

**Опорный конспект по курсу
«Транспортное обслуживание
товарных потоков»**

Тема 1. Транспортное обслуживание товаропотоков. Понятие и общая характеристика.

1.1 Общая характеристика материальных (товарных) потоков.

Понятие товарного (материального) потока является ключевым в логистике. Материальные потоки образуются в результате транспортировки, складирования и выполнения других материальных операций с сырьем, полуфабрикатами и готовыми изделиями — начиная от первичного источника сырья вплоть до конечного потребителя.

Материальным потоком называются грузы, детали, товарно-материальные ценности, рассматриваемые в процессе приложения к ним различных логистических операций и отнесенные к временному интервалу.

Выделение всех операций на пути продвижения грузов, деталей, товарно-материальных ценностей через транспортные, производственные, складские звенья позволяет:

увидеть общий процесс продвижения изменяющегося продукта к конечному потребителю;

проектировать этот процесс с учетом потребностей рынка.

Размерность материального потока представляет собой дробь, в числителе которой указана, единица измерения груза (штуки, тонны и т. д.), а в знаменателе — единица измерения времени (сутки, месяц, год и т. д.).

При осуществлении некоторых логистических операций материальный поток может рассматриваться для заданного момента времени. Тогда он превращается в материальный запас.

Например, операция транспортировки груза железнодорожным транспортом. В тот момент, когда груз находится в пути, он является материальным запасом, так называемым «запасом в пути».

Материальные потоки определены как грузы, рассматриваемые в процессе приложения к ним различных логистических операций. Большое разнообразие грузов и логистических операций осложняет изучение и управление материальными потоками. Решая конкретную задачу, необходимо четко обозначить, какие именно потоки исследуются. При решении одних задач объектом исследования может быть груз, рассматриваемый в процессе приложения большой группы операций. Например, при проектировании распределительной сети и определении количества и размещения складов. При решении других задач — например, при организации внутрискладского логистического процесса, детально изучается каждая операция.

Материальные потоки подразделяют по следующим основным признакам:

- отношению к логистической системе;
- натурально-вещественному составу потока;
- количеству образующих поток грузов;
- удельному весу образующего поток груза;
- степени совместимости грузов, консистенции грузов.

По отношению к логистической системе материальный поток может быть внешним, внутренним, входным и выходным.

Внешний материальный поток протекает во внешней для предприятия среде. Эту категорию составляют не любые грузы, движущиеся вне предприятия, а лишь те, к организации которых предприятие имеет отношение.

Внутренний материальный поток образуется в результате осуществления логистических операций с грузом внутри логистической системы.

Входной материальный поток поступает в логистическую систему из внешней среды. В нашем примере определяется суммой величин материальных потоков на операциях разгрузки, т/год:

<i>Разгрузка железнодорожных вагонов</i>	<i>4870</i>
<i>Выгрузка контейнеров</i>	<i>2435</i>
<i>Разгрузка автомобильного транспорта</i>	<i>2435</i>

ИТОГО входной материальный поток *9740*

Выходной материальный поток поступает из логистической системы во внешнюю среду. Для оптовой базы его можно определить, сложив материальные потоки, имеющие место при выполнении операций по погрузке различных видов транспортных средств. В нашем примере величина выходного материального потока определится следующим образом, т/год:

<i>Погрузка автотранспорта</i>	<i>8279</i>
<i>Погрузка контейнеров</i>	<i>974</i>
<i>Погрузка железнодорожных контейнеров</i>	<i>487</i>

ИТОГО выходной материальный поток *9740*

На предприятиях оптовой торговли выходной материальный поток называют, как правило, грузооборотом базы.

При сохранении на предприятии запасов на одном уровне входной материальной поток будет равен выходному.

По натурально-вещественному составу материальные потоки делят на одноассортиментные и многоассортиментные. Такое разделение необходимо, ассортиментный состав потока существенно отражается на работе с ним. Например, логистический процесс на оптовом продовольственном рынке, торгующем мясом, рыбой, овощами, фруктами и бакалеей, будет существенно отличаться от логистического процесса на картофелехранилище, которое работает с одним наименованием груза.

По количественному признаку материальные потоки делят на массовые, крупные, мелкие и средние.

М а с с о в ы м считается поток, возникающий в процессе транспортировки грузов не единичным транспортным средством, а их группой, например, железнодорожный состав или несколько десятков вагонов, колонна автомашин, караван судов и т. д.

К р у п н ы е потоки - несколько вагонов, автомашин.

М е л к и е потоки образуют количества грузов, не позволяющие полностью использовать грузоподъемность транспортного средства и требующие при перевозке совмещения с другими, попутными грузами.

С р е д н и е потоки занимают промежуточное положение между крупными и мелкими. К ним относят потоки, которые образуют грузы, поступающие одиночными вагонами или автомобилями.

По удельному весу образующих поток грузов материальные потоки делят на тяжеловесные и легковесные.

Т я ж е л о в е с н ы е потоки обеспечивают полное использование грузоподъемности транспортных средств, требуют для хранения меньшего складского объема. Тяжеловесные потоки образуют грузы, у которых масса одного места превышает 1 т (при перевозках водным транспортом) и 0,5 т (при перевозках железнодорожным транспортом). Примером тяжеловесного потока могут служить рассматриваемые в процессе транспортировки металлы.

Л е г к о в е с н ы е потоки представлены грузами, не позволяющими полностью использовать грузоподъемность транспорта. Одна тонна груза легковесного

потока занимает объем более 2 м³. Например, табачные изделия в процессе транспортировки образуют легковесные потоки.

По степени совместимости образующих поток грузов материальные потоки делят на совместимые и несовместимые. Этот признак учитывается в основном при транспортировке, хранении и грузопереработке продовольственных товаров.

По консистенции грузов материальные потоки делят на потоки насыпных, навалочных, тарно-штучных и наливных грузов.

Н а с ы п н ы е грузы (например зерно) перевозятся без тары. Их главное свойство — сыпучесть. Могут перевозиться в специализированных транспортных средствах: вагонах бункерного типа, открытых вагонах, на платформах, в контейнерах, в автомашинах.

Н а в а л о ч н ы е грузы (соль, уголь, руда, песок и т. п.) как правило минерального происхождения. Перевозятся без тары, некоторые могут смерзаться, слеживаться, спекаться. Так же как и предыдущая группа обладают сыпучестью.

Т а р н о – ш т у ч н ы е грузы имеют самые различные физико-химические свойства, удельный вес, объем. Это могут быть грузы в контейнерах, ящиках, мешках, грузы без тары, длиномерные и негабаритные грузы.

Н а л и в н ы е грузы - грузы перевозимые наливом в цистернах и наливных судах. Логистические операции с наливными грузами, например, перегрузка, хранение и другие выполняются с помощью специальных технических средств.

Рис.1 Классификация материальных потоков



1.2 Основные способы перемещения товаров.

Существуют различные способы перевозки. То, какой из них станет лучшим в конкретных обстоятельствах, зависит от типа груза, который надо перевезти, мест

отправки и назначения, расстояния, стоимости груза, срочности перевозки и множества других факторов.

Иногда организация может выбрать способ, скажем, железную дорогу или паром через Ла-Манш; железную дорогу, автомобильную или воздушную перевозку между Минском и Москвой. Но в других случаях этого выбора нет. Если вы хотите доставить кофе из Бразилии в Беларусь, вам придется отправлять его водным транспортом; если вы хотите поставить газ из Тюменской области в Европу, вы воспользуетесь трубопроводом; если вы хотите отправить экспрессом посылку через Атлантику, то выберете воздушную перевозку.

Исходные данные для выбора транспорта для конкретной перевозки

1. *Характеристики груза:* тип груза, место отправки и назначения, расстояние, стоимость груза, срочность, надежность доставки и др.
2. *Характеристики транспорта:* особенности различных видов транспорта, их преимущества и недостатки, безопасность, графики и частота доставки.
3. *Характеристики перевозчика:* репутация перевозчика, безопасность, показатели убытков и повреждений.

Шесть основных характеристик конкретного типа транспорта:

- 1) время доставки;
- 2) частота отправок груза;
- 3) надежность соблюдения графика доставки;
- 4) способность перевозить разные грузы;
- 5) способность доставить груз в любую точку территории;
- 6) стоимость перевозки.

Экспертная оценка значимости различных факторов показывает, что при выборе транспорта, в *первую очередь* принимают во внимание: надежность соблюдения графика доставки; время доставки; стоимость перевозки.

Железнодорожный транспорт

Для перевозки тяжелых и крупных грузов на средние и дальние расстояния с высокой концентрацией грузовых потоков, чаще всего, выбирают железнодорожный транспорт. Его преимущества и недостатки представлены в табл.1.1.

Услуга железнодорожных перевозок обычно считается настолько важной, что, как правило, находится под контролем государства.

Число железнодорожных перевозчиков неизбежно невелико, особенно по сравнению с автомобильным транспортом. Основная причина этого – крупные инвестиции в сооружение железнодорожного полотна, подвижного состава и терминалов.

Таблица 1.1 Преимущества и недостатки железнодорожного транспорта

Преимущества		Недостатки	
Постоянная	и	Необходимость	
достаточно высокая скорость		следования по заранее установленному расписанию	
		Ограниченное	
Высокая	мощность	количество	маршрутов
железной дороги		между	постоянными
		терминалами	
Сравнительно	низкая		
себестоимость			
Любые	погодных		
условиях			
Возможность доставки			
груза на большие расстояния			
Регулярность			
перевозок			
Возможность			
эффективной	организации		
погрузочно-разгрузочных			
работ			

Автомобильная грузовая компания может начать предоставлять услуги по перевозке грузов, арендовав грузовик и воспользовавшись дорогами общего назначения; владелец железной дороги сначала должен построить свои собственные пути, терминалы и купить поезда; только после этого он сможет начать работать. Затраты можно сократить совместным использованием мощностей. В некоторых странах действует несколько владельцев железных дорог, совместно использующих свои железнодорожные пути или пути, принадлежащие другой компании. Однако такое встречается довольно редко. После того как инфраструктура создана, дорога имеет очень высокую мощность и низкие затраты на перемещение единицы груза.

Вследствие низких затрат на транспортировку железнодорожные перевозки можно использовать для перемещения больших объемов относительно дешевых материалов (угля, минеральных удобрений и т.д.). По этой причине железнодорожный транспорт чаще используется на начальных участках цепи поставок. Организации чаще пользуются услугами железной дороги для входящих потоков сырья, чем для исходящего потока готовой продукции (ГП).

Малая гибкость неудобна в случае срочных или возникших в последний момент доставках. Но провайдеры железнодорожных услуг могут предоставить и здесь какие-то варианты решений: вводить **поезда челночного типа** (когда поезд постоянно перемещается между двумя точками – между портом и фабрикой); целый состав (когда заказчик арендует состав полностью); перевозку груза в объеме полного вагона, прикрепляемого к рейсовому поезду; контейнерную перевозку; вагоны совместного использования.

Более очевидная трудность связана с тем, что поезда могут перемещаться только по определенным маршрутам и между постоянными терминалами. Большинство заказчиков располагаются на определенном расстоянии от этих терминалов, поэтому им приходится отправлять грузы по автомобильной дороге как в начале участка перевозки, так и в его конце. Это увеличивает общее время, хотя железнодорожные перевозки и сами считаются относительно медленными. Поэтому они более удобны для больших расстояний.

Существуют решения, позволяющие преодолевать ограничение доступа, например, размещать элементы инфраструктуры возле железнодорожных терминалов или портов, аэропортов, контейнерных портов или других терминалов. Если спрос достаточно высок, оправданно создавать специальные сооружения. Например, может оказаться дешевле построить отдельную железнодорожную ветку от электростанции до угольной шахты, чем перевозить уголь грузовиками.

Автомобильный транспорт

Наиболее распространен в мире автомобильный транспорт. Зачастую он не может составить конкуренции железнодорожному в массовых межрайонных грузовых перевозках, прежде всего, из-за его высокой удельной энергоемкости и себестоимости перевозок, большой дальности перевозок и отсутствия современной сети автодорог высокого технического уровня. Сфера его применения в Беларуси – внутригородские, пригородные и внутрирайонные грузовые и пассажирские перевозки, а также перевозки на средние и дальние расстояния малотоннажных ценных и скоропортящихся грузов. Преимущества и недостатки автомобильного транспорта представлены в табл.1.2.

Его основное преимущество – *гибкость*, так как он может доставить грузы практически в любую точку. Хотя максимальная скорость на дорогах ограничена, способность этого вида транспорта оказывать услуги «от двери к двери» позволяет избегать перегрузки продукции на другие виды транспорта, что сокращает общее время поездки.

Таблица 1.2 Преимущества и недостатки автомобильного транспорта

№	Преимущества	Недостатки
	Высокая маневренность и оперативность	Сравнительно высокая себестоимость перевозок (по максимальной грузоподъемности автомобиля)
1		
2	Менее жесткие требования к упаковке товара	Срочность разгрузки
3	Нет привязки к созданному расписанию	Возможность хищения груза
4	Возможность использовать развитую инфраструктуру уже созданных дорог	Возможность угона автотранспорта
5	Более высокий уровень конкуренции, более гибкое ценообразование по сравнению с железными дорогами	Сравнительно малая грузоподъемность
6	Разнообразие используемых транспортных средств	

Тем не менее, скорость перемещения может быть важным фактором, особенно с учетом пробок, из-за которых транспортные средства движутся все медленнее.

По сравнению с железной дорогой, где каждый владелец практически монополизирует определенный маршрут, для автомобильного транспорта характерно наличие множества перевозчиков, работающих на одних и тех же территориях. При

наличии такого множества перевозчиков конкуренция, как правило, становится более острой, а ценообразование – более гибким.

Водный транспорт

Является самым крупным перевозчиком в международных перевозках. Свыше 90 % мировой торговли связано с перевозками продукции водным транспортом. Морской транспорт выполняет в основном внешние, экспортно-импортные перевозки. Выделяют три основных типа водного транспорта:

- 1) речной, используемый на реках и каналах (обычно называемых внутренними водными путями);
- 2) каботажный (перевозка из одного порта в другой вдоль побережья);
- 3) морской (по основным морям).

Морской транспорт

Большинство водных перевозок грузов осуществляется крупными морскими путями. Некоторые страны имеют выгодное положение, поскольку у них удобная береговая линия, позволяющая им активно заниматься международными перевозками, например, такие города, как Роттердам, Гонконг и Нью-Йорк, создали крупнейшие порты. Через 20 самых крупных в мире портов осуществляется более половины всей мировой торговли.

Некоторые разновидности морских перевозок неизбежно предусматривают длительные маршруты. При этом для перевозки разных грузов используются самые разные типы судов. Эти суда обеспечивают существенную экономию на масштабах, поэтому цель многих конструкций – перевозить крупные грузы и добиваться низких затрат на единицу перевозимой продукции. Преимущества и недостатки морского транспорта представлены в табл.1.3.

Таблица 1.3 Преимущества и недостатки морского транспорта

<i>Преимущества</i>			<i>Недостатки</i>		
Низкие грузовые тарифы			Использование	ограничено	наличием
Высокая провозная способность			Низкая скорость		
Доступ к другим континентам			Долгое время объединения грузов и перевозки их в порты		
			Жесткие требования к упаковке и креплению грузов		
			Малая частота отправок		
			Необходимость использования дополнительных видов транспорта		

Один из аспектов перевозок по воде – постоянное действие картельного соглашения судовладельцев. Это означает, что все перевозчики в данном регионе соглашаются взимать одинаковую цену и регулируют частоту предоставляемых ими услуг. Хотя в настоящее время уже появляются морские линии, не входящие в эти соглашения и предоставляющие потребителям большие скидки.

Внутренний водный транспорт

Хорошо развитый речной/канальный транспорт имеется во многих странах. Внутренний водный (речной) транспорт предназначен для перевозок на узких судах или баржах отдельных относительно небольших видов грузов на средние и дальние расстояния, а также для пассажирского сообщения (особенно пригородного). При перевозках грузов весом более 100 тонн на расстояние более 250 км этот вид транспорта самый дешевый. Однако в последние десятилетия он не выдерживает конкуренции с другими видами транспорта и практически превратился в специфический вид технологического транспорта, предназначенного для перевозки минерально-строительных материалов и туристических круизов.

Преимущества и недостатки внутреннего водного транспорта представлены в табл.1.4.

Таблица 1.4 Преимущества и недостатки внутреннего водного транспорта

<i>Преимущества</i>	<i>Недостатки</i>
Низкие грузовые тарифы	Малая скорость доставки Низкая доступность в географическом плане из-за конфигурации водных путей Сезонность

Воздушный транспорт

Из-за низких затрат на перевозку единицы продукции водный транспорт используется для международных перевозок чаще всего. Однако его низкая скорость не всегда приемлема. Если, например, вы руководите фабрикой в Аргентине и у вас сломался важный станок, вы вовсе не хотите, чтобы запасная часть к нему прибыла из Японии на корабле, который отправляется по графику и окажется в Аргентине только через четыре недели. В таких обстоятельствах можно воспользоваться воздушным транспортом.

По своим функциям воздушный транспорт также относится к узкоспециализированным: он осуществляет в основном пассажирские перевозки на дальние и средние расстояния, хотя и имеет большое значение в транспортировке ряда ценных, скоропортящихся и срочных грузов. Авиакомпании также перевозят значительную долю грузов, скорость доставки которых более важна, чем затраты. На практике эти перевозки используются только для относительно дорогой продукции. Возможно, наиболее общий тип таких перевозок – доставка документов и посылок.

В этой области совершаются операции трех основных типов:

- 1) **регулярное обслуживание**, когда крупные авиакомпании используют для грузов место на пассажирских самолетах, не заполненное багажом;
- 2) **грузовое обслуживание**, когда операторы составляют график регулярных полетов грузовых самолетов. Это перевозчики общего пользования, перевозящие товары для любого заказчика;
- 3) **чартерные операции**, когда весь самолет арендуется для доставки конкретного груза.

