оплатой пошлины») предусматривает оплату продавцом всех расходов по доставке товара покупателю, включая любые пошлины и сборы для экспорта из страны отправления и импорта в страну назначения. Продавец должен предоставить покупателю товар, прошедший экспортное и импортное таможенное оформление, готовый к выгрузке из прибывшего транспортного средства, в согласованном в контракте месте назначения. Таким образом, если по условию поставки *EXW* на продавца возлагаются минимальные обязанности, то согласно условию *DDP* предусмотрены максимальные обязанности продавца. Схема поставки товара на условиях *DDP* приведена на рисунке 2.12.

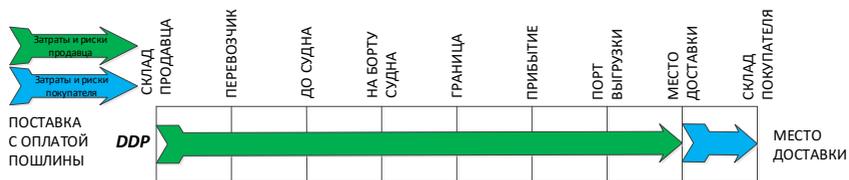


Рисунок 2.12 – Условие поставки DDP

При применении правила Инкотермс следует соблюдать правила, рекомендованные Международной торговой палатой, которая предлагает использовать следующий шаблон:

«[Выбранное условие поставки Инкотермс] [название порта, пункта или места] Инкотермс [год публикации]».

Например: «*FOB*, порт Новороссийск, терминал ОАО «Новолесэкспорт», Инкотермс 2020».

## **3 ИСТОРИЧЕСКИЙ ОПЫТ ОРГАНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ**

### **3.1 История развития транспортно-экспедиционного обслуживания**

История развития ТЭО неразрывно связана с развитием торговли и перевозок грузов различными видами транспорта. Возникшее вместе с первыми грузовыми перевозками ТЭО приобрело важное значение в организации и обеспечении транспортного процесса, стало неотъемлемым элементом доставки груза.

Считается, что транспортно-экспедиционная деятельность возникла в глубокой древности. В Финикии и Древнем Риме со второго тысячелетия до н. э. по пятый век н. э. происходило активное развитие торгового мореплавания, портовых служб, складирования, обработки грузов и их доставки в другие страны. При этом финикийцы уделяли большое внимание развитию прежде всего морского транспорта, который и считается прародителем современного ТЭО. В свою очередь, сухопутный транспорт активно развивали римляне, стремившиеся обеспечивать высокую скорость сообщения между отдельными провинциями.

Принято считать, что как самостоятельный вид транспортно-экспедиционная деятельность выделилась в X веке, когда сформировались и на постоянной основе начали функционировать первые в истории трансконтинентальные магистрали: Шелковый путь, путь «из варяг в греки» и др. На развитие ТЭО значительное влияние оказали расширение в этот период мировой торговли, создание общественных складов в портовых городах, организация и проведение торговых ярмарок.

Исторически сложилось так, что первоначально вопросами организации транспортного обслуживания своих сделок занимались сами торговцы, которые, располагая, как правило, собственными транспортными средствами (кораблями), приобретали необходимые товары на рынках в местах их производства и доставляли на рынки в пунктах потребления. При этом они сами сопровождали грузы, занимались организацией их размещения на судне, крепления, выполнения погрузочно-разгрузочных работ и хранения.

В средние века торговая жизнь развивалась в основном вокруг ярмарок, проходивших в различных приморских городах, но иногда и достаточно далеко от порта, куда товары требовалось доставить по суше. Особенности этого этапа ТЭО являлось то, что все операции, как правило, организовывал

и осуществлял один человек – сам торговец, а между продавцом и покупателем отсутствовали посредники [8].

В период позднего средневековья происходит развитие и обособление сфер экономической деятельности, которые ранее составляли единое целое: торговля, перевозка, банковские операции. Именно это разделение дает значительный толчок развитию экспедирования.

Эпоха Великих географических открытий обусловила значительное расширение территориальной деятельности торговых компаний, активное развитие торгового мореплавания и транспортных коммуникаций (строительство новых дорог, мостов, обустройство внутренних водных путей) в XVI–XVII веках еще в большей степени приводили к необходимости иметь своих представителей – посредников в различных пунктах по маршруту транспортировки товаров. При этом указанные посредники представляли интересы как грузовладельцев (обеспечивая уплату пошлин и сборов, соблюдение правил ввоза и вывоза товаров, осмотр грузов при погрузке и выгрузке и др.), так и владельцев судов, осуществляя поиск подходящих грузов для обеспечения загрузки судна в различных портах. Такие посредники или агенты чаще всего и рассматриваются как первые экспедиторы в современном понимании.

Первоначально экспедитор, не имея собственных транспортных средств, по заказам клиентов осуществлял организацию и выполнение основных операций, связанных с доставкой товаров: разработка маршрута доставки груза; выбор надежного перевозчика; погрузка и разгрузка; хранение; таможенное декларирование; производство необходимых платежей и др. При этом экспедитор мог использовать собственные или арендованные склады, обеспечивая требования к хранению и складской обработке соответствующего груза [3].

Промышленная революция в Европе, появление железнодорожного транспорта, который с середины XIX века быстро занял монопольное положение при перевозках грузов сухопутным путем, строительство судов большого водоизмещения, развитие подъемно-транспортного оборудования привели к значительному росту международной торговли и усилению роли экспедиторов. При этом основной являлась концепция четкого разделения трех сфер деятельности: транспортной, складской и экспедиторской. Для развития ТЭО важнейшее значение в этот период имел прошедший в 1880 году в Лейпциге первый конгресс европейских экспедиторов.

Появление в конце XIX – начале XX веков новых видов транспорта (автомобильного и воздушного) позволило ускорить доставку и увеличить объемы перевозок самых различных грузов непосредственно со склада отправителя до склада получателя.

В конце 50-х годов прошлого века при активном участии транспортно-экспедиционных компаний, активно способствовавших внедрению в процесс доставки грузов поддонов, складывающейся тары, контейнеров (в особенности крупнотоннажных, впервые использованных при перевозках морским

транспортом через Атлантический океан), высокопроизводительного подъемно-транспортного оборудования, происходит резкое расширение международных перевозок. Транспортно-экспедиционная деятельность, которая ранее рассматривалась только как вспомогательная по отношению к магистральным перевозкам, стала намного шире и начала охватывать организацию перевозок грузов магистральными видами транспорта.

Процессы глобализации мировой экономики привели к увеличению расстояний и усложнению маршрутов доставки. Так, например, размещение производств в регионах с дешевой рабочей силой породило наличие постоянного грузевого контейнеропотока из стран Юго-Восточной Азии в регионы потребления – Северную Америку и Западную Европу, а порожнего контейнеропотока – в обратном направлении.

Трансконтинентальные перевозки требуют организации работы нескольких видов транспорта на маршруте доставки, четкого выполнения норм транспортного и таможенного законодательства различных государств, выбора наиболее рациональных схем доставки, портов и терминалов перевалки, обеспечения перегрузки груза и его промежуточного хранения, оформления перевозочных документов, организации расчетов со всеми участниками перевозочного процесса и множества других необходимых операций для обеспечения своевременной, сохранной и экономичной доставки груза в пункт назначения и выдачи его получателю. Организация таких технологически сложных перевозок – процесс, требующий профессионального подхода, специфических знаний, опыта работы и хорошей репутации на рынке транспортных услуг.

Современный этап развития ТЭО характеризуется широким участием экспедиторов в доставке грузов различными видами транспорта и в разных видах сообщений, в том числе с использованием собственных транспортных средств, определении транспортных условий при заключении контрактов на поставку товаров; усилением влияния на организацию и осуществление перевозок, в том числе с использованием наиболее эффективных способов их выполнения, оптимизации документального оформления, внедрения передовых информационных технологий.

### **3.2 Опыт организации транспортно-экспедиционного обслуживания в СССР**

В СССР развитие ТЭО при перевозках внутри страны прошло несколько этапов. На первом из них после окончания Гражданской войны и начала подъема промышленности и сельского хозяйства в начале 20-х годов прошлого века на железнодорожном и водном транспорте был создан ряд самостоятельных организаций («Совторгфлот», «Доброфлот», «Погрузка» и другие), выполнявших соответствующие транспортно-экспедиционные операции. Особое значение в

сфере транспортно-экспедиционного обслуживания в СССР в этот период имеет создание в ноябре 1922 года акционерного общества «Транспорт», которое было одним из крупнейших акционерных обществ с разветвленной сетью транспортно-экспедиторских предприятий, в том числе и находящихся за границами СССР, и достаточно успешно работало до его реорганизации в 1930 году.

В связи с ухудшением использования перевозочных средств в 1930 году на базе значительного количества разрозненных организаций было образовано общесоюзное транспортно-экспедиционное объединение «Союзтранс». За данным объединением закреплялись функции по завозу-вывозу грузов автомобильным и гужевым транспортом с железнодорожных станций, морских и речных портов с выполнением транспортно-экспедиционных операций, а также по осуществлению массовых перевозок грузов на автомобильных дорогах большой протяженности (на восточных трактах). В 1933 году при облизполкомах создали автогужевые тресты, а деятельность «Союзтранса», превратившегося к этому времени в мощную организацию, была сосредоточена на обслуживании крупнейших промышленных центров, транспортных узлов страны и на организации перевозок по автомобильным трактам. В дальнейшем «Союзтранс» был ликвидирован, так как, по мнению ряда специалистов, централизованная система руководства противоречила принципам рационального управления производством и потреблением, а его предприятия переданы в ведение краевых и областных исполнительных комитетов и Совнаркомов бывших союзных и автономных республик, что несколько затормозило развитие транспортной экспедиции [9].

На следующем этапе (после окончания Великой Отечественной войны и до начала 1950-х годов) выполнение соответствующих транспортно-экспедиционных операций осуществлялось в основном грузоотправителями и грузополучателями. Такое положение приводило к значительным простоям перевозочных средств, снижению эффективности работы как субъектов хозяйствования, так и транспортных организаций. В результате различные транспортные министерства СССР и союзных республик начали создавать свои транспортно-экспедиционные предприятия и подразделения, что положило начало переходу к выполнению ТЭО специализированными организациями, причем в качестве экспедиторов, в отличие от мировой практики, в основном выступали перевозчики.

Все эти предприятия и подразделения, как правило, осуществляли только одну из экспедиторских функций – экспедиция по отправлению или по приему груза, т. е. выполняли только оформление документов для перевозки груза. Таким образом, права грузовладельцев существенно ограничивались, так как экспедитор принадлежал к ведомству перевозчика и прежде всего руководствовался его интересами, а не грузовладельца. Экспедитор, осуществляя свою деятельность в рамках перевозок грузов одним определенным видом транспорта, не обеспечивал обслуживание грузовладельца по принципу

«от двери до двери» с разработкой наиболее эффективных схем доставки грузов с участием различных видов транспорта, позволяющих снизить транспортные издержки субъектов хозяйствования. Такое положение связано в основном с тем, что плановая экономика СССР не предполагала коммерческой деятельности предприятий транспорта, практически все перевозки грузов оплачивались из бюджета страны, и руководителей предприятий не интересовала проблема стоимости доставки груза [24].

В 1960–1970-е годы действовавшая на тот момент система ТЭО при осуществлении внутренних перевозок в СССР была реорганизована. В системах министерств автомобильного транспорта республик, входивших в состав СССР, начали создаваться транспортно-экспедиционные предприятия, организации и их подразделения, оказывавшие соответствующие услуги. В результате на министерства автомобильного транспорта бывших союзных республик была возложена задача организации комплексного транспортно-экспедиционного обслуживания как субъектов хозяйствования, так и населения не только при перевозках грузов автомобильным транспортом, но и в смешанном сообщении с его участием (в том числе при завозе-вывозе грузов с терминалов других видов транспорта). Таким образом, между грузовладельцами и организациями – перевозчиками магистральных видов транспорта появился посредник (предприятия автомобильного транспорта общего пользования), имевший собственные экономические интересы, которые получили приоритет перед интересами других участников процесса доставки грузов. В результате ТЭО так и не превратилось в самостоятельный вид деятельности.

Несколько иная ситуация сложилась при перевозках грузов в международном сообщении, где были созданы крупные всесоюзные объединения. Так, в 1929 году в системе Наркомата внешней торговли СССР было учреждено акционерное общество «Совфрахт» (в 1962 г. передано в ведение Министерства морского флота СССР), имевшее монопольное право нанимать иностранные и сдавать в аренду советские суда для перевозки груза. Кроме того, на «Совфрахт» было возложено выполнение ряда транспортно-экспедиционных функций, связанных с перевозкой грузов морским транспортом.

В феврале 1930 года на базе акционерного общества «Транспорт» в системе Наркомата внутренней и внешней торговли СССР было создано Всесоюзное объединение «Совфрахттранспорт», в функции которого входило транспортно-экспедиционное обслуживание зарубежного грузооборота СССР, агентирование морских судов и проведение складских и страховых операций за границей, организация и наблюдение за правильным документооборотом по внешнеторговым перевозкам, фрахтование иностранного тоннажа, а также планирование и регулирование внешнеторговых перевозок в СССР и за границей. Необходимость дальнейшего совершенствования деятельности по транспортно-экспедиционному обслуживанию внешнеторговых перевозок вызвало и ряд организационно-структурных преобразований указанного предприятия [24].

В июне 1951 года в результате очередной реорганизации образовано Всесоюзное объединение «Союзвнештранс» Министерства внешней торговли СССР, которое в дальнейшем на протяжении многих лет выступало в качестве основного экспедитора при международных перевозках. В 1980 году было принято решение о выделении операций по транзиту иностранных грузов через территорию СССР в отдельную деятельность, в связи с чем из состава «Союзвнештранса» в качестве самостоятельной организации выделено Всесоюзное объединение «Союзтранзит».

Целями деятельности «Союзвнештранса» являлись:

- организация перевозок внешнеторговых и других грузов всеми видами транспорта, транспортно-экспедиционного обслуживания этих грузов на территории СССР и за границей;

- повышение эффективности внешнеторговых операций за счет выбора наиболее рациональных и прогрессивных способов перевозки внешнеторговых грузов по территории СССР и иностранных государств;

- концентрация, хранение, подгруппировка, сортировка и комплектация внешнеторговых и других грузов на базах и складах.

В состав «Союзвнештранса» входил ряд предприятий, специализировавшихся на организации и обслуживании перевозок внешнеторговых и других грузов определенными видами транспорта и в соответствующих регионах. В частности, месячное планирование и организацию перевозок указанных грузов железнодорожным транспортом, а также руководство деятельностью контор «Союзвнештранса» на пограничных станциях, оперативную работу с транспортно-экспедиционными конторами пограничных станций осуществлял «Желдортранс». На «Контейнертранс» возлагалась организация перевозок внешнеторговых и других грузов в контейнерах, а также операции с иностранными фирмами по аренде контейнеров, на «Интертранс» – организация перевозок и ТЭО советских внешнеторговых грузов за пределами СССР.

### **3.3 Возникновение и развитие транспортно-экспедиционного обслуживания на железнодорожном транспорте**

Зарождение транспортно-экспедиционного обслуживания на железнодорожном транспорте непосредственно связано с появлением первых железных дорог. Практически сразу оно приобрело важное значение при организации и осуществлении перевозок грузов.

В Российской империи начало транспортно-экспедиционной деятельности относят к концу 1851 года, когда была введена в эксплуатацию железнодорожная магистраль из Санкт-Петербурга до Москвы.

Следует отметить, что уже в первые годы работы Санкт-Петербургско-Московской железной дороги стало ясно, что величина доходов от грузовых

перевозок, дающих основную прибыль, в решающей степени зависит от качества взаимодействия с грузоотправителями и грузополучателями, обеспечения им максимальных удобств, причем необходимо разделить работу по организации движения поездов и обработку грузов. В результате в 1852 году грузовая служба была выделена из ведения Управления дороги, и вся грузовая работа передана специально созданному частному обществу, получившему название Особое Коммерческое Агентство Санкт-Петербурго-Московской железной дороги. По существу данное Агентство, имевшее специальный штат приказчиков и рабочих для выполнения погрузочно-разгрузочных работ, являлось самостоятельным посредником между грузовладельцами и Управлением дороги, взаимоотношения с которой заключались только в вопросах предоставления подвижного состава для перевозок и оплаты за выполненные перевозки грузов [25].

В составе Агентства для организации и осуществления оперативного управления были открыты не только в Санкт-Петербурге и Москве, но и непосредственно на линейных станциях соответствующие подразделения (конторы), которым были переданы товарные склады и необходимые для работы с грузами механизмы, приспособления и оборудование. При этом отправлять товары по железной дороге грузовладельцам предписывалось только через Агентство, которое фактически занималось оказанием им транспортно-экспедиционных услуг, а на Управление дороги возлагалась лишь функция транспортировки грузов.

Однако по истечении 12-летнего срока, на который первоначально создавалось Агентство, его деятельность была прекращена. Основной причиной такого решения явилось несоответствие организации перевозок и особенно коммерческой работы требованиям грузовладельцев, которые несли значительные убытки, вызванные отсутствием определенной системы работы с грузами и надлежащим образом подготовленного персонала на станциях.

Широкое развитие железнодорожное строительство получило после принятия в январе 1857 года Указа о создании сети железных дорог, которая должна была обеспечить связь важнейших административных центров государства, доставку экспортируемых товаров в морские порты, соединение плодородных губерний с северо-западными регионами. В рамках реализации этой программы на нынешней территории Республики Беларусь построена и введена в эксплуатацию в 1871 году важнейшая магистраль Москва – Брест, а также ряд других железнодорожных линий. При этом часть железных дорог находилась в казенном (государственном) ведении, а другая часть в частном владении, перевозки по которым осуществлялись в основном в их пределах. В результате возникли проблемы, связанные с недостаточностью урегулирования вопросов приема-сдачи грузов, значительными задержками при передаче грузов между железными дорогами (для чего использовались специальные приказчики или комиссионеры на стыковых станциях), необеспечением

сохранности перевозимых грузов, отсутствием у грузоотправителя реальной возможности отстаивать свои права, запутанностью и сложностью тарифов на перевозки.

В 1870–1890-е годы постоянно растущий спрос на железнодорожные перевозки, увеличение количества клиентов потребовали совершенствования организации транспортно-экспедиционного обслуживания. С целью поиска и привлечения дополнительных объемов грузов железные дороги в крупных городах стали организовывать городские товарные конторы, а в дальнейшем и городские товарные станции, которые рассматривались как средство предоставления грузовладельцам широкого комплекса транспортно-экспедиционных услуг и повышения их качества, улучшения взаимодействия с грузовладельцами, снижения их расходов, а также защиты интересов железных дорог.

На частных железнодорожных линиях стали создаваться различные группы транспортных комиссионеров, транспортно-экспедиторские конторы, принимавшие на себя функции доставки грузов от отправителей к получателям (клиент оплачивал услуги экспедитора и стоимость перевозки), гарантируя грузовладельцам выполнение основных требований по срокам доставки и сохранности груза. При этом если коммерческие агентства, товарные конторы и городские товарные станции, выполняя посреднические функции между грузоотправителем и перевозчиком, действовали в основном в интересах последнего, то крупные частные экспедиторы, не входящие в железнодорожные структуры, осуществляли полный комплекс обслуживания, включая ответственность перед владельцем груза за перевозку [25].

В первое десятилетие XX века в руководстве железнодорожной отрасли возобладало мнение о том, что необходимый между железной дорогой и грузовладельцем посредник-экспедитор должен входить в структуру железнодорожного транспорта, а его деятельность – обеспечивать рост доходов железных дорог при улучшении взаимодействия с клиентами.

В первые годы Советской власти основная работа по обслуживанию необходимых перевозок была сосредоточена в транспортных отделах предприятий и учреждений-грузовладельцев. В 1922 году на основании принятого руководством СССР решения о переходе к новой экономической политике и переводе железных дорог на хозяйственный расчет возникла необходимость в восстановлении транспортно-экспедиционных предприятий в структуре железнодорожного транспорта, которыми стали городские станции, коммерческие и таможенные агентства прежде всего в крупных городах. В конце 1922 года, как уже отмечалось, была создана мощная специализированная транспортно-экспедиционная организация – акционерное общество «Транспорт», имевшее более 200 своих подразделений (контор) по всей стране, а также экспедиторские организации, связанные в основном с другими видами транспорта.

В 1936 году на железнодорожном транспорте в составе Наркомата (Министерства) путей сообщения было создано хозрасчетное Объединение

транспортно-экспедиционных контор, впоследствии реорганизованное в Управление контейнерных перевозок и транспортно-экспедиционных операций с соответствующими структурными подразделениями на железных дорогах. Это Управление, просуществовавшее до 1956 года, имело в своем подчинении контейнерные пункты, склады, парки подъемно-транспортных машин и контейнеров, заводы по производству контейнеров и мастерские по их ремонту, автотранспорт. Оно сыграло значительную роль в развитии ТЭО на железнодорожном транспорте и особенно в организации и осуществлении контейнерных перевозок, объем которых за этот двадцатилетний период увеличился в 175 раз.

В 1955 году с целью значительного увеличения объемов централизованного завоза и вывоза грузов с транспортных узлов и улучшения транспортно-экспедиционного обслуживания принято решение о передаче завоза-вывоза грузов предприятиям автомобильного транспорта общего пользования, а выбор организации, осуществляющей такое обслуживание, предоставлен местным органам власти. В результате в 1960–1970-е годы действовавшая система транспортно-экспедиционного обслуживания была реорганизована: парк контейнеров и пункты их переработки переданы железным дорогам, а автотранспортные средства и штат работников, занятых ТЭО грузовладельцев, – предприятиям органов управления автомобильным транспортом бывших союзных республик.

Новая концепция транспортно-экспедиционного обслуживания предполагала четкую совместную работу предприятий двух независимых видов транспорта с целью повышения качества предлагаемых услуг и снижения транспортных издержек при доставке грузов, что не удалось в полной мере реализовать. К началу 1990-х годов на железнодорожном транспорте окончательно была создана новая, отвечающая современным требованиям система транспортной экспедиции. Наиболее разработанной была структура и технология осуществления транспортно-экспедиционных операций предприятиями и подразделениями линейного уровня (городские товарные станции, подчиненные отделениям железных дорог или входящие в состав механизированных дистанций погрузочно-разгрузочных работ, автотранспортные предприятия и др.), а согласованная работа железнодорожников и автомобилистов по обслуживанию грузовладельцев оставалась серьезной проблемой [25].

### **3.4 Транспортно-экспедиционное обслуживание в период становления рыночных отношений в странах СНГ**

Транспортно-экспедиционная деятельность в СССР являлась существенным источником доходов государства. Так, в начале 1980-х годов прошлого столетия от транспортно-экспедиционной деятельности при организации и осуществлении только транзитных перевозок грузов через территорию

бывшего СССР в бюджет государства поступало достаточно валютных средств для оплаты всех процентов по предоставленным СССР кредитам [3]. При этом, как отмечено выше, практически единственным экспедитором в стране, обеспечивавшим перевозки внешнеторговых грузов, являлось объединение «Союзвнештранс».

После распада СССР и перехода стран СНГ к рыночной экономике принципиальным образом изменилась ситуация с организацией и осуществлением ТЭО. На рынке вместо одной крупной организации-монополиста со строгой централизацией, имеющей право заниматься внешней торговлей, появились тысячи более мелких транспортных и транспортно-экспедиционных компаний. Резко сократились перевозки речным транспортом при существенном увеличении объемов перевозок морским и автомобильным транспортом, возросли требования к качеству транспортных и транспортно-экспедиционных услуг.

Помимо возникновения конкуренции в значительной степени изменились распределение внешней торговли бывших союзных республик СССР и ее товарная структура. Основными торговыми партнерами стран СНГ стали страны Западной Европы, США, Китай, Япония, что привело к изменению объемов перевозок грузов различными видами транспорта [3].

В товарной структуре импорта значительно возросла доля дорогостоящих товаров широкого потребления, т. е. грузов, пригодных для доставки в контейнерах, увеличился экспорт цветных металлов, удобрений, нефти и нефтепродуктов, леса и лесоматериалов.

Значимым обстоятельством стало возникновение границ между бывшими союзными республиками, что привело к необходимости выполнения соответствующих таможенных процедур при взаимной торговле и усложнению доставки грузов. Резко возросла потребность в участии экспедиторов в перевозках грузов железнодорожным транспортом в международном сообщении, в том числе между странами СНГ. В целом указанные факторы привели к значительному усилению роли транспортно-экспедиционных организаций в процессах товародвижения, четкому выделению ТЭО в отдельный вид хозяйственной деятельности.

Геополитическая трансформация на пространстве бывшего СССР привела к изменению в технологии организации и осуществления перевозок. Организация железнодорожных перевозок стала включать необходимость обеспечения оплаты за перевозку по территориям различных государств на маршруте движения. Этим обусловлено появление значительного количества железнодорожных экспедиторов в начале 1990-х годов. Впоследствии железнодорожные экспедиторы стали выполнять и иные функции, но обеспечение оплаты провозных платежей и сегодня остается одной из наиболее значимых. Подробно ТЭО на железнодорожном транспорте рассмотрено в разделе 5.

Автомобильный транспорт благодаря появлению перевозчиков частной формы собственности, расширению парка грузовых автомобилей разной грузоподъемности, гибкой тарифной политике, высокой скорости доставки, простоте планирования и заказа перевозки смог переключить на себя большую часть мелкопартионных и ценных грузов. Экспедирование автомобильных перевозок стало подразумевать поиск автомобилей под загрузку или, наоборот, наиболее выгодных вариантов загрузки имеющихся автомобилей. Подробно ТЭО на автомобильном транспорте рассмотрено в разделе 6.

Рост товарооборота с зарубежными странами подразумевает необходимость таможенного оформления, поэтому в 1990-х годах появились организации, выполняющие функцию таможенного представителя, – эта деятельность также относится к транспортно-экспедиционной. В качестве примера можно привести РУП «Белтаможсервис», созданное в 1999 году и первоначально выполнявшее только услуги по оформлению документов для таможни. В настоящее время эта организация позиционирует себя на рынке в качестве экспедитора – логистического оператора, владеющего собственными терминалами, обеспечивающего перевозки различными видами транспорта, в том числе и смешанные перевозки.

На рынке грузоперевозок появились представительства крупнейших зарубежных экспедиторских фирм, усиливая конкуренцию в отрасли. В качестве примера можно привести компанию Militzer & Münch, основанную в 1880 г. в Швейцарии. В настоящее время эта компания – один из крупнейших международных поставщиков транспортных и логистических услуг. Сеть этого экспедитора насчитывает свыше 100 филиалов в более чем 35 странах.

Бурный рост экспедиторской деятельности на постсоветском пространстве обусловил необходимость законодательного регулирования фактически новой отрасли. Впервые экспедирование стало рассматриваться как отдельный вид хозяйственной деятельности наравне с перевозками, а в Гражданских кодексах стран СНГ появились главы, регламентирующие транспортно-экспедиционную деятельность и договоры транспортной экспедиции. Правовое регулирование транспортно-экспедиционной деятельности в Республике Беларусь рассмотрено в разделе 4.

В настоящее время в странах СНГ проходит этап роста, развития и укрепления транспортно-экспедиционных организаций, расширения выполняемых ими функций и оказываемых клиентам услуг. На рынке работает целый ряд крупных компаний, имеющих свои подразделения (представителей) в других государствах, в морских портах, на пограничных железнодорожных станциях, автомобильных пограничных переходах, располагающих собственными терминалами для консолидации, хранения, подгруппировки и обработки экспортно-импортных грузов, транспортными средствами для осуществления перевозок.

На рынке транспортно-экспедиционных услуг в странах СНГ осуществляют свою деятельность очень различные по структуре, штату работников, наличию собственной технической базы и транспортных средств, выполняемым операциям и оказываемым услугам организации, а также индивидуальные предприниматели. Транспортно-экспедиционные организации, которые имеют принадлежащие им транспортные средства, все чаще выполняют функции операторов перевозок.

Кроме того, наряду с экспедиторами, осуществляющими или организующими осуществление полного комплекса транспортно-экспедиционных услуг (либо близкого к нему) при перевозках различными видами транспорта, на рынке работает значительное количество субъектов хозяйствования, специализирующихся на определенных операциях (услугах), а также выполняющих ТЭО при перевозках только определенным видом транспорта.

Следует отметить, что в последние годы взаимодействие экспедиторов с клиентами, перевозчиками, другими участниками транспортно-экспедиционной деятельности осуществляется с широким использованием возможностей современных телекоммуникационных технологий, позволяющим существенно повысить эффективность такого взаимодействия.

## 4 ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

### 4.1 Источники правового регулирования международных перевозок

Международные перевозки грузов регулируются в рамках соответствующих международных договоров, соглашений как двусторонних, так и многосторонних, нормы которых подлежат обязательному применению на территории государств – их участников при соответствующих перевозках.

**Железнодорожный транспорт.** В настоящее время международные железнодорожные перевозки грузов в Европе регулируются двумя обособленными системами международного транспортного права: *Едиными правовыми предписаниями к договору о международной железнодорожной перевозке грузов (СИМ)* (Приложение В к Конвенции о международных железнодорожных перевозках (СОТИФ)) и *Соглашением о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС)*, участником которого является и Республика Беларусь. Предметом регулирования в обеих правовых системах являются гражданско-правовые отношения между сторонами договора перевозки груза, однако и по форме, и по содержанию отдельных норм транспортного права они существенно отличаются. При этом соглашения о международных железнодорожных перевозках грузов дополняются соглашениями по вопросам организации международного железнодорожного сообщения регионального характера, разнообразными по своей структуре и содержанию, которые регулируют транспортно-технические и правовые взаимоотношения пограничных железных дорог.

Перевозки грузов в международном железнодорожном сообщении между странами – участниками СМГС осуществляются согласно правовым нормам данного Соглашения. В целях детализации некоторых положений СМГС было заключено также и действует *Соглашение между железнодорожными администрациями государств – участников Содружества Независимых Государств, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики и Эстонской Республики об особенностях применения отдельных норм Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (ОП СМГС)*.

Республика Беларусь является и участником *Соглашения о международном пассажирском сообщении (СМПС)*, которое регулирует перевозки железнодорожным транспортом в международном сообщении между странами,

подписавшими данное соглашение, пассажиров и багажа. Кроме того, странами заключаются и двусторонние договоры о железнодорожных перевозках.

**Автомобильный транспорт.** Среди важнейших международных договоров, регулирующих перевозки автомобильным транспортом, участником которых является и Республика Беларусь, следует указать следующие:

– *Конвенция о дорожном движении и Протокол о дорожных знаках и сигналах*, в соответствии с которыми введена в международную практику единообразная система дорожных знаков и сигналов, а подписавшие Конвенцию страны обязались принимать необходимые меры для обеспечения соответствия действующих на их территории правил дорожного движения положениям данной Конвенции;

– *Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)*, которая регламентирует вопросы, связанные с международными перевозками грузов автомобильным транспортом по территории стран-участниц, определяет основные условия договора международной автомобильной перевозки грузов, порядок ее оформления, права, обязанности и ответственность отправителя, получателя и грузоперевозчика;

– *Таможенная Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки международной дорожной перевозки (Конвенция МДП или TIR)*, которая предусматривает возможность при использовании книжки МДП выполнения перевозок грузов в автомобилях и контейнерах под таможенными печатями и пломбами таможи страны отправления до таможи страны назначения, как правило, без таможенного досмотра в промежуточных таможах по маршруту перевозки;

– *Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ)*, которое регулирует перевозки автомобильным транспортом опасных грузов;

– *Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР)*, которое регулирует условия труда, в частности, правила режима труда и отдыха водителей при осуществлении международных автомобильных перевозок;

– *Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок*, регламентирующее перевозки скоропортящихся грузов автотранспортом и определяющее основные требования к транспортным средствам для этих перевозок;

– *«Зеленая карта»*, представляющая собой соглашение страховщиков ряда стран о взаимном признании страхового покрытия гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств и об оказании взаимной помощи по урегулированию убытков, возникающих в международном автомобильном сообщении, а также сертификат, подтверждающий наличие у

выезжающего за рубеж владельца автотранспортного средства страхования гражданской ответственности перед третьими лицами [26].

Перевозки грузов автомобильным транспортом в международном сообщении осуществляются также на основе двусторонних соглашений между странами о международном автомобильном сообщении с применением соответствующей разрешительной системы.

**Морской транспорт.** Отношения, возникающие при перевозках грузов в международном сообщении морским транспортом, регулируются целым рядом международных договоров, к важнейшим из которых можно отнести следующие [27]:

– *Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаментах 1924 года (Брюссельская конвенция или Гаагские правила)*, устанавливающая перечень реквизитов, который должен включаться в коносамент как транспортный документ, и определяющая права, обязанности и ответственность перевозчика по договору морской перевозки грузов;

– *Гаагско-Висбийские правила 1968 года (Правила Гаага-Висби)* – это консолидированный текст Брюссельской конвенции с изменениями, внесенными Протоколом 1968 г. и Протоколом 1979 г. Изменения, внесенные протоколами, являются настолько объемными, что Правила Гаага-Висби рассматриваются как самостоятельная международная конвенция;

– *Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбургские правила)*, устанавливающая единообразный правовой режим, регулирующий права и обязательства грузоотправителей, перевозчиков и грузополучателей согласно договору морской перевозки грузов, существенно изменившая Гаагские правила;

– *Роттердамские правила 2008 года* разработаны Международным морским комитетом. Конвенция значительно больше по объему по сравнению с предшествующими конвенциями. Некоторые главы посвящены принципиально новым вопросам правового регулирования международных морских перевозок грузов, например впервые оговариваются транспортные электронные записи.

Все четыре конвенции, указанные выше, являются правовыми режимами, регулирующими морские перевозки. По состоянию на 2024 год почти все экономически развитые государства ратифицировали или Гаагские правила, или Правила Гаага-Висби, или и те и другие (90 стран). Гамбургские правила ратифицированы 35 странами, Роттердамские правила – 5 странами. Гамбургские и Роттердамские правила не получили широкого применения, несмотря на их сравнительную прогрессивность в связи с тем, что крупные перевозчики не заинтересованы менять устоявшийся режим правового регулирования. Республика Беларусь не ратифицировала ни один из указанных документов.