Преимущества и недостатки воздушного транспорта представлены в табл.1.5.

Таблица 1.5 Преимущества и недостатки воздушного транспорта

<i>Преимущества</i>	<i>Недостатки</i>
Высокая скорость	Необходимость использования дополнительных видов транспорта
Достижение отдаленных районов	Высокие грузовые тарифы
	Зависимость от метеоусловий, что снижает надежность соблюдения графика поставки

Как и компании, занимающиеся морскими перевозками, авиакомпании сталкиваются с тем, что груз требуется доставить в аэропорт и забрать из аэропорта. Поэтому вокруг основных аэропортов располагаются самые разные сооружения, предназначенные для перемещения продукции, поступающей от отправляющих организаций на нужные самолеты, а также для того, чтобы забрать доставленные самолетами грузы и распределить их по заказчикам. Все это также требует времени, что снижает общие выгоды воздушных перевозок.

Еще одна проблема авиакомпаний – их затраты, управлять которыми они могут в *очень ограниченном* диапазоне. Здесь наблюдается комбинация высоких *постоянных затрат* (самолеты дорого покупать) и высоких *переменных затрат* (оплаты топлива и услуг аэропортов, заработной платы персонала и т.д.). Обеспечение полетов самолетов также стоит дорого, и никаких реальных способов сокращения этих расходов нет. Кроме того, на этом рынке конкуренция может быть очень острой, что накладывает свои ограничения на размеры тарифов, и из-за этого новые авиакомпании часто становятся банкротами.

Трубопроводный транспорт

Трубопроводный транспорт, в отличие от вышеописанных универсальных видов транспорта, пока остается узкоспециализированным, предназначенным для перекачки на дальние расстояния жидких и газообразных продуктов ограниченной номенклатуры: газ, нефть и нефтепродукты, а также в коммунальном хозяйстве для подачи воды и отвода канализации. Преимущества и недостатки трубопроводного транспорта представлены в табл.1.6.

Частые аварийные ситуации на трубопроводном транспорте обусловлены следующими причинами:

- нарушения безопасности трубопроводов (внешние силовые воздействия, нарушение норм и правил при строительстве, коррозия труб или плохое их качество);
- хищения цветных металлов, оборудования с вдоль трассовых сооружений;
- несанкционированные врезки в трубопроводы;
- диверсионные акты;

Таблица 1.6 Преимущества и недостатки трубопроводного транспорта

<i>Преимущества</i>	<i>Недостатки</i>
Высокая скорость доставки	Узкая специализация по типу перемещаемого товара
Большие объемы перевозок	Частые аварийные ситуации
Охват дальних расстояний	Повышенная опасность экологических и социальных последствий возможных отказов и аварий: возгорания, взрывы, загрязнение природной среды, большая угроза населению, инженерным сооружениям
Наиболее экономически выгодный способ транспортировки нефти и газа	Потери из-за хищений несанкционированных врезок в нефтепроводы
	Изношенность (полная амортизация) значительной части трубопроводов
	Наукоемкость и капиталоемкость диагностики дефектов, ремонт, модернизации оборудования, реконструкции и строительства новых трубопроводов
	Технико-экономическая невозможность ремонта всех дефектов на трубопроводах

Существуют приблизительные оценки различных видов транспорта по каждому из основных факторов выбора вида транспорта, позволяющие предварительно определить степень соответствия того или иного вида транспорта условиям конкретной перевозки, но правильность сделанного выбора должна быть подтверждена технико-экономическими расчетами.

Организациям вовсе не обязательно пользоваться одним и тем же способом перевозки по всей цепи. Они могут разбить маршрут на отдельные участки, на каждом из которых выбирать самый лучший вариант.

Тема 2. Транспортная логистика.

2.1 Рынок транспортно-логистических услуг.

Как отмечают многие исследователи, сегодня на рынке международных логистических услуг происходят фундаментальные изменения. Дело в том, что логистика уже рассматривается как средство увеличения прибыли и минимизации текущих затрат предприятия. Компании тратят приблизительно 8-12 процентов от оборота на логистику, и эти затраты во всем мире имеют тенденцию к повышению. На территории Европейского союза наблюдается реструктуризация национальных логистических систем и их объединение в общеевропейскую логистическую систему. Среди основных движущих сил на рынке международных логистических услуг выделяют глобализацию мировой

экономики, аутсорсинг, оптимизацию логистических затрат во всех звеньях логистических систем, инновации в логистической деятельности, обусловленные технико-технологическим прогрессом.

Объем мирового рынка логистических услуг оценивается в более чем 2000 млрд. долларов. Динамика роста мировой промышленности и торговли обуславливает тенденции, происходящие на рынке логистических услуг. Так, мощный импульс расширению международных логистических операций придало бурное развитие экономики Китайской Народной Республики и ее сравнительно недавнее вступление в ВТО, увеличение количества стран-членов Европейского Союза означало начало интеграции новых государств в европейскую транспортно-логистическую систему. По данным объем оказываемых в мире логистических услуг с 2005 по 2010 год в стоимостном выражении вырос с 1570 млрд. евро до 1890 млрд.

Рынок логистических услуг структурирован, основные его составляющие:

-грузовые перевозки и транспортно-экспедиторское обслуживание;

-комплексные логистические услуги, включая складскую и сбытовую логистику (хранение и дистрибуция);

-управленческая логистика (value added services - VAS): оптимизация логистических бизнес-процессов.

Транспортно-экспедиторские операции (freight forwarding) являются сегодня основной деятельностью логистических компаний, хотя их доля на мировом рынке логистических услуг имеет тенденцию к понижению: если в 1999 году услуги по грузовым перевозкам и транспортно-экспедиционному обслуживанию составляли 80 процентов (или 872 млрд. евро в стоимостном выражении) в структуре мирового рынка логистики, в 2005 году – 69 процентов, а в 2010 -56 процентов. Доли же комплексных логистических услуг и управленческой логистики увеличились соответственно на 34% в период с 2005 по 2010 годы. Это можно объяснить возрастающей *необходимостью составления оптимальных маршрутов доставки грузов*, слежением за доставкой груза на всех этапах функционирования логистической цепи, контролем над обеспечением полной загрузки контейнеров и транспортных средств.

Необходимо отметить, что компании, предоставляющие транспортно-экспедиторские услуги, чаще всего не являются прямыми владельцами автотранспортных средств, а заключают договоры с транспортными компаниями на перевозку грузов своих клиентов.

Доминирующей тенденцией на рынке логистических услуг является практика применения *аутсорсинга*. Аутсорсинг (англ. outsourcing) представляет собой передачу неключевых функций организации (таких, например, как бухгалтерский учет или рекламная деятельность для машиностроительной компании) внешним исполнителям – аутсорсерам, субподрядчикам, высококвалифицированным специалистам посторонней фирмы. Повсеместная практика применения аутсорсинга в экономически развитых странах наблюдается с 80-х годов прошлого столетия, пионером в этой сфере считается фирма EDS, в 1963 г. предложившая концерну “Frito-Lay” помощь в реализации информационных услуг на платной основе.

В нашем случае компаниям, профессионально занимающимся логистической деятельностью (логистическим операторам), передается управление цепями поставок, включая перевозку и хранение товаров. Такие компании называют 3PLs – third party logistics providers. Но уже сегодня актуальность приобретает тактика, названная 4PLs, суть которой заключается в «строгой координации всех цепочек поставок без физической концентрации в каком-либо одном центре дистрибуции», Мировой рынок аутсорсинга в

сфере логистики (включая транспортную, складскую, управленческую логистику) в 2001 году оценивался в 197 млрд. евро (по другим данным – 209) (3,2 % мирового ВВП), в 2005 – 250 млрд. евро (3,7% мирового ВВП), в 2010 – 340 млрд. евро.

Согласно принятой на Западе и развивающейся классификации логистической деятельности сегодня уже выделяют **5 уровней логистического сервиса** (PL- Party Logistics):

1PL: логистический инсорсинг

Технологии инсорсинга сформировались в 70-80-х годах прошлого века. 1PL – это когда вся логистика предприятия планируется и осуществляется самим грузовладельцем на своем транспорте со своим водительским составом. Полностью автономная логистика.

2PL: частичный логистический аутсорсинг

2PL – «логистика второй стороны»: фирма сама выполняет часть логистических функций – планирует, складировает, формирует логистические цепочки, но не обладает собственным транспортом – привлекает транспорт сторонних организаций. В этом случае подрядчик, – обычно, транспортная компания, «заряженная» на ограниченный набор функций, имеющая ограниченный регион перевозок, использующая свои материальные активы (транспортный парк) для предоставления услуг.

3PL: комплексный логистический аутсорсинг

Уровень 3PL – уровень аутсорсинга, когда грузовладелец сам уже не занимается внешней логистикой. 3PL-провайдеры - высококвалифицированные логистические провайдеры с широким спектром услуг, объединяющие несколько (или подавляющее большинство) логистических функций. На этом уровне провайдер еще не интегрирован в хозяйственную деятельность клиента – это просто подрядчик по доставке грузов, не участвующий в планировании всей логистической цепочки предприятия.

4PL: интегрированный логистический аутсорсинг

4PL - уровень аутсорсинга, при котором компания-производитель привлекает логистического аутсорсера не только для выполнения функций комплексной транспортной логистики, но и передает ему задачи по проектированию и планированию цепей поставок и управление логистическими бизнес-процессами на предприятии. По оценкам экспертов, уже сейчас суммарный объем мирового рынка такой контрактной логистики составляет более \$200 млрд.

4PL-провайдер является организатором всей логистической цепи предприятия, сочетая в себе функции консалтинговой компании, менеджера логистических бизнес-процессов и 3PL-провайдера. Ключ его успеха — предоставление наиболее оптимальных решений для клиента за счет высокого уровня своих профессиональных компетенций и привлечения к сотрудничеству надежных и квалифицированных подрядчиков - 3PL-провайдеров.

5PL: «виртуальная» логистика

5PL-провайдер – логистический аутсорсер, оказывающий весь комплекс услуг за счет использования глобального информационно-технологического пространства. Этакий «виртуальный» логистический партнер, у которого в руках вся информация о логистических возможностях участников рынка и высокотехнологичный IT-продукт, позволяющий строить самые оптимальные логистические цепочки. Собственных материальных, финансовых, рабочих и др. ресурсов, используемых непосредственно в организации перевозок, у такого оператора может и не быть.

В отношении перспектив развития этого уровня логистики мнения экспертов сильно различаются. Некоторые вообще утверждают, что введение определения 5PL – это скорее маркетинговый ход, чисто теоретическое построение. Ничего принципиально нового в практику логистической деятельности он не привносит, а лишь совершенствует 4PL-уровень – автоматизирует и оптимизирует работу по поиску логистических решений.

В дополнение к этому многие эксперты говорят о том, что, несмотря на глобализацию мировой информационной среды, крупнейшие транснациональные

операторы не заинтересованы в интеграции в единое информационное пространство, поскольку это создаст намного более неблагоприятную для них конкурентную среду и нивелирует их достижения по созданию собственных сервисных сетей. Им более интересно развиваться в сторону монополизации рынка и утверждения своей исключительности, а не участвовать в создании открытого информационного логистического пространства. .

Таким образом, **главными участниками** рынка логистических услуг являются:

-логистические компании (провайдеры логистики) – компании, профессионально занимающиеся логистической деятельностью;

-посредники различного рода (перевозчики, фрахтовые агенты, таможенные брокеры и т. п.)

-клиенты логистических компаний.

Одной из важнейших тенденций на международном рынке логистических услуг являются процессы «слияний» и «поглощений» (merges and acquisitions, “M&A”), происходящие между компаниями-провайдерами логистики. Эти процессы вызывают массовые преобразования: наблюдается тенденция продажи непрофильных или неприбыльных направлений бизнеса. Например, немецкая железнодорожная компания “Deutsche Bahn” приобрела холдинг “Stinnes AG”, включающий в себя одну из крупнейших немецких логистических компаний “Schenker”. Цена сделки составила 2,5 млрд. евро. В результате “Deutsche Bahn” занялась только своей профильной деятельностью – железнодорожные перевозки и логистические услуги, продав такие активы, как химическое производство и производство стальных изделий. Данную тенденцию также подтверждает приобретение одним из крупнейших провайдеров логистики в Германии холдингом “Deutsche Post World Net” логистических компаний “DHL” и “Exel”. В результате “Deutsche Post World Net” стала крупнейшим логистическим оператором в мире, ее годовой оборот оценивается в 65 млрд. долларов.

Таким образом, компании, действующие на мировом рынке логистических услуг, придерживаются комбинированной стратегии развития, используя свои внутренние источники и одновременно приобретая другие подобные предприятия. Высокая активность по процессам “M&A” и другим формам кооперации наблюдается в логистической индустрии стран Западной Европы. Крупнейшие европейские логистические операторы - Schenker, Kuehne+Nagel, Maersk, ProLogis, JAS-FBG S.A., Europolis, KAMO и другие

В среднем западноевропейская индустрия логистики развивается на 4 – 8 процента в год, что превышает в 2-3 раза рост среднеевропейского ВВП. Логистическая индустрия сконцентрирована в крупных центрах дистрибуции, - *кластерах* (англ. cluster – пучок, гроздь, связка). Такие центры размещаются на пересечении основных грузопотоков и включают в себя большое количество объектов (терминалы, разнообразные складские сооружения и пр.) Крупнейшие европейские глобальные кластеры расположены в Лондоне, Париже и Франкфурте. В связи с вступлением Польши, Венгрии и Чехии в Евросоюз в этих странах также формируются новые перспективные кластеры. Беларусь как транзитную страну этот процесс не может не коснуться, поэтому вопросы интеграции нашей транспортно-логистической системы в европейскую как никогда актуальны.

В целом международный рынок логистических услуг характеризуется расширением влияния глобальных логистических компаний (примерно 35% рынка приходится на 30 крупнейших компаний), постоянными процессами слияний и поглощений (M&A), возрастающей ролью сегмента VAS, широким внедрением информационных технологий в процессы принятия логистических решений.

2.2 Особенности развития рынка транспортно-логистических услуг в Беларуси.

Беларусь в силу своего географического положения и уровня развития экономики обладает большими возможностями в усилении своих экспортных и транзитных позиций. На улучшение транзитных возможностей направлена Программа развития логистической системы Беларуси до 2015 г. В Программе определены цели, задачи и пути развития логистической системы республики на период до 2015 года, представлена классификация логистических центров, разработаны основные подходы к созданию логистических центров, даны схемы размещения объектов логистической системы, предложен механизм создания льготного режима для потенциальных инвесторов и система критериев их выбора, разработаны методические подходы к управлению логистической системой Республики Беларусь, обозначены подходы к информационному обеспечению управления и функционирования логистической системы страны.

Согласно данной Программе логистический центр – это имущественный комплекс, включающий специально отведенный участок с расположенными на нем капитальными строениями (зданиями, сооружениями), оборудованием, предназначенный для оказания комплекса услуг, связанных с поставкой и обработкой оптовых партий товаров, в том числе транспортных, складских, экспедиторских, информационных, финансовых и страховых услуг. Так разновидностью логистических центров являются: транспортно-логистические центры, оптово-логистические центры и многофункциональные логистические центры.



Рисунок 2 - Классификация логистических центров в зависимости от отраслевой направленности.

Транспортно-логистические центры предназначаются для оптимизации внутренних и внешних материальных потоков, а также сопутствующих им информационных, финансовых и сервисных потоков с целью минимизации общих логистических затрат. Одной из важнейших задач транспортно-логистических центров является обработка транзитного грузопотока. Кроме того, транспортно-логистические центры будут осуществлять разработку, организацию и реализацию рациональных схем товародвижения на территории республики и других государств на основе организации единого технологического и информационного процесса, объединяющего деятельность поставщиков и потребителей материальной продукции, различных видов транспорта, банков, страховых организаций, подразделений таможи, органов импорто-экспортного контроля, организаций оптовой и розничной торговли и т.д. Конечной целью деятельности транспортно-логистических центров является оказание полного цикла транспортно-логистических услуг промышленным и торговым организациям по рационализации перевозочного процесса и гарантированной доставке грузов в оптимальные сроки, маршруты, виды транспорта и груза. Транспортно-логистические центры могут быть территориальными и региональными, общего назначения и ведомственными, а также специализированными по отдельным видам грузов и условиям

их хранения. Они предназначены для обслуживания перевозок, обработки грузов по месту нахождения клиента и обеспечения транспортно-экспедиционных и логистических услуг.

Основной функцией оптово-логистических (торговых) центров является поставка оптовых партий потребительских товаров и продукции производственно-технического назначения отечественного и импортного производства непосредственно потребителям или организациям розничной торговли. На территории оптово-логистических центров размещаются склады для хранения и переработки мелких и крупных партий грузов общего назначения, склады с особым температурным режимом, а также площадки для приема, переработки и хранения грузов и контейнеров. Оптово-логистические центры также могут быть республиканскими и региональными, специализированными на поставках товаров производственно-технического и потребительского назначения. Последние, в свою очередь, могут специализироваться на продовольственных или непродовольственных товарах. Помимо основной функции – осуществления оптовых поставок оптово-логистические центры выполняют множество сопутствующих функций, таких, как изучение спроса покупателей, заключение договоров на поставку товаров, организация продвижения товаров от производителей в места потребления, обеспечение хранения товаров, формирование торгового ассортимента, оказание дополнительных услуг в процессе продажи и послепродажной эксплуатации, логистические услуги.

Разновидностью логистических центров являются многофункциональные логистические комплексы, которые включают также торгово-деловой, административно-деловой и выставочный центры.

На апрель 2014 года в республике Беларусь зарегистрировано 3052 транспортные компании, экспедиторскими из которых являются 782 компании, железнодорожными перевозками занимаются 16 транспортных компаний, авиаперевозками – 4, автогрузоперевозками – 2029, смешанными перевозками – 114 компаний, морскими – 2 и по перевозкам в пределах одного города – 24 компании.

На рынке транспортно-экспедиционных услуг действует более 40 лидирующих транспортно-экспедиторских компаний, членов Ассоциации международных экспедиторов и логистики (БАМЭ), которые по объему и комплексу предоставляемых услуг не уступают зарубежным. На февраль 2014 года по данным предоставленным Ассоциацией международных экспедиторов и логистики «БАМЭ» в Республике Беларусь функционируют 15 логистических центров. Шесть из них являются государственными либо с долей государства в уставном капитале, остальные созданы за счет привлечения иностранных инвестиций и частного бизнеса Беларуси. Всего Программой развития логистической системы Республики Беларусь предусмотрено создание 36 логистических центров. Все логистические центры относятся к высшим классам «А» и «В», т.е. отвечают международным стандартам, восемь располагают пунктами таможенного оформления. В реализацию логистических проектов в общей сложности привлечено около 350 млн. долларов США. Создано порядка 1,5 тыс. новых рабочих мест. Заявленный объем инвестиций до 2016 г. в эту отрасль ожидается более 900 млн. долларов США. Наибольшее количество инвестиций – около 270 млн. долларов США – привлечено Минской областью.

Несмотря на участие в строительстве логистических центров иностранных компаний, значительная инфраструктура сосредоточена у государственных провайдеров логистических услуг. Наиболее крупным оператором на рынке логистических услуг Беларуси является РУП «Белтаможсервис». В настоящее время РУП «Белтаможсервис» является крупнейшим логистическим 3-PL оператором Республики Беларусь. Все виды услуг, оказываемые предприятием, соответствуют международному стандарту ISO 9001:2008 системы менеджмента качества услуг. РУП «Белтаможсервис» является действительным членом Ассоциации международных экспедиторов и логистики «БАМЭ», Ассоциации международных автомобильных перевозчиков «БАМАП», Международной федерации экспедиторских ассоциаций «FIATA». Обладает статусами: уполномоченного

экономического оператора, таможенного представителя, таможенного перевозчика, владельца складов временного хранения, владельца таможенных складов. Предприятие осуществляет деятельность на всей территории Республики Беларусь. Республиканское унитарное предприятие "Белтаможсервис" основано в 1999 г. Учредителем предприятия является Государственный таможенный комитет Республики Беларусь. В его состав входят 6 региональных филиалов, в том числе филиалы «Белтаможконвой» и «Белтаможиздат». Специалисты Предприятия расположены во всех автодорожных пограничных пунктах пропуска, в 36 внутренних пунктах таможенного оформления более чем в 30 населенных пунктах Беларуси. Предприятием эксплуатируются 17 таможенных терминалов (Брест, Гомель, Могилев, Орша, Витебск, Верхнедвинск, Браслав, Вороново, Минск, Бобруйск, Молодечно, Поставы), в том числе 4 транспортно-логистических центра класса "А" («Брест-Белтаможсервис», «Гомель-Белтаможсервис», «Минск-Белтаможсервис», «Минск-Белтаможсервис-2»).

Так же одним из крупнейших транспортно-логистических центров является республиканское транспортно-экспедиционное унитарное предприятие "БЕЛИНТЕРТРАНС-транспортно-логистический центр" Белорусской железной дороги (государственное предприятие "БТЛЦ") предоставляющий услуги терминальной обработки грузов на грузовых терминалах станций Белорусской железной дороги. Предприятие основано 2 марта 2009 года путем слияния двух организаций Белорусской железной дороги: "Белинтертранс" и "Минскжелдортранс". Важнейшим преимуществом образования новой компании стала возможность предоставления полного комплекса логистических услуг. В него входит экспедирование грузов различными видами транспорта, организация контейнерных перевозок, станционная и складская обработка грузов, таможенное оформление, страхование грузов и другие услуги. У предприятия открыты филиалы во всех областных центрах республики (Минск, Брест, Витебск, Гомель, Гродно, Могилев). В состав компании входят крупнейшие грузовые железнодорожные станции Минска — Степянка и Колядичи, а также погрузочные участки, расположенные на железнодорожных станциях Молодечно, Орша, Борисов, Койданово, Вилейка, Шабаны, Смолевичи. В 2010 году в Литовской Республике (г. Клайпеда) начало свою деятельность дочернее предприятие UAB «Belintertrans- Lietuva». А в 2012 году были открыты еще два представительства компании — в г. Москва (ООО «Белинтертранс-Москва») и в Германии, в г. Франкфурт на Майне (Belintertrans-Germany GmbH). «БЕЛИНТЕРТРАНС – транспортно-логистический центр» является: действительным членом Ассоциации международных экспедиторов «БАМЭ», индивидуальным членом FIATA, ассоциированным членом Международного Координационного Совета по Транссибирским перевозкам. Стратегия развития предприятия направлена на увеличение объемов и повышение качества обслуживания грузопотоков по территории Республики Беларусь и других государств. Задачи предприятия: развитие транспортных коридоров, предоставление экспедиторских услуг на высоком уровне, соответствующем международным требованиям.

Многопрофильным логистическим оператором, более 30 лет работающим в сфере международных грузоперевозок, экспедирования и технического сервиса является ОАО «Белмагистральавтотранс». Логистический центр оказывает услуг по ответственному хранению грузов, складской логистике, транспортно-экспедиционному обслуживанию, полный комплекс услуг по таможенному оформлению. Имеет статусы: уполномоченного экономического оператора, таможенного перевозчика, владельца склада временного хранения, владельца таможенного склада, таможенного представителя.

ОАО «Торгово-логистический центр «Озерцо-логистик» находится в ведении управления делами президента Республики Беларусь и оказывает услуги ответственного хранения и таможенного оформления. ОАО «Торгово-логистический центр «Озерцо-логистик» является владельцем одного из крупнейших СВХ на территории РБ и расположено недалеко от Минской кольцевой автодороги, имеет железнодорожную ветку и удобные подъездные пути, что является неоспоримым преимуществом для субъектов

хозяйствования, размещающих товары на территории Общества. Имеет статусы: владельца склада временного хранения, владельца таможенного склада, таможенного представителя. Основными направлениями деятельности Общества являются: оказание услуг в области таможенного дела; оказание услуг по хранению товаров и грузов; сдача в аренду складских помещений; погрузочно-разгрузочные работы и прочие сопутствующие услуги; оказание услуг по размещению и нахождению транспортных средств в зоне таможенного контроля. Перечисленные государственные провайдеры контролируют значительную часть экспортно-импортных и транзитных грузопотоков.

Таким образом, в Республике Беларусь строительство логистических центров осуществляется в соответствии с Программой развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года, которой было определено строительство 36 логистических центров (15 уже введены в эксплуатацию). Основными участниками рынка логистических услуг Республики Беларусь являются: РУП «Белтаможсервис», РТЭУП «БЕЛИНТЕРТРАНС», ОАО «Белмагистральавтотранс». Именно они контролируют значительную часть экспортно-импортных и транзитных грузопотоков.

На сегодняшний день, за счет логистики в странах-членах Таможенного союза формируется 10-12% ВВП (транспортный сектор – 7-8% ВВП). В государствах ЕС данный показатель составляет 20-25%. В 2010 год объем оказанных транспортно-экспедиционных услуг составил 1 млрд 279 млн долл. США. В 2011 году – 1 млрд. 345 млн. долл. США. Общий объем транспортно-экспедиционных и транспортно-логистических услуг в Республике Беларусь за 2012 г. составил 1 595 млн. долл. США. По данным статистической отчетности по форме «1-Логистика» объем оказанных транспортно-экспедиционных и логистических услуг за 2013 г. в Республике Беларусь составил 1,9 млрд. долларов США, что на 300 млн. долларов США больше по сравнению с 2012 г. Из них объем услуг по договорам с нерезидентами республики составил 1,2 млрд. долларов США, с резидентами – 693,2 млн. долларов США. Выручка от оказания транспортно-экспедиционных и логистических услуг – 262,7 млн. долларов США, что на 46,3 млн. долларов США больше по сравнению с 2012 г.

Заинтересованность в логистических услугах растет прямо пропорционально тому, как усложняется экономическая ситуация в стране. Потому что предприятия вынуждены экономить средства и не затрачивать средства на дополнительные расходы. Те из них, которые получили положительный экономический эффект от передачи логистики на аутсорсинг, теперь готовы расширять использование возможностей таких центров.

Логистические издержки, которые отражаются на стоимости конечной продукции, в Беларуси колеблются в пределах 20 – 25 % объема ВВП, тогда как средний мировой показатель логистических издержек в 2012 г. оценивался Armstrong & Associates Inc. в 11,6 % . Как показывает международный опыт уменьшить данный вид издержек возможно при передаче логистических операций на аутсорсинг специальным организациям (логистическим провайдерам). Основная логистическая операция, которую субъекты хозяйствования передают на аутсорсинг – это организации процесса перевозки всеми видами транспорта. Так же наиболее часто на аутсорсинг передаются складская обработка грузов и услуги таможенного представителя. Передача функций таможенного представителя вызвана, во-первых, тем, что многим предприятиям среднего и малого бизнеса экономически нецелесообразно содержать в штате специалиста по таможенному оформлению, которого надо обучить, направить, при необходимости, на переподготовку, обеспечить программным обеспечением и нормативной базой таможенного законодательства. Во-вторых, после вступления в силу Таможенного Кодекса Таможенного союза, в связи с необходимостью предоставления таможенным органам гарантии в один миллион евро, количество организаций – таможенных представителей в Республике Беларусь сократилось более чем в три раза. Что касается складской обработки грузов, то не все предприятия имеют возможность обладать собственными складами, поэтому они вынуждены передавать товары на ответственное хранение или арендовать складские помещения.

Необходимо отметить, что наибольшее сосредоточение логистических центров в Минской области. И это связано с тем, что город Минск располагается на пересечении двух международных транспортных коридоров (№2 «Запад – Восток» и №9 «Север – Юг»). Однако, обслуживание потоков из ЕС в страны Таможенного союза, которые более мощные и перспективные, начинается на границах. Логистическая инфраструктура, например, на польско-белорусской границе не достаточно развита и это тормозит развитие мультимодальных перевозок по II транспортному коридору.

Далее, необходимо отметить, серьезным препятствием на пути увеличения экспорта грузовых автотранспортных услуг является разрешительная система по перевозке грузов в/из третьих стран для международных автоперевозчиков Таможенного союза. Эта система ограничивает свободный выбор маршрутов и количество перевозок. По подсчетам специалистов Министерства транспорта и коммуникаций, решение проблемы перевозок из третьих стран позволило бы дополнительно получить выручку от экспорта услуг в размере 150-200 млн долларов США. Россия упорно защищают свой рынок автомобильных перевозок и планомерно сокращают количество разрешений по перевозке грузов в/из третьих стран. Так, для сравнения, если 10 лет назад у белорусских перевозчиков было около 120 тысяч разрешений на перевозки в/из третьих стран, то на 2013 год – только 50-55 тысяч разрешений. Кроме того, белорусские перевозчики в России также не имеют права на осуществление перевозок между двумя российскими городами (на каботажные перевозки). Разрешительная система между Беларусью, Казахстаном и Россией предусматривает использование разовых разрешений (которые предоставляют право на одну грузоперевозку или загрузку/разгрузку) и многоразовых разрешений на проезд автомобилей перевозчиков стран-членов ТС (позволяющих в течение года осуществлять грузоперевозки без ограничения количества рейсов).

Кроме того, принцип резидентства, закрепленный ст. 368 Таможенного кодекса Таможенного союза, не позволяет участвовать в переработке транзитного грузопока. Грузы, которые перемещаются из третьих стран в Россию и Казахстан, не могут быть подвержены таможенному декларированию на территории Беларуси (это значит, что храниться, перерабатываться в белорусских логистических центрах не могут). Таможенное декларирование этих грузов осуществляется в той стране, резидентом которой является грузовладелец.

В вопросе качества оказания логистических услуг Беларусь проигрывает своим соседям. Так, например, транспортно-логистические центры оказывают отдельные виды логистических услуг, их стоимость условно небольшая, но не конкурентная. Транспортно-логистические центры в Польше или Литве предлагают логистические услуги дешевле, при этом у них более качественный сервис. За собственные средства создать логистический центр – невозможно. Приходится брать кредиты, что сказывается на конечной стоимости объекта и его услуг. Если посмотреть, например, на опыт застройки логистических комплексов в Европе, то внешняя инфраструктура, как правило, обеспечивается государством: непосредственно к участку подводятся линии электропередач, основные коммуникации, – и уже потом ищут инвесторов для дальнейшей застройки территории». Соседние страны – Польша, Литва – уже давно построили большое количество логистических центров и приобрели опыт работы в этой сфере. Большой приток клиентов позволяет им предлагать услуги по более низкой цене. Но если белорусские логистические центры поставят такую же ценовую планку, то перестанут быть рентабельными.

Если говорить о развитии транзитных потоков, то для этого Беларусь должна оказывать услуги эффективнее, чем соседи – Польша, Литва, Россия. И если с Россией мы еще можем конкурировать в определенных аспектах (например, процедура таможенной очистки), то Литве и Польше значительно проигрываем по качеству инфраструктуры, простоте организации поставки товаров, стоимости и качеству логистических услуг, автоматизации процессов и др. Отсюда и пути повышения эффективности, о которых давно известно: надо упрощать процедуры прохождения грузов через границу, а также

совершенствовать таможенное и налоговое законодательство, развивать инфраструктуру, конкуренцию, предоставлять льготы участникам рынка, способствовать развитию их квалификации и т. д. Важен именно комплексный подход. Транзит грузов – это не менее важный ресурс Беларуси, чем, например, добыча и экспорт калийных удобрений.

Необходимо отметить, что государство установило перечень государственных стандартов, которые отражают требования в области логистической деятельности: 1) СТБ 2046-2010 «Транспортно-логистический центр. Требования к техническому оснащению и транспортно-экспедиционному обслуживанию». Устанавливает требования к техническому оснащению транспортно-логистического центра; требования к оказанию транспортно-экспедиционных услуг; порядок балльной оценки транспортно-логистического центра. 2) СТБ 2047-2010 «Логистическая деятельность. Термины и определения». Устанавливает термины и определения основных понятий в области логистической деятельности. 3) СТБ 2133-2010 «Классификация складской инфраструктуры». Устанавливает основные требования к классификации складской инфраструктуры транспортно-логистических центров Республики Беларусь. 4) СТБ 2306-2013 «Услуги логистические. Общие требования и процедура сертификации». Устанавливает виды логистических услуг, категории исполнителей логистических услуг, общие требования, предъявляемые к исполнителям логистических услуг, и процедуру проведения работ по их сертификации. С 1 июля 2014 г. вводится СТБ 2345-2013 «Логистическая деятельность. Требования к профессиональной компетентности персонала исполнителей логистических услуг и процедура сертификации». Устанавливает требования к знаниям, навыкам и умениям персонала операционного, высшего и стратегического уровней менеджмента, и процедуру его сертификации. Данные стандарты очень важны, так как до недавнего времени существовала такая проблема как, несоответствие рекламируемого и реального уровня сервиса у посредника, что связано, прежде всего, с тенденцией строительства под видом логистических центров просто складов большой площади, не увязанных в общую систему. Соответственно функциональная способность склада и логистического центра значительно отличается. Разрешению указанной проблемы служит наличие сертификатов по перечню государственных стандартов. Кроме того, наличие сертификата качества будет способствовать созданию благоприятного образа логистического оператора, что обеспечит ему дополнительное конкурентное преимущество, а также позволит систематизировать участников логистического сервиса в соответствии с европейскими и национальными стандартами.

Необходимо сделать вывод, что Республике Беларусь требуются современные логистические центры с современной инфраструктурой и качественным логистическим сервисом, совершенствование нормативной базы в отношении разрешительной системы перевозок грузов в рамках Таможенного союза, а также принципа резидентства.

2.3. Сущность и задачи транспорта в системе логистических отношений.

Транспорт представляет собой отрасль материального производства, которая специализируется на организации и осуществлении перевозок людей и грузов. В структуре общественного производства транспорт относится к сфере производства материальных услуг. Затраты на выполнение операций по транспортировке грузов в виде оказания услуг составляют до 50% объема всех затрат на логистику.

Транспорт представляет собой систему, состоящую из двух подсистем: транспорт общего пользования; транспорт не общего пользования.

Деятельность транспорта общего пользования как отрасли народного хозяйства, ориентирована на обслуживание сферы обращения и удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения в перевозках грузов и пассажиров.

Понятие транспорт общего пользования включает *железнодорожный, водный (морской, речной), автомобильный, воздушный транспорт и транспорт трубопроводный*.

К понятию транспорт не общего пользования относят *внутрипроизводственный* транспорт, а также транспортные средства всех видов, принадлежащие нетранспортным предприятиям. Как правило, этот вид транспорта является составной частью какой-либо одной или нескольких производственных систем.

Выступая важнейшим элементом производственных и торговых процессов и являясь достаточно самостоятельной структурой, в которой многоаспектная согласованность действий между участниками транспортного процесса может рассматриваться вне прямой связи с сопряженными производственно-складскими участками движения материального потока, транспорт органично вписывается в общую систему транспортно-экономических отношений. Транспорт является ключевым фактором современной экономики. Существующее противоречие между постоянно повышающимися требованиями мобильности транспортной системы со стороны общества и общественным мнением о ее неудовлетворительной деятельности, находит свое выражение в плохом качестве некоторых видов транспортных услуг и хронических задержках по своевременной доставке товаров потребителям.