Кроме четырех перечисленных конвенций существует значительное количество международных конвенций, регламентирующих отдельные аспекты деятельности морского транспорта. По состоянию на 2024 год Республика Беларусь ратифицировала 22 конвенции в области морского транспорта, в том числе Конвенцию об открытом море, 1958 г.; Конвенцию ООН по морскому праву, 1982 г.; Международную конвенцию по безопасным контейнерам, 1972 г.; Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море, 1974 г.; Международную конвенцию о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты, 1978 г.; Конвенцию об облегчении международного морского судоходства, 1965 г., и др.

Между различными странами заключено также значительное количество двусторонних соглашений о сотрудничестве в области морского транспорта и морского торгового судоходства.

**Внутренний водный транспорт.** Среди международных актов, регулирующих определенные вопросы, касающиеся перевозок по внутренним водным путям в международном сообщении, можно отметить [28]:

– *Будапештскую конвенцию о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям*, которой согласованы правовые режимы и ряд единообразных правил, касающихся договора перевозки грузов внутренним водным транспортом. Она применяется к любому договору перевозки, в соответствии с которым порт погрузки (место приема груза) и порт разгрузки (порт сдачи груза) расположены в двух различных государствах, из которых как минимум одно является участником данной Конвенции;

– *Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения*, определяющее план развития и строительства сети внутренних водных путей международного значения на основе согласованных параметров инфраструктуры и эксплуатационных параметров;

– *Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям*, которое регулирует перевозки опасных грузов судами по внутренним водным путям;

– *Конвенцию об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания*.

В настоящее время действует также ряд как многосторонних, так и двусторонних международных договоров о режиме судоходства и об общих условиях перевозок грузов по определенным рекам (Дунай, Рейн и др.).

**Воздушный транспорт.** Международные полеты воздушных судов выполняются на основе международных договоров или разрешений соответствующих государств, выдаваемых в установленном порядке. К числу важнейших международных договоров, регламентирующих воздушные перевозки, можно отнести следующие:

– *Международная конвенция о гражданской авиации (Чикагская конвенция)*, которая установила основные принципы работы международной авиации и регламентирует порядок выполнения полетов и процедуру регистрации

воздушных судов; функционирование аэропортов, наземных, аэронавигационных средств и служб; порядок урегулирования споров; задачи и основные принципы деятельности Международной организации гражданской авиации (ИКАО) [29];

– *Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшавская конвенция)*, устанавливающая права, обязанности и ответственность участников договора международной перевозки воздушным транспортом, определяющая порядок приема и выдачи груза в пункте назначения, основные требования к перевозочным документам;

– *Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальская конвенция)*, направленная на установление единообразия правил, касающихся международных перевозок пассажиров, грузов и багажа воздушным транспортом, и содержащая ряд важных изменений основных положений Варшавской конвенции;

– *Конвенция, дополнительная к Варшавской конвенции, для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, которые осуществляются лицом, не являющимся перевозчиком по договору (Гвадалахарская конвенция)*, регулирующая чартерные авиационные перевозки.

**Транспортно-экспедиционное обслуживание** международных перевозок грузов нормативно не регламентировано в специальных международных конвенциях и соглашениях.

В 1980 году была принята Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов, а в 1991 году – Конвенция ООН об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле. Именно эти две конвенции направлены на регламентацию отдельных важных аспектов транспортного экспедирования. По состоянию на 2024 год указанные конвенции ратифицированы незначительным количеством государств и поэтому они не вступили в силу.

В условиях отсутствия ратифицированных конвенций в области транспортного экспедирования большое значение в качестве источника правового регулирования имеют обычаи, то есть сложившаяся мировая практика регулирования отношений. Как правило, сборники обычаев издаются авторитетными международными организациями. В качестве примера можно привести «*Унифицированные правила для документа комбинированной перевозки*», принятые в 1973 году Международной торговой палатой (МТП) и направленные на регламентацию документального оформления смешанных перевозок. К настоящему времени эти правила претерпели ряд изменений. С 1 января 1992 г. вступили в действие правила, разработанные комиссией ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД) и одобренные МТП, а с 1995 года действует новая редакция этих Правил – *Правила ЮНКТАД/МТП – 95*.

Важное значение для регулирования отношений между экспедитором и грузовладельцем имеют *документы, разработанные и утвержденные Международной федерацией экспедиторских ассоциаций (ФИАТА)*, широко используемые на практике (поручение на экспедирование, экспедиторская расписка, экспедиторский сертификат перевозки, складская расписка и др.). Кроме того, в качестве образца при разработке национальных нормативных актов в области транспортно-экспедиционной деятельности рекомендованы *Типовые правила ФИАТА, регулирующие экспедиторскую деятельность*.

#### **4.2 Законодательство, регулирующее транспортно-экспедиционную деятельность в Республике Беларусь**

Нормативно-правовая база в области транспортно-экспедиционной деятельности в Республике Беларусь основывается на Конституции Республики Беларусь и состоит из актов Президента Республики Беларусь, Гражданского кодекса Республики Беларусь, Закона Республики Беларусь «Об основах транспортной деятельности», Закона Республики Беларусь «О транспортно-экспедиционной деятельности», других актов законодательства и международных договоров Республики Беларусь.

В действующем Гражданском кодексе Республики Беларусь (далее – ГК РБ) впервые договор транспортной экспедиции урегулирован как самостоятельный гражданско-правовой договор, по которому одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента – грузоотправителя или грузополучателя) выполнить или организовать выполнение определенных договором услуг, связанных с перевозкой груза. В статье 755 ГК РБ выделены как основные обязанности экспедитора по договору транспортной экспедиции следующие [30]:

- организовать перевозку груза транспортом и маршрутом, выбранными одной из сторон договора (экспедитором или клиентом);
- заключить от имени клиента или от своего имени договор (договоры) перевозки груза;
- обеспечить отправку и получение груза;
- другие обязанности, связанные с перевозкой.

Необходимо отметить, что в той же статье ГК РБ в качестве дополнительных услуг по договору транспортной экспедиции непосредственно указан ряд операций, выполнение которых необходимо для доставки груза:

- получение требующихся для экспорта или импорта документов;
- выполнение таможенных или иных формальностей;
- проверка количества и состояния груза;
- уплата пошлин, сборов и других возлагаемых на клиента расходов;
- погрузка и выгрузка груза;
- хранение груза;
- получение груза в пункте назначения от перевозчика и др.

Таким образом, перечень как основных, так и дополнительных услуг по договору транспортной экспедиции является согласно ГК РБ открытым, т. е. может дополняться в каждом конкретном случае.

Правовые нормы, содержащиеся в главе 41 ГК РБ, определяют также:

- ответственность экспедитора по договору транспортной экспедиции (статья 756 ГК РБ);
- порядок предоставления экспедитору необходимых документов и информации клиентом (статья 757 ГК РБ);
- возможность привлечения экспедитором для исполнения своих обязанностей других лиц (статья 758 ГК РБ);
- порядок одностороннего расторжения договора транспортной экспедиции (статья 759 ГК РБ).

В частности, в ст. 756 ГК РБ установлено, что за нарушение обязанностей по договору транспортной экспедиции экспедитор несет ответственность по основаниям и в размере, которые определяются согласно положениям главы 25 ГК РБ. Однако в случае доказательства экспедитором того, что нарушение обязательства вызвано ненадлежащим исполнением договоров перевозки, ответственность экспедитора перед клиентом определяется по тем же правилам, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик.

Следует отметить, что особое значение имеет правовая норма ГК РБ о том, что правила главы 41 ГК РБ распространяются и на случаи, когда в соответствии с договором обязанности экспедитора выполняются перевозчиком. Следовательно, перевозчику согласно ГК РБ предоставлено право выступать в качестве экспедитора по договору транспортной экспедиции, оказывая клиенту необходимые услуги, предусмотренные этим договором.

В регламентировании транспортно-экспедиционной деятельности важнейшую роль имеет Закон Республики Беларусь от 13 июня 2006 года «О транспортно-экспедиционной деятельности» (далее – Закон), который определяет правовые и организационные основы осуществления транспортно-экспедиционной деятельности в Республике Беларусь в целях создания условий для обеспечения потребностей экономики и населения в транспортно-экспедиционных услугах.

Закон регулирует отношения, возникающие при осуществлении транспортно-экспедиционной деятельности, связанной с выполнением перевозок грузов как во внутривнутриреспубликанском, так и в международном сообщении. Данное положение особенно актуально для железнодорожного транспорта в связи с тем, что порядок регулирования транспортно-экспедиционного обслуживания перевозок грузов в международном железнодорожном сообщении находится вне рамок соответствующего международного соглашения (СМГС) и не определяется им [26]. При этом действие Закона согласно статье 2 не распространяется на отношения, возникающие:

- при транспортировке продукции магистральным трубопроводным транспортом;

- осуществлении транспортной деятельности в целях обеспечения обороноспособности, безопасности, правопорядка и охраны здоровья;
- осуществлении транспортной деятельности в области почтовой связи;
- выполнении погрузочно-разгрузочных работ в рамках договора перевозки груза в соответствии с законодательством Республики Беларусь.

Согласно Закону о транспортно-экспедиционная деятельность – это вид предпринимательской деятельности экспедитора по оказанию транспортно-экспедиционных услуг, т. е. услуг, связанных с организацией и (или) обеспечением перевозки груза одним или несколькими видами транспорта. Участниками транспортно-экспедиционной деятельности являются клиенты (лица, заключающие с экспедитором договор транспортной экспедиции), экспедиторы, перевозчики и другие юридические и физические лица, которые вступают в отношения в связи с оказанием транспортно-экспедиционных услуг. Экспедитор – это юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, осуществляющий транспортно-экспедиционную деятельность [6].

Необходимо отметить, что возникающие при транспортно-экспедиционной деятельности отношения ранее в основном регулировались специальным транспортным законодательством (кодексами, уставами, правилами перевозок грузов), причем порядок выполнения транспортно-экспедиционных операций определялся ими независимо от того, кем они осуществляются (перевозчиком, грузовладельцем или экспедитором). Поэтому при осуществлении транспортно-экспедиционной деятельности ее участники обязаны руководствоваться помимо международных договоров Республики Беларусь, Закона также и кодексами, уставами и правилами, действующими на соответствующих видах транспорта.

Таким образом, оценка нормативно-правовой базы, регулирующей транспортно-экспедиционную деятельность в Республике Беларусь, позволяет сделать следующие выводы:

- в настоящее время в нашей стране в достаточной степени имеется необходимая правовая основа для оказания транспортно-экспедиционных услуг грузоотправителям и грузополучателям;
- важнейшими нормативными правовыми актами национального законодательства, регулирующего данную сферу отношений, являются ГК РБ и Закон;
- в соответствии с действующим законодательством перевозчики имеют право оказывать транспортно-экспедиционные услуги, выступая в качестве экспедитора по договору транспортной экспедиции [26].

#### **4.3 Структура и основные положения Закона Республики Беларусь «О транспортно-экспедиционной деятельности»**

Закон от 13 июня 2006 года № 124-З с учетом последующих изменений и дополнений включает в настоящее время 33 статьи (статьи 5, 13–15 и 20 в действующей редакции Закона исключены), объединенные в 8 глав.

**Глава 1. «Общие положения»** (статьи 1–5) определяет основные понятия, используемые в Законе, сферу его действия, законодательство Республики Беларусь в области транспортно-экспедиционной деятельности и порядок применения международных договоров Республики Беларусь (правила международного договора Республики Беларусь имеют приоритет по сравнению с нормами Закона).

**Глава 2. «Правовые и организационные основы осуществления транспортно-экспедиционной деятельности»** (статьи 6–9).

Законом установлено, что правовой основой осуществления транспортно-экспедиционной деятельности являются соответствующие договоры (транспортной экспедиции, об организации перевозок грузов, перевозки груза, фрахтования, хранения и другие), заключаемые участниками транспортно-экспедиционной деятельности в соответствии с законодательством Республики Беларусь.

Согласно статье 7 Закона основными принципами осуществления транспортно-экспедиционной деятельности являются:

- государственное регулирование, управление и контроль;
- равенство прав участников транспортно-экспедиционной деятельности;
- соблюдение интересов всех участников транспортно-экспедиционной деятельности;
- обеспечение безопасности осуществления транспортно-экспедиционной деятельности на основе соблюдения требований законодательства Республики Беларусь, в том числе требований технических нормативных правовых актов.

Основные виды транспортно-экспедиционных услуг, рассмотренные ранее в пункте 1.5 учебно-методического пособия, указаны в статье 8 Закона (услуги, связанные с подготовкой груза к перевозке; организация процесса перевозки груза любым видом транспорта; согласование схемы (маршрута, последовательности) перевозки груза несколькими видами транспорта при смешанной перевозке; сопровождение груза в процессе перевозки и иные услуги по обеспечению его сохранности; прием груза в пункте назначения; консолидация и деконсолидация отправок грузов; хранение груза и т. д.).

**Глава 3. «Государственное регулирование и управление в области транспортно-экспедиционной деятельности»** (статьи 10–15) определяет государственные органы, осуществляющие государственное регулирование и управление в области транспортно-экспедиционной деятельности, их цели и содержание.

Основной целью государственного регулирования в области транспортно-экспедиционной деятельности Законом (статья 11) определена защита экономических интересов Республики Беларусь на основе формирования и развития рынка транспортно-экспедиционных услуг.

Государственное регулирование в области транспортно-экспедиционной деятельности включает в себя [6]:

- разработку единой государственной политики в области транспортно-экспедиционной деятельности;
- разработку и утверждение государственных программ развития транспортно-экспедиционной деятельности, включая ее государственную поддержку;
- обеспечение благоприятных экономических и иных условий для осуществления транспортно-экспедиционной деятельности;
- установление требований безопасности транспортно-экспедиционной деятельности и охрану окружающей среды при ее осуществлении;
- обеспечение международного сотрудничества в области транспортно-экспедиционной деятельности;
- иные формы и методы государственного регулирования.

**Глава 4. «Договор транспортной экспедиции»** (статьи 16–20) определяет понятие договора транспортной экспедиции, поручения экспедитору, правовое положение экспедитора по данному договору, порядок оформления документов при осуществлении транспортно-экспедиционной деятельности.

**Глава 5. «Права и обязанности клиента и экспедитора по договору транспортной экспедиции»** (статьи 21–25).

В соответствии со статьей 21 Закона *клиент имеет право*:

- распоряжаться грузом или передавать право такого распоряжения иным лицам;
- выбирать вид транспорта, маршрут и последовательность перевозки груза несколькими видами транспорта, если иное не предусмотрено договором транспортной экспедиции;
- объявлять ценность груза;
- приостанавливать перевозку грузов или изменять пункт доставки;
- требовать у экспедитора представления информации о процессе перевозки груза, если это предусмотрено договором транспортной экспедиции;
- давать иные указания экспедитору в соответствии с договором транспортной экспедиции;
- частично отказаться от исполнения договора транспортной экспедиции с уведомлением об этом экспедитора и возмещением ему понесенных в связи с исполнением этого договора расходов, а также уплатой части вознаграждения соразмерно объему оказанных транспортно-экспедиционных услуг [6].

*К основным правам экспедитора* согласно Закону можно отнести:

- право выступать в качестве грузоотправителя или грузополучателя;
- возможность привлекать третьих лиц для исполнения своих обязанностей по договору транспортной экспедиции, если иное не предусмотрено этим договором;
- право принимать груз в свое ведение по внешним признакам и сопроводительным документам;

– возможность выбора или изменения вида транспорта, маршрута и последовательности перевозки груза несколькими видами транспорта, если иное не предусмотрено договором транспортной экспедиции;

– право не приступать к исполнению своих обязанностей по договору транспортной экспедиции до получения от клиента необходимых документов и информации для надлежащего исполнения договора;

– возможность осуществлять перевозку груза принадлежащим ему транспортом на основании заключенного в соответствии с законодательством Республики Беларусь договора перевозки груза;

– право удерживать груз при неисполнении клиентом своих обязанностей по возмещению расходов, понесенных экспедитором в интересах клиента при исполнении договора, и выплате причитающегося вознаграждения;

– право требовать от клиента возмещения расходов, понесенных в связи с исполнением своих обязанностей по договору транспортной экспедиции, а также уплаты установленного этим договором вознаграждения, и т. д.

*Обязанности клиента* в соответствии со статьей 22 Закона:

– выдать экспедитору доверенность, если она необходима для исполнения обязанностей по договору транспортной экспедиции;

– обеспечить оформление сопроводительных документов, если обязанность по их оформлению возложена на клиента, нести ответственность за их полноту и достоверность;

– предъявлять грузы, требующие защиты от повреждения, в исправной упаковке или таре, соответствующей установленным для них требованиям, если иное не указано в договоре транспортной экспедиции;

– своевременно письменно уведомлять экспедитора о необходимости изменений условий перевозки груза;

– возместить расходы, понесенные экспедитором в интересах клиента, и выплатить экспедитору причитающееся ему вознаграждение.

В свою очередь, Законом (статья 25) определены и *основные обязанности экспедитора*:

– исполнять принятые по договору транспортной экспедиции обязанности в интересах клиента;

– точно следовать указаниям клиента за исключением случая, когда договором транспортной экспедиции предусмотрено, что экспедитор вправе отступить от этих указаний в интересах клиента;

– в случае удержания груза в соответствии с Законом сдать или принять этот груз на ответственное хранение;

– незамедлительно информировать клиента о невозможности полного или частичного исполнения своих обязанностей по договору транспортной экспедиции по не зависящим от него причинам [6].

Следует отметить, что Законом определена возможность экспедитора и клиента иметь как иные права, предусмотренные законодательством Республики

Беларусь или договором транспортной экспедиции, так и необходимость выполнения других обязанностей, установленных указанным выше законодательством либо договором.

**Глава 6. «Ответственность по договору транспортной экспедиции»** (статьи 26–29) устанавливает порядок определения и размеры ответственности экспедитора за несохранность груза, нарушение срока исполнения обязанностей по договору транспортной экспедиции, а также клиента за непредоставление экспедитору информации, предусмотренной Законом.

**Глава 7. «Претензии и иски, предъявляемые при осуществлении транспортно-экспедиционной деятельности»** (статьи 30–31) определяет порядок предъявления претензий и исков к экспедитору, а также срок исковой давности по требованиям, вытекающим из договора транспортной экспедиции (десять месяцев).

**Глава 8. «Заключительные положения»** (статьи 32–33) регламентирует порядок вступления Закона в силу и приведения законодательства Республики Беларусь в соответствие с Законом.

#### **4.4 Договор транспортной экспедиции, поручение на экспедирование**

По договору транспортной экспедиции в соответствии с ГК РБ (статья 755) и Законом (статья 16) одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента) выполнить или организовать выполнение транспортно-экспедиционных услуг (услуг, связанных с организацией и (или) обеспечением перевозки груза), определенных договором. Таким образом, договор транспортной экспедиции, согласно которому клиенту может быть предоставлен достаточно широкий набор необходимых услуг, направлен на освобождение грузоотправителя (грузополучателя) от выполнения несвойственных ему функций, связанных с перевозкой груза.

Исходя из приведенного выше определения договора транспортной экспедиции, в соответствии с законодательством в качестве сторон такого договора выступают экспедитор и клиент. Рассматриваемый договор, относящийся к группе договоров на оказание услуг, как и большинство из них является возмездным и двусторонним. Так, если сформулированная в общем виде основная обязанность экспедитора, возникающая из договора транспортной экспедиции, заключается в организации перевозки груза клиента определенным видом транспорта и по определенному маршруту, то основной обязанностью клиента является возмещение (оплата) понесенных экспедитором в интересах клиента расходов, а также уплата экспедитору предусмотренного договором вознаграждения.

Договором транспортной экспедиции устанавливается, что клиент передает, а экспедитор принимает на себя организацию перевозок грузов и выполнение определенного по согласованию сторонами перечня транспортно-

экспедиционных услуг. Согласно статье 755 ГК РБ договор транспортной экспедиции заключается в простой письменной форме, под которой понимается как единый документ, непосредственно составленный и подписанный обеими сторонами, так и договор, заключенный путем обмена документами посредством почтовой, телефонной, электронной и иной связи, позволяющей установить, что документ исходит от стороны по договору. В договоре транспортной экспедиции помимо реквизитов сторон и общих положений указываются обязанности клиента и экспедитора, их права и ответственность за нарушение условий договора, тарифы на оказываемые экспедитором услуги, организация расчетов, срок действия, порядок изменения и расторжения договора, урегулирования разногласий. При необходимости в договор могут включаться и дополнительные условия перевозки груза с осуществлением ТЭО, касающиеся сроков доставки, режима работы и др. [26].

В соответствии с Законом (статьи 16, 17) в договоре транспортной экспедиции должен указываться конкретный перечень транспортно-экспедиционных услуг, которые обязуется осуществлять экспедитор, а сам договор может быть заключен в виде поручения экспедитору, выдаваемого ему клиентом на выполнение или организацию выполнения этих услуг. При этом наличие долгосрочного договора транспортной экспедиции, заключаемого между клиентом и экспедитором в случае необходимости систематического оказания транспортно-экспедиционных услуг, предусматривает прием к немедленному исполнению экспедитором выданного ему клиентом поручения, если иное не предусмотрено данным договором или не вытекает из поручения. При отсутствии долгосрочного договора и направлении клиентом разового поручения экспедитору договор транспортной экспедиции, согласно Закону, считается заключенным только при получении клиентом письменного согласия экспедитора о принятии к исполнению этого поручения.

В поручении на экспедирование грузов должны быть указаны: наименование и подробные характеристики груза, включая массу и количество мест; информация о пунктах отправления и назначения; способ перевозки; условия страхования; требования по транспортной обработке (перевозке); обязанности и ответственность сторон, кроме указанных в договоре транспортной экспедиции; порядок расчетов и другие необходимые для организации перевозки сведения. Следует отметить, что ФИАТА разработано Типовое поручение на экспедирование, включающее 27 граф.

В ГК РБ (статья 757) и Законе (статья 22) предусмотрена обязанность клиента по договору транспортной экспедиции предоставить экспедитору необходимые документы, относящиеся к грузу, а также информацию о его свойствах, особых условиях его перевозки и иные сведения, требующиеся экспедитору для выполнения договора. Виды документов, характер информации о грузе, которые клиент должен предоставить экспедитору, определяются в договоре транспортной экспедиции. Непредоставление таких документов и информации дает

экспедитору право не приступать к исполнению своих обязанностей до их получения (статья 757 ГК РБ и статья 23 Закона).

В случаях, когда экспедитор, выполняя свои обязанности, действует от имени клиента, например, при заключении договора перевозки с транспортной организацией, получении груза от перевозчика и т. п. клиент обязан выдать ему доверенность. Прием груза от отправителя и сдача его перевозчику, а также прием груза от перевозчика и сдача его получателю производится экспедитором согласно нормативным документам, действующим на соответствующем виде транспорта.

На основании определения договора транспортной экспедиции можно выделить два основных блока действий экспедитора:

– *выполнение* соответствующих транспортно-экспедиционных услуг, которое производится экспедитором самостоятельно;

– *организация выполнения* указанных услуг, когда для их осуществления с целью исполнения договора экспедитор должен вступить в отношения с третьими лицами, что предусмотрено статьей 758 ГК РБ.

Во втором случае экспедитор, вступая в отношения с третьими лицами, действует от имени клиента при наличии в договоре транспортной экспедиции указания на полномочия экспедитора действовать в данном статусе, а при отсутствии такого указания – в случае, если клиентом ему выдана доверенность, согласно которой клиент уполномочивает его действовать в таком статусе. В других случаях в отношениях с третьими лицами экспедитор выступает от своего имени, причем права и обязанности по договорам, заключенным им от своего имени, возникают непосредственно у экспедитора [6].

В соответствии со статьей 18 Закона экспедитор для выполнения своих обязанностей по договору транспортной экспедиции может привлекать другого экспедитора с заключением еще одного договора транспортной экспедиции, по которому экспедитор, привлечший другого экспедитора, получает права и несет обязанности клиента по такому договору.

Ответственность сторон по договору транспортной экспедиции установлена как законодательством (глава 41 ГК РБ, глава 6 Закона), так и самим договором в случаях, предусмотренных законодательством. Так, согласно статье 756 ГК РБ и статье 26 Закона при нарушении обязанности экспедитором вследствие ненадлежащего исполнения договора перевозки груза и доказанности им этого обстоятельства ответственность экспедитора перед клиентом определяется по тем же правилам, по которым соответствующий перевозчик отвечает перед экспедитором. Экспедитор должен возместить причиненные клиенту убытки в случае нарушения срока исполнения обязанностей по договору транспортной экспедиции, если иное не установлено этим договором, а также если не докажет, что данное нарушение произошло в результате действия непреодолимой силы или по вине клиента. В свою очередь, клиент должен возместить экспедитору убытки, возникшие вследствие нарушения им обязанности по предоставлению необходимой информации (статья 29 Закона).

Экспедитор несет ответственность за несохранность груза только в случае принятия груза в свое ведение (с момента его принятия в ведение экспедитора и до выдачи его грузополучателю или иному лицу, уполномоченному на получение груза) и если не докажет, что несохранность груза произошла вследствие обстоятельств, которые экспедитор не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело. Принятие экспедитором в свое ведение груза удостоверяется соответствующей отметкой в транспортных (перевозочных) документах или выдачей расписки экспедитора. В случае, когда экспедитор не принимает груз в свое ведение, требования о возмещении убытков, вызванных несохранностью груза, предъявляются перевозчику в соответствии с законодательством Республики Беларусь, если договором транспортной экспедиции не предусмотрено предъявление таких требований непосредственно экспедитору [6].

Определенный в статье 27 Закона *размер возмещения ущерба, вызванного несохранностью груза, экспедитором* в целом соответствует аналогичному размеру возмещения такого ущерба перевозчиком. Однако при утрате или недостатке груза, принятого экспедитором для перевозки с объявлением ценности, возмещение ущерба осуществляется в размере объявленной ценности груза или части объявленной ценности, пропорциональной утраченной (недостающей) части груза, но не выше его реальной стоимости. При перевозках грузов в международном сообщении ответственность экспедитора за несохранность груза определяется, помимо ГК РБ и Закона, также международными договорами Республики Беларусь.

Необходимо отметить, что в соответствии со статьей 30 Закона первоначально экспедитору до предъявления к нему иска, вытекающего из договора транспортной экспедиции, должна быть предъявлена претензия, если иное не предусмотрено договором транспортной экспедиции (возможность предъявления иска без предварительного направления претензии экспедитору установлена только для физического лица в случае заключения им договора транспортной экспедиции согласно статье 9 Закона). Сроки предъявления претензии экспедитору определены в статье 30 Закона.

При полном или частичном отказе в удовлетворении предъявленной экспедитору претензии либо неполучении ответа на нее в тридцатидневный срок иск к экспедитору по требованиям, вытекающим из договора транспортной экспедиции, может быть предъявлен в течение десяти месяцев.

## **5 ОРГАНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

### **5.1 Организация транспортно-экспедиционного обслуживания на Белорусской железной дороге**

В рамках плановой системы хозяйствования, действовавшей в СССР, структурными подразделениями всех железных дорог выполнялась значительная часть вспомогательных операций, сопутствующих перевозке грузов железнодорожным транспортом, которые в настоящее время могут быть отнесены к транспортно-экспедиционным. В качестве примера можно привести погрузочно-разгрузочные работы, хранение грузов сверх бесплатного срока, оформление перевозочных документов и другие операции. Такие работы и услуги, не охваченные договором перевозки, не рассматривались в качестве транспортно-экспедиционных и оплачивались грузоотправителями, грузополучателями в виде дополнительных сборов.

На следующем этапе в связи с появлением на территории бывшего СССР ряда независимых государств и распадом системы взаимных платежей за перевозки железнодорожным транспортом в этих странах возникла острая потребность в транспортно-экспедиционных организациях, которые выполняли бы прежде всего функции плательщика между администрациями железных дорог и грузоотправителями, грузополучателями. В частности, на Белорусской железной дороге было создано транспортно-экспедиционное предприятие «Белинтертранс». Следует отметить, что обеспечение оплаты провозных платежей железнодорожным перевозчиком остается одной из наиболее востребованных функций экспедиторов при перевозках грузов железнодорожным транспортом.

В дальнейшем структурные изменения на железных дорогах постсоветского пространства привели к появлению конкуренции в сфере предоставления частных вагонов для обеспечения перевозок, что существенно расширило возможности выбора лучшего варианта при организации железнодорожных перевозок. В результате требования к ТЭО вышли на более сложный качественный уровень, изменилось внутреннее содержание ТЭО, которое представляет сейчас не просто выполнение дополнительных услуг, сопутствующих перевозке, а целый комплекс операций по организации доставки грузов, включая и организацию самой перевозки.

В настоящее время транспортно-экспедиционное обслуживание на железнодорожном транспорте в Республике Беларусь осуществляется

следующими предприятиями и подразделениями Белорусской железной дороги, являющейся общенациональным (сетевым) перевозчиком на железнодорожном транспорте общего пользования в Республике Беларусь:

1) республиканское логистическое унитарное предприятие «БЕЛИНТЕРТРАНС» (далее – ГП «БЕЛИНТЕРТРАНС»), включая филиалы, зарубежные представительства и Транспортно-логистический центр Минск;

2) Транспортно-экспедиционное республиканское дочернее унитарное предприятие «Гомельжелдортранс» (далее – ТЭРДУП «Гомельжелдортранс»);

3) структурные подразделения отделений Белорусской железной дороги, включая:

- предприятия грузового хозяйства Белорусской железной дороги;
- центры транспортного обслуживания;
- железнодорожные станции, открытые для грузовой работы.

Оказание клиентам транспортно-экспедиционных услуг при перевозках грузов как в международном (экспорт, импорт, транзит), так и во внутриреспубликанском сообщении осуществляет ГП «БЕЛИНТЕРТРАНС». Прямые договорные отношения и тесное сотрудничество с железными дорогами и железнодорожными администрациями ряда стран (прежде всего соседей Республики Беларусь), наличие собственного парка транспортных средств и контейнеров, техническая база Транспортно-логистического центра Минск (современное подъемно-транспортное оборудование, склады различных видов), соответствующие подразделения предприятия на территории страны и за рубежом позволяют ГП «БЕЛИНТЕРТРАНС» предоставлять клиентам самые разнообразные транспортно-экспедиционные услуги, связанные с перевозками грузов в прямом железнодорожном и смешанном сообщениях (документальное оформление перевозок, платежно-финансовые услуги, услуги по таможенному декларированию, справочно-информационные услуги и т. д.). Предприятие как официальный экспедитор и логистический оператор Белорусской железной дороги обеспечивает также представление ее интересов за рубежом.

ТЭРДУП «Гомельжелдортранс» было создано в 2002 году на базе Гомельской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ с присоединением Гомельского и Светлогорского предприятий промышленного железнодорожного транспорта. Предприятие обеспечивает, помимо погрузочно-разгрузочных, складских работ и хранения грузов в местах общего пользования, подачу и уборку вагонов на обслуживаемые железнодорожные пути необщего пользования, предоставляет транспортно-экспедиционные услуги по оформлению перевозочных документов, заводу-вывозу грузов, подготовке и дополнительному оборудованию транспортных средств, эксплуатации парка вагонов-думпкаров, платежно-финансовые и справочно-информационные услуги.

Значительный объем транспортно-экспедиционных услуг выполняют для клиентов *предприятия грузового хозяйства Белорусской железной дороги*, созданные на базе механизированных дистанций погрузочно-разгрузочных работ, к которым относятся:

- Барановичский грузовой центр транспортной логистики;
- Брестгрузтранслогистик;
- Могилевгрузсервис;
- Витебскгрузсервис.

Основная доля осуществляемых указанными предприятиями операций приходится на погрузочно-разгрузочные и складские работы, хранение груза в местах общего пользования. Однако в последние годы существенно расширяется перечень оказываемых ими транспортно-логистических услуг, в том числе и в местах необщего пользования.

Для решения задач по оформлению перевозочных документов в условиях перехода к электронному документообороту и сокращению товарных контор на линейных станциях осуществляется формирование *региональных центров транспортного обслуживания*. Региональные центры транспортного обслуживания являются последним в настоящее время этапом преобразований в ряду: товарная контора – центр управления и транспортного обслуживания (ЦУТО) – линейный центр транспортного обслуживания (ЛЦТО) – региональный центр транспортного обслуживания (РЦТО). На каждом этапе планировалось не только расширение обслуживаемого полигона, но и переход к созданию единой структуры – представителя перевозчика, обеспечивающего оказание клиентам всего комплекса требуемых ими услуг по принципу «одно окно».

*На железнодорожных станциях*, открытых для грузовых операций, осуществляются услуги по документальному оформлению перевозок, иные работы и услуги, связанные с перевозками грузов, которые могут быть отнесены к транспортно-экспедиционным.

Таким образом, на Белорусской железной дороге не в полной мере сформирована эффективная система транспортно-экспедиционного обслуживания клиентов, максимально приближенная к грузовладельцу, исключающая дублирование функций и разграничивающая выполняемые операции по обслуживанию клиентов между различными организациями и подразделениями Белорусской железной дороги. В результате грузоотправители, грузополучатели вынуждены в большинстве случаев для получения необходимых им услуг обращаться в различные организации и структурные подразделения Белорусской железной дороги, а также пользоваться услугами иных организаций.