Поскольку спрос на транспортные услуги постоянно растет, общество не в состоянии решить эту проблему посредством создания новой транспортной инфраструктуры. В достаточной мере эта задача может быть решена за счет оптимизации транспортных издержек на всех этапах логистического процесса и превращения его в устойчивую общественно-экономическую систему, что позволит обеспечить проведение единой транспортной политики в области снижения потребительских цен в сочетании с повышением качества обслуживания, расширением сферы услуг для потребителей.

Несмотря на наметившиеся положительные сдвиги в части большей открытости транспортного рынка, продолжают одновременно усиливаться тенденции, препятствующие формированию честной конкуренции вследствие отсутствия согласованности действий по развитию единой транспортной политики, налоговой и социальной гармонизации. Неравномерность развития различных видов транспорта отражает те обстоятельства, что некоторые его виды значительно лучше приспособились к требованиям современной экономики и не заинтересованы в необходимости включения всех расходов в стоимость перевозок, так как являются монополистами в сфере транспортно-логистической деятельности. Начиная с 1990 грузоперевозки автотранспортом в рамках Евросоюза возросли, а по железным дорогам сократились. В таких условиях крупномасштабные административные меры по перераспределению соотношения между видами транспорта достаточно легко и быстро могли бы расстроить существующую транспортную систему и отрицательно сказаться на экономике многих стран.

Применение логистики в системе транспортной деятельности, так же как и в производстве или торговле, превращает контрагентов и конкурирующие стороны в партнеров, взаимодополняющих друг друга в транспортном процессе, что позволяет обеспечивать техническую и технологическую согласованность действий участников транспортного процесса, в том числе и в сфере экономических интересов. Техническая согласованность параметров транспортных средств внутри отдельных видов и в межвидовом разрезе предполагает применение мультимодальных перевозок, контейнерных и грузовых пакетов, а технологическая - использование единой технологии транспортировки, прямых перегрузок, бесперегрузочного сообщения и т. д. Экономическая согласованность включает общую методологию исследований конъюнктуры рынка, построение тарифной системы, совместное планирование, разработку и применение единых планов и графиков.

Кроме вопросов технологического и экономического порядка, расширения сферы грузоперевозок и оказания транспортных услуг, важнейшее значение на

совершенствование транспортной деятельности оказывают факторы, обеспечивающие стабильность развития экономических отношений и их устойчивый рост, что предполагает необходимость выработки единой транспортной политики, предусматривающей изменение соотношений между видами транспорта. Создание такой системы потребует выработки и принятия комплекса мер в интересах удовлетворения требований населения с одновременным повышением уровня конкурентоспособности транспортной системы. Потребуется также принятие значительных усилий для постепенного уменьшения или даже разрыва зависимости между ростом транспорта и экономическим ростом, потому как перераспределение в пользу какого-либо вида транспорта должно происходить не сиюминутно, а эволюционно, на протяжении достаточно продолжительного временного промежутка. Следует учитывать и те обстоятельства, что экономический рост всегда предполагает увеличение потребности в мобильном транспорте, открытие новых транспортных потоков, интенсификацию движения по магистральным направлениям в сочетании с доступностью перевозок на периферийные участки, что потребует значительных затрат капитальных вложений.

Таким образом, уменьшение или разрыв связей между экономическим ростом и ростом транспорта можно устранить путем административного принятия решений по перераспределению соотношений между видами транспорта при одновременном уменьшении объемов перемещаемых грузов. В определенной мере такой подход носит реальный характер, потому как государство обладает достаточной экономической властью и соответствующими ресурсами для реализации поставленной задачи. Однако принимаемые меры силового характера по запрету или ограничению движения на дорогах не могут быть постоянными, потому что могут создать отрицательный эффект в работе транспортной отрасли.

С экономической точки зрения наиболее целесообразными вариантами решения этой задачи могут стать следующие:

- переориентация основного объема грузоперевозок на автомобильный транспорт через систему ценовой политики. В этих условиях происходит задействование ограничительных мер в отношении других видов транспорта, что может явиться причиной разбалансирования оптимизационных соотношений между ними и как результат - снижения объемов притока инвестиций, уровня производительности труда и увеличения стоимости транспортных затрат;

- переориентация основного объема грузоперевозок на автомобильный транспорт с одновременным проведением комплекса мер по повышению эффективности других видов транспорта через систему улучшения качества транспортных услуг. Посредством такого подхода можно, в определенной мере, разрешить вопросы большего разграничения транспортной деятельности между регионами и увеличения объемов притока инвестиций в транспортную инфраструктуру;

- комплекс мероприятий, предусматривающий внедрение совершенно новой ценовой политики автомобильных грузоперевозок с одновременным интенсивным развитием альтернативных видов транспорта и динамичным привлечением инвестиционных ресурсов и капитальных вложений в транспортную сеть. Это позволит в перспективе обеспечить рациональное перераспределение пропорций между отдельными видами транспорта и вернуть их на позиции целесообразности дальнейшего развития транспортных услуг в целях выполнения претенциозных транспортно-логистических программ в связи с увеличением количества транспорта и экономическим ростом.

Однако реализация этих вариантов и задач транспортно-логистической системы в целом не может ограничиваться только выполнением комплекса мер по смещению пропорций в транспортной отрасли, потому как предполагает, в первую очередь на национальном уровне, выполнение ряда других претенциозных целей, включающих следующие мероприятия:

- разработку новой экономической политики, направленной на повышение спроса на транспортные услуги (например, материальных запасов, организацию работы транспорта по принципу «с колес» и др.);
- разработку комплекса мер по оптимизации режимов работы транспорта в целях исключения возникновения пиковых ситуаций;
- разработку мероприятий по обеспечению рационального соотношения между общественным и личным транспортным и эффективного использования их в соответствии с международными экологическими нормами и требованиями;
- обеспечение относительно свободной конкуренции между участниками по оказанию транспортных услуг и между отдельными видами транспорта;
- постоянное проведение научных исследований в сфере логистической деятельности в целях повышения качества транспортных услуг и внедрении в их сферу новейших достижений науки и техники, элементов, принципов и функций логистики;
- разработку мероприятий, направленных на подготовку специалистов в сфере логистической деятельности.

К *задачам транспортной логистики* также относят:

- создание транспортных систем, в том числе транспортных коридоров и транспортных цепей;
- обеспечение технологического единства транспортно-складского процесса;
- совместное планирование транспортного процесса со складским и производственным процессами;
- выбор типа, транспортных, средств;
- определение рациональных маршрутов доставки грузов;
- формирование регулируемой конкуренции;
- обеспечение рациональной взаимосвязи между видами транспорта;
- управление глобализацией транспорта и др.

2.4 Транспортные тарифы и условия их применения.

Расчеты за услуги, оказываемые транспортными организациями, осуществляются с помощью транспортных тарифов. Тарифы включают в себя:

- платы, взыскиваемые за перевозку грузов;
- сборы за дополнительные операции, связанные с перевозкой грузов;
- правила исчисления плат и сборов.

Как экономическая категория транспортные тарифы являются формой цены на продукцию транспорта. Их построение должно обеспечивать: транспортному предприятию возмещение эксплуатационных расходов и возможность получения прибыли; покупателю транспортных услуг - возможность покрытия транспортных расходов.

Одним из существенных факторов, влияющих на выбор перевозчика, является стоимость перевозки. Борьба за клиентов, неизбежная в условиях конкуренции, также может вносить коррективы в транспортные тарифы. *Умелым регулированием уровня тарифных ставок различных сборов можно стимулировать также спрос на дополнительные услуги, связанные с перевозкой грузов.* Например, относительное снижение уровня ставок сбора за охрану и сопровождение грузов подразделениями военизированной охраны министерства путей сообщения позволило увеличить спрос на эту услугу и повысить сохранность перевозимых грузов.

Системы тарифов на различных видах транспорта имеют свои особенности. Остановимся на их краткой характеристике. На *железнодорожном транспорте* для определения стоимости перевозки грузов используют *общие, исключительные, льготные и местные тарифы.*

Общие тарифы - это основной вид тарифов. С их помощью определяется стоимость перевозки основной массы грузов. Исключительными тарифами называются тарифы, которые устанавливаются с отклонением от общих тарифов в виде специальных надбавок или скидок. Эти тарифы могут быть повышенными или пониженными. Они распространяются, как правило, лишь на конкретные грузы. Исключительные тарифы позволяют влиять на размещение промышленности, так как с их помощью можно регулировать стоимость перевозки отдельных видов сырья, например, каменного угля, кварцитов, руды и т. п. Повышая или понижая с помощью исключительных тарифов стоимость перевозок в различные периоды года добиваются снижения уровня неравномерности перевозок на железных дорогах. Этой же цели служат исключительные пониженные тарифы на перевозку грузов в устойчивых направлениях движения порожних вагонов и контейнеров.

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

Местные тарифы устанавливают начальники отдельных железных дорог. Эти тарифы, включающие в себя размеры плат за перевозку грузов и ставки различных сборов, действуют в пределах данной железной дороги.

Кроме провозной платы железная дорога взимает с грузополучателей и грузоотправителей платы за дополнительные услуги, связанные с перевозкой грузов. Эти платы называются сборами и взыскиваются за выполнение силами железной дороги следующих операций: *за хранение, взвешивание или проверку веса груза, за подачу или уборку вагонов, за их дезинсекцию, за экспедирование грузов, за погрузочно-разгрузочные работы*, а также за ряд других операций.

Перечислим основные факторы, от которых зависит размер платы при перевозке грузов по железной дороге.

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

Скорость перевозки. По железной дороге груз может перевозиться грузовой, большой или пассажирской скоростью. Вид скорости определяет, сколько километров в сутки должен проходить груз.

Расстояние перевозки. Провозная плата может взиматься за расстояние по кратчайшему направлению, так называемое тарифное расстояние - при перевозках грузов грузовой или большой скоростью либо за действительно пройденное расстояние - в случае перевозки негабаритных грузов или перевозки грузов пассажирской скоростью.

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

Принадлежность вагона или контейнера. Вагон, платформа или контейнер могут принадлежать железной дороге, а могут быть собственностью грузополучателя или грузоотправителя.

Количество перевозимого груза. Фактор, также оказывающий существенное влияние на стоимость перевозки.

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

- сдельные тарифы на перевозку грузов;
- тарифы на перевозку грузов на условиях платных авто-тонно-часов;
- тарифы за временное пользование грузовыми автомобилями;
- тарифы из покилометрового расчета; тарифы за перегон подвижного состава; договорные тарифы.

На размер тарифной платы оказывают влияние следующие факторы:

- расстояние перевозки; масса груза;
- объемный вес груза, характеризующий возможность использования грузоподъемности автомобиля. По этому показателю все перевозимые автомобильным транспортом грузы подразделяют на четыре класса; грузоподъемность автомобиля; общий пробег;
- время использования автомобиля; тип автомобиля;
- район, в котором осуществляется перевозка, а также ряд других факторов.

Каждый из тарифов на перевозку грузов автомобильным транспортом учитывает не всю совокупность факторов, а лишь некоторые из них, наиболее существенные в условиях конкретной перевозки. Например, для расчета стоимости перевозки по сдельному тарифу необходимо принять во внимание расстояние перевозки, массу груза и его класс, характеризующий степень использования грузоподъемности автомобиля. При расчетах по тарифу за повременное пользование грузовыми автомобилями учитывают грузоподъемность автомобиля, время его использования и общий пробег.

Во всех случаях на размер платы за использование автомобиля оказывает влияние район, в котором осуществляется перевозка. Это объясняется устойчивыми различиями в уровне себестоимости перевозок грузов по районам. Корректировки в тарифную стоимость вносятся с помощью так называемых поясных поправочных коэффициентов.

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

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

Если груз следует по направлению устойчивого грузового потока, то перевозка осуществляется системой линейного судоходства. При этом груз движется по расписанию и оплачивается объявленному тарифу.

В том случае, когда при выполнении перевозки работа грузовых судов не связана с постоянными районами плавания, с постоянными портами погрузки и выгрузки, не ограничена определенным видом груза, то перевозка оплачивается по фрахтовой ставке. Фрахтовая ставка устанавливается в зависимости от конъюнктуры фрахтового рынка и обычно зависит от вида и транспортных характеристик груза, условий рейса и связанных с ним расходов.

Тема 3. Международная перевозка грузов автомобильным транспортом.

3.1 Международная правовая основа автомобильных перевозок грузов.

Таможенные аспекты осуществления автоперевозок в международном праве.

В соответствии со ст. 1 Закона Республики Беларусь № 278-З от 14.08.2007 «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках», международные автомобильные перевозки – автомобильные перевозки, выполняемые за пределы (за пределами) территории Республики Беларусь, из-за ее пределов, а также транзитные автомобильные перевозки, выполняемые через территорию Республики Беларусь между двумя пунктами пересечения Государственной границы Республики Беларусь в местах, установленных законодательством.

Следует отметить, что объем международных перевозок автомобильным

транспортом в международных сообщениях значительно возрос в восьмидесятые годы. Оживлению этого вида перевозок способствовало расширяющееся строительство в отдельных странах и регионах шоссейных автомобильных дорог, а также принятие транспортных конвенций: Конвенции о дорожном движении 1949 г, Конвенции о дорожном движении 1968 г. (КДПГ), Конвенции о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом 1956 г., а также Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 г. . Кроме того, заключение государствами международных соглашений было обусловлено необходимостью решения таких вопросов, как определение условий осуществления международных перевозок по территории отдельной страны или группы стран, упрощение порядка совершения таможенных операций с товарами и транспортными средствами, выполняющими международные перевозки и т.д.

На сегодняшний день перевозки грузов в международном автосообщении являются динамично развивающимся видом внешнеэкономической деятельности. Отметим, что на развитие международных автомобильных грузоперевозок прямое влияние оказывает такой инструмент экономической политики государства, как таможенное регулирование.

Необходимо подчеркнуть то, что в отличие от внутренних перевозок источниками правового регулирования международных грузоперевозок (в т.ч. автомобильных) выступают как акты национального законодательства, так и нормы международного права. Иными словами, главный принцип в правовом регулировании изучаемого вопроса заключается в том, что международные автомобильные перевозки регулируются преимущественно международными правовыми нормами, а национальный закон применяется лишь в части, не урегулированной международными соглашениями.

Следует отметить, что важным элементом системы международного автосообщения являются соглашения, заключенные с отдельными государствами и содружествами, например, Соглашение о взаимодействии государств - участников СНГ в области международных автомобильных перевозок (заключено в Ялте 18.09.2003), а также межправительственные двусторонние соглашения. Эти соглашения подготавливаются с учетом основных положений международных конвенций и регулируют следующие аспекты:

- порядок пересечения границы;
- разрешительную систему для международных перевозок;
- вопросы транзита и перевозок в третьи страны и из этих стран;
- страхование гражданской ответственности;
- положения, касающиеся таможенных, пограничных, санитарных и других правил;
- порядок перевозки опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов;
- другое.

На сегодняшний день Республика Беларусь заключила двусторонние межправительственные договоры в области автомобильного транспорта с 45 государствами, в т.ч. с государствами-участниками СНГ, Австрией, Германией, Данией, Ираном, Китаем и др.

Обратим внимание, что главная роль в области разработки международных актов нормативного правового характера принадлежит международным организациям, в т.ч. транспортным союзам и ассоциациям. Их цель заключается в облегчении международных перевозок путем разработки унифицированной документации, поощрения международного сотрудничества, выработки соглашений по упрощению таможенных формальностей и ускорения тем самым доставки грузов.

Таким образом, основой правового регулирования международных автомобильных перевозок являются:

- а) многосторонние международные конвенции и соглашения;
- б) двусторонние межправительственные соглашения;
- в) нормы внутреннего законодательства.

Международные конвенции и соглашения регулируют общие условия осуществления международных автомобильных перевозок по 8 основным направлениям:

- дорожного движения;
- дорожных транспортных средств;
- инфраструктуры;
- условий работ;
- налогового обложения;
- частного права;
- таможенных вопросов;
- организации перевозок специфических категорий грузов.

Так, основу правового регулирования транзитного перемещения товаров составляют положения статьи V Генерального соглашения по тарифам и торговле 1994 года (ГАТТ 1994 г.). Данная статья провозглашает принцип свободы транзитных перевозок, которые не подвергаются каким-либо излишним задержкам или ограничениям и освобождаются от таможенных пошлин, всех транзитных сборов, кроме сборов за перевозку, а также сборов, соразмерных административным расходам и стоимости предоставленных услуг.

Однако особый интерес в ходе исследования вопросов международного сотрудничества в сфере таможенного регулирования автомобильных перевозок представляют конвенции и соглашения по таможенным вопросам. Как было отмечено ранее, потребность в их разработке возникла уже в середине XX в. в связи с увеличением объемов грузоперевозок. Они играют главную роль в области упрощения и гармонизации таможенных процедур, которые должны быть не слишком обременительными для таможенных органов и не слишком сложными для перевозчиков, а, значит, нацелены на минимизацию простоев автотранспорта на границах, расходов перевозчиков на ввозные и вывозные пошлины и сборы, что в итоге влияет на эффективность и себестоимость грузоперевозок.

В данном контексте следует отметить, прежде всего, Международную конвенцию об упрощении и гармонизации таможенных процедур, подписанную в Киото в 1973 г. в рамках СТС/ВТО, в редакции от 1999 г. В Конвенции содержится практическое руководство для выполнения правил ГАТТ. Принципы и процедуры таможенного регулирования транзита товаров и транспортных средств подробно описаны в специальном приложении E, а глава E1 Конвенции непосредственно обеспечивает безопасную и стандартную процедуру транзита. Необходимо отметить, что Республика Беларусь стала 72 государством, присоединившимся к Киотской Конвенции 10 января 2011 года. Конвенция вступила в силу для Республики Беларусь с 10 апреля 2011 г.

Особого внимания заслуживают международные конвенции в области таможенного регулирования автомобильных перевозок, принятые под эгидой Европейской экономической комиссии ООН. Большое практическое значение имеет Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ, аббревиатура – CMR, от *Convention Merchandises Routiers*; международная товарно-транспортная накладная, также называемая CMR-накладная), разработанная в 1956 г. Международным институтом по унификации частного права (Рим) с участием Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, и Протокол к Конвенции от 5 июля 1978 г. [3]. Конвенция вступила в действие 2 июля 1961 г.

КДПГ определяет правовой механизм и устанавливает единообразие в условиях договора международной автомобильной перевозки грузов, унификации перевозочных документов, способствующие более рациональному и эффективному их осуществлению. Следует отметить, что Конвенция носит открытый характер, т.е. ее положения распространяются на перевозки грузов автомобильным транспортом за вознаграждение, когда места принятия и сдачи этого груза находятся на территории стран, из которых, по крайней мере, одна является участницей Конвенции. При этом устанавливается, что договор перевозчика определяется международной товарно-транспортной накладной

(CMR), которая служит доказательством условий договора и удостоверением принятия груза перевозчиком.

Важно подчеркнуть, что Конвенция регулирует не все возможные аспекты взаимоотношений сторонами договора международной автомобильной перевозки груза. Например, отсутствуют положения о принципах организации перевозок, об уровне применяемых ставок и тарифов, таможенного оформления грузов и транспортных средств и другие.

Несмотря на отсутствие норм, непосредственно относящихся к таможенному регулированию автомобильных перевозок, применение CMR-накладной имеет большое значение для выполнения таможенных формальностей. Согласно п.1 ст.159 Таможенного кодекса Таможенного союза при осуществлении международной автомобильной перевозки по прибытии товаров на таможенную территорию Таможенного союза перевозчик обязан представить ряд документов, в числе которых транспортные (перевозочные) документы, к которым и относится международная товарно-транспортная накладная. В свою очередь, исходя из положений ст.182, она может выступать в качестве транзитной декларации, представляемой таможенному органу отправления при помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита.

Упрощению международных перевозок вообще и автомобильных в частности способствовала Таможенная конвенция ООН о международной перевозке грузов с применением книжки МДП от 14 ноября 1975 г., принятая под эгидой ЕЭК ООН, которая вступила в силу 20 марта 1978 г. На сегодняшний день ее участниками являются 68 государств.

Обратим внимание на то, что работа по созданию транзитной системы МДП началась под эгидой ЕЭК ООН уже после окончания Второй мировой войны. Первое Соглашение МДП было подписано несколькими европейскими государствами в 1949 г. Успех этого регионального Соглашения предопределил принятие Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН в 1959 г. первой редакции Конвенции МДП, вступившей в силу в 1960 г.. Первая Конвенция МДП была доработана в 1975 г. с учетом накопленного в процессе использования системы опыта, технических нововведений, изменений таможенных и транспортных правил.

Таким образом, опыт, полученный за первые 10-15 лет существования системы МДП, был использован для того, чтобы сделать ее еще более эффективной, менее сложной и в то же время более безопасной с таможенной точки зрения. С другой стороны, модификация Конвенции была вызвана появлением в 60-е гг. новых видов транспортного оборудования (контейнеров).

Отметим, что предусмотренный Конвенцией транзитный режим положен в основу многих региональных транзитных систем, что способствует облегчению международных перевозок в автомобильном сообщении не только в Европе и на Ближнем Востоке, но и в других регионах мира, например, в Африке и Латинской Америке.

Важно подчеркнуть, что хотя после вступления в силу Конвенция МДП 1975 г. заменила собой прежнюю Конвенцию 1959 г., однако предыдущая Конвенция все еще остается в силе, поскольку Япония, будучи одной из 38 Договаривающихся сторон Конвенции МДП 1959 г., до сих пор не присоединилась к Конвенции МДП 1975 г.

Целью Конвенции является создание системы транспортировки грузов, упрощающей процедуры оформления грузов при пересечении границ, а также обеспечивающей необходимую надежность таможенного контроля и соответствующие гарантии.

Чтобы обеспечить беспрепятственное перемещение грузов с минимальными задержками в пути и в то же время обеспечить максимальную таможенную безопасность, МДП содержит 5 основных элементов:

- 1) грузы перевозятся в надежных транспортных средствах или контейнерах, которые полностью исключают возможность доступа к перевозимому грузу без видимого нарушения или повреждения таможенного обеспечения (пломб и печатей);

2) пошлины и сборы, в отношении которых существует риск неуплаты, должны обеспечиваться международной гарантией на весь период перевозки;

3) груз должен сопровождать международно-признанный карнет TIR, выданный в стране отправления и действительный в качестве контрольного документа в странах отправления, транзита и назначения;

4) меры таможенного контроля, осуществляемые в стране отправления, должны признаваться странами транзита и назначения;

5) доступ к процедуре МДП для национальных объединений и физических и юридических лиц должен контролироваться уполномоченными национальными органами. Эти меры стали пятым элементом системы после того, как в 1999 г. вступили в силу ряд поправок к Конвенции МДП, устанавливающих дополнительные требования к транспортной отрасли для доступа к системе МДП. Они были введены для профилактики нарушений, совершаемых, в частности, международной организованной преступностью.

Таким образом, действующая система МДП имеет целью уменьшить трудности, с которыми сталкиваются перевозчики, и одновременно предоставляет в распоряжение таможенных органов международную систему контроля, которая позволяет направить ограниченные ресурсы на проведение выборочного контроля, основанного на оценке рисков и использовании оперативной информации.

Следует обратить внимание на то, что об эффективности действия любого международного договора, в т.ч. Конвенции МДП, можно говорить тогда, когда он в полной мере соответствует современным требованиям, вытекающим в результате внедрения современных технологий, изменения таможенных и транспортных правил. Так, всего с 1975 г. в Конвенцию МДП изменения и дополнения вносились 28 раз. В 1995 г. Рабочая группа ЕЭК ООН по таможенным вопросам, связанным с транспортом, начала работу по масштабному пересмотру системы МДП.

Первый этап пересмотра МДП был успешно завершен в 1997 г., и первый пакет поправок вступил в силу для стран-участниц 17 февраля 1999 г. Помимо введения вышеуказанного доступа к процедуре МДП, был создан Исполнительный совет МДП (межправительственный контролирующий орган), как результат оптимизации работы международной системы гарантий.

Второй этап пересмотра Конвенции, вступивший в силу в 2002 г., однозначно определил юридические и административные обязанности таможенных органов, перевозчиков и международной организации, на которую дополнительно была возложена ответственность за эффективную организацию и функционирование международной гарантийной системы.

В 2000 г. началась работа над третьим этапом пересмотра системы МДП. Одной из его целей было внедрение современных электронных технологий обработки данных. Одна из последних поправок, вступившая в силу 12 августа 2006 г., предусматривает создание международной системы контроля за использованием книжек МДП для хранения данных о завершении операций МДП в таможенных местах назначения.

Следовательно, внесение изменений в систему МДП имеет целью обеспечить соответствие возрастающим требованиям повышения эффективности перевозок, международной торговли и таможенных процедур, в т.ч. путем принятия мер по защите процедуры таможенного транзита, которая является неотъемлемой частью современной торговли и транспорта.

Рассмотрим следующую конвенцию глобального характера, основанную, как и процедура МДП, на международной финансовой гарантии и унифицированном таможенном документе – карнете АТА. Речь идет о действующей Таможенной конвенции о карнете АТА для временного ввоза товаров, подписанной 61 страной мира в Брюсселе 6 декабря 1961 года. 26 июня 1990 г. в Стамбуле была подписана Конвенция о временном ввозе, которая первоначально готовилась Советом таможенного сотрудничества с целью замены Конвенции АТА. Ее осуществление нацелено на упрощение совершения таможенных операций и контроля за товарами, ввозимыми на таможенную территорию с

освобождением от обложения таможенными пошлинами и налогами, а также позволяет таможенным органам осуществлять таможенное регулирование и контроль с использованием карнетов АТА при помещении таких товаров под таможенную процедуру временного ввоза. Следует отметить, что процедура АТА распространяется только на грузы, предназначенные для временного ввоза и вывоза (например, выставочное имущество, оборудование СМИ, театральные реквизиты и т.п.) и предполагает передачу товаров перевозчику с книжкой АТА, которая оформлена грузоотправителем в таможенные органы страны вывоза.

Необходимо отметить, что международные процедуры перевозки грузов под таможенным контролем устанавливаются также международными конвенциями на региональном уровне. В данном контексте рассмотрим, прежде всего, передовой опыт Европейского союза, который за полувековую историю построил отлаженный механизм таможенного регулирования.

Так, потребность создания европейской процедуры таможенного транзита наряду с существующей системой МДП возникла уже в 1968 г., когда были сделаны первые шаги по созданию Общего таможенного тарифа ЕЭС. В результате принятия общего тарифа, единого таможенного законодательства, присоединения к европейскому рынку свободной торговли новых государств, были подписаны Конвенция об упрощении формальностей в торговле товарами (ЕАД) (20 мая 1987 г., Интерлейкен) и Конвенция об общем транзите. Обе конвенции вступили в силу с 1 января 1988 г.

Процедура СТ, или процедура «общего транзита» с использованием единого административного документа, предполагает минимум таможенных формальностей и действует на территории стран ЕС и стран ЕАСТ (Исландия, Лихтенштейн, Норвегия, Швейцария). Обратим внимание, что география их применения поэтапно расширяется на восток Европы и тем самым вытесняет применение Конвенции МДП при международных перевозках в пределах региона. Общий метод транзита включает 3 ключевых элемента:

- 1) единый административный документ SAD (Single administrative document);
- 2) систему поручительства, обеспечивающую гарантию доставки груза в место назначения;
- 3) электронную систему обработки данных (NCTS – New computerized transit system).

Общеввропейская компьютеризированная система управления транзитными грузами преследует цель интеграции таможенных систем Европы и полное упразднение бумажного документооборота при транзитных перевозках между странами.

Следует отметить, что прогрессирующее использование системы общего транзита в странах ЕС, в рамках которой используются новейшие компьютерные информационные технологии, создает серьезную конкуренцию процедуре МДП. Учитывая, что многие страны постсоветского пространства стремятся внедрять европейские таможенные стандарты в свою практику, то при определенных условиях европейский общий транзит может выйти за рамки стран ЕС и ЕАСТ, что создаст альтернативную систему МДП, мощную субрегиональную транзитную систему с едиными правилами транзита, таможенными документами (прежде всего, электронными), гарантиями и оперативным информационным взаимодействием таможенных органов различных государств.

Кроме вышеперечисленных международных конвенций, необходимо выделить еще одно достижение ЕЭК ООН, регламентирующее вопросы международного сотрудничества в сфере таможенного регулирования автомобильных перевозок – создание Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 21 октября 1982 г. (Женева), которая вступила в силу 15 октября 1985 г.

Данное соглашение является комплексным правовым актом, регламентирующим порядок проведения на границе различных видов контроля (таможенного, медико-санитарного, ветеринарного, фитосанитарного и некоторых других). Безусловно, в ней не могли обойти вниманием вопросы транзитного перемещения товаров, чему и посвящена глава III Конвенции. В соответствии с ее положениями участники Конвенции

соглашаются применять простой и ускоренный режим в отношении транзитных грузов, особенно грузов, которые перевозятся в соответствии с системой международного таможенного транзита, в отношении которых контроль будет осуществляться только в тех случаях, когда это оправдано сложившимися обстоятельствами (ст. 10).

Достаточно глубокую проработку вопросы транспортировки товаров транзитом получили и на региональном уровне в форме соглашений, принятых в рамках Содружества Независимых Государств. В частности, в преамбуле к Соглашению о порядке транзита, заключенному в Москве 8 февраля 1992 г., страны-члены заявляют о необходимости построения правовой основы транзита грузов по их территории на основе данного принципа. Помимо этого договаривающиеся стороны пошли дальше по пути упрощения транзитного перемещения товаров. Так, в соответствии со ст. 4 Соглашения транзитные грузы освобождаются от необходимости получения разрешения на транзит по территории государств-участников и от таможенного досмотра.

В развитие Соглашения о порядке транзита было разработано и подписано в Алма-Ате 2 апреля 1992 г. Соглашение о порядке таможенного оформления транзитных грузов, где была детально прописана процедура прохождения товаров от таможни отправления до таможни назначения через промежуточные таможни.

В дальнейшем вопросы правового обеспечения транзита товаров получили развитие в Соглашении о порядке транзита через территорию государств-участников Содружества Независимых Государств от 4 июня 1999 г. В данном документе страны-члены положили принцип свободы транзита в основу перемещения товаров по своей территории. В соответствии с ним транзитные товары не облагаются таможенными пошлинами и налогами, к ним также не применяются меры экономической политики. В то же время определено, что государства вправе устанавливать перечни товаров, перемещение которых по их территории запрещено или ограничено.

Исходя из выше сказанного, следует вывод, что взаимоотношения государств в сфере таможенного регулирования автомобильных перевозок нашли свое закрепление в международных договорах глобального и регионального значения. Рассмотренные конвенции и соглашения, всецело посвященные таможенному регулированию автоперевозок либо касающиеся его отдельных аспектов, содействуют упрощению таможенных формальностей, унификации документации, тем самым способствуют ускорению движения товаров и обеспечивают надежный таможенный контроль. Кроме того, можно говорить о тесном международном сотрудничестве в области создания международных (процедуры МДП и АТА) и региональных (процедура «общего транзита») транзитных систем, об успехе которых свидетельствует количество государств-участников соответствующих конвенций.

3.2 Организация и условия перевозок грузов автомобильным транспортом в международном сообщении.

Порядок взаимоотношений между грузоотправителями, перевозчиками и грузополучателями при осуществлении международных перевозок грузов регулируется Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ, аббревиатура - CMR, от Convention Merchandises Routiers; международная товарно-транспортная накладная, разработанная в соответствии с конвенцией КДПГ, также называется CMR-накладная) 1956 года, выработанной в рамках Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК. Конвенция определяет правовой механизм и устанавливает единообразие в условиях договора международной автомобильной перевозки грузов, способствующее более рациональному и эффективному их осуществлению.

Положениями Конвенции КДПГ руководствуются европейские страны при заключении двусторонних соглашений о международных автомобильных перевозках. Республика Беларусь присоединилась к Конвенции 5 апреля 1993 года.

Сфера действия Конвенции - заключение и исполнение договора перевозки, ответственность перевозчика и отправителя грузов, претензии и иски, осуществление перевозки последовательно несколькими перевозчиками, заключительные положения.

Необходимо отметить, что Конвенция носит открытый характер, т.е. ее положения распространяются на перевозки грузов за вознаграждение, когда места принятия груза и сдачи находятся в двух странах, из которых, по крайней мере, одна является участницей Конвенции, независимо от места жительства и национальности сторон договора. На практике это означает, что положения Конвенции будут применяться к ответчикам - юридическим лицам стран, не являющихся членами данного соглашения. При этом устанавливается, что договор перевозчика определяется международной товарно-транспортной накладной (CMR), которая служит доказательством условий договора и удостоверением принятия груза перевозчиком.

В конвенции подробно определены права отправителя и получателя по распоряжению транспортируемым грузом и порядок действий в случае возникновения препятствий к перевозке и выдаче груза.

Особое практическое значение имеют положения конвенции о предъявлении к перевозчику претензий и исков.

Перевозчик, согласно статье 17, несет ответственность за полную или частичную утрату груза или его повреждение, произошедшие с момента принятия груза к перевозке и до момента его сдачи, а также за просрочку в доставке. Конвенция построена на презумпции вины перевозчика. Это означает, что бремя доказательства своей невиновности в коммерческой неисправности груза лежит на перевозчике (статья 18). Автомобильный перевозчик освобождается от ответственности, если докажет, что повреждение, порча или утрата груза произошли вследствие наступления обстоятельств непреодолимой силы (форс-мажорные обстоятельства - землетрясение, наводнение, гражданская война, революция); действий или упущений отправителя или получателя; особых естественных свойств груза; из-за недостатков тары, незаметных при наружном осмотре. Любое доказательство является опровержимым, т.е. противоположная сторона имеет возможность доказать обратное. Размер возмещения за повреждение, утрату или порчу грузов определяется на основании фактической стоимости утраченного груза или его части. Под таковой понимается общепринятая рыночная цена товара в месте и во время принятия его к перевозке. Если накладная не содержит специальных оговорок перевозчика, то до доказательства иного предполагается, что груз и его упаковка были внешне в надлежащем состоянии в момент принятия груза перевозчиком и что число грузовых мест, а также их маркировка и нумерация мест соответствовали указанным в накладной (статья 9).

Сроки доставки груза определяются соглашением сторон, а если это не было сделано, таковым признается период времени, необходимый (с учетом всех обстоятельств, включая комплектование мелких отправок) для доставки груза разумным образом добросовестным перевозчиком. В случае просрочки в доставке груза, если заявитель требования докажет, что просрочка нанесла ущерб, перевозчик обязан возместить ущерб, который не может превышать провозных платежей (статья 23, пункт 5).

Стоимость груза определяется на основании биржевой котировки или, при ее отсутствии, на основании текущей рыночной цены, либо, при отсутствии и той и другой, на основании обычной стоимости товара того же рода и качества. Необходимо помнить, что существует предел ответственности перевозчика (статья 23), согласно которому размер возмещения не может превышать 8,33 единицы специальных прав заимствования (по курсу Национального Банка Республики Беларусь — 11,5 доллара США на 14.03.2015), соответствующих определению Международного валютного фонда, за килограмм веса брутто. Единица специальных прав заимствования (СДР — Special

Drawing Rights) является унифицированной расчетной единицей Международного валютного фонда (МВФ) и имеет только безналичную форму. СДР существует с 1974 года, а с 2001 года формируется на основе корзины, состоящей из четырех валют (доллар, евро, японская иена и английский фунт стерлингов). Курс СДР рассчитывается ежедневно как средневзвешенная величина от рыночной стоимости этих валют.