## **5.2 Транспортно-экспедиционные операции по отправлению грузов, перевозимых железнодорожным транспортом**

При отправлении грузов железнодорожным транспортом выполняется комплекс взаимосвязанных транспортно-экспедиционных операций, которые можно подразделить на следующие основные группы:

*1 Операции, связанные с организацией и документальным оформлением перевозки груза.*

Важнейшими операциями этой группы являются:

- разработка вариантов и выбор оптимальной схемы доставки груза в соответствии с условиями заказчика;
- консультирование грузоотправителей по вопросам перевозок грузов и оказания транспортно-экспедиционных услуг;
- предоставление перевозчику заявки на перевозку груза железнодорожным транспортом;
- разработка и согласование чертежей, схем, выполнение расчетов на погрузку и крепление грузов, не предусмотренных Техническими условиями размещения и крепления грузов;
- оформление комплекта перевозочных документов (транспортной железнодорожной накладной) установленной формы;
- прием от отправителя и предъявление груза к перевозке в пункте отправления от имени грузоотправителя или экспедитора (экспедитор выступает в качестве грузоотправителя);
- получение квитанции о приеме груза к перевозке железнодорожным транспортом (листа 4 накладной СМГС «Дубликат накладной» при перевозке в международном сообщении) и доставка ее грузоотправителю;
- оформление необходимых сопроводительных документов на отправляемый груз;
- обеспечение экспедитором грузоотправителей принадлежащими ему (арендованными) вагонами и контейнерами для погрузки.

В зависимости от экономической целесообразности и потребности конкретных грузоотправителей в указанных операциях они могут осуществляться ими как самостоятельно, так и с передачей их выполнения экспедиторам. В случае выполнения рассматриваемых операций экспедиторами в обязанности грузоотправителей входит своевременная передача им всей необходимой информации для организации и документального оформления перевозки.

*2 Операции, связанные с подготовкой груза к перевозке.*

К таким операциям относятся:

- затаривание и упаковка груза;
- маркировка;
- определение массы груза;
- пакетирование;
- сортировка груза и др.

При перевозках грузов железнодорожным транспортом указанные операции могут осуществляться как непосредственно грузоотправителями на своих складах, так и экспедиторами на транспортных терминалах.

*3 Операции, связанные с погрузкой, выгрузкой, хранением и обработкой грузов на складах грузоотправителей и транспортных терминалах при отправлении.*

К важнейшим операциям этой группы можно отнести следующие:

- перевозка грузов от склада грузоотправителя до транспортного терминала (железнодорожной станции), которая может осуществляться как железнодорожным транспортом с железнодорожного пути необщего пользования, так и автомобильным транспортом (принадлежащим грузоотправителю, экспедитору или привлекаемым им);
- организация и осуществление погрузки в вагон, автотранспортное средство у грузоотправителя и выгрузки на транспортном терминале;
- организация и осуществление хранения, консолидации грузов;
- комплектование отправок и укрупнение грузовых единиц на терминалах;
- формирование транспортных пакетов на терминалах;
- предоставление грузоотправителям необходимых для погрузки и перевозки устройств, материалов и приспособлений;
- подготовка вагонов, контейнеров перед погрузкой при перевозке специфических грузов;
- организация и осуществление погрузки грузов в контейнеры;
- организация и осуществление погрузки в вагон на транспортном терминале;
- организация и осуществление крепления грузов в вагонах и контейнерах при погрузке.

Организация и выполнение рассматриваемых операций на складах грузоотправителей, как правило, производятся ими самостоятельно, а погрузка-выгрузка, хранение и обработка организуются и (или) осуществляются экспедиторами на принадлежащих им терминалах либо терминалах перевозчиков (владельцев железнодорожной инфраструктуры) в местах общего пользования. В последнем случае преобладает выполнение указанных операций непосредственно транспортно-логистическими предприятиями и подразделениями таких владельцев инфраструктуры или перевозчиков.

*4 Платежно-финансовые операции.*

К таким операциям относятся:

- предварительный расчет стоимости перевозки грузов железнодорожным транспортом для клиентов;
- оформление и оплата за грузоотправителей провозных платежей, сборов и неустоек (штрафов);
- выполнение оплаты за перевозку грузов по транзитным железным дорогам;
- осуществление расчетных операций с владельцами железнодорожной инфраструктуры (перевозчиками) за выполнение погрузочно-разгрузочных, складских и иных работ в пунктах отправления грузов;

- выполнение платежей по таможенным пошлинам, сборам и другим таможенным формальностям при отправлении грузов;
- расчет для грузоотправителей сумм претензий, возникающих при перевозках грузов железнодорожным транспортом, и осуществление расчетных операций, связанных с претензиями.

Указанные операции относятся к числу важнейших и наиболее часто выполняемых экспедиторами при перевозках грузов железнодорожным транспортом.

*5 Операции, связанные с таможенным декларированием товаров и транспортных средств международной перевозки, страхованием грузов.*

К важнейшим операциям этой группы можно отнести следующие:

- таможенное декларирование – заявление таможенному органу с использованием таможенной декларации сведений о товарах, об избранной таможенной процедуре и (или) иных сведений;
- оформление декларации на товары и документов, подтверждающих сведения, которые заявлены в таможенной декларации;
- подготовка и заключение договора страхования груза;
- оплата страховых взносов за клиента;
- консультирование грузоотправителей по вопросам, связанным с совершением таможенных операций и страхованием грузов.

При перевозках грузов железнодорожным транспортом операции по оформлению таможенной декларации и сопутствующих документов, декларированию грузов, заключению договора страхования груза могут осуществляться как непосредственно грузоотправителями, так и экспедиторами в соответствии с потребностями клиентов. В обязанности грузоотправителей в последнем случае входит своевременная передача всей необходимой информации экспедиторам для выполнения указанных операций. При этом экспедиторы для реализации рассматриваемых поручений клиентов часто пользуются услугами иных организаций – агентов.

Кроме того, помимо приведенного перечня основных операций при отправлении грузов экспедиторами для грузоотправителей могут выполняться и другие операции в зависимости от запросов клиентов. К таким прочим операциям относятся:

- контроль за соблюдением комплектной отгрузки оборудования;
- организация технического обслуживания, ремонта и поверки весовых приборов грузоотправителей;
- организация ремонта транспортной тары и упаковки;
- организация обслуживания и ремонта контейнеров грузоотправителей;
- уведомление грузополучателя об отправлении в его адрес груза;
- ведение учета и отчетности по перевозкам грузов за грузоотправителя;
- защита прав и интересов грузоотправителей при рассмотрении споров, возникающих из перевозок грузов железнодорожным транспортом, и др.

### 5.3 Транспортно-экспедиционные операции в пути следования при перевозке железнодорожным транспортом

При перевозках грузов железнодорожным транспортом в пути следования наиболее полный комплекс транспортно-экспедиционных операций выполняется при транспортировке грузов в международном сообщении, в особенности с участием железнодорожных администраций и перевозчиков третьих стран. При этом, как правило, рассматриваемые операции осуществляются непосредственно экспедиторами или их агентами без участия грузоотправителей, грузополучателей. Указанный комплекс операций можно подразделить на следующие основные группы:

1 *Операции, связанные с осуществлением перевозки груза и ее документальным оформлением.*

Важнейшими операциями этой группы являются:

- организация и осуществление сопровождения грузов при перевозке;
- оформление заявки на переадресовку груза;
- оформление или переоформление комплекта перевозочных документов (транспортной железнодорожной накладной) при переадресовке, перевозке экспортных и импортных грузов (при необходимости);
- оформление необходимых сопроводительных документов на перевозимый груз;
- проверка при необходимости в пункте перегрузки массы, количества мест и состояния груза;
- предъявление требований о составлении в предусмотренных законодательством случаях коммерческих актов и актов общей формы;
- разработка и согласование чертежей, схем, выполнение расчетов на погрузку и крепление грузов, не предусмотренных Техническими условиями размещения и крепления грузов в случае перегрузки груза в пути следования (на пограничных пунктах перехода);
- предъявление груза к перевозке после обработки в пункте перегрузки.

Анализ указанного перечня операций показывает, что во многом они совпадают с аналогичными операциями, выполняемыми при отправлении грузов, но производятся в данном случае в пунктах перегрузки (на пограничных пунктах перехода).

2 *Операции, связанные с погрузкой, выгрузкой, хранением и обработкой грузов на терминалах в пунктах перегрузки (на пограничных пунктах перехода).*

К важнейшим операциям этой группы можно отнести следующие:

- организация и осуществление выгрузки груза из вагона на терминале;
- организация и осуществление хранения, консолидации и деконсолидации грузов на терминалах;
- комплектование отправок и укрупнение грузовых единиц на терминалах;
- формирование и расформирование транспортных пакетов на терминалах;

- предоставление необходимых для погрузки и дальнейшей перевозки устройств, материалов и приспособлений;
- подготовка вагонов, контейнеров перед перегрузкой при перевозке специфических грузов;
- организация и осуществление погрузки грузов в контейнеры и выгрузки из них;
- предоставление экспедитором принадлежащих ему (арендованных) вагонов для перегрузки;
- организация и осуществление погрузки груза в вагон на терминале;
- организация и осуществление крепления грузов в вагонах и контейнерах при перегрузке.

Организация и выполнение рассматриваемых операций осуществляются экспедиторами на принадлежащих им терминалах либо терминалах перевозчиков (владельцев железнодорожной инфраструктуры) в местах общего пользования. В последнем случае преобладает выполнение указанных операций непосредственно транспортно-логистическими предприятиями и подразделениями таких владельцев инфраструктуры или перевозчиков.

*3 Операции, связанные с расчетами по перевозкам, таможенным оформлением товаров и транспортным средствам международной перевозки.*

Важнейшими операциями этой группы являются:

- оформление и оплата за клиентов провозных платежей, сборов и неустоек (штрафов) в пути следования;
- осуществление расчетных операций с владельцами железнодорожной инфраструктуры (перевозчиками) за выполнение погрузочно-разгрузочных, складских и иных работ в пунктах перегрузки (на пограничных пунктах перехода);
- подготовка необходимых документов на перевозимый груз для таможенных целей;
- выполнение операций, необходимых для таможенного оформления в пути следования на железнодорожных станциях передачи вагонов в международном сообщении;
- выполнение платежей по таможенным сборам и другим таможенным формальностям в пути следования.

Указанные операции относятся к числу наиболее часто выполняемых в сфере таможенной деятельности непосредственно экспедиторами или их агентами при перевозках грузов железнодорожным транспортом.

*4 Операции, связанные с контролем за перевозками и информированием клиентов.*

К таким операциям относятся:

- контроль за продвижением груза в пути следования;
- уведомление грузоотправителя (грузополучателя) о местонахождении груза в процессе перевозки;

- уведомление грузоотправителя (грузополучателя) о пересечении грузом границы;
- уведомление грузоотправителя (грузополучателя) о прибытии груза в порт;
- уведомление грузоотправителя (грузополучателя) о погрузке груза на борт судна в порту и др.

Информационное обеспечение клиента о ходе перевозки груза играет важную роль в процессе товародвижения, так как фиксирует согласно контракту (договору поставки) переход рисков, ответственности, платежей по перевозкам между продавцом и покупателем. Операции данной группы (за исключением контроля за продвижением груза) выполняются экспедитором, как правило, в точном соответствии с перечнем, указанным в договоре с клиентом.

Кроме того, помимо рассмотренного перечня основных операций, выполняемых экспедиторами при перевозках грузов железнодорожным транспортом в пути следования, могут осуществляться и другие операции в зависимости от запросов клиентов. К таким прочим операциям, производимым в пунктах перегрузки (на пограничных пунктах перехода), относятся:

- взвешивание грузов и (или) транспортных средств;
- организация маркировки и упаковки грузов;
- организация ремонта транспортной тары и упаковки и др.

#### **5.4 Транспортно-экспедиционные операции по прибытию грузов, перевозимых железнодорожным транспортом**

По прибытию грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, выполняется комплекс взаимосвязанных транспортно-экспедиционных операций, которые можно подразделить на следующие основные группы:

1 *Операции, связанные с выдачей груза и ее документальным оформлением.*

Важнейшими операциями этой группы являются:

- раскредитование перевозочных документов на прибывший груз;
- прием груза от перевозчика с проверкой при необходимости массы, количества мест и состояния груза;
- выдача груза в пункте назначения грузополучателю;
- консультирование грузополучателей по вопросам выдачи-получения грузов и оказания транспортно-экспедиционных услуг;
- предъявление требований о составлении в предусмотренных законодательством случаях коммерческих актов и актов общей формы;
- оформление претензий и исков, возникающих при перевозках грузов железнодорожным транспортом, на основании коммерческих актов и иных документов.

Указанные операции могут осуществляться грузополучателями как самостоятельно, так и с передачей их выполнения экспедиторам. В последнем

случае грузополучатель на основании договора на транспортно-экспедиционное обслуживание должен выдать доверенность на право представления его интересов и совершения соответствующих операций экспедитору.

*2 Операции, связанные с погрузкой, выгрузкой, хранением и обработкой грузов на транспортных терминалах по прибытию.*

К важнейшим операциям этой группы можно отнести следующие:

– перевозка грузов с транспортного терминала (железнодорожной станции) до склада грузополучателя, которая может осуществляться как железнодорожным транспортом с подачей вагонов на железнодорожный путь не общего пользования, так и автомобильным транспортом (принадлежащим грузополучателю, экспедитору или привлекаемым им);

– организация и осуществление выгрузки груза из вагона, погрузки в автотранспортное средство на транспортном терминале (железнодорожной станции);

– взвешивание грузов и (или) транспортных средств;

– организация и осуществление хранения, деконсолидации грузов;

– расформирование транспортных пакетов;

– сортировка и комплектование отправок по грузополучателям на терминалах;

– организация и осуществление выгрузки грузов из контейнеров;

– организация и осуществление выгрузки груза из вагона, автотранспортного средства на складе грузополучателя.

Организация и выполнение рассматриваемых операций у грузополучателей, как правило, производится ими самостоятельно, а погрузка-выгрузка, хранение и обработка организуются и (или) осуществляются экспедиторами на принадлежащих им терминалах либо терминалах перевозчиков (владельцев железнодорожной инфраструктуры) в местах общего пользования. В последнем случае преобладает выполнение указанных операций непосредственно транспортно-логистическими предприятиями и подразделениями таких владельцев инфраструктуры или перевозчиков.

*3 Операции, связанные с расчетами по перевозкам.*

Важнейшими операциями этой группы являются:

– оформление и оплата за грузополучателей провозных платежей, сборов и неустоек (штрафов) по прибытию грузов;

– осуществление расчетных операций с владельцами железнодорожной инфраструктуры (перевозчиками) за выполнение погрузочно-разгрузочных, складских и иных работ в пунктах назначения грузов;

– выполнение платежей по таможенным сборам и другим таможенным формальностям по прибытию грузов;

– расчет сумм претензий, возникающих при перевозках грузов железнодорожным транспортом, и выполнение расчетных операций, связанных с претензиями.

Рассматриваемые операции могут производиться как непосредственно грузополучателями, так и по их распоряжению экспедиторами на основании договора на транспортно-экспедиционное обслуживание или отдельного соглашения сторон.

*4 Операции, связанные с таможенным оформлением товаров и транспортных средств международной перевозки, со страхованием грузов.*

К важнейшим операциям этой группы можно отнести следующие:

- передача предварительной информации – сведений в электронном виде о товарах; транспортных средствах международной перевозки; перевозящих товары, времени и месте прибытия товаров на таможенную территорию;
- подготовка необходимых документов на прибывший груз для таможенных целей;
- выполнение операций, необходимых для таможенного оформления на железнодорожной станции назначения;
- оформление необходимых документов при наступлении страхового случая;
- получение страхового возмещения за грузовладельца и передача ему соответствующей денежной суммы;
- консультирование грузополучателей по вопросам, связанным с совершением таможенных операций и страхованием грузов.

При перевозках грузов железнодорожным транспортом указанные операции могут осуществляться как непосредственно грузополучателями, так и экспедиторами в соответствии с потребностями клиентов. При этом экспедиторы для реализации рассматриваемых поручений клиентов часто пользуются услугами иных организаций – агентов, являющихся таможенными представителями.

*5 прочие операции, выполняемые по прибытию грузов.*

К таким операциям относятся:

- очистка транспортных средств, контейнеров после выгрузки грузов, организация при необходимости их промывки;
- оформление перевозочных документов на отправление порожних вагонов грузоотправителей, грузополучателей после выгрузки;
- уведомление грузополучателя о подходе груза (вагона) к железнодорожной станции назначения;
- уведомление грузоотправителя о выдаче груза грузополучателю;
- розыск груза по заявке грузополучателя;
- ведение учета и отчетности по перевозкам грузов за грузополучателя;
- защита прав и интересов грузополучателей при рассмотрении споров, возникающих из перевозок грузов железнодорожным транспортом, и др.

Кроме того, помимо приведенного перечня основных операций по прибытию грузов экспедиторами для грузополучателей в зависимости от запросов клиентов могут осуществляться и другие операции, во многом

аналогичные выполняемым для грузоотправителей. К таким операциям можно отнести следующие:

- организация технического обслуживания, ремонта и поверки весовых приборов грузополучателей;
- организация ремонта транспортной тары и упаковки;
- организация обслуживания, ремонта контейнеров грузополучателей и др.

### **5.5 Организация работы центров транспортного обслуживания по транспортно-экспедиционному обслуживанию клиентов**

В условиях коренных изменений экономики одной из важнейших для Белорусской железной дороги задач стало активное привлечение клиентов с целью увеличения объемов перевозок и оказываемых сопутствующих услуг для повышения доходов в условиях острой конкуренции с другими видами транспорта, прежде всего, автомобильным. Одним из наиболее перспективных путей решения этой задачи является совершенствование системы обслуживания клиентов по принципу «одно окно» с широким внедрением безбумажной технологии перевозок и использованием современных средств телекоммуникаций.

Для совершенствования транспортного обслуживания грузоотправителей, грузополучателей в 2004–2006 гг. на Белорусской железной дороге были организованы ЦУТО, предназначенные для решения от ее имени на договорной основе с клиентами на соответствующем полигоне обслуживания вопросов, связанных с организацией и осуществлением перевозок грузов железнодорожным транспортом. На ЦУТО была возложена обязанность по организации транспортного обслуживания грузовладельцев на промежуточных станциях, не имеющих в своем составе товарных контор и соответствующих работников грузового хозяйства.

Помимо функций, выполняемых товарными конторами, ЦУТО дополнительно оказывали ряд транспортно-экспедиционных услуг:

- заключение с клиентами договоров на комплексное транспортное обслуживание;
- прием информации от клиентов и ввод заявок на перевозку грузов в автоматизированную систему «Месплан», которая обеспечивает месячное и дополнительное планирование перевозок грузов железнодорожным транспортом;
- консультирование клиентов по правилам и условиям перевозок грузов, порядку оформления перевозочных документов, расчетам платежей за перевозки грузов и оказываемые услуги, другим вопросам, связанным с перевозкой грузов;
- начисление причитающихся платежей за перевозки грузов, выполнение связанных с перевозками услуг и работ, осуществление по ним расчетов с клиентами;
- предоставление информации клиентам о местонахождении груза, вагона;

– организация выполнения необходимых грузовладельцам работ и услуг в соответствующем регионе обслуживания;

– привлечение к исполнению предусмотренных договором услуг, связанных с доставкой по принципу «от двери до двери», организаций, выполняющих транспортно-экспедиционные услуги, в том числе в сфере таможенного дела и страхования грузов;

– информирование клиентов о необходимости изменения условий перевозок грузов;

– сбор, обработка и передача в региональный ЦУТО или отделение Белорусской железной дороги информации о транспортных работах, услугах, в которых нуждаются клиенты, предложений по совершенствованию их обслуживания с целью увеличения объемов и расширения перечня оказываемых в соответствии с запросами грузовладельцев работ и услуг, повышения качества их обслуживания;

– ведение статистического учета и отчетности, в том числе за обслуживаемые промежуточные станции, в установленном порядке.

В 2017 году на базе ЦУТО и еще работавших товарных контор на крупных станциях формируются линейные центры транспортного обслуживания (далее – ЛЦТО). Термин «линейный» подразумевает станционный уровень обслуживания грузоотправителей и грузополучателей. Основные задачи ЛЦТО – привлечение дополнительных объемов перевозок грузов и предоставление комплекса сопутствующих услуг клиентам по принципу «одно окно». Параллельно на основе использования современных каналов связи и компьютерной техники сокращаются товарные конторы и оптимизируется штат сотрудников на малодейственных железнодорожных станциях.

Согласно Концепции развития грузового хозяйства Белорусской железной дороги ЛЦТО в 2024 году включены в структуру региональных центров транспортного обслуживания (далее – РЦТО). Термин «региональный» подразумевает обеспечение обслуживания грузоотправителей и грузополучателей на уровне отделения Белорусской железной дороги. В качестве подразделений, выполняющих комплексное транспортное обслуживание клиентов по принципу «одно окно», выступают именно РЦТО, представляющие интересы Белорусской железной дороги.

*К основным функциям, выполняемым ЛЦТО/РЦТО, дополнительно к тем, которые указаны выше для узловых ЦУТО, относятся:*

– анализ, изучение и мониторинг существующей структуры и конфигурации грузопотоков по месту их зарождения, следования и погашения в зоне своей ответственности с целью увеличения объемов перевозок и оказываемых услуг;

– формирование единой справочно-информационной базы данных по основным грузоотправителям, грузополучателям в зоне обслуживания

ЛЦТО/РЦТО, видам выпускаемой ими продукции и потребляемого сырья, объемам погрузки-выгрузки, наиболее характерным маршрутам перевозки;

- осуществление прогнозирования спроса клиентов на услуги железнодорожного транспорта в зоне своей ответственности;

- осуществление планирования сбыта услуг в зоне обслуживания ЛЦТО/РЦТО;

- организация и ведение работы по продаже услуг в зоне своей ответственности;

- консультационная поддержка клиентов по разнообразным вопросам организации и осуществления перевозок грузов;

- организация и осуществление взаимодействия, в том числе и договорной работы, со структурными подразделениями и организациями Белорусской железной дороги, сторонними субъектами хозяйствования, включая перевозчиков других видов транспорта, с целью предоставления клиентам полного комплекса транспортно-экспедиционных услуг в пределах своей компетенции;

- управленческо-координирующие и контролирующие функции работы предприятий и подразделений Белорусской железной дороги, связанной с оказанием комплексных услуг при перевозке грузов;

- участие в реализации маркетинговой политики Белорусской железной дороги при оказании услуг, связанных с перевозкой грузов, в рамках своей компетенции с целью увеличения доходов и повышения конкурентоспособности Белорусской железной дороги на рынке транспортных услуг;

- организация и проведение расчетов с клиентами по заключенным договорам на оказание услуг;

- организация работы по повышению качества обслуживания клиентов, входящих в зону обслуживания ЛЦТО/РЦТО, включая взаимодействие с предприятиями, эксплуатирующими железнодорожные пути необщего пользования;

- организация и ведение претензионной работы в отношении оказания услуг в зоне обслуживания ЛЦТО/РЦТО;

- подготовка предложений в вышестоящие структуры Белорусской железной дороги по внесению изменений в действующие нормативные документы, регламентирующие перевозки грузов, использование инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и оказание сопутствующих перевозкам услуг.

Таким образом, реализация Концепции развития грузового хозяйства Белорусской железной дороги предусматривает формирование на базе ЛЦТО/РЦТО единой структуры, обеспечивающей оказание клиентам всего комплекса требуемых ими услуг, связанных с перевозкой грузов и транспортно-экспедиционным обслуживанием, по принципу «одно окно».

## 5.6 Цели, задачи и функции государственного предприятия «БЕЛИНТЕРТРАНС»

Предприятие «Белинтертранс» было создано на основании приказа Начальника Белорусской железной дороги в мае 1992 года. Основной задачей предприятия являлось обслуживание грузоотправителей, грузополучателей и экспедиторов при доставке грузов по Белорусской железной дороге, а также организация и осуществление расчетов за перевозки по территориям других государств. В настоящее время после структурных изменений оно называется республиканским логистическим унитарным предприятием «БЕЛИНТЕРТРАНС» и входит в состав Белорусской железной дороги.

Основными целями деятельности являются:

- своевременное и качественное удовлетворение потребностей грузоотправителей, грузополучателей, экспедиторов по организации и (или) обеспечению перевозки грузов одним либо несколькими видами транспорта;
- разработка логистических схем доставки грузов как наиболее рациональных транспортно-логистических схем перемещения транзитных и экспортно-импортных грузов от грузоотправителя к грузополучателю с использованием одного или нескольких видов транспорта;
- организация и осуществление международных перевозок грузов железнодорожным, автомобильным транспортом, оказание транспортно-экспедиционных услуг при международных перевозках грузов различными видами транспорта грузоотправителям, грузополучателям и экспедиторам.

ГП «БЕЛИНТЕРТРАНС» осуществляет хозяйственную деятельность по организации перевозки грузов и выполнению связанных с перевозкой в различных видах сообщений транспортно-экспедиционных операций. Кроме того, ГП «БЕЛИНТЕРТРАНС» может осуществлять и другие виды хозяйственной деятельности, не запрещенные законодательством, на договорной основе. Пользуясь статусом юридического лица, предприятие самостоятельно планирует свою деятельность, совершает сделки, приобретает имущественные и неимущественные права, заключает договоры с субъектами хозяйствования на выполнение определенных работ и услуг и т. д.

Для максимального охвата клиентуры и предоставления комплексных услуг ГП «БЕЛИНТЕРТРАНС» имеет обособленные структурные подразделения – филиалы в Бресте, Гродно, Гомеле, Могилеве, Витебске и Минске (Транспортно-логистический центр Минск).

Необходимо отметить, что появление у ГП «БЕЛИНТЕРТРАНС» собственной мощной технической базы (после объединения в 2009 году с предприятием «Минскжелдортранс») позволило обеспечить возможность предоставления полного комплекса логистических услуг, включая экспедирование грузов при перевозках различными видами транспорта, организацию контейнерных перевозок, хранение и складскую обработку грузов, выполнение погрузочно-

разгрузочных работ, таможенное декларирование, страхование и др. В состав транспортно-логистического центра Минск помимо крупнейших грузовых терминалов в Минске (Степянка и Колядичи) входят производственные участки Молодечно, Орша-Восточная, Борисов, Минск-Северный, а также грузовые пункты в Смолевичах и Койданово.

Филиалы ГП «БЕЛИНТЕРТРАНС» взаимодействуют с Управлением, организациями и структурными подразделениями Белорусской железной дороги, транспортными, экспедиционными и другими организациями как на территории Республики Беларусь, так и за ее пределами, организуя перевозки грузов и выполнение сопутствующих транспортно-экспедиционных операций.

Для укрепления имиджа предприятия на международном уровне и привлечения дополнительных транзитных грузопотоков на территорию Республики Беларусь ГП «БЕЛИНТЕРТРАНС» были учреждены организации и представительства за рубежом, а также Евразийский железнодорожный перевозчик (*ERC*) [31].

ГП «БЕЛИНТЕРТРАНС» является членом ряда белорусских, региональных и международных профессиональных ассоциаций и союзов, среди которых Белорусская ассоциация международных экспедиторов и логистики (БАМЭ), Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международный Координационный совет по Трансъевразийским перевозкам (КСТП), Международное бюро по контейнерам и интермодальным перевозкам (*BIC*), Белорусская торгово-промышленная палата (БелТПП) и др.

ГП «БЕЛИНТЕРТРАНС» оказывает полный комплекс транспортно-логистических услуг с целью своевременного и качественного удовлетворения потребностей клиентов, содействия развитию транзитного потенциала Республики Беларусь и росту объемов перевозок с использованием инфраструктуры Белорусской железной дороги.

Основные направления деятельности ГП «БЕЛИНТЕРТРАНС»:

- транспортно-экспедиционное обслуживание, в том числе по обеспечению оплаты провозных платежей;
- перевозки грузов контейнерными поездами, в том числе по маршрутам Китай – Европа – Китай, Китай – Беларусь;
- услуги терминальной логистики (погрузочно-разгрузочные работы, хранение грузов, в том числе на таможенном складе, складе временного хранения, и аренда склада);
- оказание транспортно-экспедиционных услуг с предоставлением подвижного состава (платформы, рефрижераторный сцеп, крытые вагоны, цистерны, вагоны-автомобилевозы) и контейнеров;
- доставка грузов «от двери до двери» с использованием автомобилей-контейнеровозов, сайдлифтеров, бортовых грузовых автомобилей;
- таможенное декларирование (экспорт, импорт, транзит);
- страхование грузов [32].

*Основными задачами и функциями ГП «БЕЛИНТЕРТРАНС» являются:*

- оказание услуг клиентам по организации перевозки любых видов грузов в различных видах сообщений, своевременное и качественное удовлетворение потребностей грузовладельцев и экспедиторов по организации и (или) обеспечению перевозок грузов различными видами транспорта;
- привлечение на Белорусскую железную дорогу дополнительных транзитных грузопотоков, развитие транспортной логистики;
- сотрудничество с экспедиторскими, транспортными компаниями и собственниками вагонов других государств с целью формирования оптимальных логистических схем доставки грузов;
- работа с собственниками подвижного состава – нерезидентами Республики Беларусь по предоставлению им услуг ГП «БЕЛИНТЕРТРАНС» на территории нашей страны;
- увеличение объемов перевозок в подвижном составе ГП «БЕЛИНТЕРТРАНС», Белорусской железной дороги, в том числе в международном сообщении;
- обеспечение полного комплекса услуг по перемещению контейнеров по территории Республики Беларусь, привлечение дополнительных объемов грузов для транспортировки ускоренными контейнерными поездами, максимальное использование специализированных платформ собственности ГП «БЕЛИНТЕРТРАНС»;
- совершенствование обслуживания клиентов на станциях Белорусской железной дороги во взаимодействии с отделениями дороги;
- предложение услуг ГП «БЕЛИНТЕРТРАНС» иностранным грузовладельцам;
- организация смешанных перевозок и доставки грузов по принципу «от двери до двери»;
- оказание услуг по таможенному декларированию;
- повышение качества и культуры обслуживания клиентов;
- укрепление имиджа ГП «БЕЛИНТЕРТРАНС» и Белорусской железной дороги на международном транспортном рынке.

Развивая различные виды деятельности, ГП «БЕЛИНТЕРТРАНС» объединяет в одну логистическую цепочку множество операций на пути следования груза от отправителя к получателю и предлагает выполнение полного комплекса транспортно-экспедиционных услуг при обращении клиента по принципу «одно окно». При этом приоритетными направлениями деятельности ГП «БЕЛИНТЕРТРАНС», имеющими наибольший удельный вес в структуре доходов и значительный потенциал развития, являются транспортно-экспедиционное обслуживание, оперирование собственным и арендованным подвижным составом, услуги терминальной логистики и в сфере таможенного дела.

В тесном сотрудничестве с отделениями, транспортно-логистическими предприятиями Белорусской железной дороги, автомобильными перевозчиками ГП «БЕЛИНТЕРТРАНС» осуществляет комплексное транспортно-экспедиционное обслуживание клиентов при организации и осуществлении перевозок грузов в различных видах сообщений, включающее такие работы и услуги, как:

- выбор оптимальных схем доставки грузов по условиям клиентов;
- оформление заявки на перевозку грузов и ее предъявление перевозчику;
- подготовка необходимых данных и оформление перевозочных документов;
- предоставление подвижного состава и контейнеров для осуществления перевозок;
- выступление в качестве отправителей или получателей грузов, перевозимых железнодорожным либо автомобильным транспортом;
- организация погрузки и крепления грузов, разработка при необходимости соответствующих схем, проверка правильности погрузки и крепления уполномоченным работником ГП «БЕЛИНТЕРТРАНС»;
- раскредитование перевозочных документов;
- организация выгрузки грузов;
- хранение грузов, консолидация и деконсолидация грузовых отправок;
- осуществление расчетов с Белорусской железной дорогой, ее организациями, другими перевозчиками, владельцами инфраструктуры и экспедиторами за осуществление перевозки и совместное выполнение транспортно-экспедиционных операций;
- контроль продвижения груза и информирование об этом клиентов;
- услуги таможенного представителя и таможенного перевозчика при осуществлении международных перевозок;
- организация сопровождения грузов при перевозке;
- организация страхования грузов;
- справочно-консультационные и информационные услуги по вопросам организации и осуществления перевозок грузов, таможенного дела, оказания сопутствующих перевозкам услуг;
- ведение учета и отчетности по перевозкам грузов и таможенной деятельности и др.

### **5.7 Организация оплаты провозных платежей при перевозке по железной дороге с участием экспедитора**

Одной из важнейших функций транспортно-экспедиционных предприятий является организация расчетов с железными дорогами различных государств, участвующими в перевозке. Особенно остро необходимость в оказании таких услуг появилась после распада СССР: возникли новые независимые государства со своими системами тарификации железнодорожных перевозок; перестала существовать система взаиморасчетов между железными дорогами, участвующими в перевозке; грузоотправитель

лишился возможности осуществить предоплату за перевозку груза по всему маршруту на станции отправления.

Статья 31 СМГС «Уплата провозных платежей и неустоек» определяет, что по умолчанию отправитель обязан оплатить провозные платежи всем перевозчикам на маршруте за исключением последнего перевозчика, который выдает груз. Получатель обязан оплатить провозные платежи перевозчику, выдающему груз.

Отправитель или получатель может возложить выполнение своих обязанностей по уплате провозных платежей на третье лицо – экспедитора. Этот экспедитор должен быть указан в накладной в качестве плательщика и должен иметь договор с соответствующим перевозчиком.

В этой же статье СМГС указывается, что перевозчик имеет право потребовать оплату провозных платежей до начала перевозки.

Наиболее часто при заключении внешнеторгового контракта и при доставке груза железнодорожным транспортом поставка осуществляется на условиях *DAP* Инкотермс 2020. Также может использоваться условие *DAF* редакции Инкотермс 2000, которое максимально точно фиксирует разделение транспортных расходов по государственной границе, потому что железнодорожные тарифы определенных стран действуют именно в пределах государственных границ. Пунктом поставки и одновременно пунктом перехода с одной системы тарификации на другую являются выходные и входные передаточные станции, например Осиновка (экс.) – Красное (экс.).

Если государства отправителя и получателя имеют общую границу, то обычно отправитель оплачивает перевозку по железной дороге отправления, а получатель – по дороге назначения. Во всех остальных случаях, например при наличии транзитных железных дорог или заключении контракта на условиях поставки, отличных от *DAP* Инкотермс 2020, организация оплаты провозных платежей чаще осуществляется с привлечением экспедитора. На рисунке 5.1 приведен один из возможных вариантов организации оплаты.

Администрация каждой железной дороги и экспедиторы ежегодно заключают договоры, на основании которых экспедиторам делегируется право расчета провозных платежей, взыскания денежных средств с отправителей или получателей и перечисление этих средств на счета железной дороги как фактического перевозчика.

Транспортно-экспедиционная деятельность связана с расходами, которые увеличивают издержки обращения. Издержки участников товародвижения, непосредственно осуществляющих операции с грузами (передвижение, хранение, сортировка и т. п.), компенсируются при формировании тарифов на выполнение каждой единообразной услуги. Издержки экспедитора, осуществляющего организацию, координацию и другие функции управления процессом ТЭО, не могут компенсироваться тарифами, так как состав и сложность экспедиционных услуг зависят от конкретных условий каждой

отправки, они значительно отличаются друг от друга и не могут быть выражены в приемлемой по номенклатуре и стабильности системе тарифов. Поэтому традиционно экспедиторские услуги оплачиваются в виде вознаграждения экспедитору, которое может устанавливаться индивидуально в каждом отдельном случае.

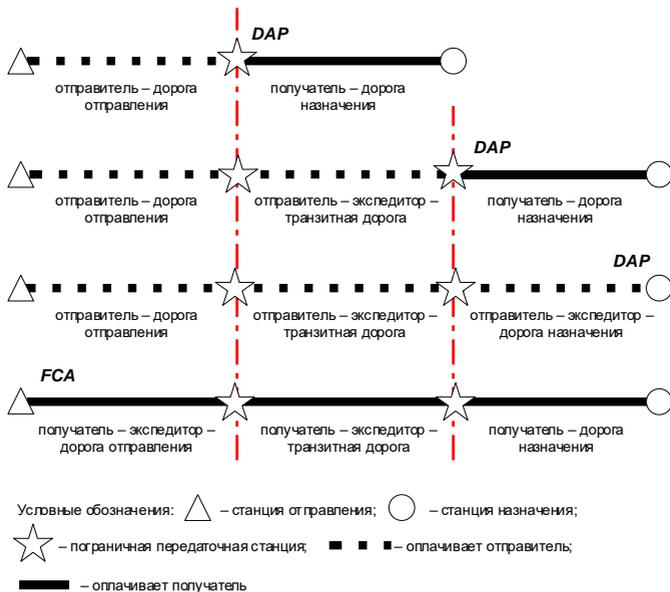


Рисунок 5.1 – Один из вариантов организации оплаты провозных платежей с участием экспедитора при различных условиях поставки Инкотермс

Существуют два основных способа установления комиссионного вознаграждения экспедитора: фиксированная ставка вознаграждения в абсолютных денежных единицах или процент от общей стоимости оказываемых услуг.

Размер вознаграждения экспедитора может устанавливаться по следующим схемам:

1 Согласно стандартным договорным условиям.

Расчет стоимости транспортно-экспедиционных услуг определяется в процессе обработки запроса расчета ставки. На основании полученных от клиента данных прорабатывается схема транспортировки груза, при необходимости схема смешанной перевозки, производится расчет стоимости транспортно-экспедиционных услуг («расчет ставок»), а также суммы вознаграждения экспедитора в соответствии с условиями заключенного договора.

2 По индивидуальному протоколу согласования стоимости услуг.

Размер вознаграждения экспедитора определяется сторонами путем переговоров и подписания протокола согласования стоимости услуг. При определении размера вознаграждения принимаются во внимание объемы и маршруты перевозок, продолжительность сотрудничества, долгосрочные интересы экспедитора, обеспечение конкурентоспособности конечной ставки и иные условия.

3 В результате проведения тендера.

Экспедитор на общих основаниях может участвовать в тендерных торгах, объявленных грузовладельцами. По результатам проведения тендера его результаты фиксируются и подлежат исполнению. Одним из основных результатов проведения тендера является фиксация ставки экспедиторских услуг, что обуславливает и размер экспедиторского вознаграждения.

## **5.8 Порядок предоставления транспортно-экспедиционных услуг при перевозке грузов железнодорожным транспортом**

Общий порядок предоставления транспортно-экспедиционных услуг при перевозке грузов железнодорожным транспортом включает следующие этапы:

- преддоговорная работа с клиентом, обработка запроса на расчет ставки по планируемой перевозке;
- заключение разового или долгосрочного договора с учетом индивидуальных особенностей перевозки, ее организации и экспедирования;
- обработка полученной в рамках договора заявки от клиента на оказание транспортно-экспедиционных услуг;
- расчет стоимости услуг и экспедиторского вознаграждения по поданной заявке, оформление протокола согласования стоимости работ, услуг;
- исполнение договора;
- формирование акта выполненных работ / оказанных услуг и акта сверки расчетов.

На этапе преддоговорной работы клиент обращается к экспедитору с запросом на расчет ставки по планируемой перевозке. В запросе указываются данные, необходимые для оценки объема транспортно-экспедиционных услуг:

- наименование груза, его коды по Гармонизированной номенклатуре грузов (далее – ГНГ), Единой тарифно-статистической номенклатуре грузов (далее – ЕТСНГ), Единой Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (далее – ТН ВЭД ЕАЭС);
- маршрут перевозки;
- планируемый объем перевозок;
- планируемый календарный период перевозки;
- принадлежность подвижного состава или необходимость предоставления подвижного состава для перевозки;

- наименования железнодорожных администраций, в адрес которых необходимо обеспечить оплату провозных платежей;
- необходимость предоставления услуг таможенного представителя;
- необходимость предоставления услуг грузового терминала (погрузка, выгрузка груза, хранение);
- дополнительные условия организации перевозки груза.

По полученным данным экспедитор обеспечивает расчет стоимости работ и услуг, выполняемых как собственными силами, так и с привлечением третьих лиц (контрагентов): оплату провозных платежей в адрес администраций железных дорог, участвующих в перевозке; предоставление подвижного состава и/или контейнеров; услуги по погрузке/выгрузке грузов; завоз-вывоз груза на терминал и др.

При необходимости привлечения к перевозке третьих лиц экспедитор осуществляет поиск возможных исполнителей этих услуг, запрашивает ставки на их выполнение, формирует «пакет услуг» для клиента. Ставки на выполнение отдельных услуг суммируются, экспедитор добавляет к этой сумме величину экспедиторского вознаграждения и предъявляет клиенту. В случае согласия клиента с предложенной суммой осуществляется техническая работа по формированию и подписанию договора.

Экспедитор выполняет проверку клиента согласно представленным учредительным документам, по возможности анализируется репутация клиента. В случае положительного результата проверки формируется проект договора на ТЭО. Договор подписывается экспедитором и направляется для подписания клиенту. Для каждого договора назначается ответственный исполнитель экспедитора, который контролирует поступление подписанного клиентом договора, надлежащее исполнение договорных условий, сроки исполнения договоров, принятие необходимых мер для своевременного взыскания дебиторской задолженности.

Следует отметить, что наличие договора между экспедитором и клиентом необходимо уже на этапе планирования перевозки. Поданные грузоотправителем месячные (основные) или дополнительные заявки на перевозку согласовываются сначала экспедиторами, которые таким образом подтверждают оплату провозных платежей, затем эти заявки согласовываются администрациями железных дорог по маршруту перевозки.

В рамках заключенного договора на ТЭО клиент оформляет заявку установленной формы на экспедирование конкретной отправки и направляет ее экспедитору обычно с использованием электронной почты. В заявке должна быть указана вся необходимая информация для организации перевозки. Содержание информации в заявке аналогично содержанию информации в запросе на расчет ставки по планируемой перевозке и включает, например, наименования железных дорог, за перевозку по которым следует выполнить оплату; наименование и род груза; объем перевозки; род и принадлежность подвижного состава; наименования грузоотправителя и грузополучателя,

стран и железнодорожных станций отправления и назначения и др. Отличие запроса от заявки состоит в том, что заявка оформляется уже в рамках заключенного договора и фактически представляет собой задание экспедитору на оказание услуг.

В соответствии с указанными в заявке сведениями экспедитор производит расчет стоимости услуг и передает результат расчетов клиенту с использованием выбранных средств связи. Экспедитор оформляет счет на оплату, который направляется клиенту. После поступления предоплаты экспедитор направляет клиенту письмо-инструкцию о порядке оформления перевозочных документов, в котором кроме прочего указываются идентификационные коды и подкоды экспедитора или нескольких экспедиторов, которые являются плательщиками за перевозку по железным дорогам на маршруте перевозки.

Например: *«Графа 23 накладной СМГС: БЧ – Белинтертранс 2000436/1234567; РЖД – Антранс 1004666690. Расчет через ЦФТО; КЗХ – ТОО МТА ККС 2778654/12345678».*

Для железных дорог, участвующих в перевозке, экспедитор подтверждает оплату провозных платежей передачей оперативного электронного документа (далее – ОЭД).

Клиент после осуществления погрузки на станции отправления в установленные договором сроки должен сообщить экспедитору необходимую отгрузочную информацию, важнейшими элементами которой является номер вагона и его фактическая загрузка. На основании этой информации экспедитор уточняет провозные платежи и может обеспечить отслеживание вагона в пути следования.

По факту оказания услуг в сроки, установленные договором, экспедитор оформляет акт о приемке-сдаче выполненных работ (услуг) и сверке расчетов (далее – акт сверки). В акте сверки указываются все понесенные расходы с учетом экспедиторского вознаграждения с детализацией их по вагонам (контейнерам) и отправкам. По результатам расчетов подводится итоговое сальдо с указанием суммы задолженности клиента или предоплаты, акт сверки направляется клиенту для подписания.

Экспедитор обязан регулярно обеспечивать наличие предоплаты в адрес железной дороги как фактического перевозчика. Для проведения расчетов между, например, Белорусской железной дорогой и экспедитором перевозчик представляет за отчетный период перечни формы 4а, в которых указывается сумма платежей, причитающихся Белорусской железной дороге за рассматриваемый период. На основании этого перечня экспедитор и перевозчик проводят сверку объемов выполненных перевозок грузов, начисленных и оплаченных денежных сумм за такие перевозки.

## **6 ОРГАНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ**

### **6.1 Основные сведения о транспортно-экспедиционном обслуживании при автомобильных перевозках грузов**

Организация перевозок грузов автомобильным транспортом сегодня все чаще происходит с участием экспедитора, когда для обеспечения перевозки в договорные отношения вступают три стороны: грузовладелец, фактический перевозчик и экспедитор. Причем в услугах экспедитора могут нуждаться и грузовладелец, и перевозчик – владелец транспортного средства. Как и на любом виде магистрального транспорта, чем сложнее перевозка, тем больше вероятность того, что для ее организации потребуется экспедитор.

Грузовладелец чаще всего обращается к экспедитору в случаях необходимости доставки груза в международном сообщении, а также мелкопартионного груза в сборной отправке. Грузоотправителям, предъявляющим к перевозке значительные объемы, часто выгодно заключить один договор с экспедитором, чем большое количество отдельных договоров с различными перевозчиками.

Владелец транспортного средства сотрудничает с экспедитором для обеспечения загрузки своего автомобиля, так как клиентская база у экспедитора является более обширной по сравнению с аналогичной базой у перевозчика, а поиск груза через экспедитора является довольно стандартной процедурой.

При организации автомобильной перевозки необходимо учитывать некоторые терминологические особенности, обусловленные историей развития экспедирования на автомобильном транспорте.

Доставка грузов автомобильным транспортом может осуществляться водителем с участием экспедитора по перевозке грузов. Водитель обеспечивает собственно перевозку от пункта отправления до пункта назначения, а в должностные обязанности экспедитора по перевозке грузов включаются следующие операции: прием грузов со склада от отправителя в соответствии с сопроводительными документами; проверка целостности упаковки (тары); контроль правильности размещения и укладки груза в автомобиле; сопровождение груза к месту назначения с обеспечением его сохранности при транспортировке; сдача доставленного груза получателю; оформление приемо-сдаточной документации; участие в составлении актов при несохранности груза и других документов.

В качестве альтернативного варианта, который широко применяется в настоящее время, перечисленные обязанности экспедитора по перевозке грузов выполняются непосредственно водителем-экспедитором, который является представителем фактического перевозчика как одной из сторон договора перевозки.

Заказчиком и плательщиком за автомобильную перевозку является транспортно-экспедиционное предприятие, которое обеспечивает ее организацию и заключает договоры с грузовладельцем и фактическим перевозчиком.

Необходимо отметить, что именно на автомобильном транспорте особенно заметной является тенденция, когда в рамках одного юридического лица совмещаются функции экспедирования и эксплуатации собственных транспортных средств. Поэтому в штате транспортно-экспедиционного предприятия могут быть менеджеры, логисты, диспетчеры и, при наличии собственного автопарка, – водители-экспедиторы.

Между транспортно-экспедиционным предприятием и клиентом заключается договор транспортной экспедиции, в соответствии с которым экспедитор принимает на себя обязанность за вознаграждение и за счет клиента организовать перевозку груза своими силами или с привлечением третьих лиц.

Договор транспортной экспедиции может быть долгосрочным (генеральным). Основанием для оказания услуг по такому договору является поручение экспедитору, которое заполняется клиентом на оказание конкретных услуг по перевозке грузов автомобильным транспортом. При заключении разового договора он может оформляться договором-заказом, в котором указываются все данные, необходимые для организации автомобильной перевозки.

Между транспортно-экспедиционным предприятием и фактическим перевозчиком заключается договор, по которому перевозчик обязуется доставить автомобильным транспортом переданный ему грузоотправителем груз в пункт назначения и оказать иные услуги, связанные с перевозкой грузов, а экспедитор обязуется внести перевозчику согласованную провозную плату.

На каждую перевозку оформляется транспортный заказ, содержащий условия и особенности конкретной перевозки и являющийся неотъемлемой частью договора между транспортно-экспедиционным предприятием и фактическим перевозчиком. Транспортный заказ также является протоколом согласования свободной договорной цены на услуги.

Транспортный заказ передается перевозчику по электронной почте или факсу и содержит следующую информацию:

- наименование отправителя, получателя;
- место загрузки, выгрузки;
- адреса проведения таможенных формальностей;
- данные о грузе;
- дата и время подачи транспортного средства на загрузку;
- срок доставки груза;

- тип транспортного средства;
- стоимость услуг, форма и срок оплаты;
- иные особенности перевозки.

Перевозчик должен передать экспедитору письменное подтверждение о принятии транспортного заказа к исполнению с указанием данных о транспортном средстве, а также иные документы по запросу экспедитора.

## **6.2 Транспортно-экспедиционное обслуживание при перевозке грузов автомобильным транспортом во внутриреспубликанском сообщении**

На автомобильном транспорте по содержанию выполняемых транспортно-экспедиционных операций выделяются два их основных вида: в прямом автомобильном сообщении и в смешанном сообщении с участием других видов транспорта. При прямом автомобильном сообщении груз доставляется от отправителя к получателю только автомобильным транспортом без перегрузки в пути следования, за исключением перевозок грузов мелкими отправками в междугородном сообщении.

При перевозках в прямом автомобильном сообщении выполняются следующие основные экспедиционные операции:

- прием грузов со склада от отправителя в соответствии с сопроводительными документами;
- проверка целостности упаковки (тары);
- контроль правильности размещения и укладки груза в автомобиле;
- сопровождение груза к месту назначения с обеспечением его сохранности при транспортировке;
- сдача доставленного груза получателю;
- оформление приемо-сдаточной документации;
- участие в составлении актов при несохранности груза и других документов.

При выполнении ТЭО фактическим перевозчиком при перевозках грузов в прямом автомобильном сообщении не оформляется отдельный договор транспортной экспедиции, обслуживание осуществляется на основании договоров перевозки грузов, так как транспортно-экспедиционные операции осуществляются водителем-экспедитором или отдельным экспедитором, сопровождающим груз, и входят в перечень оплачиваемых услуг автомобильного перевозчика.

При наличии длительных, систематических хозяйственных связей между автомобильным перевозчиком и заказчиком автомобильной перевозки (согласно статье 37 Закона РБ «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» (далее – Закон об АТ) заказчик – грузоотправитель, грузополучатель или экспедитор) может заключаться договор об организации автомобильных перевозок грузов. В таких договорах также может предусматриваться передача автомобильному перевозчику функций по

комплексному обслуживанию грузоотправителей или грузополучателей при перевозках, включая выполнение необходимых транспортно-экспедиционных операций.

Автомобильные перевозки грузов непосредственно организуются на основании заявок (при наличии действующего договора об организации автомобильных перевозок грузов) или разовых заказов, предоставляемых заказчиками автомобильным перевозчиком в предварительном порядке в установленные законодательством сроки (не позднее чем за 48 часов до планируемого начала автомобильной перевозки).

Перевозка груза начинается с его приема водителем (экспедитором) на складе отправителя. При этом грузоотправитель предварительно, до прибытия автомобилей под погрузку, должен подготовить груз к перевозке таким образом, чтобы обеспечивались рациональное использование и минимальный простой автотранспортных средств, безопасность движения, сохранность груза в пути следования. Объем и характер операций по подготовке груза к перевозке зависит от его рода, способа и условий перевозки.

Заключение договора автомобильной перевозки груза товарного характера подтверждается составлением товарно-транспортной накладной (далее – ТТН) установленной формы. При сдаче грузоотправителем и приеме перевозчиком груза, перевозимого навалом, насыпью, наливом и в контейнере его масса указывается в ТТН, которая должна быть подготовлена грузоотправителем к моменту прибытия автомобиля в пункт погрузки. Тарные и штучные грузы принимаются к перевозке с указанием в ТТН их массы и количества грузовых мест.

В Правилах автомобильных перевозок грузов (далее – ПАПГ) указаны конкретные обстоятельства, когда автомобильный перевозчик имеет право отказаться от приема груза к перевозке (пункт 21 ПАПГ), и случаи, при наличии которых грузоотправитель не должен предъявлять груз к перевозке, а также когда автомобильный перевозчик не должен принимать груз к перевозке (пункт 22 ПАПГ).

Факт приема груза товарного характера автомобильным перевозчиком удостоверяется подписью водителя (экспедитора) в ТТН, причем автомобильный перевозчик обязан проверить наличие транспортных документов, внешнее состояние груза, его упаковку и количество грузовых мест, за исключением случаев, когда соглашением сторон предусмотрено сопровождение груза заказчиком автомобильной перевозки [33].

Сопровождение груза осуществляется заказчиком или автомобильным перевозчиком в соответствии с условиями договора, за исключением грузов, сопровождение которых согласно пункту 24 ПАПГ обязан организовать заказчик:

– требующих по своему характеру особых условий перевозки (взрывчатых, сжатых и самовозгорающихся веществ, сжатых и сжиженных газов, легковоспламеняющихся жидкостей (кроме жидких топлив), отравляющих веществ и др.);

- требующих особой охраны (драгоценные камни и металлы, ювелирные, художественные изделия и антиквариат и др.);
- требующих ухода в процессе перевозки (животные, птицы, живая рыба и пчелы);
- требующих обязательного сопровождения (товары, относящиеся к непищевой спиртосодержащей продукции и непищевому этиловому спирту).

Обязанности по выполнению грузовых операций при автомобильных перевозках возлагаются на грузоотправителей, грузополучателей, если иное не установлено в соответствующем договоре.

Сдача груза получателю производится в пункте назначения водителем (экспедитором) по массе и количеству мест в том же порядке, в каком груз был принят от грузоотправителя. Грузы, прибывшие в исправных кузовах автотранспортных средств с неповрежденными пломбами грузоотправителей, выдаются без проверки массы, состояния грузов и количества грузовых мест. Получение груза удостоверяется отметкой представителя грузополучателя в транспортном документе согласно ПАПГ и иным актам законодательства.

Междугородные перевозки должны выполняться автотранспортными средствами большой и особо большой грузоподъемности с максимальным использованием прицепов и полуприцепов, что позволяет существенно повысить их эффективность. Технология выполнения операций при перевозках грузов автомобильным транспортом в междугородном сообщении практически не отличается от вышерассмотренной. Однако при перевозках грузов мелкими отправлениями дополнительно могут производиться:

- сбор и доставка мелких отправок грузов на склад экспедитора (автомобильного перевозчика) в пункте отправления;
- выгрузка на складе экспедитора (автомобильного перевозчика) и краткосрочное хранение;
- подгруппировка мелких отправок по направлениям и пунктам назначения, формирование укрупненных отправок грузов;
- погрузка в автотранспортные средства на складе экспедитора (автомобильного перевозчика);
- выгрузка на складе экспедитора (автомобильного перевозчика) в пункте назначения;
- деконсолидация прибывших грузовых отправок на складе экспедитора (автомобильного перевозчика) и краткосрочное хранение;
- погрузка в автотранспортные средства и доставка грузов на склады грузополучателей;
- оформление документов и производство расчетов, связанных с приемом, выдачей, хранением, перевозкой грузов, выполнением транспортно-экспедиционных операций;
- информирование грузоотправителей, грузополучателей о ходе перевозок грузов.

Такие перевозки требуют хорошо организованной диспетчерской службы, наличия соответствующих транспортных средств, складов и организируются, как правило, через специализированные транспортно-экспедиционные предприятия (далее – ТЭП) с заключением отдельного договора, как указано в п. 6.1. Основным содержанием данного договора являются объем и перечень транспортно-экспедиционных операций, выполняемых ТЭП для клиента, порядок и условия расчетов между сторонами, их взаимная ответственность, порядок предъявления и рассмотрения претензий, вытекающих из договора.

### **6.3 Организация доставки и транспортно-экспедиционное обслуживание при перевозке грузов автомобильным транспортом в международном сообщении**

В соответствии с Законом об АТ международные автомобильные перевозки – это автомобильные перевозки, выполняемые за пределы (за пределами) территории Республики Беларусь, из-за ее пределов, а также транзитные автомобильные перевозки, выполняемые через территорию нашей страны. Юридическим признаком международных перевозок является их осуществление по специальному транспортному документу (международной накладной), оформляемому на весь путь следования.

Перевозки грузов автомобильным транспортом в международном сообщении регулируются соответствующими международными соглашениями, наиболее важным из которых является Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ или *CMR*), заключенная в мае 1956 года. Данную Конвенцию подписало большое количество государств – в ней участвуют практически все страны Европы, включая Республику Беларусь, а также ряд государств Азии и Африки.

Перевозки грузов автомобильным транспортом в международном сообщении регулируются не только указанной Конвенцией, но и двусторонними соглашениями между странами о международных автомобильных перевозках, при заключении которых они руководствуются, как правило, положениями КДПГ.

Автомобильные перевозки грузов между странами или транзитом по их территории осуществляются на основе разрешительной системы, т. е. разрешений, представляющих собой документ, дающий право выполнять двусторонние, транзитные перевозки по территории договаривающихся стран. При этом для некоторых видов перевозок (грузов), определяемых двусторонними соглашениями, не требуется наличие разрешений.

Указанные разрешения выдаются компетентными органами договаривающихся стран, которые ежегодно передают друг другу взаимно согласованное количество бланков разрешений, а также определяют условия их

обмена и использования. В Республике Беларусь выдачу разрешений осуществляет Министерство транспорта и коммуникаций через Транспортную инспекцию и ее филиалы, находящиеся в областных городах нашей страны.

Перевозка грузов в международном сообщении представляет собой более сложный транспортный процесс, что связано с необходимостью выполнения дополнительных операций по сравнению с перевозками во внутриреспубликанском сообщении. К таким операциям относятся оформление виз водителям и дополнительной документации на транспортные средства; оплата различных сборов и пошлин; таможенное декларирование и др. Кроме того, дополнительные требования предъявляются к техническому состоянию автотранспортных средств, оформлению товарно-транспортной документации, приему и сдаче грузов, прохождению транспортного контроля. Так, действующие в разных странах ограничения на автомобильном транспорте могут различаться и иногда требуют оформления дополнительных документов (например, при перевозке опасных, скоропортящихся, крупногабаритных и тяжеловесных грузов). Следует также отметить, что экспедиционные операции при выполнении международных перевозок в смешанном сообщении с участием автомобильного транспорта значительно отличаются по объему, характеру и сложности от подобных операций при перевозках в прямом автомобильном сообщении.

В зависимости от системы их организации международные автомобильные перевозки грузов сводятся к двум основным видам, различающимся структурой и объемом выполнения ТЭО [1]:

1 Перевозки непосредственно со складов грузоотправителей до складов грузополучателей, осуществляемые в согласованные с грузовладельцами сроки по различным маршрутам, причем груз доставляется в одном и том же автотранспортном средстве. При таких перевозках структура выполняемых транспортно-экспедиционных операций во многом совпадает с соответствующими операциями во внутриреспубликанском автомобильном сообщении при различии в их содержании. Однако дополнительно выполняются операции таможенного декларирования, страхования, платежно-расчетные и дорожные.

Этот вид перевозок занимает сейчас доминирующее положение и на него приходится основная масса перевозимых грузов;

2 Перевозки сборных отправок грузов автопоездами между терминалами пунктов отправления и назначения. Доставка мелких партий грузов со складов грузоотправителей на такие терминалы и с терминалов на склады грузополучателей производится, как правило, другими автотранспортными средствами малой грузоподъемности.

Одной из важнейших особенностей выполнения экспедиционных операций при международных автомобильных перевозках грузов является необходимость уплаты устанавливаемых различными государствами соответствующих сборов, налогов, пошлин, что осуществляется непосредственно водителем. Кроме того, автомобильные перевозчики или

экспедиторы выполняют расчеты не только с клиентами, но и с агентскими организациями либо с аналогичными предприятиями за рубежом за оказываемые ими услуги по сопровождению перевозок (поиск попутного груза или обратной загрузки, снабжение, информационные услуги и др.).

При перевозках мелких отправок грузов дополнительно к рассмотренным выше операциям появляются соответствующие операции по хранению, консолидации и деконсолидации отправок, выполнению погрузочно-разгрузочных и складских работ, осуществляемых на терминалах экспедиторов или автомобильных перевозчиков.

Необходимо отметить, что важнейшим преимуществом автомобильного транспорта является возможность доставки грузов непосредственно от склада грузоотправителя до склада грузополучателя, причем без посредников. Поэтому для автомобильных перевозок в международном сообщении целесообразность осуществления экспедиционных операций самими перевозчиками является очевидной. В результате автомобильные перевозчики стремятся к выполнению не только собственно транспортировки, но и экспедиционных операций, а экспедиторы по этим же причинам приобретают необходимые для перевозки автотранспортные средства.

Для организации автомобильной перевозки груза в международном сообщении в соответствии с заключенным между субъектами хозяйствования двух государств контрактом (договором) грузоотправитель направляет поручение (заявку) экспедитору на перевозку грузов. Выполнив необходимую обработку информации, экспедитор (если грузоотправитель не указал иное) подбирает необходимый вид автотранспортного средства, осуществляет выбор конкретного перевозчика, которому, заключив соответствующий договор перевозки, направляет транспортный заказ на перевозку и необходимые документы.

Перевозчик подает в установленное время автомобиль под погрузку. Накладная *CMR* оформляется отправителем до погрузки груза с учетом информации о регистрационном номере автотранспортного средства, предоставленной перевозчиком. Грузоотправитель может также заблаговременно оформить таможенную декларацию.

После окончания погрузки представитель перевозчика (водитель) удостоверяет прием груза к перевозке отметкой в накладной *CMR*, информирует экспедитора о приеме груза и отправлении автотранспортного средства в страну назначения.

В ходе перевозки осуществляется слежение за продвижением автотранспортного средства с грузом, уточняются дата и время прибытия автомобиля к грузополучателю, который информируется об этом экспедитором.

Выгрузка прибывшего груза осуществляется в пункте назначения после выполнения необходимых таможенных процедур. Водитель сдает, а получатель принимает доставленный груз с отметкой в накладной *CMR*. О том,

что груз доставлен и перевозка завершена, водитель информирует экспедитора и получает задание на обратную загрузку (при ее наличии).

По возвращению в автопредприятие водитель сдает все документы, необходимые для расчетов за выполненную перевозку и учета транспортной работы. Так как заказчиком и плательщиком за перевозку является экспедитор, то один из экземпляров накладной *CMR* и счет-фактура передаются экспедитору для оплаты.

#### **6.4 Документальное оформление автомобильных перевозок грузов во внутриреспубликанском и международном сообщениях**

Заключение договора автомобильной перевозки груза подтверждается составлением транспортного документа, оформляемого в порядке, который устанавливается законодательством. В качестве транспортного документа согласно Закону об АТ признаются:

- товарно-транспортная накладная (далее – ТТН) установленной формы, которая может быть составлена и в виде электронного документа;
- международная товарно-транспортная накладная *CMR* (далее – накладная *CMR*), составленная согласно Конвенции КДПП;
- заказ-поручение;
- иные документы в соответствии с законодательством.

Необходимо отметить, что ранее автотранспортным законодательством к числу обязательных транспортных документов при осуществлении автомобильных перевозок относился путевой лист, который оформлялся по установленной форме и представлял собой первичный документ внутреннего характера, служащий для учета и контроля работы автотранспортного средства и водителя. Он также регулировал отношения между перевозчиком и клиентом, возникающие при оплате работы автомобиля по повременному тарифу, так как в нем, в частности, указывались грузоотправителем, грузополучателем данные о времени нахождения автомобиля в их распоряжении соответственно в пунктах отправления и назначения.

Однако в настоящее время в соответствии с Декретом Президента Республики Беларусь от 23.11 2017 №7 «О развитии предпринимательства» обязательность оформления путевых листов при выполнении автомобильных перевозок отменена. При этом прямой запрет на использование путевого листа отсутствует, и субъект хозяйствования может самостоятельно разработать и утвердить форму путевого листа или иного аналогичного документа, в котором отражается информация о работе автомобиля и водителя, расход топлива.

В соответствии с Законом об АТ обязанности по оформлению заказа-поручения возлагаются на автомобильного перевозчика, а ТТН и накладной *CMR* на грузоотправителя, если иное не установлено актами законодательства или

соглашением сторон. При этом товарно-транспортные накладные должны быть подготовлены грузоотправителем к моменту прибытия автомобилей в пункты погрузки.

Для выполнения автомобильной перевозки груза товарного характера во внутривнутриреспубликанском сообщении оформляется ТТН, состоящая из товарного и транспортного разделов, а в случаях, предусмотренных ПАПГ, заказ-поручение или иные определенные этими ПАПГ документы.

В товарный раздел ТТН заполняющий его грузоотправитель вносит необходимые сведения о грузе и о сдающем по его поручению груз для автомобильной перевозки лице. В транспортном разделе ТТН грузоотправителем и грузополучателем указываются данные о выполняемых погрузочно-разгрузочных операциях и требующаяся для расчета провозной платы информация.

На перевозку грузов автомобильным транспортом ТТН должна быть заполнена на имя каждого грузополучателя не менее чем в 4 экземплярах, из которых 1-й передается вместе с грузом получателю и служит основанием для оприходования у него товарно-материальных ценностей; 2-й остается у грузоотправителя и служит основанием для списания у него товарно-материальных ценностей; 3-й остается у автомобильного перевозчика и является основанием для его расчетов с заказчиком; 4-й остается у автомобильного перевозчика и служит основанием для учета выполненной автотранспортной работы.

В случае использования электронной ТТН требования к процессу создания, передачи, получения, а также к форматам электронных ТТН определены в техническом нормативном правовом акте «Структура и формат электронных накладных и иных документов, подтверждающих перемещение товаров при осуществлении взаимной торговли с другими государствами», утвержденном постановлением Национальной академии наук Беларуси, Министерства финансов Республики Беларусь, Министерства по налогам и сборам Республики Беларусь и Министерства связи и информатизации Республики Беларусь от 18.12.2023 № 9/75/35/26.

При приеме к автомобильной перевозке груза товарного характера автомобильный перевозчик обязан проверить правильность оформления транспортных документов, внешнее состояние груза, его упаковку и количество, а при необходимости – и температуру груза, за исключением случаев, когда соглашением сторон предусмотрено сопровождение груза заказчиком автомобильной перевозки. Водитель (экспедитор), принимая груз, должен расписаться во всех экземплярах ТТН.

Выполнение автомобильной перевозки груза нетоварного характера оформляется транспортными документами, определенными ПАПГ, а в некоторых предусмотренных ПАПГ случаях оформление транспортных документов не требуется.

Согласно ПАПГ при недостатке, повреждении или порче груза получатель должен в ТТН сделать соответствующую запись, заверив ее своей

подписью и печатью, а также подписью автомобильного перевозчика. В случае возникновения разногласий между автомобильным перевозчиком и заказчиком автомобильной перевозки, вызванных несохранностью груза при такой перевозке, должен быть оформлен в двух экземплярах акт о несохранности груза при автомобильной перевозке по установленной приложением 8 к ПАПГ форме. Отметка о составлении акта вносится в ТТН.

Если законодательством предусмотрена необходимость оформления грузосопроводительных документов (сертификата соответствия, фитосанитарного сертификата, сертификата происхождения товара и т. п.), заказчик автомобильной перевозки груза обязан обеспечить представление таких документов, оформленных надлежащим образом, автомобильному перевозчику вместе с транспортным документом [33].

Аналогичным образом данный вопрос урегулирован Конвенцией КДПГ, в соответствии со статьей 11 которой отправитель должен до отправки груза присоединить к накладной *CMR* или предоставить в распоряжение автомобильного перевозчика необходимые документы и сообщить все требуемые сведения для выполнения таможенных и иных формальностей. Проверка правильности и полноты этих документов не входит в обязанности перевозчика, а грузоотправитель несет перед ним ответственность за ущерб, который может быть причинен отсутствием, недостаточностью или неправильностью этих документов и сведений, за исключением случаев вины перевозчика.

Согласно Конвенции КДПГ договор автомобильной перевозки груза в международном сообщении определяется накладной *CMR*, которая является также документом, удостоверяющим прием груза автомобильным перевозчиком. Конвенцией КДПГ установлен перечень сведений, которые должны содержаться в накладной *CMR*, минимальное количество ее экземпляров, записываемых на каждую партию грузов.