Грузополучатель вправе считать груз утраченным и требовать от перевозчика его полного возмещения в том случае, если груз не прибыл в место назначения в период тридцати дней по истечении указанного в накладной срока доставки или шестидесяти дней со дня принятия груза перевозчиком, если срок доставки не был установлен. Претензии относительно состояния принятого грузополучателем товара должны быть предъявлены в следующем порядке (статья 30):

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

- в случае, если утраты и повреждения не являются очевидными, - не позднее семи дней со дня принятия груза, исключая воскресенье и праздничные дни;

- при нарушении срока доставки груза - в течение двадцати одного дня с момента передачи груза в распоряжение получателя. Особо оговариваются перевозки, выполняемые последовательно несколькими автомобильными перевозчиками. Причем ущерб, причиненный при перевозке грузов, осуществляемой несколькими перевозчиками, возмещается в следующем порядке: перевозчик, по вине которого причинен ущерб, должен один нести ответственность за все убытки; если ущерб был причинен по вине нескольких перевозчиков, то каждый из них должен уплатить сумму, пропорциональную доле лежащей на нем ответственности. В случае невозможности установления этой доли каждый перевозчик несет ответственность пропорционально части причитающейся ему провозной платы.

Согласно положению конвенции претензионный характер разрешения споров не обязателен. Более того, не существует нормативных сроков, в течение которых ответчик должен принять или отклонить претензию. Эта коллизия в каждом конкретном случае разрешается на основе норм применимого права.

По всем спорам, возникающим из договора перевозки, истец может обратиться в суд страны, на территории которой ответчик имеет обычное место жительства или место нахождения своего основного коммерческого предприятия (агентства), посредством которого был заключен договор перевозки; находится место принятия груза к перевозке или место его сдачи. Обращение в другие суды не допускается, как не допускается повторное обращение в суд по делу, по которому суд уже вынес решение (статья 31). Срок исковой давности на все требования всех сторон - один год, за исключением умышленных действий или приравненных к таковым. В таком случае срок исковой давности увеличивается до трех лет. Срок исковой давности наступает:

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

- с момента, когда груз считается утраченным, — в случае утраты всего груза;

- по истечении трехмесячного срока со дня заключения договора перевозки - во всех прочих случаях. День, когда начинается истечение срока исковой давности, в срок исковой давности не засчитывается (статья 32).

Оформление товаросопроводительных документов

К товарно-транспортной документации относится международная товарно-транспортная накладная (CMR) и все прилагаемые к ней документы: отгрузочная спецификация, счет-фактура (invoice) контрактной стоимости груза, сертификаты качества и происхождения, карантинный и ветеринарный сертификаты, акт загрузки автомобиля. Эти документы составляются на языке страны отправителя. Бланки всех товарно-транспортных документов должны быть изготовлены в типографии и, заполненные, передаются перевозчику вместе с товарно-транспортной накладной.

Товарно-транспортная накладная CMR

Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь [Постановлением от 20.02.2012 N 11](#) утверждена новая Инструкция о порядке оформления международной товарно-транспортной накладной "CMR" (далее - Инструкция). Форма накладной приведена в приложении к Инструкции. Постановление вступило в силу с 5 апреля 2012 года (зарегистрировано в НРПА РБ 27.03.2012 N 8/25122).

Со вступлением документа в силу отменяется постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 24.06.2004 N 23 (далее - Постановление N 23), однако бланки CMR-накладной, изготовленные до этого момента по форме, утвержденной указанным документом, будут действительны до полного их использования.

Существовавшие прежде и новые подходы к форме CMR-накладной, ее применению и заполнению принципиальных различий не имеют.

Новый бланк CMR-накладной, как и ранее, состоит из страниц, разделенных на 29 граф. Нумерация граф, их реквизиты, приведенные на русском и немецком языках, не изменились. Отличие заключается в следующем. Сокращено минимальное количество страниц нового бланка - от шести и более (бланк, утвержденный Постановлением N 23, включает 10 (14) страниц). Кроме того, страницам нового бланка CMR-накладной не присвоено специальных наименований (типографским способом), как это было сделано в отношении первых четырех страниц бланка прежней формы накладной (например, "1 Экземпляр для отправителя" и т.п.).

Следует также отметить, что Инструкция не указывает на то, что бланк CMR-накладной является бланком строгой отчетности, имеющим элементы защиты от подделки и (или) учетную серию и номер.

CMR-накладная формируется при осуществлении международной автомобильной перевозки грузов, начинающейся с территории Республики Беларусь, и может применяться при отправлении груза с территории иных государств.

Составление CMR-накладной согласно КДПГ подтверждает заключение договора автомобильной перевозки груза.

При заполнении накладной важно помнить, что количество ее страниц, имеющих подписи и печати (штампы) отправителя, подписи представителя перевозчика (водителя, экспедитора), должно быть достаточным для осуществления международной автомобильной перевозки грузов. Страницы CMR-накладной предназначены для отправителя, получателя, перевозчика, экспедитора, таможенных и других органов

Порядок заполнения граф CMR-накладной у отправителя, перевозчика (экспедитора) и получателя груза:

- отправитель груза заполняет графы 1 - 15, 21, 22;
- перевозчик (экспедитор) - графы 16 - 19, 23, 25 - 29;
- получатель груза - графу 24.

Инструкцией установлено, что, как и ранее, отметки о времени прибытия и убытия автомобилей из пунктов погрузки и разгрузки на территории Республики Беларусь производятся в соответствии с существующими правилами.

Заполнение международной товарно-транспортной накладной «CMR» у отправителя груза.

Графы 1–15, 21, 22 CMR-накладной заполняются отправителем груза.

В графах 1, 2 CMR-накладной указываются наименование, адреса, телефоны и страны местонахождения организаций, производящих соответственно отгрузку и получение груза.

В графе 3 CMR-накладной указываются страна и место, предназначенные для доставки груза. В графе 4 CMR-накладной указываются страна, место и дата принятия груза к перевозке.

Графа 5 CMR-накладной содержит перечень прилагаемых документов.

. К ним относятся:

- счет-фактура (invoice)*;
- отгрузочная спецификация, упаковочный лист (packing list); сертификат качества* (соответствия), если грузы имеют промышленное происхождение;
- ветеринарный сертификат*, если грузы имеют животное происхождение;
- карантинный (фитосанитарный) сертификат*, если грузы имеют растительное происхождение;
- сертификат происхождения (certificate of origin)*

В графе 6 CMR-накладной указываются знаки и номера, обозначающие класс, подкласс перевозимых опасных грузов, классифицируемых по Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ).

В графе 7 CMR-накладной указывается количество мест груза.

Как правило, до 90% всех грузов, перевозимых международными автомобилями, находятся на поддонах (паллетах), и для перевозчика наиболее приемлемым является, если в пункте 7 будет указано количество поддонов (паллет). Это число легко проверить, определив количество рядов поддонов и умножив на два (поперек грузового отделения в ряд становится два поддона) или на три (вдоль грузового отделения становится три паллеты).

Паллет (pallet) - это деревянный поддон, на который ставят или кладут мешки (коробки, рулоны и прочую тару), после чего автопогрузчиком эти паллеты грузят в машину. При этом ставить паллеты можно в несколько уровней. При отправке товаров в Западную Европу, вполне вероятно, могут понадобиться сертифицированные европейские или финские паллеты. Они изготавливаются в соответствии с принятыми в странах Европы ГОСТами, о чем свидетельствует наличие клейма на каждом паллете. Унификация тары по типоразмерам базируется на модульной системе, в основу которой положены площади плоских поддонов, составляющих для стран-членов ISO 1200x800, 1000x800 и 1200x1000 мм.

Сертифицированный европаллет (EUR-паллет) имеет размер 800x1200x145. Сертифицированный финпаллет (FIN-паллет) имеет размер 1000x1200x145. Обязательно наличие фирменного клейма EUR или FIN в овале, выжженного на правых несущих ножках паллета.

В графе 8 CMR-накладной указывается род упаковки груза (коробки картонные, ящики деревянные, бочки металлические или пластмассовые, мешки холщовые или полиэтиленовые и так далее). Вид тары может указываться сокращенно.

В графе 9 CMR-накладной указывается наименование груза.

В графе 10 CMR-накладной указывается код товара (не менее четырех знаков) в соответствии с единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Таможенного союза.

В графе 11 CMR-накладной указывается вес брутто в килограммах (вес груза с упаковкой), а в графе 12 CMR-накладной указывается объем, занимаемый грузом, в кубических метрах (если груз измеряется в кубических метрах).

При большом перечне отправляемых грузов, который не представляется возможным поместить в бланке CMR-накладной, разрешается перечень этих грузов со сведениями о них в соответствии с графами 6–12 CMR-накладной прилагать к CMR-накладной.

В этом случае в графах 6–12 CMR-накладной необходимо указывать сведения о прилагаемых документах (наименование, номер, дата), в которых содержатся необходимые сведения о товарах, а в соответствующих прилагаемых к CMR-накладной документах должна содержаться ссылка на эту CMR-накладную с указанием ее номера и даты составления.

Графа 13 CMR-накладной содержит указания отправителя о наименовании, адресе и других реквизитах таможни, где будут совершаться таможенные операции.

В нижней части графы 13 CMR-накладной может указываться объявленная стоимость груза.

В графе 14 CMR-накладной указывается государственный номер полуприцепа или контейнера в случае вывоза их из-за границы после временного пребывания там.

В графе 15 CMR-накладной указываются условия оплаты товара по контракту купли-продажи в соответствии с Международными правилами толкования торговых терминов (Инкотермс) в действующей редакции.

В графе 21 CMR-накладной указываются наименование населенного пункта, где составлялась CMR-накладная, и дата ее заполнения.

Фактическое время и дата прибытия под погрузку и убытие из-под погрузки указываются в графе 22 CMR-накладной и заверяются отправителем подписью (с расшифровкой) и штампом.

Заполнение международной товарно-транспортно-накладной «CMR» у перевозчика (экспедитора)

Графа 16 CMR-накладной заполняется перевозчиком и содержит реквизиты перевозчика (наименование, адрес, факс и другое).

В графе 17 CMR-накладной заполняются реквизиты последующего перевозчика в случае осуществления перевозки несколькими перевозчиками.

Перевозчик имеет право вносить в графу 18 CMR-накладной оговорки, касающиеся внешнего состояния груза и его упаковки.

Согласно Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), принятой в г. Женеве 19 мая 1956 года, если CMR-накладная не содержит специальных оговорок перевозчика, то до доказательства иного предполагается, что груз и его упаковка были внешне в надлежащем состоянии в момент принятия груза перевозчиком и что число грузовых мест, а также их маркировка и нумерация соответствовали указанному в CMR-накладной.

Перевозчиком в графе 23 CMR-накладной проставляются дата и номер путевого листа, по которому осуществляется перевозка груза, фамилии водителей, выполняющих перевозку, штамп организации перевозчика или наименование перевозчика и для подтверждения факта приема грузов к перевозке от отправителя – подпись водителя (экспедитора), принявшего груз (с расшифровкой подписи).

В графе 25 CMR-накладной записываются государственные номера тягача и полуприцепа, осуществляющих перевозку.

В графе 26 CMR-накладной записываются марки и модели тягача и полуприцепа.

В графах 19, 27, 28, 29 CMR-накладной указывается информация (при ее наличии) о применяемом тарифе, стоимости перевозки согласно тарифным расстояниям и стоимости дополнительно оплачиваемых услуг (использование специального транспорта, выполнение погрузочно-разгрузочных работ и так далее).

Заполнение международной товарно-транспортно-накладной «CMR» у перевозчика (экспедитора) у получателя груза

После доставки груза водитель (экспедитор) не менее трех страниц CMR-накладной представляет получателю, который на всех страницах обязан заполнить графу 24 CMR-накладной.

В графе 24 CMR-накладной получатель указывает дату получения груза, время прибытия автомобиля под разгрузку и убытия после ее окончания в часах и минутах.

Материально ответственное лицо получателя ставит свою подпись (с расшифровкой) и печать (штамп), которыми удостоверяется факт приема груза.

Одна страница CMR-накладной остается у получателя груза, а две страницы возвращаются перевозчику.

Счет-фактура (invoice)

Счет-фактура является деловым документом, составляемым во всех случаях при отправке груза одним предприятием другому предприятию. В этом документе приведены реквизиты каждой из сторон, участвующей в сделке, дата сделки, количество груза, цена единицы груза и общая цена, а также некоторые другие реквизиты. Особое значение этого документа заключается в том, что он содержит данные о стоимости груза в месте и во время принятия его для перевозки (первоначальная или контрактная стоимость товара). Эти данные, как правило, принимаются за основу при определении таможенных пошлин и сборов. Данные о первоначальной стоимости будут также использованы в случае возмещения ущерба перевозчиком или страховой компанией при полной или частичной утрате груза (конвенция КДПГ, ст.23, п.1). Отсюда следует, что этот документ является важнейшим из всех и на его основе составляются все остальные документы, необходимые для международной перевозки.

Следует знать, что замена инвойса ("реинвойсинг") и прочих документов, содержащих информацию о таможенной стоимости товаров, на границе въезда в государство импорта по просьбе заказчика перевозки является правонарушением, которое влечет ответственность как для водителя, так и для автотранспортного предприятия, в котором он работает. В Республике Беларусь указанные противоправные действия подпадают под действие части 3 статьи 14.4 Кодекса об административных правонарушениях "Незаконное перемещение товаров и транспортных средств через таможенную границу Республики Беларусь".

Отгрузочная спецификация, упаковочный лист (packing list)

Отгрузочная спецификация составляется на все экспортные товары, независимо от рода, количества, наименования, характера товара и не может быть заменена другим документом. Отгрузочная спецификация составляется по примерной или иной форме, установленной заказчиком. В отгрузочной спецификации обязательно должны быть указаны ее порядковый номер, дата составления, а также наименование отправителя и получателя груза.

Упаковочный лист очень похож на инвойс и часто много информации в этих документах дублируется, но в упаковочном листе кроме данных об отправителе, получателе груза, наименовании груза также указаны весовые характеристики груза и упаковок, их объемы и информация о том, во что и как груз упакован.

Основным отличием от инвойса является отсутствие информации о цене каждой позиции и груза в целом. Но и запретить указывать эти данные никто не может. Нет определенной формы и каждая компания сама придумывает форму упаковочного листа.

Упаковочный лист очень удобен перевозчику и всем кто имеет дело с погрузкой, разгрузкой, сортировкой и учетом груза, по нему считают количество мест и проверяют целостность груза.

Упаковочный лист обычно может содержать следующие пункты:

- 1) Номер и дату документа (упаковочного листа).
- 2) Наименование и реквизиты Продавца, отгружающей стороны, и Покупателя, принимающей стороны.
- 3) Номер и дату договора (контракта, заявки, заказа).
- 4) Номер упаковки (номер места в транспорте).
- 5) Полный перечень всех перевозимых товаров с точным описанием наименования товара.
- 6) Количество товара (число штук в упаковке, коробке, ящике).
- 7) Вид используемой упаковки.
- 8) Габаритные размеры каждого места.
- 9) Вес каждой продукции брутто и нетто в конкретной упаковке.
- 10) Общий объем и вес груза.

Сертификат качества (соответствия)

Сертификат соответствия – это нормативный документ, удостоверяющий, что производимая продукция соответствует определенным требованиям, обеспечивающим качество продукции, безопасность жизни, здоровье потребителям, охрану окружающей среды и предотвращение причинения вреда имуществу потребителя. Сертификат соответствия выдается только специальным, государственно аккредитованным органом после тщательной проверки процесса производства и самой продукции.

Для получения разрешения на ввоз продукции сертификат соответствия необходимо предъявлять на таможне вместе с декларацией на товары. В торговой точке сертификат соответствия может быть проверен сотрудниками налоговой инспекции и санитарно-эпидемиологических станций.

Сертификат выдается на каждую партию экспортируемого товара, отгружаемого по одному перевозочному документу (накладной) и не может быть заменен никаким другим документом. Сертификат качества выдается только на промышленные товары и составляется по установленной форме или форме, определенной заказчиком.

Сертификат происхождения (certificate of origin)

Сертификат происхождения формы СТ-1 - это заверенный уполномоченным органом документ, удостоверяющий, что продукция была произведена либо подверглась достаточной обработке /переработке/ в государстве-участнике Соглашения о создании зоны свободной торговли от 15 апреля 1994 г. (далее – Соглашение). Он оформляется на специально изготовленном, защищенном бланке формата А4 (210x297 мм), изготовленном типографским способом. Грузы, имеющие сертификаты происхождения СТ-1, имеют льготы при таможенном оформлении. При заполнении графы 9 - "Критерий происхождения" сертификата указываются следующие критерии происхождения товаров:

- "П" - товар, полностью произведенный в государстве – участнике Соглашения

- "Д1701" - товар, подвергнутый достаточной обработке/переработке, с указанием первых четырех цифр кода товарной позиции по ТН ВЭД конечной продукции, например - 1701;

"К" - товар, страна происхождения которого определена на основе кумулятивного принципа.

Кумулятивный принцип-принцип определения страны происхождения товаров, в соответствии с которым происхождение товара в результате последовательной обработки/переработки товара в государствах-участниках Соглашения определяется по стране изготовления конечного товара

Сертификат происхождения товара формы «А» (комбинированная декларация и сертификат) - это документ, разработанный и утвержденный в 1968 году Конференцией ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), принятый развитыми странами в рамках реализации Генеральной системы преференций (ГСП), дающий право полного или частичного освобождения при экспорте товаров из развивающихся стран от уплаты импортной пошлины в стране-импортере.