В накладной *CMR*, в частности, должны быть указаны место и дата ее составления; наименования и адреса отправителя груза, перевозчика и получателя; место и дата приема груза к перевозке и место его сдачи; способ упаковки; принятое обозначение характера груза; число грузовых мест, их разметка и номера; количество груза (масса брутто и т. п.); связанные с перевозкой расходы, включая таможенные пошлины и сборы; инструкции, требуемые для выполнения таможенных формальностей. Кроме того, в накладной *CMR* согласно статье 6 Конвенции КДПГ при необходимости содержатся инструкции грузоотправителя перевозчику в отношении страхования груза, сроков его доставки, перечень документов, переданных перевозчику, и др. [35].

В Республике Беларусь накладная *CMR* оформляется как минимум в семи экземплярах (страницах), из которых первые четыре экземпляра (страницы) пронумерованы и определены для участников правоотношений по перевозке груза следующим образом: первый экземпляр (страница) – остается у грузоотправителя; второй экземпляр (страница) – сопровождает груз и передается при

выдаче груза получателю; третий и четвертый экземпляры (страницы) – остаются у автомобильного перевозчика, являются основанием для его расчетов с плательщиком-заказчиком перевозки (один экземпляр прикладывается к направляемому ему счету за перевозку), учета оказанных транспортных услуг и начисления заработной платы водителю. Для таможенного контроля, проезда пограничных переходов, для перецепок и т. д. используются остальные экземпляры накладной *CMR*. Водитель (экспедитор), принимая груз, должен расписаться во всех экземплярах накладной *CMR*.

Конвенция КДПГ определяет не только порядок составления накладной *CMR*, но и ряд других вопросов: обязанности, права и ответственность грузоотправителя и перевозчика; порядок сдачи груза получателю; порядок предъявления рекламаций и исков и др.

Транспортным документом, установленным законодательством при перевозке грузов физических лиц автомобильным транспортом, является заказ-поручение, форма и порядок заполнения которого определены Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. Заказ-поручение оформляется автомобильным перевозчиком в трех экземплярах, из которых первый и третий остаются у перевозчика, а второй передается заказчику автомобильной перевозки.

Кроме того, следует отметить, что согласно ПАПГ (п. 15) автомобильный перевозчик при направлении транспортного средства под загрузку должен также передать водителю такие необходимые документы, как свидетельство о регистрации механического транспортного средства, документ (сертификат) о прохождении государственного технического осмотра, документ, подтверждающий заключение договора обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства и т. д.

## **6.5 Особенности организации взаимодействия с таможенными органами при международных автомобильных перевозках грузов**

При выполнении международной автомобильной перевозки по территории Республики Беларусь в случаях, установленных Таможенным кодексом ЕАЭС, должна быть выполнена таможенная процедура таможенного транзита.

Таможенная процедура таможенного транзита – таможенная процедура, в соответствии с которой товары перевозятся (транспортируются) от таможенного органа отправления до таможенного органа назначения без уплаты таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин при соблюдении условий помещения товаров под эту таможенную процедуру [51].

Процедура таможенного транзита предполагает перемещение товаров от одного таможенного органа до другого без оплаты платежей, но с

соблюдением определенных требований. Основная цель применения этой процедуры – обеспечение сохранности грузов, оформление которых не завершено.

Процедура таможенного транзита применяется в большинстве случаев для иностранных товаров, которые прибывают в приграничную таможенную, а для дальнейшего оформления следуют во внутреннюю таможенную, а также для грузов, перемещаемых внутри страны между внутренними таможнями или следующих транзитом по территории ЕАЭС. Применяется также при вывозе некоторых групп товаров.

Условиями, необходимыми для помещения товаров под процедуру таможенного транзита, являются обеспечение оплаты платежей, идентификация перемещаемых товаров, соблюдение ограничений и запретов на ввоз или вывоз. Транспортное средство, которое осуществляет перевозку, также должно соответствовать требованиям иметь техническую возможность для наложения пломбы на грузовой отсек, не иметь повреждений тента и скрытых мест для хранения.

При открытии процедуры необходимо предоставить в таможенную транзитную декларацию или иной документ, её заменяющий (книжка МДП).

Таможенный орган при отправлении определяет срок транзита, обязанность соблюдать который несет перевозчик. Действие процедуры таможенного транзита завершается при доставке груза перевозчиком в зону контроля таможни, указанной в транзитной декларации или в ином документе, её заменяющим (книжка МДП).

Международные процедуры перевозки грузов под таможенным контролем, направленные на упрощение таможенных формальностей и ускорение доставки грузов в международном сообщении при одновременном обеспечении надежного таможенного контроля и соответствующих гарантий во всех транзитных странах, установлены соответствующими международными конвенциями на глобальном и региональном уровнях.

Наибольшее распространение при осуществлении автомобильных перевозок грузов в международном сообщении получила Таможенная Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП или *TIR*, 1975 года), разработанная в рамках Комитета по внутреннему транспорту ООН, участниками которой являются европейские страны, а также ряд государств Азии и Африки. Республика Беларусь присоединилась к Конвенции МДП в 1993 году.

Международные автомобильные перевозки грузов в соответствии с Конвенцией МДП выполняются с использованием книжки МДП на транспортные средства и погруженные на них контейнеры под таможенными печатями и пломбами от таможни места отправления одной страны до таможни места назначения другой без перегрузки в пути следования (даже если эти транспортные средства на какой-либо части пути сами перевозятся

другими видами транспорта), как правило, без таможенного досмотра на промежуточных таможах по маршруту перевозки.

Система МДП предусматривает следующие основные требования [34]:

- выполнение перевозки грузов только в транспортных средствах или контейнерах, полностью исключающих возможность доступа к перевозимому грузу без видимых следов взлома или повреждения таможенных пломб или печатей;

- наличие международной системы гарантий в отношении пошлин и сборов, по которым существует риск неуплаты недобросовестным перевозчиком. Каждое национальное объединение, представляющее перевозчиков своей страны и признанное ее таможенным органом, гарантирует уплату в своей стране всех таможенных пошлин и сборов, которые могут подлежать оплате в случае какого-либо нарушения, возникшего в ходе транспортной операции с применением книжки МДП;

- использование при перевозке грузов книжки МДП (карнета *TIR*), оформленной в стране отправления и действующей в странах транзита и назначения груза, которая является международным таможенным документом для контроля за доставкой грузов, перевозимых в грузовых автомобилях и контейнерах под таможенными печатями и пломбами от таможни страны отправления до таможни страны назначения;

- взаимное признание мер таможенного контроля, т. е. меры таможенного контроля, осуществляемые в стране отправления, должны признаваться странами транзита и назначения груза. В результате реализуется главное преимущество системы МДП для перевозчика – опломбированные таможенными печатями и пломбами таможни страны отправления автотранспортные средства и контейнеры обычно не досматриваются на промежуточных таможах;

- осуществление уполномоченными национальными органами с целью профилактики нарушений контроля доступа к осуществлению перевозок по системе МДП для национальных гарантийных объединений и перевозчиков. В Республике Беларусь выдача юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, выполняющим международные автомобильные перевозки, разрешений на допуск к процедуре МДП и пользованию книжками МДП производится Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков «БА-МАП» при соблюдении ряда условий: наличии лицензии на осуществление международных перевозок; выполнении определенных квалификационных требований в отношении руководителя или менеджеров соответствующего субъекта хозяйствования; наличии в собственности имущества не менее установленной стоимости; отсутствии нарушений таможенного законодательства; отсутствии задолженности перед бюджетом и др.;

- возможность применения системы *SafeTIR*, представляющей собой электронную систему контроля за использованием книжек МДП, которая позволяет соответствующим субъектам системы МДП в любой момент в

режиме реального времени проверять статус и действительность каждой книжки МДП.

Таким образом, система МДП освобождает автомобильного перевозчика от необходимости представлять гарантии, предусмотренные национальными правилами, по оплате таможенных пошлин и сборов, позволяет, как правило, не предъявлять груз к таможенному досмотру на промежуточных таможах, обеспечивая минимальное вмешательство таможенных органов в процесс перевозки грузов. В результате увеличивается скорость доставки и значительно сокращаются транспортные расходы, что содействует развитию международной торговли.

Книжка МДП представляет собой сброшюрованные экземпляры документов международного образца, имеющих различный цвет. Книжки МДП являются документами строгого учета, в которых нумеруются все страницы и корешки к ним, а также содержатся специальные отрывные талоны на случай изъятия их таможенными органами.

В соответствии с Инструкцией о порядке использования, заполнения и изъятия книжки МДП [52] книжка МДП состоит из четырех страниц обложки, неотрывного желтого листка № 1 / № 2 и корешка № 1 / № 2, отрывных листков № 1 и корешков № 1 (белого цвета), отрывных листков № 2 и корешков № 2 (зеленого цвета), протокола о дорожно-транспортных происшествиях (желтого цвета) и отрывного пронумерованного уголка (квитанции), расположенного на четвертой странице обложки книжки МДП и содержащего номер такой книжки МДП. В книжке МДП может содержаться четыре, шесть, четырнадцать или двадцать отрывных листков и корешков № 1 (белого цвета) и № 2 (зеленого цвета).

Отрывные листки и корешки содержат постраничную нумерацию. Отрывной листок № 1 и корешок № 1, как правило, предназначены для использования в таможенном месте отправления и промежуточной таможне, через которую дорожное транспортное средство, состав транспортных средств или контейнер въезжает в Республику Беларусь в процессе перевозки МДП, а отрывной листок № 2 и корешок № 2 – в таможенном месте назначения и промежуточной таможне, через которую транспортное средство, состав транспортных средств или контейнер выезжает из Республики Беларусь в процессе перевозки МДП. При необходимости допускается одновременное использование комбинации отрывных листков и корешков № 1 и № 2. Неотрывной листок № 1 / № 2 (желтого цвета) предназначен для сохранения в книжке МДП сведений о перевозимом товаре после завершения перевозки МДП и изъятия из книжки МДП отрывных листков № 1 и № 2 [52].

На каждое транспортное средство или контейнер составляется одна книжка МДП. Единая книжка МДП может составляться на состав транспортных средств или несколько контейнеров, погруженных на одно дорожное транспортное средство или состав транспортных средств. Решение о необходимом количестве книжек МДП принимается таможней места отправления и признается остальными таможнями Республики Беларусь.

Порядок заполнения и использования книжки МДП установлен Конвенцией МДП и другими нормативными правовыми актами, в частности Инструкцией о порядке использования, заполнения и изъятия книжки МДП [52].

Таким образом, для условий перевозок автомобильным транспортом в международном сообщении отсутствует необходимость в наличии специального представителя транспортно-экспедиционной организации на границе, так как соответствующие функции выполняет водитель.

При отказе от использования Книжки МДП или ее ненадлежащем оформлении возникают дополнительные расходы как за счет простоев автотранспортных средств на пограничных переходах, так и вследствие уплаты сборов за оформление других таможенных документов.

Необходимо отметить, что территория стран Таможенного союза ЕАЭС рассматривается как единое пространство МДП. Кроме того, на таможенной территории Республики Беларусь применяется наряду с процедурой МДП и процедура АТА, регулирующая вопросы временного беспшлинного ввоза товаров, правовой основой которой являются Конвенция АТА и Конвенция о временном ввозе (Стамбульская конвенция). Указанная перевозка грузов осуществляется в этом случае с использованием автомобильным перевозчиком книжки АТА (белорусскими перевозчиками применяется редко).

При перевозках грузов в рамках ЕС применяются два типа общей транзитной процедуры:

- процедура Т1 – процедура внешнего транзита, используемая для перевозки товаров из стран, не входящих в ЕС, и товаров из ЕС, экспортируемых в третьи страны;

- процедура Т2 – процедура внутреннего транзита, используемая, когда товары из ЕС перемещаются между странами с таможенной территории Европейского Союза через территорию третьей страны.

## **7 ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НА МОРСКОМ И ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ**

### **7.1 Организация перевозок грузов морским транспортом**

В международном морском судоходстве используются две формы эксплуатации флота: линейная и трамповая.

*Трамповое судоходство* ориентировано на перевозку массовых сырьевых грузов (руда, уголь, минеральные удобрения, сырая нефть, зерновые грузы и др.), при этом один грузоотправитель обеспечивает полную загрузку всего судна, груз следует в адрес одного грузополучателя. Для судовладельца такой способ организации движения судов обозначает каждый раз перевозку по новому маршруту.

*Линейное судоходство* представляет собой организацию движения судов по определенному маршруту и заранее известному расписанию. Такая форма судоходства ориентирована на перевозку комплектующих и готовой продукции малыми партиями, что особенно востребовано в условиях глобализации международного рынка. В настоящее время линейное судоходство в подавляющем большинстве случаев обеспечивает контейнерные перевозки грузов.

С учетом значительных отличий в самих принципах организации работы судов системы документального оформления и транспортно-экспедиционного обслуживания трамповых и линейных морских перевозок также различаются.

Для организации трамповой перевозки грузовладелец (фрахтователь) должен заключить с судовладельцем договор фрахтования судна, который оформляется рейсовым чартером (*voyage C/P*). В договоре фрахтования определены все основные условия предстоящего рейса: род и количество груза, порты погрузки и выгрузки, срок готовности груза к перевозке, нормы грузовых работ, требования к судну.

Для сокращения продолжительности договорной работы по фрахтованию судна общепринятым является использование типовых проформ чартеров. В настоящее время насчитывается несколько сотен различных типовых проформ чартеров, которые могут быть систематизированы по принципу разработки, сфере использования и форме построения.

На партию груза в трамповом судоходстве оформляется чартерный коносамент (*chartered bill of lading, chartered B/L*). Коносамент – это документ,

выдаваемый перевозчиком грузоотправителю в удостоверение принятия груза к перевозке морским транспортом с обязательством доставить груз в порт назначения и выдать его законному держателю коносамента.

Коносамент выполняет три основные функции:

- 1) является официальной распиской судовладельца (перевозчика) о приеме груза на борт судна;
- 2) удостоверяет заключение договора морской перевозки;
- 3) является товарораспорядительным документом, ценной бумагой и подтверждает право собственности на груз.

По способу передачи права собственности на товары различают следующие виды коносаментов:

- именной (*straight bill of lading*) – выписанный на определенного получателя с указанием его наименования и адреса;
- ордерный (*to-order bill of lading*) – отправитель или получатель могут передать свои права третьему лицу путем проставления на коносаменте передаточной надписи (индоссамента) и вручения его этому лицу;
- на предъявителя (*bearer bill of lading*) – товар в порту назначения передается любому лицу, которое предъявит коносамент.

В линейном судоходстве судовладелец самостоятельно определяет состав флота на линии, порты захода, частоту рейсов, расписание, разрабатывает коммерческие условия коносамента, тарифы и предлагает организованную им систему транспортных услуг всем грузоотправителям. Линейная перевозка оформляется рейсовым (линейным) коносаментом (*liner bill of lading, liner B/L*).

Наряду с условиями, отвечающими требованиям договора морской перевозки, линейный коносамент включает также ряд положений, отражающих как специфику линейного судоходства в целом, так и особенности работы флота на конкретном географическом направлении – линии. Цена перевозки грузов в этом виде судоходства, представляющая собой систему ставок платы за провоз и сборов за другие транспортные услуги, получаемые клиентами, более устойчивая, чем в трамповом. Кроме того, правила большинства портов предусматривают для линейных судов существенные скидки с установленных ставок сборов [20].

Фрахтовые брокеры при реализации услуг линейного судоходства предпочли не пользоваться транспортной терминологией сервиса, связанного с трамповыми перевозками, и заменили основное название своего бизнеса (фрахтование) на термин букирование – букинг (в переводе с английского языка – заказывать, разместить заказ), если речь идет о резервировании заранее места для груза на отправляющемся линейном судне. В тех случаях, когда не требовалось касаться вопросов компенсаций затрат, связанных с возможной задержкой в порту судна у причала, было решено оформлять бронирование не чартером, а более простым документом – соглашением сторон в форме письма (берс-нотой). Если для линейного судна требуется

особый причал, что может вызвать простой судна, стивидоры отправителя, получателя используют документ, названный букинг-нотой [23].

В зависимости от сложившейся практики букинг начинается с предложения через действующую систему связи заявки с названием, количеством, размерами и другими характеристиками груза. Заявки оформляются, как правило, на бланке принятого на данной линии погрузочного ордера и направляется агенту линии в порту или непосредственно судовладельцу с указанием желаемого для отправителя наименования судна, позиции стоянки (прихода/отхода) в конкретном порту. Букировке присваивается порядковый номер, а в некоторых портах это сопровождается также оформлением особого разрешения на погрузку.

При оформлении договора перевозки обязательным документом является грузовой манифест, составляемый агентом в каждом порту и содержащий данные о грузе, а также перечень коносаментов и накладных по каждому из погруженных грузов с их разбивкой по портам назначения. Он вручается представителям судовой администрации и таможенным органам, направляется агентам и стивидорам в порты выгрузки, судовладельцу, а при необходимости и промежуточным агентам. Манифест, содержащий также сведения о ставках и суммах фрахта, называют фрахтовым манифестом.

## **7.2 Организация транспортно-экспедиционного обслуживания при перевозках грузов морским транспортом**

Специфика ТЭО при отправлении грузов морским транспортом заключается в том, что основную часть транспортно-экспедиционных операций выполняет морской порт, имеющий транспортно-экспедиционную компанию, предоставляющую необходимый комплекс услуг, связанных с организацией документального оформления перевозки, осуществления погрузочно-разгрузочных и складских работ. Непосредственно в каждом порту, имеющем, согласно его обычаям, свои требования в отношении дат прибытия груза, снятия пломб, размещения и хранения груза на складе, оформления актов приемки и сдачи, портовому экспедитору необходимо согласовать со складскими и терминальными службами все вопросы, связанные с временным хранением груза на таможенном складе, со стивидорами – выполнение погрузочно-разгрузочных работ, оформить требуемые документы и т. д.

Портовым экспедиторам может быть поручена консолидация грузов в контейнерные отправки с их размещением в арендуемые у судовладельцев контейнеры. Достаточно часто экспедиторам для защиты интересов продавца (клиента) приходится также организовывать сюрвейерский осмотр грузов.

При отправлении экспортного груза порядок выполнения соответствующих операций в порту можно представить следующим образом [3], [23]:

– согласование с портом порядка приема и дальнейшего отправления морским транспортом груза, перевозимого в порт железнодорожным или

автомобильным транспортом, передача экспедитору в порту необходимой информации и документов;

- выгрузка груза на портовом терминале при необходимости в присутствии независимых сюрвейеров, формирование судовой партии;

- прием груза на склад порта с оформлением тальманской расписки и соответствующего акта;

- составление портовым экспедитором предварительного грузового плана (размещения грузов на судне) при поступлении груза в порт, согласование его с таможенными и санитарно-карантинными органами, а по прибытию судна – с его капитаном. Особенно это касается линейных судов, так как их капитаны отвечают за правильное распределение стивидорами грузов по консаментным партиям, за их укладку в трюме под контролем грузовых помощников капитанов;

- проверка портовым экспедитором полноты и правильности оформления переданных ему грузовых и товаросопроводительных документов, оформление им на основе инструкций грузоотправителя (клиента экспедитора) экспортного поручения на отгрузку груза;

- выдача портовым экспедитором судовому агенту инструкций, связанных с выпиской консаментов на основе экспортного поручения на отгрузку груза, накладных и других необходимых документов;

- организация и контроль погрузки груза на морское судно. Судовой агент подает нотисы (уведомления) о готовности агентируемого им судна к погрузке: в главную диспетчерскую порта; терминалу (грузовому району); экспедиторам каждой судовой партии груза. Главная диспетчерская порта планирует постановку судна под погрузку только после получения от терминала (грузового района) подтверждения его приема и только при наличии на его складах поручения на отгрузку экспортного груза (экспортного поручения) на линейном судне, удостоверенного таможей.

Экспедиторы совместно со стивидором и представителем судовой администрации предварительно осматривают грузовые помещения судна, предназначенные для приема их грузов.

Погрузка производится в соответствии с планом работы, и грузы размещаются в судне согласно карго-плану. Фактическое количество и номенклатура погруженных на борт судна грузов подтверждается тальманскими расписками, а использованное для их погрузки время фиксируется в акте учета стояночного времени. Операция считается законченной, когда подготовленные консаменты и морские накладные на погруженные партии груза вместе с грузовым манифестом будут подписаны капитаном или от его имени самим агентом [23];

- оформление погрузки и отхода судна. Склад порта по окончании погрузки груза на судно передает судовой администрации поручение на отгрузку экспортного груза, которая его подписывает. Подписанное поручение (штурманская расписка) является подтверждением факта сдачи груза перевозчику. После подписания консаментов капитаном судна судовой

агент должен передать экспедитору оригиналы коносаментов на груз, которые не отправляют судовой почтой, копии коносаментов и грузовых манифестов в количестве, оговоренном в инструкциях грузоотправителя, капитанскую расписку, заверенную судовой печатью;

- отправление транспортных и товаросопроводительных документов. Для отправки получателю судовой почтой формируется пакет документов. Клиенту может потребоваться и направление инструкции агенту судна в порту назначения груза о порядке сдачи груза получателю в случае неприбытия оригинала коносамента в срок, т. е. к моменту прихода судна в порт назначения, а также при вариантах доставки груза по сборному коносаменту или с выдачей груза согласно деливери-ордеру (документу, содержащему распоряжение грузовладельца или перевозчика владельцу склада и подписанному владельцем склада о выдаче определенному лицу части хранящегося у него груза);

- после отхода морского судна из порта экспедитор должен убедиться в отправке судовой почты, направить клиенту извещение об отгрузке и полный комплект документов после тщательной проверки.

В пути следования ТЭО при перевозке грузов морским транспортом может включать определенные экспедиционные и агентские операции. К числу наиболее часто выполняемых из них можно отнести следующие:

- ордерование судна, представляющее собой распоряжение фрахтователя о следовании судна в определенный порт погрузки или выгрузки, в том случае, когда в чартере они непосредственно не указаны (указана группа таких портов). Ордерование позволяет экспортеру отгружать непроданный товар, осуществлять оформление внешнеторгового контракта в процессе перевозки;

- остановка судна в пути следования, возврат груза в порт отправления. В договоре морской перевозки может содержаться положение о том, что грузоотправитель имеет право дать указание капитану судна о возвращении в порт отправления в определенных случаях (продавец не в состоянии оплатить проданный ему товар или у него возникли непредвиденные расходы по грузу);

- изменение порта назначения, когда, например, осуществляется перепродажа товара с ее оформлением путем индоссирования ордерного коносамента на нового владельца (передача права собственности на груз осуществляется посредством нанесения передаточной надписи на оборотной стороне коносамента). После уточнения возможности выгрузки в новом порту и согласования рассматриваемого изменения судовой агент в порту первоначального назначения должен проинформировать судового агента в новом порту назначения о планируемой дате подхода судна, а первоначальный грузополучатель или его экспедитор обязан направить в новый порт назначения полный комплект оригиналов коносамента;

- организация перевалки груза, доставляемого в фидерно-океанском сообщении (фидерное судно представляет собой грузовое судно среднего размера, которое перевозит грузы на/с крупные портовые терминалы, обслуживаемые судами большой грузоподъемности, следующими в океанском

сообщении). В этом случае агент судовладельца организует в порту при перевалке с фидерного судна на океанское прием груза с фидерного судна, выгрузку груза на терминал фидерного судна, доставку груза на склад или на терминал океанского судна, погрузку и сдачу груза на океанское судно. При перевалке с океанского судна на фидерное рассмотренные операции выполняются в обратном направлении.

Кроме того, в пути следования экспедитор осуществляет контроль за продвижением груза и информирование клиента о ходе перевозки.

Транспортно-экспедиционное обслуживание в порту назначения включает операции по организации выгрузки из судна груза и его приема портом, выполнения таможенного, фитосанитарного и иных видов контроля, хранения груза на портовом складе, сдачи портом груза получателю или его экспедитору, отправления по назначению другим видом транспорта, оформлению необходимых документов.

Порядок выполнения соответствующих операций в порту по прибытию грузов морским транспортом можно представить следующим образом [3], [23]:

- подготовка документов для захода судна в порт и приема груза. Судовой агент в порту назначения, получив судовые и транспортные документы из пункта отправления, подготавливает необходимые документы, на основании которых судно получает разрешение на заход в порт, обеспечивается местом для разгрузки, лоцманской и буксирной проводкой и швартовкой, а также таможенные документы на прибывающие грузы;

- получение судовым агентом одновременно с документальным оформлением прибывающего судна, указания от грузополучателя по выгрузке груза, составление им совместно со стивидором плана разгрузки судна, который сообщается грузополучателю или его экспедитору;

- после получения извещения от судового агента о предполагаемом прибытии судна грузополучатель или экспедитор должен представить порту назначения разрядку на отгрузку из порта грузов с разрешением таможи на выпуск груза (товара);

- выгрузка груза из судна, которая осуществляется стивидором согласно плану разгрузки под контролем тальмана, экспедитора и судового агента;

- прием груза портом по коносаментам с необходимой проверкой и хранение груза на складе порта;

- оформление Генерального акта о выгрузке и приеме грузов портом совместно с судовой администрацией и при участии таможенных органов, который передается грузополучателю или его экспедитору не позднее 72 часов с момента окончания приема груза от судна;

- сдача груза портом грузополучателю или его экспедитору и отправление груза по назначению другим видом транспорта.

Следует отметить, что в процессе выполнения транспортно-экспедиционных операций по прибытию груза в порт назначения судовыми агентами, экспедиторами, работниками портовых складов осуществляется необходимое

документальное оформление груза для проведения таможенного, фитосанитарного и других видов контроля.

### **7.3 Особенности осуществления транспортно-экспедиционного обслуживания при перевозке грузов воздушным транспортом**

Роль транспортно-экспедиционных компаний в организации и осуществлении перевозок грузов воздушным транспортом является очень важной. Так, экспедиторами в настоящее время привлекается до 90 % от общего объема перевозимых воздушным транспортом грузов, а у крупнейших европейских авиаперевозчиков на долю этих грузов приходится около 95 %.

Решение коммерческих вопросов международных воздушных перевозок находится в ведении основанной в 1945 году неправительственной организации – Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), членами которой являются около 230 авиакомпаний, обеспечивающих более 90 % международных авиаперевозок, а также аэропорты, авиационные власти, снабженцы, фирмы наземного сервиса.

В 1950 году ИАТА помимо обычного агентирования пассажирских самолетов в аэропортах (агента перевозчика, агента авиакомпании) учредила также службу *грузовых агентов ИАТА*. При этом была установлена обязательная процедура их подбора из экспедиторов и последующего назначения грузовыми агентами, сформулирована редакция проформы единого для всех членов ИАТА агентского договора, включающая основные требования к такому грузовому агенту. Помимо прочих требований грузовой агент должен строжайше следовать правилам авиационных перевозок грузов, привлекать грузы к перевозке только по ставкам официальных грузовых тарифов ИАТА согласно принципу сервиса общего пользования. За эту работу авиакомпании обязывались выплачивать грузовым агентам вознаграждение, размер и состав которого значительно превышал агентскую комиссию за аналогичные операции на других видах транспорта (например, оплачивается специальный сбор за уведомление получателя о прибытии импортного груза) [23].

Важное значение для развития перевозок воздушным транспортом, как отмечено ранее, имеет ряд принятых международных соглашений (конвенций), на основе которых осуществляется правовое регулирование таких перевозок. Так, как и на других видах транспорта, по договору воздушной перевозки груза перевозчик обязуется доставить переданный ему грузоотправителем груз в пункт назначения и выдать его грузополучателю, а грузоотправитель обязуется оплатить воздушную перевозку груза. Договор международной воздушной перевозки груза удостоверяется авиагрузовой накладной, которая не только подтверждает факт его заключения, но и предоставляет грузоотправителю право распоряжаться грузом до момента его прибытия в пункт назначения и выдачи грузополучателю после уплаты причитающихся платежей и выполнения условий перевозки.

В соответствии с законодательством перевозчик, осуществляющий перевозку грузов воздушным транспортом общего пользования регулярными рейсами, имеет право передать свои обязанности по организации и обеспечению перевозки или их часть согласно договору воздушной перевозки своему *уполномоченному агенту*, осуществляющему бронирование, продажу и оформление перевозок на перевозочных документах, т. е. *экспедитору* в качестве договорного перевозчика с собственным документом – Нейтральной (домашней) накладной, а также обслуживающей организации, осуществляющей аэропортовую или иную деятельность, в том числе другому авиаперевозчику.

По аналогии с морским транспортом перевозчик имеет также право оформлять перевозку груза и чартерным рейсом необщего пользования в соответствии с оформленным договором фрахтования воздушного судна (воздушным чартером). По такому договору одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату для выполнения одного или нескольких рейсов одно или несколько воздушных судов либо часть воздушного судна для воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты.

Положения принятой в 1961 году Гаагско-Видальской конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, которые осуществляются лицами, не являющимися фактическими воздушными перевозчиками, а перевозчиками по договору, были использованы экспедиторами для учреждения правового понятия консолидированного/контрактного перевозчика и создали широкие возможности для развития чартерных перевозок. В результате такие перевозки в настоящее время составляют около 40 % от общего объема международных перевозок грузов воздушным транспортом, причем используются различные формы аренды самолетов экспедиторами у авиакомпаний (без экипажа; с экипажем, топливом и наземным вспомогательным оборудованием; части самолета и др.).

Все транспортно-экспедиционные операции в международных аэропортах выполняются в соответствии со сложившимися производственными алгоритмами с учетом специфических требований по обеспечению сохранности грузов и воздушных судов (сопрягаемость габаритов грузовых мест и грузовых отсеков, центровка массы, изменения температуры, атмосферного давления и т. п.). *При отправлении грузов* воздушным транспортом осуществляются такие операции, как [3], [23]:

- бронирование вместимости (операция по закреплению провозной емкости на воздушном судне под перевозку груза в определенном рейсе и на определенную дату), которое производится соответствующим агентом по бронированию на основании полученных от экспедитора данных о планируемой перевозке;

- оплата перевозки, причем до момента такой оплаты перевозки грузоотправителем или его экспедитором бронирование считается предварительным;

- согласование экспедитором с агентом по бронированию срока доставки груза в аэропорт;

- завоз груза на склад аэропорта отправления автотранспортом;

– передача экспедитором агенту по продаже воздушных перевозок платежных документов по прибытии груза в аэропорт отправления, оформление авиагрузовой накладной и выдача ее экспедитору с отметкой, подтверждающей произведенную оплату перевозки;

– получение таможенного разрешения для приема груза на склад аэропорта при перевозке в международном сообщении;

– вручение приемосдатчику аэропорта авиагрузовой накладной с указанным выше таможенным разрешением и других необходимых документов;

– выгрузка груза из автомобиля;

– наклейка ярлыков, взвешивание и проверка состояния груза;

– внесение в авиагрузовую накладную данных о фактической массе и объеме груза, количестве мест, даты и времени приема груза на склад;

– складирование, хранение груза в аэропорту в ожидании отправки;

– получение в таможене после проверки груза и документов разрешения на выпуск груза;

– выдача агентом оригинала (третьего экземпляра) авиагрузовой накладной экспедитору для передачи грузоотправителю;

– регистрация, комплектация коммерческой загрузки рейса;

– погрузка на транспортное средство для доставки к самолету;

– транспортировка от склада до места стоянки воздушного судна;

– погрузка на воздушное судно, укладка (швартовка) груза в самолете и отправление в аэропорт назначения.

*При прибытии грузов* воздушным транспортом выполняются следующие операции [3], [23]:

– выдача службой организации почтово-грузовых перевозок аэропорта задания бригаде грузчиков на выполнение выгрузки груза из самолета;

– сверка агентом перевозчика сведений в авианакладных с записями в грузовом манифесте, осуществление совместно с бригадиром грузчиков внешнего осмотра прибывших грузов в самолете;

– прием груза бригадиром грузчиков от экипажа самолета под расписку в грузовом манифесте;

– выгрузка груза из самолета и погрузка на транспортное средство для доставки к складу;

– транспортировка груза от места стоянки воздушного судна до склада аэропорта прибытия;

– выгрузка на склад, взвешивание и проверка состояния груза;

– прием груза от бригадира грузчиков под расписку в грузовом манифесте приемосдатчиком склада аэропорта прибытия, отметка им в авиагрузовой накладной места складирования и даты приема груза на склад;

– складирование, хранение груза в аэропорту прибытия;

– таможенное декларирование в аэропорту назначения;

– передача перевозочной документации приемосдатчиком склада (авиагрузовая накладная, грузовой манифест) коммерческому агенту по выдаче

груза для регистрации прибытия и информирования получателя о прибытии груза в его адрес;

- передача информации о прибытии трансферного груза в аэропорт отправления;

- согласование срока доставки груза получателю;

- расчеты по перевозке груза, оплата необходимых сборов и выдача прибывшего груза получателю или его экспедитору. Коммерческий агент по выдаче груза, проверив документы, разрешающие получение груза, выдает получателю (экспедитору) авиагрузовую накладную и направляет его на склад для осмотра груза. После выполнения необходимых расчетов за услуги и окончательного оформления документов на получение груза приемосдатчик склада выдает груз получателю (экспедитору);

- погрузка груза на автотранспорт для доставки получателю и вывоз груза со склада аэропорта назначения.

Следует отметить, что на основе тесного взаимодействия администраций аэропортов и транспортно-экспедиционных организаций в последние годы осуществляется активное внедрение на складах аэропортов автоматических систем распределения грузов на транспортерах по направлениям с подачей их ленточными конвейерами к местам консолидации и деконсолидации отправок.

На рынке грузовых авиаперевозок утвердились компании «интеграторы» парцельных перевозок (*UPS, DHL, FedEx, TNT* и др.) с собственными парками автомобилей и самолетов, складами для обработки партий грузов в аэропортах – «хабами»[23].

## **8 ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ПРИ ЗАВОЗЕ И ВЫВОЗЕ ГРУЗОВ С ТЕРМИНАЛОВ МАГИСТРАЛЬНОГО ТРАНСПОРТА**

### **8.1 Операции, составляющие содержание транспортно-экспедиционной деятельности при завозе-вывозе грузов с транспортных терминалов**

Доставка грузов непосредственно со складов отправителей до складов получателей магистральными видами транспорта (железнодорожным, морским, речным, воздушным) вследствие специфики их работы, как правило, осуществляется с участием автомобильного транспорта, который выполняет перевозки на начальном и конечном этапах доставки. При этом следует отметить, что данное положение для железнодорожного транспорта характерно в существенно меньшей степени, так как при наличии у грузовладельцев железнодорожных путей необщего пользования необходимость в использовании автомобильного транспорта для реализации указанного варианта доставки отсутствует.

В результате при перевозках как во внутривнутриреспубликанском, так и в международном сообщении одним из наиболее востребованных является ТЭО при завозе-вывозе грузов с терминалов магистральных видов транспорта (железнодорожных станций, портов и аэропортов). В этом случае наличие взаимодействующих между собой организаций и подразделений нескольких видов транспорта, которое требует соответствующей координации их работы, и значительного количества грузоотправителей, грузополучателей с различными потребностями в ТЭО, объемами и видами перевозимых грузов приводит к усложнению обслуживания.

При завозе-вывозе грузов автотранспортом с терминалов магистральных видов транспорта к основным транспортно-экспедиционным операциям можно отнести следующие:

- 1) при завозе грузов:
  - оформление товарно-транспортных документов на перевозку грузов автотранспортом и прием грузов у отправителей;
  - экспедирование (сопровождение) грузов при перевозке автотранспортом;
  - сдача грузов перевозчику на терминале магистрального вида транспорта;
  - получение документов от перевозчиков магистральных видов транспорта, удостоверяющих прием ими грузов к отправлению, с доставкой их грузоотправителям;

- 2) при вывозе грузов:
- согласование сроков и времени вывоза прибывшего груза;
  - раскредитование документов на прибывшие в адрес получателей грузы;
  - оформление товарно-транспортных документов на перевозку грузов автотранспортом;
  - прием грузов от перевозчиков на терминалах магистрального вида транспорта;
  - экспедирование (сопровождение) грузов при перевозке автотранспортом;
  - сдача грузов получателям с вручением транспортных и товаросопроводительных документов.

Кроме того, в соответствии с договором с клиентом могут выполняться такие транспортно-экспедиционные операции и услуги, как маркировка, упаковка предназначенных к отправлению грузов; хранение, консолидация и деконсолидация грузов на складах экспедиторов; погрузка грузов у отправителей и выгрузка у получателей; выполнение расчетов с перевозчиками и владельцами инфраструктуры магистральных видов транспорта; информирование клиентов о продвижении грузов и др.

При осуществлении завоза-вывоза грузов автотранспортом с терминалов магистральных видов транспорта возможны два варианта: децентрализованный и централизованный завоз и вывоз.

Грузоотправители, грузополучатели при *децентрализованном варианте* используют собственные автотранспортные средства или заказывают их у автомобильного перевозчика и самостоятельно организуют завоз-вывоз своих грузов. При этом варианте грузовладельцы для организации и выполнения необходимых транспортно-экспедиционных операций, связанных с завозом-вывозом грузов с терминалов магистральных видов транспорта, задействуют собственный штат соответствующих работников (грузчиков, экспедиторов и др.).

Децентрализованный вариант в условиях рыночных отношений позволяет обеспечивать максимальное удовлетворение запросов грузоотправителей и грузополучателей, но требует содержания дополнительного количества работников, характеризуется достаточно низким уровнем использования автотранспортных средств, вследствие чего возрастают соответствующие затраты.

Завоз-вывоз грузов с терминалов магистральных видов транспорта при *централизованном варианте* выполняется автомобильными транспортными средствами экспедитора (собственными или привлекаемыми им) с осуществлением ТЭО грузовладельцев на основании заключенного между экспедитором и клиентом договора. Использование централизованного варианта позволяет освободить грузовладельцев от выполнения несвойственных им функций по организации и осуществлению перевозок грузов при завозе-вывозе, сократить материальные и трудовые затраты у грузоотправителей и грузополучателей, снизить себестоимость перевозок автотранспортом. Кроме того, централизованный вариант дает возможность:

- сократить сроки хранения грузов на транспортных терминалах и ускорить их доставку;
- повысить уровень механизации погрузочно-разгрузочных работ;
- увеличить коэффициенты использования грузоподъемности и пробега автомобильных транспортных средств;
- уменьшить простои автотранспортных средств в ожидании выполнения грузовых операций на терминалах магистральных видов транспорта за счет применения согласованных графиков перевозок, укрупнения грузовых мест, механизации погрузочно-разгрузочных работ и др. [13].

При выборе варианта завоза-вывоза производится их сравнение с организационно-технологической и технико-экономической сторон. Для определения эффективности применения централизованного варианта при завозе-вывозе грузов с терминалов магистральных видов транспорта производится расчет и сравнение экономических показателей, соответствующих конкретным условиям работы субъекта хозяйствования, по двум рассмотренным вариантам.

Для этого часто используют метод сравнительной эффективности приведенных затрат. Лучший вариант в этом случае выбирают исходя из минимума приведенных затрат, которые представляют собой сумму эксплуатационных затрат и распределенных по годам эксплуатации капитальных вложений с учетом принятой нормы дисконта:

$$E_{\text{прив } j} = \sum_{t=0}^{t_c} K_{ii} \eta_t + \sum_{t=1}^{t_c} \Theta_{ii} \eta_t - K_{\text{ост}} \eta_t, \quad (8.1)$$

где  $K_{ii}, \Theta_{ii}$  – капитальные вложения и эксплуатационные расходы по  $i$ -му варианту в соответствующем году  $t$ ;

$\eta_t$  – коэффициент приведения (дисконтирования), учитывающий уменьшение значимости затрат, совершаемых через  $t$  лет;

$t_c$  – период суммирования расходов по рассматриваемым вариантам (зависит от принятой нормы дисконта  $E_n$ );

$K_{\text{ост}}$  – остаточная стоимость машин, оборудования, сооружений, устройств, заменяемых при внедрении  $i$ -го варианта.

При одноэтапных капитальных вложениях по сравнимым вариантам и постоянных эксплуатационных расходах по годам расчетного периода, формулу (8.1) можно упростить и с допустимой точностью рассчитать приведенные затраты

$$E_{\text{пр}} = E_n K + \Theta, \quad (8.2)$$

где  $K$  – величина необходимых инвестиций (капитальных вложений) соответственно при децентрализованном и централизованном вариантах;

$\Theta$  – эксплуатационные расходы соответственно при децентрализованном и централизованном вариантах;

$E_n$  – коэффициент эффективности капитальных вложений.

Экономия годовых приведенных затрат при централизованном варианте по сравнению с децентрализованным является показателем достигаемого экономического эффекта от централизации при завозе-вывозе грузов с терминалов магистральных видов транспорта

$$\Theta = \sum_{j=1}^n \Delta E_{прj}, \quad (8.3)$$

где  $\Delta E_{прj}$  – экономия годовых приведенных затрат в результате изменения  $j$ -го технологического, технического или организационного параметров при переходе к централизованному варианту завоза-вывоза.

Формулу (8.3) развернуто можно представить в следующем виде:

$$\Delta E_{пр} = (E_n K_d + \Theta_d) - (E_n K_c + \Theta_c), \quad (8.4)$$

где  $K_d, K_c$  – величина капитальных вложений соответственно при децентрализованном и централизованном вариантах, руб.;

$\Theta_d, \Theta_c$  – эксплуатационные затраты по вариантам соответственно, руб./год.

К числу основных изменяющихся параметров, которые следует учитывать при определении варианта завоза-вывоза грузов, относятся:

- затраты, связанные с необходимым количеством автотранспортных средств и перевозкой грузов автотранспортом;
- количество работников, занятых выполнением транспортно-экспедиционных операций, и соответствующие затраты;
- затраты, связанные с изменением срока хранения груза;
- затраты, связанные с изменением времени доставки груза.

## 8.2 Организационные формы централизованного завоза-вывоза грузов

При выполнении завоза-вывоза грузов с терминалов магистральных видов транспорта ТЭО в конкретных условиях его осуществления по своему содержанию разнообразно и многовариантно, что объясняется прежде всего:

- различными запросами клиентов на выполнение тех или иных транспортно-экспедиционных операций по видам и количеству;
- различиями в объемах переработки и технологии перевозочного процесса для отдельных видов грузов, что обуславливает различную для конкретных случаев периодичность выполнения ТЭО, отличающегося, в свою очередь, разной технологией и трудоемкостью выполнения операций);

– неодинаковой технической оснащённостью экспедиторов, что в значительной степени определяет возможность выполнения различного комплекса операций и услуг даже в случае переработки одного и того же вида груза.

Выбор варианта организации завоза и вывоза грузов с терминалов магистральных видов транспорта является одной из важных задач, от правильного решения которой зависит снижение транспортных затрат и повышение конкурентоспособности продукции. При этом каждый из них имеет свои разновидности, связанные как с особенностями работы в конкретных транспортных узлах, так и с выполнением различных экспедиционных, погрузочно-разгрузочных и складских операций, входящих в комплекс ТЭО.

Основными организационными формами централизованного завоза-вывоза грузов с терминалов магистральных видов транспорта являются:

**1 Автомобильная форма ТЭО**, при которой централизованный завоз и вывоз грузов с транспортно-экспедиционным обслуживанием осуществляется автомобильным перевозчиком. В этом случае функции по непосредственной организации перевозок с транспортно-экспедиционным обслуживанием выполняет, как правило, представитель автомобильного перевозчика, находящийся на обслуживаемом терминале магистрального вида транспорта. Автомобильный перевозчик при рассматриваемой форме ТЭО осуществляет концентрацию экспедиционного обслуживания и эксплуатации автотранспортных средств.

Выделяют 4 возможных варианта транспортной экспедиции при завозе-вывозе грузов автомобилями:

- первый вариант включает выполнение автомобильными перевозчиками централизованного завоза-вывоза грузов с терминалов магистральных видов транспорта и экспедиционного обслуживания клиентуры;
- второй вариант предусматривает дополнительно к работам и услугам первого варианта осуществление погрузочно-разгрузочных операций;
- третий вариант включает все работы и услуги второго варианта и складские операции;
- четвёртый вариант предусматривает осуществление комплексного обслуживания клиентуры с выполнением всех необходимых операций при завозе-вывозе грузов.

Основным недостатком автомобильной формы ТЭО является определенное дублирование численности работников предприятия магистрального вида транспорта и автомобильного перевозчика, выполняющих отдельные экспедиционные операции и оперативное руководство работой.

**2 Выполнение ТЭО предприятиями и подразделениями магистрального вида транспорта**, имеющими в своем распоряжении склады для приема, хранения, комплектования по назначениям и выдачи грузов, подъемно-транспортное оборудование для выполнения погрузочно-

разгрузочных и складских работ, контейнерный парк, автомобильные транспортные средства, служебные помещения на терминалах и др.

В рамках железнодорожного варианта ТЭО транспортно-экспедиционные операции выполняются только структурными подразделениями железнодорожного транспорта (перевозчика, владельца инфраструктуры), обладающими всей необходимой технической базой, указанной выше. Завоз и вывоз грузов с экспедиционным обслуживанием (услуги «последней мили») осуществляются железнодорожными организациями и подразделениями, которые, как правило, имеют собственные автомобильные транспортные средства.

При условии превышения величины доходов от выполнения ТЭО над величиной расходов, связанных с приобретением и эксплуатацией собственных автомобильных транспортных средств, именно этот вариант ТЭО становится преобладающим при завозе и вывозе грузов с терминалов магистральных видов транспорта. Однако следует отметить, что существенным недостатком для грузовладельцев в этом случае является фактически монополизация ТЭО в рамках одного вида транспорта, и, как следствие, сужение возможностей по разработке экспедитором наиболее эффективных логистических схем доставки грузов, организации и осуществлению перевозок в смешанном сообщении, минимизации транспортных затрат клиентов.

**3 Смешанная форма ТЭО** с участием структур магистрального транспорта и автомобильного перевозчика (например, железнодорожно-автомобильная) характеризуется тем, что часть транспортно-экспедиционных функций осуществляется соответствующим подразделением магистрального вида транспорта, а доставка грузов, сопровождение, прием и сдача у клиентов – автомобильным перевозчиком на договорных началах с предпочтением магистрального транспорта [13].

Смешанная форма ТЭО позволяет устранить дублирование в организации транспортно-экспедиционного обслуживания, обеспечить достаточно высокий уровень координации завоза-вывоза грузов, улучшить использование автотранспортных средств. При этом реализация рассматриваемой формы ТЭО в условиях наличия у подразделений магистральных видов транспорта собственных автомобильных транспортных средств или возможности его свободного привлечения для осуществления завоза-вывоза грузов является весьма затруднительной, так как эти подразделения заинтересованы в получении максимальных доходов от оказания транспортно-экспедиционных услуг.

Организационно-технологическое сравнение различных форм и вариантов ТЭО субъектов хозяйствования при централизованном завозе и вывозе грузов автотранспортом с терминалов магистральных видов транспорта осуществляется по двум основным параметрам: количеству необходимых договорных связей и количеству передач грузов между предприятиями и подразделениями различных видов транспорта, участвующих в доставке.

При этом минимальное количество договорных связей обеспечивается при условии выполнения ТЭО предприятиями и подразделениями магистрального транспорта. Указанная форма ТЭО, наряду с автомобильной, характеризуется также и минимальным количеством передач грузов.

При выборе наиболее экономически эффективной формы ТЭО при завозе-вывозе грузов автотранспортом с терминалов магистральных видов транспорта учитываются:

1) капитальные вложения, необходимые для выполнения ТЭО клиентов, которые в наиболее общем случае включают:

$$\sum K = K_{\text{скл}} + K_{\text{ПРМ}} + K_{\text{авт}} + K_{\text{гар}} + K_{\text{дп}}. \quad (8.5)$$

- затраты на сооружение складов ( $K_{\text{скл}}$ );
- затраты на приобретение погрузочно-разгрузочных машин и механизмов ( $K_{\text{ПРМ}}$ );
- затраты на приобретение автотранспортных средств и создание базы для их обслуживания и ремонта ( $K_{\text{авт}}$ );
- затраты на строительство гаражей ( $K_{\text{гар}}$ );
- затраты на создание диспетчерского пункта автотранспорта ( $K_{\text{дп}}$ );

2) эксплуатационные затраты на выполнение транспортно-экспедиционных операций, которые в наиболее общем случае включают:

$$\sum \mathcal{E} = \mathcal{E}_{\text{скл}} + \mathcal{E}_{\text{ПРР}} + \mathcal{E}_{\text{авт}} + \mathcal{E}_{\text{гар}} + \mathcal{E}_{\text{дп}}. \quad (8.6)$$

- затраты на складские работы ( $\mathcal{E}_{\text{скл}}$ );
- затраты на погрузочно-разгрузочные работы ( $\mathcal{E}_{\text{ПРР}}$ );
- затраты по завозу-вывозу грузов автотранспортом ( $\mathcal{E}_{\text{авт}}$ );
- затраты по содержанию гаражей ( $\mathcal{E}_{\text{гар}}$ );
- затраты на заработную плату диспетчерского персонала экспедиторов и содержание диспетчерского пункта ( $\mathcal{E}_{\text{дп}}$ );

Следует отметить, что для решения рассматриваемой задачи достаточно выполнить расчеты по изменяющимся составляющим капитальных вложений и эксплуатационных затрат для различных форм ТЭО при завозе-вывозе грузов автотранспортом с терминалов магистральных видов транспорта.

### **8.3 Организация взаимодействия при завозе-вывозе грузов с железнодорожного терминала с выполнением ТЭО**

К основным принципам организации оптимального взаимодействия на железнодорожном терминале при завозе-вывозе грузов автотранспортом с выполнением ТЭО можно отнести следующие:

- минимизация простоев транспортных средств на терминале;
- определение наилучших приоритетов обслуживания вагонов и автомобилей на терминале;
- выбор наиболее рационального уровня реализации прямого варианта выполнения грузовых операций;
- обеспечение минимума годовых приведенных затрат на доставку грузов.

Организация завоза грузов автотранспортом на железнодорожный терминал или вывоза грузов с терминала при централизованном варианте предусматривает работу взаимодействующих подразделений в соответствии с единым технологическим процессом, взаимную увязку и оперативное руководство транспортно-экспедиционной работой и перевозками грузов.

Оперативное планирование работы и контроль его выполнения может осуществляться с помощью контактных сменных графиков работы железнодорожного терминала и автомобильных транспортных средств, который содержит сведения о положении на погрузочно-разгрузочных фронтах, данные о завозе и вывозе грузов, времени простоя транспортных средств на терминале и т. д.

*При завозе грузов* на основании заявок клиентов на железнодорожном терминале планируют железнодорожные и автомобильные перевозки на следующие сутки, а также определяют требуемые средства для выполнения погрузочно-разгрузочных операций по конкретным грузовым пунктам. После утверждения планов и заявок начальник отдела ТЭО (иной работник железнодорожного предприятия, на которого возложено выполнение соответствующих функций) передает:

- план (задание) на выделение автотранспорта работнику железнодорожного терминала, осуществляющему организацию взаимодействия и контроль работы с автотранспортом (далее – диспетчер автотранспорта) для подачи заявки на необходимые автомобильные транспортные средства;
- заявку грузоотправителя товарному кассиру для оформления железнодорожных перевозочных документов;
- заявку на погрузочно-выгрузочные средства начальникам производственных участков;
- заявку на железнодорожную станцию для подачи вагонов, контейнеров под погрузку [13].

Автодиспетчер на основании полученного плана (задания) заказывает необходимые автомобильные транспортные средства, получает от товарного кассира завизированные железнодорожные накладные, на основании которых оформляет товарно-транспортные накладные (далее – ТТН), путевые листы при необходимости, распределяет автотранспорт по пунктам погрузки-выгрузки.

Водитель-экспедитор получает от автодиспетчера железнодорожную накладную, четыре экземпляра ТТН, путевой лист с указанием даты завоза

груза, наименования и реквизитов грузоотправителя, пункта погрузки, сведений о грузе и т. д. При перевозке груза в контейнере на грузовом пункте водитель получает исправный порожний контейнер, а приемосдатчик железной дороги отмечает в ТТН время прибытия и убытия автомобиля под погрузку, расписывается о выдаче контейнера в пропуске и нарядах формы КЭУ-16.

Перевозка груза автотранспортом начинается с его приема на складе отправителя, где груз предварительно должен быть подготовлен надлежащим образом в зависимости от его рода и способа перевозки. Прием груза осуществляется водителем-экспедитором в соответствии с положениями соответствующих нормативных правовых актов, действующих на транспорте. При получении груза водителю грузоотправителем должны быть переданы также и требуемые грузосопроводительные документы на груз. В приеме-сдаче груза представитель отправителя и водитель-экспедитор обязаны расписаться во всех экземплярах ТТН, причем один экземпляр ТТН остается у отправителя в качестве документа, подтверждающего прием груза для завоза его на железнодорожный терминал и необходимого для списания товарно-материальных ценностей у грузоотправителя.

Водитель-экспедитор доставляет полученный им у отправителя груз на железнодорожный терминал и сдает его приемосдатчику железной дороги в соответствии с действующими на железнодорожном транспорте нормативными правовыми актами. Передача груза подтверждается подписями водителя-экспедитора и приемосдатчика железной дороги в трех оставшихся экземплярах ТТН, один из которых остается у приемосдатчика железной дороги для учета принятого груза. Водитель-экспедитор после сдачи груза, контейнера передает диспетчеру автотранспорта надлежащим образом оформленные документы.

В обязанности автодиспетчера в течение дня входят оперативное руководство погрузкой-выгрузкой и работой автотранспорта, информирование грузоотправителей о времени прибытия к ним автотранспорта, ведение учета простоев автомобилей и выполнения суточного плана (задания).

Мастер погрузочно-разгрузочного пункта на основании заявки на погрузочно-выгрузочные средства уточняет на пунктах погрузки наличие необходимых работников, исправных подъемно-транспортных машин и механизмов, требуемого оборудования. В дальнейшем он осуществляет контроль за производством погрузочно-разгрузочных работ как лицо, ответственное за безопасное перемещение груза.

*При вывозе с железнодорожного терминала по прибытии грузов и выгрузке их из вагонов на склад приемосдатчик железной дороги сообщает об этом в товарную контору, а автодиспетчер уточняет сроки вывоза и требуемые средства для выгрузки у получателя. Далее он совместно с*

руководителем смены осуществляет планирование автомобильных перевозок, определяет необходимые средства для выполнения погрузочно-разгрузочных работ.

На основании сформированного плана (задания) автодиспетчер заказывает автотранспорт, оформляет ТТН согласно данным из железнодорожной накладной, путевой лист с указанием даты вывоза груза, наименования и реквизитов грузополучателя, пункта выгрузки, сведений о грузе и т. д. Водитель-экспедитор получает от автодиспетчера железнодорожную накладную, четыре экземпляра ТТН, путевой лист, грузосопроводительные документы, пропуск, а при перевозке груза в контейнере дополнительно наряды формы КЭУ-16.

На основании железнодорожной накладной, пропуска и нарядов формы КЭУ-16 водитель-экспедитор принимает груз от приемосдатчика железной дороги в соответствии с действующими на железнодорожном транспорте нормативными правовыми актами. Передача груза удостоверяется подписями водителя-экспедитора и приемосдатчика железной дороги во всех экземплярах ТТН, один из которых остается на грузовом пункте у приемосдатчика для отчетности о выданных грузах.

Водитель-экспедитор, отвечающий за сохранность груза в процессе перевозки автотранспортом, доставляет его получателю и сдает груз согласно положениям соответствующих нормативных правовых актов, действующих на транспорте. В приеме-сдаче груза представитель получателя и водитель-экспедитор обязаны поставить подпись во всех трех экземплярах ТТН, один экземпляр которой остается у грузополучателя в качестве документа, подтверждающего выдачу ему груза и необходимого для оприходования у него доставленных товарно-материальных ценностей. По возвращению на железнодорожный терминал после выгрузки у грузополучателя водитель-экспедитор передает диспетчеру автотранспорта надлежащим образом оформленные документы.

Аналогично заводу грузов на терминал в течение дня автодиспетчер осуществляет оперативное руководство погрузкой-выгрузкой и работой автотранспорта, информирует грузополучателей о времени прибытия к ним автотранспорта, ведет учет простоев автомобилей и выполнения суточного плана (задания).

Следует отметить, что при завозе-вывозе груза один из двух передаваемых водителем автодиспетчеру экземпляров ТТН служит для взаиморасчетов с грузоотправителем, грузополучателем, а второй из них используется для учета транспортной работы, начисления заработной платы водителю.

## **9 ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ**

### **9.1 Основные понятия при перевозках грузов в смешанном сообщении**

Развитие и глобализация международной торговли с вовлечением в нее все большего количества стран и целых регионов, расширение мировых рынков сбыта продукции различных отраслей экономики, контейнеризация при доставке грузов вызвали значительное увеличение объемов международных перевозок, появление новых логистических схем доставки с участием нескольких видов транспорта, что привело к существенному росту смешанных перевозок грузов.

К числу важнейших функций транспортно-экспедиционных предприятий, реализация которых позволяет снизить транспортные издержки, осуществлять доставку грузов по принципу «от двери до двери» с учетом запросов клиентов, относится организация перевозок грузов в смешанном сообщении (смешанных перевозок грузов). Экспедитор освобождает в таком случае грузовладельца от необходимости организации и контроля процессов подготовки груза к перевозке, его перевозки, хранения, перевалки с одного вида транспорта на другой, принимая на себя выполнение этих операций.

В соответствии со статьей 742 ГК РФ смешанная перевозка в самом общем виде означает перевозку грузов по меньшей мере двумя различными видами транспорта, причем смешанная перевозка грузов по единому транспортному документу указана как прямая смешанная перевозка. Следовательно, в зависимости от способа документального оформления рассматриваемые перевозки можно подразделить:

- на прямые смешанные, которые представляют собой перевозки, осуществляемые несколькими видами транспорта по единому транспортному документу, оформленному на весь путь следования;
- не прямые смешанные, т. е. перевозки, выполняемые несколькими видами транспорта по отдельным перевозочным документам, применяемым на каждом виде транспорта.

Следует отметить, что в настоящее время в учебно-методической литературе, научных публикациях, справочных изданиях и при осуществлении практической деятельности наряду с термином смешанная перевозка достаточно часто используются и другие – например, интермодальная, мультимодальная,

комбинированная и т. д. Множество терминов и отсутствие четкой определенности в их использовании часто приводит к смешению понятий, так как специалисты различных отраслей дают определения исходя из собственных целей рассмотрения таких перевозок. В результате возникают существенные разночтения в определениях и толкованиях указанных понятий.

В *Конвенции ООН о международных смешанных перевозках грузов*, подписанной в Женеве 20 мая 1980 года, термин «международная смешанная перевозка» в англоязычной редакции Конвенции приведен в виде «*International multimodal transport*» и означает перевозку грузов по меньшей мере двумя разными видами транспорта на основании договора смешанной перевозки (*multimodal transport contract*) из места в одной стране, где грузы поступают в ведение оператора смешанной перевозки (*multimodal transport operator*), до обусловленного места доставки в другой стране. Конвенция предусматривает наличие договора смешанной перевозки. На его основании оператор смешанной перевозки, в ведение которого поступает груз, за соответствующую плату обязуется осуществить или обеспечить международную смешанную перевозку. При этом такой оператор является стороной договора и несет ответственность за его исполнение.

Данная Конвенция содержит общие положения, связанные со смешанными перевозками грузов, информацию о документах, регулирующих эти перевозки, требованиях и исках; определяет ответственность оператора и грузоотправителя, рассматривает таможенные вопросы. Однако необходимо отметить, что указанная Конвенция в настоящее время не ратифицирована достаточным количеством государств для ее вступления в силу. Употребление термина «мультимодальность» часто используется как транслитерация термина «*multimodal*» указанной Конвенции и указывает на необходимость наличия оператора смешанной/мультимодальной перевозки.

В 1991 году Комитетом по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии ООН было разработано *Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП)*, участником которого является с 1997 года и Республика Беларусь. Термин «комбинированная перевозка» в соответствии с этим соглашением означает перевозку грузов на одной и той же транспортной единице с использованием нескольких видов транспорта. В качестве примера комбинированных перевозок упоминаются перевозки съемных кузовов, контейнеров, полуприцепов.

В 1997 году Европейская комиссия опубликовала *сообщение COM(97) 243 INTERMODALITY AND INTERMODAL FREIGHT TRANSPORT IN THE EUROPEAN UNION*, в котором интермодальность предлагается понимать как характеристику транспортной системы, которая позволяет интегрированно использовать по меньшей мере два вида транспорта для обеспечения доставки груза «от двери до двери».

В 2000 году под эгидой ООН был издан документ под названием *Терминология комбинированных перевозок (Terminology on Combined Transport)*, предназначенный для работы Европейского союза, Европейской конференции министров транспорта и Европейской экономической комиссии ООН. Определения терминов в этом документе отличаются от определений Конвенции ООН 1980 г. и охарактеризованы, например, следующим образом:

– мультимодальная перевозка (*multimodal transport*) – это перевозка грузов двумя и более видами транспорта без упоминания об операторе такой перевозки;

– интермодальная перевозка (*intermodal transport*) – последовательная перевозка грузов двумя и более видами транспорта в одной и той же грузовой единице или автотранспортном средстве без перегрузки самого груза при смене вида транспорта;

– комбинированная перевозка (*combined transport*) – интермодальная перевозка, в рамках которой большая часть европейского рейса приходится на железнодорожный, внутренний водный или морской транспорт, а любой начальный и/или конечный отрезок пути, на котором используется автомобильный транспорт, является максимально коротким.

В Модельном Законе о транспортной деятельности, принятом в 2007 году Межпарламентской Ассамблеей государств – участников СНГ и рекомендованном для использования в национальном законодательстве этих стран, приведены такие определения понятий:

– *интермодальная перевозка* – это последовательная перевозка груза в одной и той же грузовой единице (крупнотоннажном контейнере, съемном кузове, полуприцепе и т. п.) с перевалкой его в пути следования с одного вида транспорта на другой без перегрузки самого груза;

– *мультимодальная перевозка* – это перевозка грузов, при которой организуемое ее лицо несет ответственность за груз на всем пути следования независимо от количества принимающих участие в перевозке видов транспорта при оформлении единого перевозочного документа;

– *комбинированная перевозка* – это перевозка грузов, при которой одно (пассивное) транспортное средство перевозится на другом (активном) транспортном средстве, обеспечивающем тягу и потребляющем энергию.

Законодательство Республики Беларусь не определяет и не регламентирует понятия «интермодальной», «мультимодальной» или «комбинированной» перевозки. Согласно статье 742 ГК РБ смешанная перевозка грузов осуществляется или обеспечивается экспедитором по договору транспортной экспедиции в порядке, предусмотренном главой 41 ГК РБ. В действовавших ранее в Республике Беларусь Правилах экспедирования грузов при смешанных перевозках, утвержденных Приказом Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 10 марта 1997 г. №58-Ц, смешанная перевозка грузов также определялась как перевозка грузов по меньшей мере двумя различными видами транспорта на основе договора транспортной

экспедиции из места, где грузы поступают в ведение экспедитора смешанной перевозки, до обусловленного места доставки.

Правила ЮНКТАД (Конференция ООН по торговле и развитию) / МТП (Международная торговая палата) 95, принимаемые за основу национального законодательства о перевозках грузов в смешанном сообщении во многих странах, определяют договор смешанной перевозки как договор на перевозку груза минимум двумя различными видами транспорта, а лицо, принявшее на себя ответственность за его осуществление, называют оператором смешанных перевозок.

В качестве операторов смешанной перевозки грузов выступают, как правило, экспедиторы, однако в некоторых случаях ими могут быть владельцы или арендаторы транспортных средств, а также перевозчики. При этом экспедитор, являясь оператором смешанной перевозки, может одновременно быть и перевозчиком, если использует в процессе перевозки в смешанном сообщении, например, собственный автотранспорт или зафрахтованное судно для доставки товара на одном из его участков. Оператор смешанной перевозки заключает с грузовладельцем договор смешанной перевозки и принимает на себя ответственность за исполнение договора вне зависимости от того выполнит он перевозку собственными или привлеченными транспортными средствами.

Таким образом, прямая смешанная (мультимодальная) перевозка грузов:

– осуществляется на основании договора смешанной перевозки, который охватывает всю перевозку, причем оператор смешанной перевозки выступает как сторона договора;

– оператор смешанной перевозки берет на себя ответственность за всю перевозку от места получения груза до места назначения и выдает документ смешанной перевозки (например, мультимодальный транспортный коносамент ФИАТА).

Экспедитор может обеспечить и непрямую смешанную перевозку груза несколькими видами транспорта. При этом экспедитор не является стороной договора перевозки, а действует от имени клиента, организуя смешанную перевозку. Экспедитор от имени клиента предъявляет груз перевозчикам, которые на каждом из этапов доставки оформляют собственные транспортные документы в соответствии с нормативными правовыми актами, действующими на определенном виде транспорта, и несут ответственность только за выполняемую ими перевозку.

## **9.2 Транспортные единицы и технологические особенности интермодальных перевозок грузов**

С технологической точки зрения под интермодальной или комбинированной перевозкой понимается доставка по принципу «от двери до двери», который

обеспечивается за счет перевозки транспортных единиц на железнодорожных вагонах, морских или речных судах, пароммах, автотранспортных средствах, самолетах на определенных участках маршрута смешанной перевозки.

К транспортным единицам интермодальной перевозки (интермодальным транспортным единицам) относят следующие [36]:

1 *Контейнеры*. Используются для выполнения перевозок грузов различной номенклатуры, могут быть универсальными или специализированными, наиболее распространены 20-футовые и 40-футовые контейнеры. Для захвата контейнера при перегрузке с одного транспортного средства на другое используются верхние угловые фитинги. Достаточно прочная конструкция контейнеров позволяет устанавливать их на площадке или на транспортном средстве в несколько ярусов. Перевозка контейнеров может выполняться различными видами транспорта, а в качестве транспортных средств применяются специализированные суда, автомобили-контейнеровозы, фитинговые железнодорожные платформы.

2 *Съемные кузова*. Съемный кузов представляет собой кузов грузового автомобиля, который отделяется от шасси. Съемные кузова используются в автомобильно-железнодорожных перевозках, перегружаются с захватом за нижнюю усиленную часть кузова, фиксация съемного кузова на железнодорожном вагоне аналогична контейнерам – используются нижние фитинги съемного кузова и фитинговые упоры железнодорожной платформы. Вследствие облегченной конструкции верхней части кузова они не предназначены для многоярусного складирования, однако существуют съемные кузова с усиленной рамой, что позволяет устанавливать отдельные их типы на площадке в 2–3 яруса.

3 *Съемные полуприцепы*. Автомобильные полуприцепы, которые, как и съемные кузова, используются при интермодальных автомобильно-железнодорожных перевозках и перегружаются в вертикальном направлении с захватом за нижнюю часть кузова. Такие полуприцепы за счет усиленной конструкции кузова и наличия специальных грузозахватных скоб пригодны к крановой перегрузке. Для железнодорожной перевозки используются специализированные железнодорожные платформы со специальными углублениями, нишами («карманами») для колес полуприцепа.

4 *Полуприцепы (контрейлеры)*. Обычные автомобильные полуприцепы, непригодные к крановой перегрузке. Перевозятся по железной дороге на специализированных железнодорожных платформах, обеспечивающих фиксацию полуприцепов. В отличие от съемных полуприцепов, погрузка на платформы и выгрузка с них производятся в горизонтальном направлении. Простейший способ организации погрузки и выгрузки таких полуприцепов подразумевает использование рампы. Более современные способы безрамповой погрузки подразумевают наличие специально оборудованных терминалов и/или специализированных вагонов.