Ветеринарный сертификат

При международных перевозках животных, продуктов и сырья животного происхождения и фуража ввоз и вывоз их производится только через установленные контрольные пункты Министерства сельского хозяйства и продуктов Республики Беларусь (размещенные, как правило, совместно с пограничными таможнями) и при наличии ветеринарных сертификатов, выданных ветеринарными врачами, состоящими на

государственной службе. Ветеринарному надзору подлежат следующие грузы: животные всех видов (включая птиц, пушных зверей, пчел, рыб и других гидробионов, эмбрионов и спермы животных, оплодотворенную икру); продукты животного происхождения (мясо и мясопродукты, молоко и молочные продукты, рыба, яйца, продукты пчеловодства); сырье животного происхождения (шкуры, шерсть, пушнина, пух, перо, эндокринное и кишечное сырье, кровь, кости и др.); корма для животных (фуражное зерно, комбикорм, кормовые смеси, шроты, корне-клубнеплоды, сено, солома, сенаж, а также мясная, мясокостная и рыбная мука, другие продукты убоя животных, сухие комбинированные и живые корма для рыб); ветеринарные препараты, биологические материалы и предметы коллекционирования животного происхождения.

Экспорт из Республики Беларусь подконтрольных госветнадзору грузов осуществляется по разрешению Главного управления ветеринарии по согласованию с Главной ветеринарной инспекцией Минсельхозпрода Республики Беларусь.

Для получения разрешения на вывоз за пределы Республики Беларусь подконтрольных ветнадзору грузов владелец груза не менее чем за тридцать дней обращается с запросом в Главное управление ветеринарии (ГУВ). К запросу прилагаются ветеринарные требования от государственной службы страны-импортера в оригинале и на русском/белорусском языках, контракты и лицензии на вывоз груза за пределы республики. ГУВ рассматривает возможность экспорта и при положительном решении дает указание соответствующей ветеринарной службе на проведение необходимых исследований, обработок, прививок, согласно ветеринарным требованиям стран-импортеров.

Фитосанитарный сертификат

Фитосанитарный сертификат выдается на вывозимую за пределы Республики Беларусь подкарантинную продукцию, которая отвечает фитосанитарным требованиям, установленным международными договорами в области защиты растений.

Выдачу фитосанитарных сертификатов осуществляют государственное учреждение «Главная государственная инспекция по семеноводству, карантину и защите растений» и его территориальные организации в областях. Порядок выдачи и образец. http://www.ggiskzr.by/vn_karantin/fitosan.html

Статья 159 ТК ТС определяет перечень документов и сведений, передаваемых таможенному органу при международной перевозке автомобильным транспортом:

документы:

- документы на транспортное средство международной перевозки;
- транспортные (перевозочные) документы;
- документ, сопровождающий международные почтовые отправления при их перевозке, определенный актами Всемирного почтового союза;
- имеющиеся у перевозчика коммерческие документы на перевозимые товары;

сведения:

- о государственной регистрации транспортного средства международной перевозки;
- наименование и адрес перевозчика товаров;
- наименование страны отправления и страны назначения товаров;
- наименование и адрес отправителя и получателя товаров;
- о продавце и получателе товаров в соответствии с имеющимися у перевозчика коммерческими документами;
- о количестве грузовых мест, об их маркировке и о видах упаковок товаров;
- наименование, а также коды товаров в соответствии с Гармонизированной системой описания и кодирования товаров или Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности на уровне не менее чем первых четырех знаков;

вес брутто товаров (в килограммах) либо объем товаров (в кубических метрах), за исключением крупногабаритных грузов;

о наличии товаров, ввоз которых на таможенную территорию Таможенного союза запрещен или ограничен;

о месте и дате составления международной товаротранспортной накладной;

Тема 4. Перевозки грузов железнодорожным транспортом.

В 1890 г. была заключена *Бернская конвенция о железнодорожных перевозках грузов* (МГК), а в 1923 г. – *Бернская конвенция о железнодорожных перевозках пассажиров и багажа* (МПК). Обе конвенции не раз подвергались изменениям. Состав стран – участниц конвенций, поначалу представлявших европейский континент, пополнился затем некоторыми азиатскими и африканскими странами (Иран, Алжир, Марокко и др.). В 1966 г. в дополнение к Бернской конвенции 1923 г. было заключено Соглашение, регулировавшее ответственность железных дорог при перевозках пассажиров.

Конференция по пересмотру Бернских конвенций, состоявшаяся в 1980 г., приняла объединившее эти конвенции (в обновленной редакции) соглашение – *Конвенцию о международных железнодорожных перевозках* (далее – КОТИФ). СССР не принадлежал к числу участников КОТИФ, но положения этой Конвенции, связанные с ней инструкции и другие нормативные акты применялись при перевозках российских внешнеторговых грузов в страны Европы и из этих стран.

КОТИФ (принятая 9 мая 1980 г. и вступившая в силу в 1985 г.) учредила Организацию международного железнодорожного транспорта с местонахождением в Берне, определила ее задачи, органы и их полномочия, а также порядок деятельности.

К основному тексту Конвенции имеются два приложения (*А* и *В*):

- первое из них регулирует отношения, связанные с перевозкой пассажиров;
- второе – отношения, связанные с перевозкой грузов.

Данные приложения включили в себя большинство ранее действовавших положений Конвенций МГК и МПК с незначительными изменениями и уточнениями.

Приложение *В* к КОТИФ применяется к любому договору железнодорожной перевозки грузов за плату, если место приема груза и место доставки груза расположены в двух различных государствах, участвующих в Конвенции, независимо от места ведения ими своей деятельности, а также национальности (Определение введено вносящим изменения в КОТИФ Протоколом 1999 г., который вступил в силу 1 июля 2006 г.).

Перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный в связи с полной или частичной утратой или повреждением груза, а также за просрочку в доставке груза. При этом он может быть освобожден от ответственности в случае, если докажет, что несохранность груза или его несвоевременная доставка были вызваны обстоятельствами, которых он не мог избежать и последствия которых не мог устранить. Кроме того, при наличии ряда обстоятельств, представляющих особую опасность для груза (недостатки тары, погрузка и выгрузка груза получателем, естественные свойства груза, внесение неправильных сведений в накладную и др.), перевозчик также может быть освобожден от ответственности. В данном случае бремя доказывания лежит на грузовладельце.

Предел ответственности, установленный Приложением *В*, составляет 17 СПЗ (Специальные права заимствования (СПЗ) – условная денежная единица, введенная Международным валютным фондом (МВФ) в 1969 г. Применяется в качестве единицы расчетов между странами – членами МВФ и некоторыми другими международными организациями. Суммы, исчисляемые посредством единицы СПЗ, переводятся в национальную валюту на основе стоимости этой валюты на дату, определяемую по закону суда, рассматривающего дело. Стоимость национальной валюты в единицах СПЗ

государства, которое является членом МВФ, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым МВФ на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Стоимость в единицах СПЗ национальной валюты государства, которое не является членом МВФ, исчисляется способом, установленным этим государством.) за каждый недостающий килограмм груза. Однако стороны могут указать в договоре объявленную ценность груза, превышающую этот предел, тем самым изменив его.

Беларусь и Молдова – единственные в Европе страны, которые до сих пор не присоединились к КОТИФ (данные на 2014 год).

Железнодорожные перевозки между странами социалистического содружества (кроме Югославии) осуществлялись начиная с 1950 г. на основе двух многосторонних международных договоров – *Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС)* и *Соглашения о международном пассажирском сообщении (СМПС)*

В декабре 1994 г. в ходе заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества (межгосударственного органа СНГ, координирующего работу железнодорожного транспорта) железнодорожные администрации стран СНГ, а также Латвии, Литвы и Эстонии с целью приведения в соответствие с СМГС порядка исчисления сроков доставки грузов, определения размера возмещения за просрочку и рассмотрения претензий о просрочке в доставке грузов при перевозках их в межгосударственном сообщении договорились руководствоваться соответствующими положениями СМГС, а также служебной инструкцией к СМГС.

С 1 июля 1998 г. вступило в силу подписанное 1 октября 1997 г. в г. Баку *Соглашение между железнодорожными администрациями государств – участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики и Эстонской Республики об особенностях применения отдельных норм Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении.*

Стороны согласились осуществлять перевозки грузов в прямом международном железнодорожном сообщении между железными дорогами Сторон на основании СМГС с учетом особенностей применения его отдельных норм, изложенных в приложениях к подписанному Соглашению (под словами «железная дорога» в них понимаются все железные дороги одной Стороны). В приложениях приводится перечень положений СМГС и служебной инструкции к СМГС, не применяемых при перевозках грузов между станциями Сторон, а также перечень нормативных документов и положений, которыми следует руководствоваться при неприменении положений СМГС и служебной инструкции.

Для решения вопросов, связанных с применением Соглашения от 1 октября 1997 г., внесением в него изменений и дополнений, а также прекращением его действия, созываются совещания уполномоченных представителей Сторон. Депозитарием Соглашения определена Дирекция Совета по железнодорожному транспорту.

В качестве официального издания Организации сотрудничества железных дорог в сентябре 1998 г. опубликован новый текст СМГС.

Согласно ст. 22 СМГС *ответственность железных дорог за несохранность груза наступает при наличии вины перевозчика*, которую в ряде случаев должен доказать грузовладелец.

В отличие от КОТИФ в СМГС не установлен предел ответственности, и возмещение выплачивается перевозчиком в пределах действительной стоимости груза, а при перевозке груза с объявленной ценностью – в пределах объявленной ценности.

В СМГС наряду с унифицированными материально-правовыми нормами предусмотрены *унифицированные коллизионные правила*, предписывающие применение:

- закона дороги отправления груза;
- закона дороги следования груза;
- закона дороги назначения груза.

Кроме коллизионных привязок «специального назначения», в СМГС включено общее коллизионное правило, отсылающее (в случае пробелов в Соглашении и основанных на нем руководствах) к внутренним законам соответствующей страны (ст. 36 СМГС). Таким образом, «при разрешении вопросов, не получивших регламентации в СМГС, нужно руководствоваться правилами, содержащимися в законодательстве той страны, на железных дорогах которой были выявлены обстоятельства, обусловившие возникновение разрешаемого спора»

Сегодня **положения СМГС применяются к железнодорожным грузовым перевозкам между странами СНГ**, а также некоторыми другими странами.

28 мая 1997 г. в Таллинне подписано *Соглашение между железнодорожными администрациями государств – участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики об особенностях применения отдельных норм Соглашения о международном пассажирском сообщении (СМПС)* (Вестник Совета по железнодорожному транспорту. 1997. № 1. С. 203–237.).

Республика Беларусь участвует также в двусторонних соглашениях о международном железнодорожном грузовом и пассажирском сообщении с пограничными странами.

Товаросопроводительные документы

СМГС-накладная - перевозочный документ единого образца, применяющийся при железнодорожных перевозках между странами-членами СМГС, а также в сообщении между странами-участниками СМГС и другими странами. Комплект перевозочных документов состоит из 5 листов.

Странами участниками соглашения СМГС являются: Азербайджан, Албания, Беларусь, Болгария, Венгрия, Вьетнам, Грузия, Иран, Казахстан, Китай, КНДР, Кыргызстан, Латвия, Литва, Молдова, Монголия, Польша, Россия, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина, Эстония.

СМГС-накладная несет в себе функции:

- *основного перевозочного документа,*
- *документа подтверждающего заключения договора перевозки между грузоотправителем и администрацией железной дороги,*
- *расписки, которая подтверждает принятие железной дорогой груза к перевозке.*

Печатается на стандартных бланках. Оформляется на имя грузополучателя. Заполнением накладной СМГС занимается обычно грузоотправитель, или экспедитор на основе инструкции, предоставленной транспортно – экспедиционной компанией, ведущей перевозку. Заверяется перевозчиком, с простановкой штампа станции отправления. Следует с грузом, до станции назначения. В комплекте с накладной СМГС, должны следовать все сопровождающие груз документы. (сертификаты, спецификации, упаковочные листы и т.д.).

Полный комплект железнодорожных накладных СМГС - пять листов:

- первый лист - оригинал накладной, который сопровождает груз до станции назначения и выдается получателю вместе с пятым листом и грузом;
- второй лист - дорожная ведомость, сопровождающая груз до станции назначения и остающаяся на дороге назначения; выдается столько дорожных ведомостей, сколько дорог участвует в перевозке;
- третий лист - дубликат накладной, который выдается отправителю после заключения договора перевозки;
- четвертый лист - лист передачи груза, сопровождающий отправку до станции назначения, который остается на дороге назначения;
- пятый лист - лист уведомления о прибытии груза, который сопровождает отправку до станции назначения и выдается получателю вместе с оригиналом и грузом.

Вместе с накладной каждую грузовую отправку сопровождает дорожная ведомость. Ее заполняют работники **товарной конторы** станции. Она является документом строгой отчетности и служит для учета выполненных перевозок и, пр. На каждый погруженный вагон приемосдатчики станции составляют **вагонный лист**. В нем указывают номера отправок, погруженных в данный вагон, станции отправления и назначения и другие сведения. В связи с внедрением на **сети железных дорог вычислительной техники** в 1971 г. введена **единая система** цифрового кодирования станций, грузоотправителей и грузополучателей, наименования грузов. При перевозке некоторых грузов к накладным прикладывают другие документы, предусмотренные правилами, например ветеринарные удостоверения (при **перевозке животных**), качественные удостоверения (при перевозке хлебных грузов) и др.

Правила заполнения СМГС-накладной содержатся в Приложении 12.5 к СМГС.

Коммерческий акт в международных железнодорожных грузоперевозках – это документ установленной формы, составленный по определенным, обязательным правилам, в случаях четко прописанных в СМГС. Является доказательством наступления определенного события. (Утраты части или всего груза, его повреждения и т.д.). В каких конкретно случаях, должен быть составлен коммерческий акт, четко прописано в §1, Статьи 18 СМГС. А именно, если железная дорога, в процессе самой перевозки или в момент выдачи груза, проведя общую проверку состояния груза и наличия перевозочных документов, установила факт:

1) Порчи, повреждения, снижение качества груза, полной или частичной утраты груза, а также снижение массы груза.

2) Несоответствия сведений указанных в накладной СМГС фактическим данным. (Не совпадают данные о станции назначения и наименовании получателя; о количестве грузовых мест и их нумерации; о наименовании самого груза и его массе и т.д.).

3) Отсутствия накладной СМГС или отдельных ее листов по данному конкретному грузу, или обратная ситуация - накладная есть, отсутствует сам груз.

4) Факт отсутствия или недостачи отправительских перевозочных приспособлений, указанных в накладной.

Дополнительно железнодорожный коммерческий акт составляется:

- в случае обнаружения порожнего приватного или сданного в аренду вагона без накладной или обнаружения накладной без вагона.

- в случае, обнаружения повреждений упаковки или тары, в процессе перегруза груза, из вагона в вагон с различными стандартами колеи, на пограничной станции. (Пункт 18 служебной инструкции к СМГС).

- в случае повреждения в пути следования, универсального контейнера принадлежащего железной дороге, из-за которого, для дальнейшей перевозки груза, необходима перегрузка груза в исправный контейнер. (СМГС, Приложение 8, § 16).

Важно: "Однако коммерческий акт составляется лишь в тех случаях, когда вышеуказанные неисправности могли произойти исключительно с момента приема груза к перевозке до момента выдачи его получателю" - Ст. 18 СМГС.

Правила составления железнодорожного коммерческого акта.

Коммерческий акт составляется по образцу, установленному в приложении 16 СМГС, минимум в трех экземплярах, с обязательным указанием:

- даты составления;
- название и номер станции, на которой происходит оформление акта;
- номер накладной, по которой следует груз;
- маршрут перевозки (станция отправления – назначения);
- наличие и количество запорно-пломбировочных устройств, с нанесенной на них информацией.

Обязательно - подробное изложение всех причин и обстоятельств, при которых произошло составление коммерческого акта. По факту составления коммерческого акта,

железнодорожной станцией составившей его, должна быть сделана отметка в накладной, по которой следует груз. (В графе "Коммерческий акт").

Коммерческий акт должен быть заверен календарным штампом станции, на которой составлялся акт, и подписан:

- При составлении акта, на станции в пути следования - начальником станции, приемосдатчиком и заведующим грузовым двором станции.

- При составлении акта, на станции назначения, кроме вышеуказанных лиц, акт подписывает грузополучатель или его доверенное лицо.

Если грузополучатель, при получении груза, обнаружил какие-либо факты, указанные в §1 ст. 18 СМГС, при наступлении которых, железная дорога обязана была составить коммерческий акт, но не сделала этого, ему следует незамедлительно обратиться на станцию назначения с требованием составления коммерческого акта.

Если грузополучатель не согласен с данными указанными железной дорогой в коммерческом акте, в соответствии с все той - же статьей 18 СМГС § 6, у него есть возможность внести в акт свои замечания.

Возникает закономерный вопрос – является ли составленный коммерческий акт однозначным доказательством вины железной дороги?

В Соглашение о Международном Грузовом Сообщении (СМГС) имеется ряд статей, на которые следует обратить пристальное внимание, всем участникам процесса перевозки груза в международном железнодорожном сообщении. А именно:

- Статья 12 СМГС § 1 - ответственность за достоверность сведений, указанных в накладной, а также за последствия, возникшие из-за указанных им в накладной недостоверных, неточных или неполных сведений, несет - грузоотправитель.

- Статья 12 СМГС § 2 – железная дорога имеет право (заметьте – только имеет право, но не обязана) проверять правильность сведений и заявлений, указанных грузоотправителем в накладной, в том числе производить выборочную проверку массы груза.