Альтернативным вариантом погрузки и выгрузки полуприцепов является их размещение на так называемой «погрузочной корзине» с дальнейшей крановой перегрузкой этой корзины с полуприцепом на специализированную платформу.

5 *Автопоезда*. Автопоезда, состоящие из полуприцепа и автотягача, при перевозке железнодорожным транспортом размещаются на платформах специальной конструкции, позволяющей закрепить (заякорить) автопоезд. водители автомобилей в этом случае перевозятся в пассажирских вагонах, которые включаются в состав этого же поезда. Погрузка и выгрузка автопоездов производится самоходом с использованием погрузочных рамп.

Интермодальные автомобильно-железнодорожные перевозки с использованием съемных кузовов и полуприцепов, контрейлеров и автопоездов часто называют контрейлерными перевозками. Глава 12 Приложения 3 к СМГС регламентирует размещение и крепление автопоездов, автомобилей, полуприцепов, прицепов, тягачей, съемных автомобильных кузовов.

6 *Бимодальные полуприцепы*. Специальные полуприцепы усиленной конструкции, которая позволяет выдерживать динамические нагрузки при следовании в составе поезда, и имеющие устройства для установки их на железнодорожные тележки для движения по железной дороге. Таким образом, бимодальный полуприцеп представляет собой автомобильный полуприцеп-вагон, который после постановки его на железнодорожные тележки может включаться в состав поезда как вагон. Бимодальные перевозки находят применение в Северной Америке.

На рисунке 9.1 приведены особенности перегрузки и перевозки рассмотренных транспортных единиц при интермодальной перевозке [36].

Важнейшими преимуществами, основанными на сочетании автомобильного и железнодорожного транспорта интермодальных/комбинированных перевозок, являются:

- повышение возможности осуществления доставки груза по принципу «от двери до двери»;
- совокупность высокой скорости доставки, маневренности и оперативности работы автомобильного транспорта, а также большой провозной способности, независимости от климатических условий, обеспечивающей регулярность перевозок, и безопасности железнодорожного транспорта;
- значительное сокращение времени простоя автотранспортных средств на пограничных автомобильных переходах;
- снижение вероятности дорожно-транспортных происшествий, связанных с движением большегрузных автотранспортных средств;
- повышение сохранности автомобильных дорог;
- существенное уменьшение расхода автомобильного топлива и загрязнения окружающей среды.

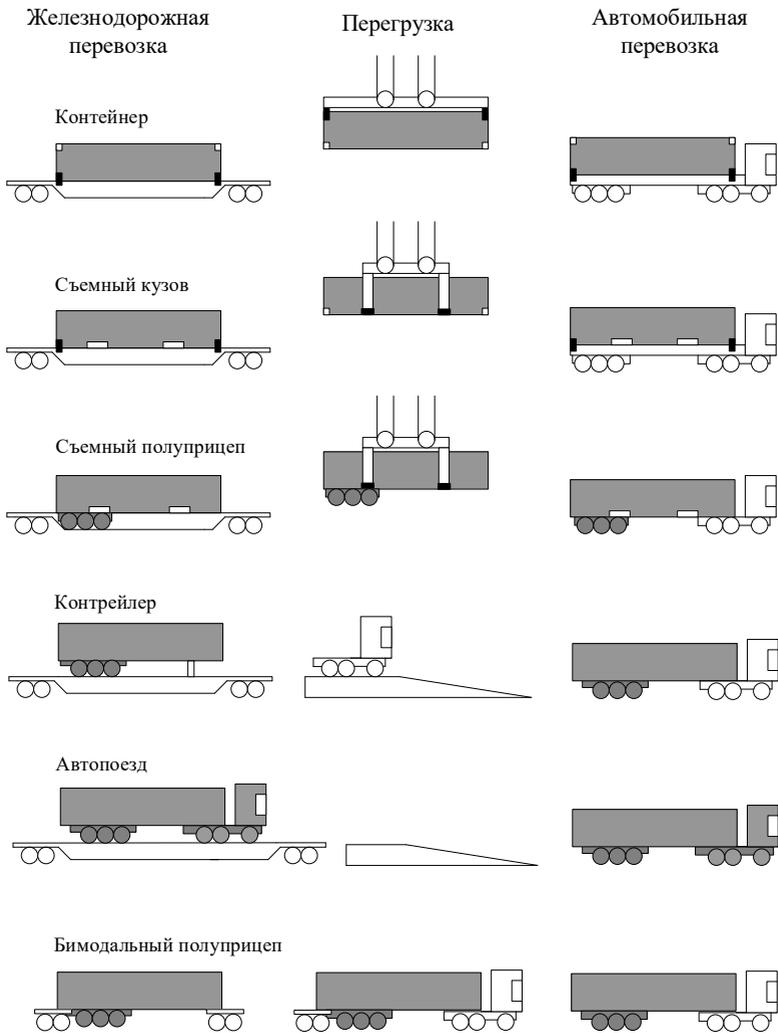


Рисунок 9.1 – Особенности перегрузки и перевозки интермодальных транспортных единиц в железнодорожно-автомобильном сообщении

Основной недостаток рассматриваемых перевозок – это значительные затраты на доставку грузов, особенно при использовании автопоездов. Данное положение связано, в частности, с тем, что применяемые в таких логистических схемах доставки грузов транспортные средства имеют значительную

массу тары, существенно превышающую массу перевозимого в них груза, которая составляет от десяти до двадцати тонн.

Первоначально европейские интермодальные перевозки получили распространение в приальпийских государствах (Австрия, Франция, Италия, Германия, Швейцария) в связи с жесткими ограничениями на движение крупнотоннажных автомобилей. В настоящее время регулярные перевозки полуприцепов охватывают практически все регионы Европы, их прогресс сдерживается лишь значительными вложениями в строительство терминальной инфраструктуры и специализированных вагонов.

В целях содействия ускорению и облегчению международных перевозок грузов, рост объемов которых неизбежен при расширении международной торговли, а также уменьшению загрузки европейских автомобильных дорог и ущерба окружающей среде, важное значение для чего имеет развитие интермодальных (комбинированных) перевозок, в феврале 1991 года в Женеве было подписано Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах. Данное Соглашение содержит правовые положения, определяющие согласованный план развития комбинированных перевозок и инфраструктуру, необходимую для их осуществления, на основе согласованных международных параметров и стандартов для повышения эффективности международных комбинированных перевозок в Европе и их привлекательности для потребителей.

Рассматриваемое Соглашение содержит, в частности, технические и эксплуатационные характеристики используемых при организации данного вида сообщения сетей международных комбинированных перевозок, которые включают железнодорожные линии, используемые для комбинированных перевозок, терминалы, пограничные пункты, станции смены колесных пар и железнодорожно-паромные переправы/порты.

### **9.3 Содержание транспортно-экспедиционного обслуживания при перевозках грузов в смешанном сообщении**

Перечень транспортно-экспедиционных операций, осуществляемых при перевозках грузов в смешанном сообщении, значительно шире аналогичного при транспортировке в прямом сообщении в основном за счет операций, выполняемых в пунктах перевалки грузов, и может включать:

- участие в разработке и согласовании базисных и транспортных условий договоров (контрактов) купли-продажи товаров;
- разработку оптимальных схем доставки грузов с участием различных видов транспорта;
- получение на железнодорожной станции, в порту, аэропорту визы на прием к перевозке и отправление грузов;

- подготовку грузов к отправлению (затаривание, упаковка, маркировка, пакетирование и др.);
- прием грузов на складах грузоотправителей;
- оформление товарно-транспортных накладных для перевозки грузов автомобильным транспортом, перевозочных документов для транспортировки другими видами транспорта;
- доставку грузов на терминалы магистральных видов транспорта или экспедиторов, включая сопровождение грузов при завозе автомобильным транспортом;
- сдачу грузов по поручениям грузоотправителей на терминалах для дальнейшей их перевозки магистральными видами транспорта;
- организацию выполнения погрузочно-разгрузочных работ в пунктах отправления грузов;
- организацию хранения грузов и складских работ на терминалах соответствующих видов транспорта или экспедиторов в пунктах отправления, консолидацию отправок;
- прием в пунктах перевалки прибывших грузов с проверкой массы и состояния грузов согласно нормативным документам, действующим на соответствующем виде транспорта;
- координацию работы подразделений различных видов транспорта в пунктах перевалки грузов;
- организацию выполнения погрузочно-разгрузочных работ в пунктах перевалки грузов на другой вид транспорта (транспортные средства);
- организацию хранения грузов на терминалах соответствующих видов транспорта или экспедиторов в пунктах перевалки, консолидации и деконсолидации отправок, складских работ;
- оформление необходимых документов и оплата таможенных, фитосанитарных, карантинных и других операций;
- сдачу грузов в пунктах перевалки следующему перевозчику для дальнейшей транспортировки;
- прием грузов в пунктах назначения по поручениям грузополучателей от перевозчиков, проверку массы и состояния грузов согласно нормативным документам, действующим на соответствующем виде транспорта;
- организацию выполнения погрузочно-разгрузочных работ в пунктах назначения грузов;
- организацию хранения грузов и складских работ на терминалах магистральных видов транспорта или экспедиторов в пунктах назначения, деконсолидацию отправок;
- производство расчетов по поручениям клиентов с перевозчиками различных видов транспорта, владельцами инфраструктуры, транспортными терминалами, другими участниками процесса доставки грузов;
- контроль за следованием груза, информирование клиентов о ходе доставки, местонахождении грузов и транспортных средств;

- доставку перевозочных и грузосопроводительных документов грузоотправителям и грузополучателям;
- участие в составлении коммерческих и иных актов для удостоверения определенных обстоятельств согласно нормативным документам, действующим на соответствующем виде транспорта;
- справочно-информационные, консультационные услуги и т. д.

При организации и осуществлении смешанной перевозки важнейшим элементом обеспечения эффективной работы при доставке является координация действий перевозчиков различных видов транспорта, так как согласованное прибытие их транспортных средств на терминалы перевалки позволяет сократить расходы по хранению грузов на складах, уменьшить срок оборота транспортных средств, ускорить доставку грузов.

Рассмотрим технологическую схему организации смешанной перевозки, когда груз прибывает автотранспортом из-за рубежа, перегружается на станции Белорусской железной дороги в контейнер и далее отправляется в пункт назначения железнодорожным транспортом (рисунок 9.2).



Рисунок 9.2 – Технологическая схема организации смешанной перевозки по варианту «автомобиль – контейнер»

Клиент для обеспечения качественной и своевременной организации доставки груза должен предоставить экспедитору следующую информацию:

- наименование грузополучателя;
- наименование железнодорожной станции и дороги назначения;
- заявленный период перевозки груза;
- маршрут перевозки по Белорусской железной дороге (станции входа, выхода);
- наименование груза, код груза по ТН ВЭД ЕАЭС, ГНГ, ЕТСНГ;
- линейные и объемные характеристики груза по упаковке, характеристики тары;
- количество груза, загрузка автомобиля в тоннах;
- дополнительные условия организации перевозки груза.

На основании полученной информации экспедитор производит расчет стоимости планируемой перевозки. В комплекс оплачиваемых клиентом работ и услуг при осуществлении экспедирования перевозки груза в смешанном сообщении обычно входят:

- транспортировка груза;
- погрузочно-разгрузочные работы, включая при необходимости дополнительную сортировку и упаковку, пломбирование вагонов, контейнеров;
- дополнительные подготовка и оборудование вагонов;
- согласование перевалки и перевозки с предприятиями и подразделениями Белорусской железной дороги;
- складские работы и хранение;
- приемосдаточные операции в пункте перевалки;
- услуги независимого сюрвейера (эксперта Торгово-промышленной палаты);
- организация таможенного декларирования (услуги таможенного представителя);
- оформление акта приемки-сдачи;
- проставление необходимых отметок в перевозочных документах автомобильного транспорта;
- оформление комплекта перевозочных документов СМГС;
- экспедиторский сбор [36].

На основании обработки запроса клиента экспедитор извещает его о возможности или невозможности осуществления заявленной перевозки и о сумме ставки, учитывающей весь комплекс услуг. При согласии клиента с предложенной ставкой он в письменной форме подтверждает свое согласие, производит оплату комплекса предложенных услуг и должен сообщить экспедитору дату отправления и прибытия груза к месту перевалки, а также передать все необходимые сопроводительные документы для перевозки груза железнодорожным транспортом, прилагаемые к комплекту перевозочных документов СМГС. Клиент информируется о порядке заполнения документов автомобильной перевозки *TIR CARNET* и *CMR*.

Экспедитор обеспечивает подачу заявки на перевозку груза, поиск и обеспечение наличия вагона или контейнера для перевозки груза по железной дороге, организует промежуточное хранение груза на терминале или на складе СВХ, выполнение погрузочно-разгрузочных работ, оформление железнодорожных перевозочных документов в региональном центре транспортного обслуживания (РЦТО).

По прибытии груза автомобильным транспортом в пункт перевалки груз принимается экспедитором. Осуществляется перегрузка груза из автомобильных транспортных средств в вагон или контейнер по «прямому варианту» или при необходимости с использованием склада (склада СВХ) для промежуточного хранения груза. Погрузка груза в вагон или контейнер происходит в присутствии представителей таможенных органов и сюрвейера (эксперта Торгово-промышленной палаты).

Экспедитор оформляет комплект перевозочных документов СМГС, к которому прикладываются все необходимые сопроводительные документы, полученные ранее от грузоотправителя. На основании представленных документов груз проходит соответствующую таможенную процедуру и отправляется на железнодорожную станцию назначения от имени экспедитора по поручению клиента. По факту выполненных работ и услуг экспедитор оформляет и направляет клиенту счет-фактуру для оплаты.

## 10 МЕЖДУНАРОДНАЯ СИСТЕМА ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

### 10.1 Структура, цели, задачи и направления деятельности Международной федерации экспедиторских ассоциаций

Развитие мировой торговли и увеличение объемов международных перевозок, а также связанных с ними транспортно-экспедиционных услуг вызвали необходимость создания соответствующей организации экспедиторов на международном уровне. В результате 31 мая 1926 г. 16 национальными и региональными экспедиторскими ассоциациями ряда европейских стран в Вене была создана Международная федерация экспедиторских ассоциаций, сокращенно ФИАТА (*FIATA* – от начальных букв ее наименования на французском языке «*Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles*»), представляющая интересы национальных экспедиторских организаций различных стран мира.

В настоящее время Международная федерация экспедиторских ассоциаций (далее – ФИАТА) – это самая крупная неправительственная организация, представляющая транспортно-экспедиционную сферу деятельности более чем 50 тысяч международных экспедиторских и логистических компаний, действующих в более чем 160 странах мира, на которых трудятся более 10 миллионов сотрудников. ФИАТА является некоммерческой организацией и не имеет своей целью получение прибыли, а финансирование ее деятельности осуществляется за счет вступительных и членских взносов, пожертвований, доходов и поступлений от оказываемых ФИАТА услуг.

Членами ФИАТА в соответствии с Уставом этой организации [37] могут быть:

1) *ассоциации – члены ФИАТА*, которыми являются организации (объединения, ассоциации) экспедиторов, представляющие в целом или частично экспедиторский сектор определенных страны или региона;

2) *групповые члены*:

– международные организации, представляющие экспедиторскую отрасль деятельности группы стран или регионов;

– международные экспедиторские круги, представляющие одинаковые или схожие интересы по отношению к ФИАТА;

– международные ассоциации, члены которых осуществляют активную деятельность в сферах, тесно связанных с экспедированием;

3) *индивидуальные члены* – экспедиторские предприятия или организации, тесно связанные с экспедиторской отраслью деятельности;

4) *почетные члены* – лица, оказавшие ФИАТА или экспедиторской отрасли особые услуги.

ФИАТА имеет консультативный статус в Экономическом и Социальном советах ООН, в Экономической комиссии ООН для Европы, в Конференции ООН по торговле и развитию, в Комиссии ООН по международному торговому праву, в Комиссии ООН при Экономическом и Социальном советах для стран Азии и региона Тихого океана. Она признана в качестве представителя экспедиторской сферы деятельности в Международной торговой палате, в Международной Ассоциации воздушного транспорта, в Международном союзе железных дорог, в Международном союзе автомобильного транспорта, во Всемирной таможенной организации, во Всемирной торговой организации и в ряде других государственных, правительственных, неправительственных и общественных организациях. В общей сложности ФИАТА имеет связи и поддерживает отношения почти с 30 международными и общественными организациями, представляющими транспортную, экспедиторскую, таможенную, финансовую и иные сферы деятельности [38].

В качестве *основных целей ФИАТА* следует указать:

– представление интересов национальных и региональных экспедиторских ассоциаций, защита, поддержка и координация профессиональных и отраслевых интересов на международном уровне;

– расширение и повышение качества транспортно-экспедиционных услуг.

В соответствии со статьей 2 Устава ФИАТА указанные цели достигаются следующими средствами:

– поддержанием контактов с национальными и наднациональными властными структурами, с транспортными и коммерческими организациями;

– участием в качестве члена в вышеуказанных структурах, ассоциациях и подобных организациях, а также посредством сотрудничества с перечисленными структурами, преследующими такие или подобные цели;

– активным участием в установлении обычаев и правил в международных деловых отношениях;

– содействием распространению информации об экспедиторской сфере деятельности и внедрению экспедирования в общественные работы;

– публикацией специальной литературы и материалов, касающихся экспедиторской сферы деятельности;

– оказанием поддержки своим членам;

– профессиональным обучением и организацией деловых семинаров;

– оказанием содействия в объединении экспедиторов, организации честной конкуренции между ними и в обмене деловым и профессиональным опытом;

– участием в решении частных и общих вопросов в сфере коммерции и транспорта.

Основными направлениями деятельности ФИАТА являются:

- объединение экспедиторов всех стран мира в единую организацию и представление их интересов на мировом рынке;
- представление и защита интересов экспедиторов посредством участия в международных организациях, занимающихся поставками товаров, перевозками грузов и выполнением связанных с этим функций;
- ознакомление деловых кругов и широкой общественности с целями, задачами и ролью экспедирования как самостоятельной отрасли экономики и хозяйствования;
- повышение качества экспедиторских услуг, в частности, путем разработки и внедрения в практику унифицированных экспедиторских документов, типовых экспедиторских условий;
- содействие профессиональной подготовке экспедиторских кадров [38].

Помимо вопросов оказания транспортно-экспедиционных услуг ФИАТА разрабатываются вопросы, связанные со страхованием, организацией перевозок грузов и выполнением погрузочно-разгрузочных работ на различных видах транспорта, таможенным оформлением и др.

Все национальные ассоциации ФИАТА разделены на четыре региональные комитета:

- Африка и Средний Восток (*RAME – Region Africa and Middle East*);
- Северная и Южная Америка (*RAMS – Region Americas*);
- Азия и Тихоокеанский регион (*RAP – Region Asia-Pacific*);
- Европа (*REU – Region Europe*).

Основная задача региональных комитетов – обобщение проблем экспедирования и доведение их до институтов, консультативных советов и рабочих групп ФИАТА.

По состоянию на 2024 г. в состав ФИАТА включены четыре института, проводящих основную техническую работу:

- институт воздушных перевозок (*AFI – Airfreight Institute*);
- институт таможенных дел (*CAI – Customs Affairs Institute*);
- институт логистики (*FLI – FIATA Logistics Institute*);
- институт мультимодальных перевозок (*MTI – Multimodal Transport Institute*).

Институт мультимодальных перевозок включает три постоянно действующие рабочие группы: по железнодорожному, морскому и автомобильному транспорту.

Для решения вопросов, затрагивающих вопросы экспедирования по отдельным направлениям, работают три консультативных совета:

- по информационным технологиям (*ABIT – Advisory Body Information Technology*);
- правовым вопросам (*ABLM – Advisory Body Legal Matters*);

– вопросам сохранности и безопасности (*ABSS – Advisory Body Safety and Security*).

В составе ФИАТА работает постоянный Комитет Всемирного конгресса ФИАТА (*FCC*) и специальные комитеты: Консультативный совет ИАТА – ФИАТА (*IFCC*) и Руководящий комитет молодых специалистов в области логистики (*YLP*). Также в состав ФИАТА включен Фонд ФИАТА по профессиональному обучению (*FFVT*).

Необходимо отметить огромную роль, которую сыграла ФИАТА в создании унифицированного правового пространства и единых условий транспортно-экспедиционной деятельности. Так, ФИАТА создала и внедрила в мировую практику целый комплекс экспедиторских документов, которые нашли широкое применение, имеют высокую репутацию и признаны деловыми кругами во всем мире, разработала «Модель национального закона о транспортно-экспедиционной деятельности», ставшую основой для формирования национального законодательства в сфере транспортно-экспедиционной деятельности в различных странах.

## **10.2 Назначение экспедиторских документов ФИАТА**

Договор транспортной экспедиции может быть заключен на основе типовых правил ФИАТА, регулирующих экспедиторскую деятельность, которые приняты 2 октября 1996 года на Всемирном конгрессе ФИАТА в Каракасе и рекомендованы им для использования при разработке соответствующего национального законодательства. При этом указанные типовые правила имеют юридическую силу только тогда, когда на них имеется ссылка в договоре.

При осуществлении перевозок в рамках исполнения договора транспортной экспедиции на перевозку грузов оформляются транспортные документы, применяемые на отдельных видах транспорта в соответствии с требованиями национальных и международных транспортных конвенций, законов, уставов, кодексов или правил. Однако при оказании транспортно-экспедиционных услуг, связанных с выполнением международной, в том числе смешанной, перевозки грузов, могут использоваться бланки экспедиторских документов международного образца, в частности в виде документов и форм ФИАТА, разработанных и принятых ею.

Основные цели внедрения экспедиторских документов ФИАТА в практику [38]:

- повышение конкурентоспособности и улучшение экспортных возможностей;
- повышение контроля за рынками сбыта и распределения товаров, улучшение качества планирования товарных запасов, сокращение товарных запасов и потребностей в складских мощностях;

- ускорение перевозок, поставки товаров и обеспечение большей надежности сделок;
- внедрение новых транспортных технологий и более полное использование национальной инфраструктуры, улучшение национального контроля за транспортной системой и движением грузовых потоков;
- упрощение прохождения таможенных формальностей, уменьшение объемов соответствующего документооборота;
- экономия валютных расходов и улучшение платежного баланса, уменьшение зависимости от изменений ставок и тарифов на погрузочно-разгрузочные работы, портовые сборы;
- повышение контроля за общими транспортными и экспедиторскими расходами, облегчение их расчетов;
- упрощение процедуры предъявления исков и сокращение расходов, связанных с их предъявлением, страховыми премиями, процентами по платежам.

Первый экспедиторский документ ФИАТА (экспедиторская расписка) начал применяться в 1955 году. В дальнейшем были разработаны и используются в настоящее время следующие *экспедиторские формы и документы* ФИАТА:

- поручение экспедитору (*FIATA Forwarding Instructions – FFI*), принятое в 1984 г.;
- интермодальное весовое свидетельство отправителя (*Shippers Intermodal Weight Certification – SIC*), принятое в 1997 г.;
- декларация отправителя о перевозке опасных грузов (*Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods – SDT*), принятая в 1984 г. и усовершенствованная в 2005 г.;
- экспедиторская расписка (*Forwarders Certificate of Receipt – FCR*), принятая в 1955 г.;
- складская расписка (*FIATA Warehouse Receipt – FWR*), принятая в 1975 г.;
- экспедиторский сертификат перевозки (*Forwarders Certificate of Transport – FCT*), принятый в 1959 г.;
- оборотный мультимодальный транспортный коносамент (*Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading – FBL*), принятый в 1970 г.;
- необоротная мультимодальная транспортная накладная (*Non-negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill – FWB*), принятая в 1997 г.

Указанные экспедиторские формы и документы ФИАТА условно можно разделить на три группы [38]:

- *экспедиторские формы ФИАТА первой группы* (поручение экспедитору, интермодальное весовое свидетельство отправителя и декларация отправителя о перевозке опасных грузов) передаются экспедиторами грузоотправителю, заполняются и подписываются им, а затем возвращаются экспедитору для исполнения. Грузоотправитель в этом случае отвечает за правильность и точность содержания этих документов;

– *экспедиторские документы ФИАТА второй группы* (экспедиторская расписка, складская расписка и экспедиторский сертификат перевозки) заполняются экспедитором в соответствии с поручением грузоотправителя. Выдавая эти документы, экспедитор выступает в качестве агента грузовладельца и выполняет его поручение без права принятия самостоятельных решений. По этим документам экспедитор не может являться перевозчиком и не отвечает за перевозку;

– *экспедиторские документы ФИАТА третьей группы* (оборотный мультимодальный транспортный коносамент и необоротная мультимодальная транспортная накладная), выдавая которые, экспедитор принимает на себя обязательство доставить груз получателю в качестве перевозчика и отвечает перед грузоотправителем как за перевозку, так и за доставку груза в целом, а также за любую привлеченную им к перевозке товара третью сторону. При этом ответственность экспедитора имеет установленные пределы.

*Поручение экспедитору (FFI)* предусматривает выдачу ему задания на любые экспедиторские услуги в соответствии с типовым руководством ООН по стандартизации и унификации документов международной торговли и международных перевозок. Оно также может служить юридической основой для заключения договора транспортной экспедиции.

*Интермодальное весовое свидетельство отправителя (SIC)* заполняется грузоотправителем и передается экспедитору для указания точного веса груза в транспортных документах. Экспедитор может выдавать перевозчику весовое свидетельство, когда организует сборные отправки и выступит в качестве грузоотправителя на основе весовых свидетельств, полученных им от отправителей мелких партий грузов.

*Декларация отправителя о перевозке опасных грузов (SDT)* используется при организации перевозок опасных грузов автомобильным и морским транспортом, но может применяться также при заполнении международной железнодорожной накладной ЦИМ. При перевозках опасных грузов воздушным транспортом применяется отправительская декларация о перевозке опасных грузов Международной ассоциации воздушного транспорта.

*Экспедиторская расписка (FCR)* является необоротным документом, юридически подтверждающим принятие экспедитором груза под свою ответственность с безотзывным обязательством отправить груз получателю или хранить груз в распоряжении этого получателя. Она служит свидетельством выполнения экспортером своих обязательств и может являться документом для снятия денег с аккредитива.

*Складская расписка (FWR)* используется экспедитором, если он осуществляет складские операции, выступает в качестве унифицированного складского документа, подтверждая наличие договора складирования и хранения, а также прием экспедитором товара от клиента, и является доказательством исполнения контракта купли-продажи. Складская расписка может

служить и залоговым документом на получение банковского кредита, но представляет собой оборотный документ только в том случае, когда на ее лицевой стороне сделана соответствующая надпись (*Negotiable*).

*Экспедиторский сертификат перевозки (FCT)* представляет собой оборотный документ, ценную бумагу. Выдавая этот документ, экспедитор принимает на себя обязательство доставить груз получателю привлеченным перевозчиком и на условиях этого перевозчика. Экспедиторский сертификат перевозки является доказательством исполнения экспортером обязательств по поставке товаров и может являться документом для получения денег за товар по аккредитиву.

*Оборотный мультимодальный транспортный коносамент (FBL)* является транспортным документом экспедитора, выступающего в качестве договорного перевозчика или оператора смешанной перевозки, причем может использоваться при перевозках грузов как в прямом, так и в смешанном сообщении. Признан международной торговой палатой (*ICC*) в качестве документа для мультимодальных перевозок и банковской системой в качестве документа для аккредитивной формы расчетов.

*Необоротная мультимодальная транспортная накладная (FWB)* применяется при перевозках грузов всеми видами транспорта и является дополнением к указанному выше коносаменту ФИАТА, обладает всеми его свойствами, кроме товаро-распорядительности. Необходимость предъявления данной накладной при получении товара отсутствует [38].

Следует отметить, что с 1986 года экспедиторы применяют также *Нейтральную воздушную накладную (Not Negotiable Air Waybill)*, представляющую собой обычную воздушную накладную без наименования перевозчика, которое вносится в нее только после того, когда становится известным, кто выступает в качестве перевозчика (авиакомпания, экспедитор, выступающий в качестве воздушного агента авиакомпании, или экспедитор – договорный перевозчик). Нейтральная воздушная накладная является свидетельством исполнения поставщиком своих обязательств по поставке товара и служит документом, предъявляемым в банк для снятия с аккредитива причитающихся за поставленный товар денежных средств.

### **10.3 Организация аккредитивных расчетов по внешнеторговым контрактам с применением документов ФИАТА**

Для ускорения получения оплаты за поставленные зарубежным покупателям товары по обоюдной договоренности продавца и покупателя может быть использована аккредитивная форма расчетов.

Аккредитив – обязательство, в соответствии с которым банк-эмитент, действующий по поручению своего клиента-приказодателя (клиент является

импортером партии товара, грузополучателем), должен осуществить платеж получателю денежных средств (бенефициару – экспортеру партии товара, грузоотправителю) или дать полномочия другому банку (исполняющему банку) осуществить такой платеж, если соблюдены все условия аккредитива.

Аккредитив позволяет зарезервировать денежные средства при продаже товаров, а при полном соблюдении обеими сторонами оговоренных в контракте условий банк выплачивает необходимую денежную сумму на счет бенефициара.

При аккредитивной форме расчетов банковская система выступает независимым экспертом и гарантом в отношениях между импортером и экспортером, выполнение обязательств по поставке товаров подтверждается транспортными и иными документами, представляемыми в банк. Расчеты посредством аккредитива являются наиболее предпочтительной формой расчета с точки зрения гарантий от риска неплатежа.

Аккредитивная форма расчетов имеет ряд принципиальных отличий от иных форм безналичных расчетов.

Во-первых, аккредитив – это обязательство банка перед бенефициаром. В случае банковского перевода или расчетов по инкассо банки выступают только лишь в роли посредников.

Во-вторых, при расчетах в форме аккредитива существуют три формы договорных отношений, которые независимы друг от друга.

Это отношения:

– между приказодателем и бенефициаром, которые устанавливаются посредством заключения договора купли-продажи или иного договора (такой договор получил название «основной договор»);

– приказодателем и банком-эмитентом, которые устанавливаются после представления в банк-эмитент заявления на аккредитив и принятия банком данного заявления к исполнению (кроме того, может быть заключен отдельный договор о возмещении приказодателем банку сумм по аккредитиву);

– банком-эмитентом и бенефициаром, т. е. непосредственно отношения по аккредитиву.

Наибольшее распространение при расчетах в рамках внешнеэкономической деятельности получили безотзывные аккредитивы. Под безотзывным аккредитивом понимается аккредитив, который не может быть отменен или изменен без согласия бенефициара. Аккредитив является безотзывным, если иное прямо не оговорено в его тексте. Кроме безотзывных аккредитивов существуют подтвержденные, переводные, резервные аккредитивы.

Этапы и последовательность операций при аккредитивной форме расчетов представлены на рисунке 10.1.



Рисунок 10.1 – Схема аккредитивных расчетов

1 Стороны (продавец-экспортер и покупатель-импортер) заключают внешнеторговый контракт, в котором оговариваются условия расчета в форме документарного аккредитива.

2 Подготовка товара к отгрузке экспортером и сообщение импортеру о готовности товара к отгрузке в соответствии с условиями внешнеторгового контракта.

3 Предоставление импортером (приказодателем) заявления обслуживающему банку (банку-эмитенту) на открытие аккредитивного счета и резервирование денежных средств.

4 Банк-эмитент извещает об открытии аккредитива банк экспортера (авирующий банк).

5 Исполняющий банк уведомляет экспортера об условиях открытого в его адрес аккредитива.

6 Сверка условий аккредитива экспортером и передача товара перевозчику (экспедитору).

7 Получение экспортером транспортных документов (накладная CMR, накладная СМГС, коносамент) от перевозчика или документа ФИАТА от экспедитора.

8 Предоставление документов, подтверждающих выполнение условий внешнеторгового контракта (транспортные документы или документы ФИАТА, товарораспорядительные документы), экспортером в исполняющий банк.

9 Сверка документов и их содержания с условиями аккредитива в исполняющем банке и отсылка документов банку-эмитенту для оплаты.

10 Проверка документов банком-эмитентом и перевод суммы платежа банку экспортера.

11 Банк-эмитент списывает денежные средства с зарезервированного аккредитивного счета импортера.

12 Банк экспортера зачисляет выручку на счет экспортера.

13 Банк-эмитент передает импортеру товарораспорядительные документы для получения груза у перевозчика.

14 Передача товара от перевозчика (экспедитора) грузополучателю, указанному в транспортных документах, либо предъявителю оборотного коносамента.

При рассматриваемой форме расчетов безотзывной аккредитив не может быть отозван и не изменяется ни одной из сторон, включая банк, без предварительного согласия продавца, т. е. отзыв такого аккредитива возможен только по взаимному соглашению сторон.

Аккредитивные расчеты, как отмечено выше, предусматривают перечисление средств на счет продавца только в том случае, когда выполнены все оговоренные контрактом условия и предъявлены предусмотренные им документы в банк, причем продавцу для получения оплаты, наряду с другими документами, обязательно предоставление в банк комплекта транспортных документов для подтверждения совершенной отгрузки на согласованных условиях.

Осуществление аккредитивных расчетов в международной торговле товарами и услугами регламентируется действующими с 1 июля 2007 года «Унифицированными обычаями и практикой применения документарных аккредитивов» МТП (УОП 600 или *UCP 600*). Указанный документ регулирует правоотношения сторон по документарному (товарному) аккредитиву и регламентирует правила проверки предъявляемых банку документов при аккредитивной форме расчетов. В частности, УОП 600 в качестве доказательства исполнения обязательств по заключенному внешнеторговому контракту купли-продажи товаров признано использование международных экспедиторских документов ФИАТА, таких как оборотный мультимодальный транспортный коносамент (*FBL*) и необоротная мультимодальная транспортная накладная (*FWB*). При этом данные экспедиторские документы ФИАТА могут применяться при перевозках как в прямом, так и в смешанном сообщении.

#### **10.4 Применение документов ФИАТА в практике экспедирования**

Авторское право на экспедиторские документы ФИАТА принадлежит этой организации, которая для их распространения среди экспедиторских компаний заключает с национальными ассоциациями различных стран специальные лицензионные соглашения о предоставлении права такой национальной ассоциации распространять указанные документы среди своих членов. Использование экспедиторских документов ФИАТА позволяет:

– сформировать универсальное правовое поле для взаимодействия продавца (экспортера), покупателя (импортера) и экспедитора в процессе реализации внешнеторгового контракта;

- на основе признания мировой банковской системой ряда экспедиторских документов в качестве платежных ускорить оборот денежных средств;
- создать систему единой ответственности экспедитора, например, как оператора смешанной перевозки;
- гарантировать высокое качество предоставляемых экспедитором услуг;
- обеспечить соответствие международным правилам (требования Конференции ООН по торговле и развитию и Международной торговой палаты), регулирующим смешанные перевозки грузов.

**Практика применения FCR.** Экспедиторская расписка (*FCR*) представляет собой документ, удостоверяющий прием экспедитором груза в свое распоряжение. При этом экспедитор действует в качестве агента грузоотправителя. Экспедитор, выдавая этот документ, подтверждает, что он получил груз вместе с инструкциями клиента для отправки грузополучателю. Данные инструкции экспедитору носят безотзывной характер, т. е. получая экспедиторскую расписку *FCR*, клиент теряет право распоряжения грузом. Указанные распоряжения экспедитору могут быть изменены или отменены только в том случае, если оригинал *FCR* возвращается экспедитору.

Экспедиторская расписка является гарантией для грузополучателя, который производит оплату товара, того, что товар не находится под контролем продавца. Грузоотправитель, получив от экспедитора *FCR*, предъявляет его грузополучателю, таким образом доказывая, что им выполнены обязательства по отправке товара. Экспедиторская расписка признана Международной торговой палатой в качестве документа, который может быть использован при аккредитивной форме расчетов.

Экспедитор несет ответственность по данному документу за организацию перевозки груза согласно указанным в *FCR* условиям. При этом, выдавая такую расписку, экспедитор подтверждает, что:

- указанная в документе отправка принята экспедитором или его агентом (представителем) и он вступает в право распоряжения грузом;
- тара и упаковка предъявленного к отправке груза находятся в надлежащем состоянии, груз по внешнему виду соответствует требованиям перевозки;
- положения документа соответствуют полученным экспедитором инструкциям;
- условия перевозочных документов не противоречат обязательствам, взятым на себя экспедитором в соответствии с *FCR*.

Например, необходимо обеспечить перевозку партии груза морским транспортом. Грузоотправитель договаривается с экспедитором о перевозке и дает инструкции экспедитору о заключении договора с морским перевозчиком, о наименовании порта назначения и получателя. Экспедитор, в соответствии с полученными инструкциями, заключает контракт от имени клиента (грузоотправителя) на перевозку с фактическим перевозчиком, оформляет и выдает грузоотправителю *FCR* с указанием фактического перевозчика, порта назначения и грузополучателя.

Грузоотправитель получает от экспедитора *FCR* и передает ему партию груза для перевозки. После того, как грузоотправитель получил *FCR*, он потерял право распоряжения грузом – в этом заключается принцип безотзывности *FCR*. Стороны внешнеторговой сделки понимают, что наличие *FCR* на руках отправителя подразумевает, что экспедитор и привлеченный перевозчик должны безусловно выполнить доставку именно в указанный пункт назначения и выдать груз указанному в *FCR* грузополучателю.

Грузоотправитель предъявляет *FCR* вместе с иными документами, поименованными в инструкции по аккредитиву, в банк в качестве подтверждающего документа для проведения аккредитивного расчета за отгруженную партию товара.

Раскрытие аккредитива (представление продавцом в банк документов, подтверждающих соблюдение условий договора купли-продажи и переход права собственности) и перечисление средств продавцу обычно происходит в течение 2 недель.

**Практика применения *FCT*.** Экспедиторский сертификат перевозки (*FCT*) – это документ, удостоверяющий прием экспедитором, действующим в качестве агента грузоотправителя, груза в свое распоряжение для последующей транспортировки. Экспедитор, выдавая этот документ, также удостоверяет, что он, не являясь перевозчиком, принял на себя ответственность за отправку и доставку определенного груза в соответствии с инструкциями, полученными от грузоотправителя (указанными в документе). Экспедитор несет ответственность за организацию транспортировки груза к месту назначения в соответствии с указанными в *FCT* инструкциями грузоотправителя, в том числе за действия свои и своих агентов, а также за внимательный и осмотрительный выбор перевозчиков, за качество и правильность даваемых им указаний. При этом экспедитор не отвечает за действия или упущения перевозчика или любой третьей стороны, привлекаемой к транспортировке груза.

Экспедиторский сертификат перевозки также признан Международной торговой палатой в качестве документа, который может быть использован при аккредитивной форме расчетов. Однако в отличие от *FCR* экспедиторский сертификат перевозки является оборотным, т. е. товарораспорядительным документом. Перевозчик может выдать груз только после предъявления получателем надлежащим образом оформленного оригинала *FCT*.

Экспедитор, выдавая *FCT*, подтверждает, что:

– указанная в документе отправка принята экспедитором или его агентом (представителем), и он вступает в право распоряжения грузом;

– тара и упаковка предъявленного к отправке груза находятся в надлежащем состоянии, груз по внешнему виду соответствует требованиям перевозки;

– положения документа соответствуют полученным экспедитором инструкциям;

– условия перевозочных документов не противоречат обязательствам, взятым на себя экспедитором в соответствии с *FCT*;

– ответственность за страхование перевозки груза согласована с грузоотправителем;

– точно определено количество оригиналов выписанного документа.

Особенность использования *FCT*, в сравнении с приведенной выше технологией для *FCR*, заключается в том, что этот документ является оборотным. Для обеспечения доставки груза к обладателю *FCT* экспедитор отправляет груз своему агенту по месту назначения, а также дает инструкцию удерживать груз в своем распоряжении до получения *FCT*. В *FCT* указывается агент в месте назначения, к которому должен обратиться обладатель *FCT* для получения груза.

**Практика применения *FBL*.** Обратный мультимодальный транспортный коносамент (*FBL*) – это транспортный документ экспедитора, выступающего в качестве договорного перевозчика или оператора смешанной перевозки, принимающего на себя обязанности и ответственность перевозчика. Данный коносамент является единым товаросопроводительным документом для перевозки грузов всеми видами транспорта.

В мировой экспедиторской практике *FBL* представляет собой единственный документ, выдавая который, экспедитор принимает на себя ответственность за доставку груза до места назначения и за действия всех перевозчиков и третьих лиц, привлеченных им к выполнению всей перевозки. В результате клиент, получив *FBL*, освобождается от необходимости обращаться к кому-либо еще помимо экспедитора для осуществления поставки товара по контракту. В свою очередь, выписывая *FBL*, экспедитор принимает на себя ответственность оператора смешанной перевозки и обязан покрывать связанный с этим риск страхованием, т. е. он обязан застраховать ответственность экспедитора в соответствии с условиями применения *FBL*. При этом ответственность экспедитора ограничена установленной правилами коносамента суммой.

Оборотный мультимодальный транспортный коносамент является свидетельством исполнения внешнеторгового контракта, признан Международной торговой палатой в качестве документа, который может быть использован при аккредитивной форме расчетов.

Выдавая *FBL*, экспедитор гарантирует, что:

– он принял указанный в документе груз, и право распоряжения этим грузом принадлежит исключительно ему;

– он принял на себя обязанности по транспортировке груза в соответствии с полученными инструкциями;

– груз находится в хорошем по внешнему виду состоянии (соответствует требованиям перевозки);

– положения документа соответствуют полученным экспедитором инструкциям;

– ответственность за страховое покрытие по грузу согласована с грузоотправителем;

– точно определено количество оригиналов выдаваемого документа.

Применение *FBL* наряду с широко известными преимуществами позволяет решить проблему поставки товара на условиях *CIF/CFR* с малым транзитным временем морской перевозки. Пример такого использования *FBL* приведен транспортно-экспедиционной компанией «Крафттранс» [39].

Доставка продукции из Беларуси в Северную Африку (Алжир) осуществляется автомобильным транспортом до порта перевалки Марсель и занимает 3–4 дня. Хранение в порту Марсель до отгрузки на борт судна – 4–5 дней, морская перевозка на коротком плече – 3 суток. При аккредитивной форме расчетов продавец обязан предоставить в банк комплект документов, в том числе и коносамент в качестве последнего из транспортных документов на маршруте перевозки. Коносамент выписывается и высылается грузоотправителю после погрузки груза на борт судна в порту Марсель, пересылка коносамента в Минск занимает около 3 суток. Таким образом прибытие груза в порт назначения Алжир и передача документов в банк для раскрытия аккредитива происходит одновременно. Как отмечалось в примере с *FCR*, раскрытие аккредитива и перечисление средств продавцу обычно происходит в течение 2 недель. Все это время груз не может быть выдан получателю и находится в порту Алжир на ответственном хранении, что влечет дополнительные расходы.

В качестве альтернативного варианта можно рассмотреть организацию перевозки с применением коносамента *FBL*. Коносамент выдается продавцу экспедитором сразу после получения товара и в составе других документов сдается в банк. Груз после принятия экспедитором находится в Минске на ответственном хранении с целью минимизации затрат на хранение в портах перевалки и назначения. Доставка груза в порт перевалки, перегрузка на морской транспорт и прибытие в порт назначения происходят одновременно с осуществлением аккредитивного расчета. На момент прибытия груза в порт расчеты должны быть завершены и груз может быть выдан получателю незамедлительно.

## **11 ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ**

### **11.1 Особенности договорной экспедиторской практики на современном этапе и основные направления ее развития**

*Особенности договорной экспедиторской практики* на современном этапе непосредственно обусловлены происходящими изменениями в мировой экономике, ускоренным развитием и увеличением объемов наиболее прогрессивных видов и способов транспортировки, широкой интеграцией интермодальности в транспортные схемы и маршруты, усилением влияния транспортно-экспедиционных организаций на доставку грузов особенно в международном сообщении.

Так, дальнейшее развитие смешанных перевозок, важная роль в организации и осуществлении которых принадлежит экспедиторам, совершенствование технологий контейнеризации грузов, инфраструктуры по обработке контейнеров, в том числе значительное увеличение мощностей контейнерных терминалов, способствуют развитию глобальных центров, расположенных в пунктах движения грузопотоков на стратегических направлениях Азия – Европа, Европа – Северная и Южная Америка, Азия – Северная и Южная Америка.

Необходимо отметить, что изменение геополитической ситуации в мире привело к существенной перестройке логистических цепочек по международным транспортным коридорам Север – Юг и Восток – Запад при доставке грузов, появлению новых маршрутов. Например, если до 2022 года Республика Беларусь в основном являлась транзитной страной для российского экспорта, то после введения санкций уже Российская Федерация выступает в качестве транзитной территории, и экспортные поставки белорусских товаров осуществляются через 20 российских портов, что требует внесения соответствующих коррективов в работу транспортно-экспедиционных организаций.

Значительное влияние на экспедиторскую практику оказывает существующая конкуренция в части предложения перевозочных средств на международном транспортном рынке как на межрегиональном, так и на межотраслевом уровне, которую должны учитывать экспедиторы при формировании оптимальных логистических схем доставки грузов с учетом требований клиентов.

На межрегиональном уровне не прекращается соперничество с предложением морского тоннажа судовладельцев Средиземно-Черноморского, Североморского и Балтийского бассейнов, которое распространяется также и на порты. Так, на балтийском побережье активно конкурируют между собой порты Российской Федерации (Ленинградская область, Санкт-Петербург, Калининград), стран Балтии (Вентспилс, Клайпеда, Рига, Таллин) и Польши (Гданьск, Гдыня). Существенное внимание уделяется координации стоимости услуг крупнейших европейских портов (Антверпена, Роттердама, Гамбурга, Бремена).

На межотраслевом уровне в последние годы возникла серьезная конкуренция между морским и железнодорожным транспортом при доставке контейнерных грузов в направлении Китай – Европа и обратно. Ускоренное развитие получили перевозки специализированными контейнерными поездами, значительную роль в организации которых играют экспедиторы, что позволило резко сократить сроки доставки грузов. Существенная конкуренция на уровне стоимости перевозок и качества сервиса существует на северо-европейском и скандинавском направлениях между железнодорожным и автомобильным транспортом в прямом, а с участием морского транспорта и в смешанном сообщениях.

Таким образом, вся повседневная деятельность экспедитора строится с учетом конкуренции (в сфере как перевозочных, так и экспедиторских услуг) и текущего положения на рынке. При этом важнейшее место в его практической деятельности занимает применяемая тарифная политика. С одной стороны, она должна покрывать расходы транспортных и экспедиционных предприятий, обеспечивая им необходимую для развития прибыль, а с другой стороны, быть приемлемой для клиентов, максимально удовлетворять их запросы, стимулировать наиболее выгодные формы взаимодействия с грузовладельцами, увеличение объемов производства и транспортировки грузов.

Одной из существенных особенностей практической деятельности экспедиторов является то, что они часто отходят от стандартных форм договора транспортной экспедиции, расширяя перечень предоставляемых услуг или изменяя финансовые, технологические и другие условия договора. Так, договоры, как правило, содержат требования предоплаты услуг, авансирования расходов экспедитора, оплаты неустоек, что обусловлено стремлением экспедиторов избежать случаев неплатежей клиентами за оказанные услуги, отсутствия компенсации понесенных экспедиторами расходов, банкротства клиентов. По этим причинам экспедиторы иногда выступают инициаторами выбора базисных условий поставки, возлагающих на иностранного покупателя или продавца товаров функцию компенсатора транспортных расходов и экспедиторского вознаграждения [20].

Одной из характерных тенденций развития ТЭО является организация и выполнение транспортно-экспедиционных операций непосредственно самими

грузовладельцами, в основном крупными транснациональными корпорациями. С середины прошлого века топливно-сырьевые компании, производители товарной продукции, требующие перевозки специфических грузов и грузов на особых условиях, начали выделять из своих структур транспортные подразделения и создавать на их основе самостоятельные дочерние предприятия с собственными транспортными средствами, включая морские суда и железнодорожные вагоны, парками специализированных контейнеров и подъемно-транспортных машин, необходимым складским хозяйством.

Существенный рост в последние десятилетия контейнерных перевозок привел к созданию транспортно-экспедиционных фирм, специализирующихся именно на этом способе доставки грузов, в том числе имеющих контейнерные площадки, соответствующий железнодорожный подвижной состав, автомобильные транспортные средства, суда-контейнеровозы, парк контейнеров. Они выполняют широкий круг операций, сопутствующих перевозке грузов в контейнерах.

Необходимо также отметить, что для транспортно-экспедиционной сферы характерна концентрация экспедиционного обслуживания в крупных городах и транспортных узлах, включающих прежде всего морские порты, а также пограничные сухопутные переходы. В результате часть экспедиторов для сохранения своих доходов отказывается от услуг агентов на периферии и возлагает на клиентов выполнение экспедиционных операций локального (местного) характера, что снижает качество сервиса.

*К основным направлениям развития ТЭО можно отнести следующие:*

- совершенствование правовой базы для осуществления транспортно-экспедиционной деятельности в соответствии с происходящими изменениями экономических отношений в мире;

- расширение участия транспортно-экспедиционных организаций в определении условий внешнеторговых контрактов с целью снижения транспортных издержек;

- разработка оптимальных логистических схем доставки грузов с учетом требований грузовладельцев;

- совершенствование технологии взаимодействия транспортно-экспедиционных организаций с перевозчиками различных видов транспорта, владельцами инфраструктуры и грузовладельцами;

- стандартизация и унификация перевозочных, товаросопроводительных и экспедиторских документов;

- автоматизация выполнения транспортно-экспедиционных операций и взаимодействия с клиентами, перевозчиками различных видов транспорта, владельцами инфраструктуры и другими участниками процесса доставки грузов;

- расширение применения терминально-логистических систем транспортно-экспедиционного обслуживания;

- совершенствование системы тарифов на транспортно-экспедиционные услуги с целью привлечения дополнительных объемов перевозок и экспедирования грузов;
- обеспечение координации всех участников процессов доставки грузов в смешанном сообщении, увеличение объемов интермодальных и мультимодальных перевозок;
- расширение перечня и повышение качества оказываемых транспортно-экспедиционных услуг.

## **11.2 Терминально-логистические системы в транспортно-экспедиционном обслуживании**

Транспортно-экспедиционные предприятия в различных странах мира, независимо от организационных форм, стремятся к получению прибыли на основе максимального удовлетворения потребностей грузовладельцев в транспортно-экспедиционных услугах. В Республике Беларусь из зарубежного опыта может быть использовано следующее:

- разработка и выбор оптимальных логистических схем доставки грузов для клиентов в соответствии с их запросами;
- применение тарифов, стимулирующих перевозки крупных партий грузов и позволяющих получать транспортно-экспедиционным организациям дополнительную прибыль за счет оптимизации транспортировки грузов;
- доставка грузов через терминалы (распределительные центры), в том числе с принятием на себя функций распределения грузов и установления размеров оптимальных партий;
- совершенствование правовой базы для работы транспортно-экспедиционных организаций, стандартизация транспортно-экспедиционной деятельности;
- широкое использование маркетинговых исследований рынка транспортных услуг, стимулирование сбыта услуг и организация рекламной деятельности;
- ориентация на комплексность оказания транспортно-экспедиционных услуг;
- создание широкой сети пунктов по обслуживанию грузовладельцев, расположенных не только по географическому принципу, но и у крупных клиентов;
- гарантированность обслуживания по объемам и срокам выполнения услуг;
- выполнение для обслуживаемой клиентуры значительных объемов погрузочно-разгрузочных и складских работ, в том числе по консолидации и деконсолидации грузов, предоставление услуги «первая и последняя миля»;

– централизованная обработка заявок клиентов на транспортно-экспедиционное обслуживание;

– широкое использование современных ИТ-технологий, в том числе сети Интернет, для взаимодействия с клиентами, перевозчиками, другими участниками процесса доставки грузов, мониторинга и контроля за грузопотоками, а также рекламы услуг.

Развитие и совершенствование транспортного обслуживания в сфере товародвижения непосредственно связано с широким использованием в мире при доставке товаров, особенно в международном сообщении, *терминально-логистических систем*. Такую систему, обеспечивающую дополнительно к непосредственной транспортировке возможность предоставления клиентам значительного спектра сопутствующих услуг, можно охарактеризовать как транспортную сеть, по которой осуществляются согласованные по объему, месту и времени перевозки грузов, а в ее узлах расположены соответствующие логистические терминалы.

*Терминал* представляет собой комплекс инженерно-технических сооружений и устройств, расположенный в конечном или промежуточном пункте транспортной сети, оснащенный современным технологическим оборудованием, обеспечивающий взаимодействие различных видов транспорта при доставке грузов и позволяющий оказывать весь комплекс необходимых услуг, связанных с процессами транспортировки и распределения. На терминалах осуществляется взаимодействие различных видов транспорта на основе централизованного управления операциями, связанными со складской переработкой и сервисным обслуживанием.

Помимо выполнения характерных операций для обычных складов хранения и грузопереработки на терминалах производятся консолидация и деконсолидация партий грузов, сортировка и формирование отправок по направлениям и маршрутам перевозок, таможенная обработка, техническое обслуживание транспортных средств, упаковка, пакетирование, маркировка грузов, выполнение комплекса соответствующих коммерческих услуг (оформление транспортной и сопроводительной документации, проведение расчетов, страхование и т. д.), необходимое информационное обеспечение и др. Таким образом, на терминалах заканчивается одна транспортная сеть и начинается другая, производится передача груза из одного транспортного средства в другое, выполняется основной объем транспортно-экспедиционных операций [40].

Основными элементами терминалов являются:

– складские сооружения, оборудование и устройства для хранения и обработки грузов с соответствующими инженерными коммуникациями;

– подъемно-транспортные машины и устройства для осуществления погрузочно-выгрузочных и транспортно-складских работ;

- подъездные пути, причалы, места для выполнения грузовых операций, стоянки автотранспортных средств;
- сооружения и устройства для снабжения и ремонта транспортных средств;
- комплекс зданий и помещений для размещения подразделений (работников) органов, осуществляющих различные виды административного контроля, а также субъектов хозяйствования, оказывающих разнообразные услуги при доставке грузов.

Необходимо отметить, что важнейшее значение в сфере снабжения, производства, распределения и потребления товаров в последние десятилетия в мире имеют логистические центры. В соответствии с СТБ 2047-2010 логистический центр определяется как имущественный комплекс, включающий специально отведенный участок с расположенными на нем зданиями, сооружениями, оборудованием и предназначенный для оказания комплекса логистических услуг в процессе движения материальных потоков от производителя к потребителю.

При оказании транспортно-экспедиционных услуг существенная роль отводится одному из видов логистических центров – транспортно-логистическим центрам, в том числе созданным на базе универсальных терминалов, осуществляющих переработку широкой номенклатуры совместимых грузов. Согласно тому же СТБ 2047-2010 *транспортно-логистический центр* – это логистический центр, предназначенный для оказания комплекса транспортно-экспедиционных услуг при перевозке грузов, а также сопутствующих услуг участникам транспортно-логистической деятельности.

Важнейшими элементами транспортно-логистических центров, включаемыми в их состав, как правило, являются:

- складские помещения закрытого типа для хранения и обработки грузов, позволяющие осуществлять многоярусное стеллажное хранение;
- современные средства механизации и автоматизации погрузочно-разгрузочных и транспортно-складских работ;
- системы автоматизации складского учета и штрихового кодирования;
- подъездные пути различных видов транспорта, обслуживающих транспортно-логистический центр;
- площадки для парковки и отстоя автотранспортных средств;
- административные помещения и офисы;
- помещения для размещения филиалов (подразделений) банков, страховых компаний и других организаций, оказывающих соответствующие услуги, и др. [40].

Транспортно-логистические центры могут располагать собственным парком транспортных средств, в том числе предоставляя их в аренду, осуществлять ремонт и регулировку оборудования, фасовку, упаковку и маркировку отгрузочных партий, информационное обслуживание и обеспечение

доставки грузов. На территории транспортно-логистических центров в соответствии с СТБ 2047-2010 возможно также размещение станций и пунктов технического обслуживания автотранспортных средств, автомоек и автозаправочных станций, помещений для оптово-розничной торговли, гостиничных комплексов, предприятий общественного питания, что в целом дает возможность получения синергетического эффекта за счет комплексности обслуживания.

Создание современных транспортно-логистических центров, обеспечивающих своевременное и качественное оказание различным клиентам необходимого комплекса транспортно-экспедиционных и логистических услуг, позволяет использующим их субъектам хозяйствования существенно сократить собственные складские площади или полностью отказаться от них, уменьшить соответствующие затраты, повысив эффективность основной деятельности [40].

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Организация транспортно-экспедиционного обслуживания / И. А. Еловой, А. А. Кухарчик, Е. В. Малиновский, М. М. Колос. – Гомель : БелГУТ, 2002. – 92 с.
- 2 Экономика и право: словарь-справочник / авт.-сост.: Л. П. Кураков, В. Л. Кураков, А. Л. Кураков. – М. : Вуз и шк., 2004. – 1070 с.
- 3 **Сханова, С. Э.** Транспортно-экспедиционное обслуживание / С. Э. Сханова, О. В. Попова, А. Э. Горев. – М. : Академия, 2010. – 432 с.
- 4 Кембриджский словарь : [сайт]. – Cambridge University Press & Assessment, 2024. – URL: [https://dictionary.cambridge.org/ru/#google\\_vignette](https://dictionary.cambridge.org/ru/#google_vignette) (дата обращения: 21.05.2024).
- 5 Терминология комбинированных перевозок : [сайт]. – Женева, 2001. – URL: <https://unesco.org/DAM/trans/wp24/documents/term.pdf> (дата обращения: 21.05.2024).
- 6 О транспортно-экспедиционной деятельности : Закон Респ. Беларусь от 13 июня 2006 г. № 124-3 // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. – URL: <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=h10600124> (дата обращения: 21.05.2024).
- 7 Транспортно-экспедиционное обслуживание при доставке грузов : в 2 ч. Ч. 1 / И. А. Еловой, Е. В. Малиновский, А. А. Кухарчик [и др.]. – Гомель : БелГУТ, 2005. – 61 с.
- 8 **Левкин, Г. Г.** Коммерческая логистика / Г. Г. Левкин. – М. : Юрайт, 2023. – 375 с.
- 9 **Шишков, В. И.** Экспедиционное обслуживание предприятий и организаций автомобильным транспортом / В. И. Шишков, С. У. Пиньковецкий, Ю. В. Калашников. – М. : Транспорт, 1982. – 222 с.
- 10 **Кивал, Н. Г.** Основы транспортно-экспедиционного обслуживания / Н. Г. Кивал, А. П. Кивал. – Владивосток : ДВГТУ, 2009. – 156 с.
- 11 **Залукаева, Н. Ю.** Транспортно-экспедиционное обслуживание / Н. Ю. Залукаева, А. А. Гуськов, Н. В. Пеньшин. – Тамбов : ТГТУ, 2017. – 100 с.
- 12 **Левкин, Г. Г.** Основы логистики / Г. Г. Левкин. – М. : Инфра-Инженерия, 2021. – 240 с.
- 13 **Еловой, И. А.** Транспортно-экспедиционное обслуживание / И. А. Еловой, М. М. Колос, Е. В. Малиновский. – Гомель : БелГУТ, 2018. – 69 с.
- 14 **Клепцова, Л. Н.** Коммерческая работа предприятия автомобильного транспорта / Л. Н. Клепцова, Ю. Е. Воронов, А. А. Клепцов. – Кемерово : КузГТУ, 2006. – 139 с.
- 15 **Голуб, Н. В.** Основы транспортно-экспедиционного обслуживания / Н. В. Голуб. – Красноярск : СФУ, 2011. – 143 с.
- 16 Логистика / И. М. Баско, В. А. Бороденя, О. И. Карпенко [и др.]; под ред. И. И. Полещук. – Минск : БГЭУ, 2007. – 431 с.
- 17 **Ивуть, Р. Б.** Логистика / Р. Б. Ивуть. – Минск : БНТУ, 2021. – 462 с.
- 18 **Ардатова, М. М.** Логистика в вопросах и ответах / М. М. Ардатова. – М. : Проспект, 2004. – 272 с.
- 19 Транспортная логистика / Л. Б. Миротин, А. С. Балалаев, В. А. Гудков [и др.]; под общ. ред. Л. Б. Миротина. – М. : Горячая Линия-Телеком, 2016. – 302 с.

20 **Плужников, К. И.** Транспортное экспедирование / К. И. Плужников. – М. : РосКонсульт, 1999. – 576 с.

21 **Дроздов, П. А.** Логистика / П. А. Дроздов. – Минск : Выш. шк., 2019. – 429 с.

22 **Медведев, В. Ф.** Логистические системы в реализации стратегии национального суверенитета : [монография] / В. Ф. Медведев, И. А. Еловой ; под науч. ред. П. Г. Никитенко // Институт экономики НАН Беларуси. – Минск : Право и экономика, 2023. – 144 с. – (Серия «Мировая экономика»).

23 **Плужников, К. И.** Транспортное экспедирование, агентирование и брокераж / К. И. Плужников, Ю. А. Чунтомова. – М. : ТрансЛит, 2012. – 576 с.

24 **Третьяков, В. В.** Транспортно-экспедиторской отрасли России 100 лет / В. В. Третьяков // Russian Business Guide. – URL: <https://www.rbgmedia.ru/post.php?id=16562> (дата обращения: 21.05.2024).

25 Возникновение и развитие экспедиторского дела на железных дорогах / под ред. М. М. Уздина. – СПб. : Информационный центр «Выбор», 2001. – 184 с.

26 **Еловой, И. А.** Правовое регулирование перевозок грузов / И. А. Еловой, Е. В. Машиновский, Е. В. Настаченко. – Гомель : БелГУТ, 2023. – 210 с.

27 **Касаткина, А. С.** Международные морские перевозки грузов: актуальные проблемы правового регулирования / А. С. Касаткина // Право. Журнал Высшей школы экономики. – 2016. – № 2. – С. 171–185. – URL: <https://law-journal.hse.ru/2016--2/186619691.html> (дата обращения: 21.05.2024).

28 Организация международных транспортных систем / Е. А. Королева, О. А. Деняк, В. Н. Лебедев, М. Н. Коробкова ; под общ. ред. Е. А. Королевой. – СПб. : ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова, 2018. – 383 с.

29 **Тихиня, В. Г.** Международные перевозки грузов и пассажиров / В. Г. Тихиня. – Минск : Юридический справочник, приложение к журналу «Право и экономика», 1998. – 152 с.

30 Гражданский кодекс Республики Беларусь : 7 дек. 1998 г. № 218-3 : принят Палатой представителей 28 окт. 1998 г. : одобр. Советом Респ. 19 нояб. 1988 г. // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. – URL: <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=hk9800218> (дата обращения: 21.05.2024).

31 БЕЛИНТЕРТРАНС – транспортно-логистический центр Белорусской железной дороги // Официальный сайт БТЛЦ. – URL: <http://www.belint.by> (дата обращения: 21.05.2024).

32 БЕЛИНТЕРТРАНС – транспортно-логистический центр // Официальный сайт Белорусской железной дороги. – URL: <https://www.rw.by/corporate/structure/belint> (дата обращения: 21.05.2024).

33 Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках : Закон Респ. Беларусь от 14 авг. 2007 г. № 278-3 // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. – URL: <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=N10700278> (дата обращения: 21.05.2024).

34 **Карбанович, И. И.** Международные автомобильные перевозки / И. И. Карбанович. – Минск : Центр «БАМЭ-Экспедитор», 2017. – 395 с.

35 Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) : [сайт]. – URL: [https://unece.org/DAM/trans/conventn/cmr\\_r.pdf](https://unece.org/DAM/trans/conventn/cmr_r.pdf) (дата обращения: 21.05.2024).

36 **Еловой, И. А.** Транспортно-экспедиционное обслуживание при доставке грузов : в 2 ч. Ч. 2 / И. А. Еловой, М. М. Колос, Е. В. Малиновский. – Гомель : БелГУТ, 2009. – 68 с.

37 Устав ФИАТА : [сайт]. – Женева, 2024. – URL: <https://fiata.org/statutes/> (дата обращения: 21.05.2024).

38 Российская ассоциация экспедиторских и логистических организаций : [сайт]. – М., 2021–2024. – URL: <http://www.fag-aerf.ru> (дата обращения: 21.05.2024).

39 Коносамент FIATA завоевывает сердца белорусских грузоотправителей // Крафттранс. – URL: <https://krafttrans.by/infocenter/releases/konosament-fiata-zavoevyvaet-bel-gruzootpraviteley> (дата обращения: 21.05.2024).

40 **Еловой, И. А.** Логистика запасов и складирования : учеб.-метод. пособие / И. А. Еловой, Е. В. Малиновский, Е. В. Настаченко. – Гомель : БелГУТ, 2022. – 210 с.

41 Транспортно-логистический центр. Требования к техническому оснащению и транспортно-экспедиционному обслуживанию : СТБ 2046-2010. – Введ. 2011-01-01. – Минск : Госстандарт, 2010. – 12 с.

42 Логистическая деятельность. Термины и определения : СТБ 2047-2010. – Введ. 2011-01-01. – Минск : Госстандарт, 2010. – 24 с.

43 Услуги логистические. Общие требования и процедура сертификации : СТБ 2306-2013. – Введ. 2013-11-01. – Минск : Госстандарт, 2013. – 12 с.

44 Терминологический словарь-справочник по транспортной логистике / И. А. Еловой, Е. В. Малиновский, Л. П. Лазарева [и др.]. – Гомель : БелГУТ, 2011. – 167 с.

45 Об утверждении Правил автомобильных перевозок грузов : постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 30 июня 2008 г. № 970 // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. – URL: <https://pravo.by/document/?guid=12551&p0=C21800187> (дата обращения: 21.05.2024).

46 **Резго, Г. Я.** Транспортное обеспечение коммерческой деятельности / Г. Я. Резго, В. М. Самуйлов, С. В. Рачек, А. В. Вохмянина ; под ред. Г. Я. Резго. – М. : Финансы и статистика, 2009. – 129 с.

47 **Еремеева, Л. Э.** Основы транспортно-экспедиционного обслуживания : учеб. пособие / Л. Э. Еремеева – Сыктывкар : СЛИ, 2014. – 148 с. – URL: <https://jasulib.org.kg/wp-content/uploads/2023/03/16.pdf> (дата обращения: 21.07.2024).

48 **Ковалев, Р. Н.** Транспортно-экспедиционная деятельность / Р. Н. Ковалев, А. В. Яценко. – Екатеринбург : УГЛТУ, 2016. – 87 с. – URL: [https://elar.usufe.ru/bitstream/123456789/5695/1/Kovalev\\_1\\_16.pdf](https://elar.usufe.ru/bitstream/123456789/5695/1/Kovalev_1_16.pdf) (дата обращения: 21.07.2024).

49 Ассоциация международных экспедиторов и логистики «БАМЭ» : [сайт]. – Минск, 2024. – URL: <http://www.baif.by/com> (дата обращения: 21.07.2024).

50 **Седюкович, В. Н.** Международные автомобильные перевозки грузов : учеб. пособие / В. Н. Седюкович, С. А. Аземша. – Гомель : БелГУТ, 2012. – 199 с.

51 Таможенный кодекс Евразийского экономического союза : [сайт]. – М., 2017. – URL: <https://www.alta.ru/codex-2018/contents> (дата обращения: 21.07.2024).

52 Об утверждении Инструкции о порядке использования, заполнения и изъятия книжки МДП : постановление ГТК Респ. Беларусь от 31 окт. 2012 г. № 33 // Альта-Софт. – URL: <https://www.alta.ru/tamdoc/12bl0033> (дата обращения: 21.07.2024).

53 **Молокович, А. Д.** Транспортная логистика : учебник / А. Д. Молокович. – Минск : Выш. шк., 2019. – 463 с.