- Статья 23 СМГС § 6 - внесенные отправителем в накладную сведения о массе и количестве грузовых мест только тогда могут служить доказательством вины железной дороги, если:

- а) проверка массы груза была произведена железной дорогой, сведения о массе груза внесены в накладную в графу "Масса" в килограммах, и эти сведения удостоверены ею в графе «Штамп станции взвешивания, подпись».

- б) если проверка количества мест груза была произведена железной дорогой, сведения о количестве мест груза внесены в накладную в графу «Отметка железной дороги» и удостоверены в ней подписью работника и штампом станции.

- Статья 23 СМГС § 4 – железная дорога освобождается от ответственности за недостачу массы и количества мест груза, принятого к перевозке, если груз, погруженный отправителем в вагон или контейнер, после доставки был выдан получателю без внешних признаков доступа к нему, которые могли бы явиться причиной недостачи массы груза и количества мест.

Вышеуказанные статьи приведены для того чтобы, конкретно указать на то, что, к примеру, в случае прихода груза к получателю с недостачей, в технически исправном вагоне или контейнере без признаков внешнего проникновения, с отсутствием в накладной соответствующих отметок железной дороги о массе и количестве мест груза, заверенных соответствующим штампом, - вина железной дороги будет не доказана.

Еще пример - приходит контейнер, пломбы целы, сам контейнер без повреждений, часть груза отсутствует. Контейнер в пути задерживался только для "плановой", или "выборочной" проверки таможенными органами одного из государств, через территорию которого проходила международная железнодорожная перевозка. Доказать что часть груза исчезла именно, после этой проверки практически не реально. Поиски виновных, могут затянуться надолго, если не навсегда. Обычно это происходит, с грузом, получателем по которому является или частный предприниматель, или не

большая фирма, которая не имеет ни средств, ни соответствующих возможностей для проведения серьезного расследования обстоятельств исчезновения части груза.

Вышеприведенные примеры являются вполне реальными жизненными ситуациями, говорящими о том что коммерческий акт, не является 100% доказательством вины железной дороги. Заинтересованным в качественной доставке груза лицам, коими в первую очередь являются грузовладелец и транспортно – экспедиционная компания, осуществляющая данную международную грузоперевозку, можно посоветовать:

1) Заранее при заключении договора перевозки, подробно прописать, кто и на каком этапе, будет предъявлять претензии перевозчику (компания экспедитор или владелец груза), в случае возникновения определенных обстоятельств.

2) Тщательно отслеживать и перепроверять правильность заполнения всех перевозочных документов, комплектность документации следующей с грузом.

3) При перевозке дорогостоящих грузов, или при регулярных перевозках, можно воспользоваться услугами сюрвейерской компании. Независимый сюрвейер, проведет проверку комплектности, тщательности и качества крепления груза, проверит техническое состояние подвижного состава, и составит официальный рапорт. Данный документ, будет служить дополнительной доказательной базой в судебном разбирательстве.

4) Проводить тщательную проверку груза при выдаче, производить фотографирование при разгрузке.

5) Требовать составления коммерческого акта в соответствии с требованиями законодательства.

При отказе составить акт, требовать предоставления посменных объяснений. Составить акт самому, в присутствии нескольких свидетелей. И самое главное, что можно посоветовать, это застраховать груз от возможных рисков в пути следования. Пожалуй, страхование, самый надежный способ, хоть как-то действительно подстраховаться от возможных убытков.

Железнодорожная накладная международного сообщения ЦИМ (СИМ-накладная)

ЦИМ – Единые правовые предписания к договору международной железнодорожной перевозки грузов (см. Приложение В к КОТИФ)

Железнодорожная накладная международного сообщения - транспортный документ при международных железнодорожных грузовых перевозках. Накладная является документарным оформлением договора перевозки между грузоотправителем и администрацией железной дороги. Текст железнодорожной накладной печатается на стандартных бланках обычно на двух языках.

Накладная выписывается грузоотправителем или его экспедитором на имя грузополучателя, скрепляется перевозчиком, который ставит штамп на накладной-дубликате. Накладная следует с грузом. К каждой накладной прилагается товаросопроводительная документация: отгрузочная спецификация, сертификат о качестве, упаковочный лист и т.д.

Полный комплект железнодорожных накладных - комплект железнодорожных накладных, который составляется грузоотправителем на станции отправления по установленной форме на имя определенного грузополучателя и подписывается грузоотправителем. Копия железнодорожной накладной вручается грузоотправителю в качестве квитанции о принятии товаров. Грузоотправитель несет ответственность перед перевозчиком за правильность указанных сведений.

Как было сказано выше, перевозки в европейских странах, не участвующих в соглашении СМГС, регулируются другим международным соглашением – Конвенцией по международным грузовым перевозкам (КОТИФ), где существует своя форма накладной (ЦИМ). Поэтому международные перевозки направлением Европа – СНГ – Европа, проходят с соответствующим переоформлением на пограничных станциях, международных железнодорожных накладных. (Накладная КОТИФ - Накладная СМГС и наоборот). Однако альтернативу данной системе перевозки составляет международная

железнодорожная перевозка с использованием ЦИМ/СМГС-накладной. Образец накладной и правила заполнения находятся в Приложении 22 к СМГС, которое содержит Руководство по накладной ЦИМ/СМГС.

Статья 159 ТК ТС определяет перечень документов и сведений, передаваемых таможенному органу при международной перевозке железнодорожным транспортом:

документы:

транспортные (перевозочные) документы;
передаточная ведомость на железнодорожный подвижной состав;
документ, содержащий сведения о припасах;
документ, сопровождающий международные почтовые отправления при их перевозке, определенный актами Всемирного почтового союза;
имеющиеся у перевозчика коммерческие документы на перевозимые товары;

сведения:

наименование и адрес отправителя товаров;
наименование и адрес получателя товаров;
наименование станции отправления и станции назначения товаров;
о количестве грузовых мест, об их маркировке и о видах упаковок товаров;
наименование, а также коды товаров в соответствии с Гармонизированной системой описания и кодирования товаров или Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности не менее чем на уровне первых четырех знаков;
вес брутто товаров (в килограммах);
идентификационные номера контейнеров.

Тема 5. Морские грузовые международные перевозки.

В международном торговом судоходстве сложились две формы перевозок: регулярные и нерегулярные (чартерные). Регулярные перевозки оформляются коносаментом, выдаваемым перевозчиком грузоотправителю при передаче груза перевозчику. Чартерные перевозки осуществляются чаще всего с помощью посредника на основании фрахта, заключаемого в соответствии с правилами и национального законодательства.

Основными соглашениями в области международных морских перевозок являются Гамбургские правила 1978 г. (конвенция ООН о морской перевозке грузов) и Гагско-Висбийские правила (Конвенцией об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. и Протоколом к ней 1968 г.). Большинство стран следует Гагско-Висбийским правилам, которые регулируют взаимоотношения участников морских перевозок.

Конвенция 1924 г. дает определения понятий, используемых в морской перевозке (перевозчик, договор морской перевозки, перевозка, грузы, коносамент, судно), устанавливает правила принятия грузов и выдачи коносамента, пределы ответственности перевозчика и др.

Кроме того вопросы морских перевозок регламентируются в двусторонними соглашениями о торговле, судоходстве и мореплавании и другими документами.

Перевозка морским транспортом являются самым распространённым и эффективным способом доставить груз. Морские перевозки играют главенствующую роль в мировой экономике, занимает важное место в системе глобальных транспортных перевозок. Перевозки морским транспортом являются «международной» отраслью по характеру деятельности, так как охватывает максимальное количество стран.

По мировому океану транспортируется абсолютное большинство мирового экспорта.

Основные термины и обозначения в сфере контейнерных перевозок

TEU(Twenty-foot Equivalent Unit) - условное обозначение 20-футового контейнера. Единица измерения, равная объему, занимаемому стандартным 20-футовым контейнером. Вместимость стандартного 40-футового контейнера равна 2 TEU.

FEU(Fourty-foot Equivalent Unit) - единица измерения, равная объему, занимаемому стандартным 40-футовым контейнером.

FCL(Full Container Load) - отправка партии груза в адрес одного получателя от одного или нескольких отправителей из одного порта в отдельном контейнере.

LCL(Less than Container Load) - перевозка, при которой в одном контейнере консолидируются грузы от нескольких отправителей в адрес нескольких получателей (сборные грузы).

BOF(Basic Ocean Freight) - непосредственно морской фрахт.

BAF(Bunker Adjustment Factor) - коэффициент изменения цен на нефть. Данный коэффициент обычно устанавливается морскими линиями для применения в определенный период по определенным направлениям.

CAF(Currency Adjustment Factor) - коэффициент изменения курсов валют.

B/L(Bill of Lading) - коносамент - документ, выдаваемый морской линией/перевозчиком грузоотправителю в подтверждение факта принятия груза к морской перевозке и обязательства передать его грузополучателю в порту назначения или ином согласованном месте. Под грузом может пониматься часть груза в контейнере (LCL), целый контейнер (FCL), партия груза (загруженная в несколько контейнеров или на палубу), а также при полной загрузке судна (судовая партия).

ISPS(International Security Port Surcharge) – надбавка за безопасность. Связана с усиленными мероприятиями по осуществлению безопасного функционирования портов и их охраны.

PSS(Peak Season Surcharge) – сезонная надбавка. Обычно устанавливается в пиковый сезон при высокой загруженности судов по определенным направлениям.

THC(Terminal Handling Charges) - услуги по обработке контейнера в порту отправления/назначения. Включают в себя услуги по погрузке, выгрузке, складированию и перемещению контейнера в пределах порта.

WRS(War Risk Surcharge) – военная надбавка. Плата за риск по перевозке в регионах, где возможны военные действия.

WSC(Winter surcharge) – зимняя надбавка. Действует при перевозках через северные порты в зимний период (обычно - с октября по май). Компенсирует работу ледоколов и проведение антиледовых мероприятий

HWS / OWS(Heavy or Over Weight Surcharge) - надбавка за превышение стандартного веса груза, применяющаяся к 20-футовым контейнерам. Стандартный вес колеблется в пределах 10-20 тонн в зависимости от морской линии

Грузовой контейнер - единица транспортного оборудования многократного использования и одновременно тара и место хранения груза. Конструкция грузового контейнера обеспечивает сохранную перевозку грузов одним или несколькими видами транспорта, что достигается достаточной прочностью контейнера в течение установленного срока службы.

Типы и обозначения морских сухогрузных контейнеров:

- ST (Standart), GP (General Purpose) и DV (Dry Van) -стандартные морские сухогрузные универсальные контейнеры
- HC (High Cube) - высокий контейнер;
- PW (Pallet Wide) - контейнер шире стандартного;
- OT (Open Top) - контейнер с открытым верхом из брезентового тента;
- HT (Hard Top) - контейнер с открывающейся металлической крышей;
- UP (Upgraded) - усиленный контейнер повышенной прочности;
- FR (Flat Rack) и PL (Platform) - контейнер-платформа;
- REF - контейнер-рефрижератор.

Коносамент - документ, выдаваемый морской линией/перевозчиком грузоотправителю в подтверждение факта принятия груза к морской перевозке и обязательства передать его грузополучателю в порту назначения или ином согласованном месте.

В коносаменте обычно указываются:

- наименование судна (если груз принят к перевозке определенным судном);
- наименование перевозчика, место приема груза к перевозке, наименование отправителя;
- место назначения или направление судна, наименование получателя груза (коносамент на предъявителя, именной коносамент, ордерный коносамент);
- наименование, маркировка, состояние, внешний вид и свойства груза;
- количество мест и/или вес и/или объем груза;
- данные о фрахте и других причитающихся перевозчику платежах;
- количество составленных экземпляров коносамента;
- подпись представителя перевозчика.

Особенностью документооборота при морских перевозках является то, что документы не сопровождают груз, как например, при авиа- или автоперевозках. Документы на груз (товаросопроводительные: счета-фактуры, упаковочные листы, сертификаты происхождения, а также любые другие документы, необходимые для въезда в страну назначения и последующей таможенной очистки, и транспортные: 3 оригинала коносамента) отправляются почтой от грузоотправителя к грузополучателю. Соответственно, во избежание дополнительных расходов по хранению контейнера в порту назначения, коносамент на груз и другие документы должны быть переданы грузополучателем экспедитору и далее в порт ДО прибытия контейнера или же **ОДНОВРЕМЕННО** с его прибытием в порт.

Статья 159 ТК ТС определяет перечень документов и сведений, передаваемых таможенному органу при международной перевозке водными судами:

документы:

- общую декларацию;
- декларацию о грузе;
- декларацию о судовых припасах;
- декларацию о личных вещах экипажа судна;
- судовую роль;
- список пассажиров;
- документ, сопровождающий международные почтовые отправления при их перевозке, определенный актами Всемирного почтового союза;
- транспортные (перевозочные) документы;
- имеющиеся у перевозчика коммерческие документы на перевозимые товары;

сведения:

- о регистрации судна и его национальной принадлежности;
- наименование и описание судна;
- фамилия капитана;
- фамилия и адрес судового агента;
- о количестве пассажиров на судне, их фамилии, имена, гражданство (подданство), даты и места рождения, порт посадки и высадки;
- о количестве и составе членов экипажа;
- наименование порта отправления и порта захода судна;
- наименование, общее количество и описание товаров;
- о количестве грузовых мест, об их маркировке и о видах упаковок товаров;
- наименование порта погрузки и порта выгрузки товаров;

номера коносаментов или иных документов, подтверждающих наличие и содержание договора морской (речной) перевозки, на товары, подлежащие выгрузке в этом порту;

наименование портов выгрузки остающихся на борту товаров;

наименование первоначальных портов отправления товаров;

наименование судовых припасов, имеющихся на судне, и указание их количества;

описание размещения товаров на судне;

о наличии (об отсутствии) на борту судна международных почтовых отправлений;

о наличии (об отсутствии) на борту судна товаров, ввоз которых на таможенную территорию Таможенного союза запрещен или ограничен, лекарственные средства, в составе которых содержатся наркотические, сильнодействующие средства, психотропные и ядовитые вещества;

о наличии (об отсутствии) на борту судна опасных товаров, включая оружие, боеприпасы;

Тема 6. Международные воздушные перевозки.

Положения о международных воздушных перевозках содержатся прежде всего в Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1929 г. (в 1955 г. Конвенция была дополнена Гаагским протоколом, в котором участвуют около 100 государств, в том числе Беларусь), Чикагской конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. Помимо указанных документов, Беларусью заключено много двусторонних соглашений о воздушном сообщении.

Конвенция 1929 г. применяется при международной перевозке людей, багажа или грузов, осуществляемой посредством воздушного судна, как за плату, так и бесплатно. Конвенция применяется к перевозкам, совершаемым государством или юридическими лицами. В Конвенции регулируются вопросы выдачи перевозочных документов (проездных билетов, багажных квитанций, воздушно-перевозочных документов), содержание договора перевозки, устанавливаются правила об ответственности перевозчика, регламентируются вопросы смешанных перевозок.

Двусторонние соглашения определяют порядок установления и эксплуатации международных воздушных линий. Государства назначают национальные авиапредприятия для эксплуатации договорных линий по обозначенным маршрутам, устанавливают условия предоставления и аннулирования разрешений, регламентируют вопрос о тарифах, таможенных пошлинах, правилах авиационной безопасности и т.д.

Основными транспортными документами, оформляемыми при международных грузовых авиаперевозках, является *авиагрузовая накладная и грузовой манифест*.

Авиагрузовая накладная (airwaybill) - это документ, удостоверяющий заключение договора между отправителем и перевозчиком на перевозку грузов, принятие товаров к перевозке и содержащий условия перевозки. Накладная является основным договорным и финансовым документом и не является ни товарораспорядительным, ни передаточным документом.

Грузоотправитель (экспедитор) должен заполнить на английском языке авиагрузовую накладную и вручить ее перевозчику одновременно с передаваемым ему для перевозки грузом. Грузоотправитель несет всю ответственность за полноту и правильность указанных сведений.

Форма авиагрузовой накладной для перевозки грузов в международном сообщении устанавливается ИАТА (Международная ассоциация воздушного транспорта). В накладной указываются следующие сведения:

-наименование груза;

- наименование аэропортов отправления и прибытия;
- объявленная ценность груза;
- сумма платежа за перевозку;
- прилагаемые к накладной документы;
- дата составления накладной;

Авиагрузовая накладная составляется в 12 экземплярах идентичных бланков разного цвета (три первых - оригиналы).

Грузовой манифест (manifest of cargo) оформляется для каждой авиагрузовой накладной и используется для указания сведений о перевозимом грузе на данном рейсе. Содержание информации, вносимой в грузовой манифест, у различных авиакомпаний различно, однако в нем обязательно должны быть указаны следующие сведения:

- наименование перевозчика и его национальная принадлежность;
- регистрационный номер самолета;
- номер и дата рейса;
- пункт отправления и пункт назначения;
- номер авиагрузовой накладной;
- количество мест, масса и наименование груза.

Аэропорт отправления должен подготовить такое количество грузовых манифестов, которое соответствует количеству пунктов разгрузки груза , т.е. грузовые манифесты заполняются отдельно для каждого пункта разгрузки. Использование информации грузовых манифестов позволяет более оперативно разгружать партии грузов в промежуточных аэропортах.

Генеральная декларация. Применяется при экспортных перевозках грузов воздушным транспортом. Составляется в двух экземплярах. Применяется юридическими лицами всех форм собственности, осуществляющими экспортные и импортные перевозки (внешнеэкономическими организациями). Составляется представителем перевозчика, подписывается капитаном судна или другим уполномоченным на это лицом. Содержит следующие требуемые таможенным органом сведения:

1. вид воздушного судна;
2. номер рейса;
3. национальная принадлежность;
4. вместимость (грузоподъемность);
5. фамилия командира;
6. краткое описание грузов (товаров);
7. число членов экипажа на борту судна;
8. число пассажиров на борту судна;
9. краткие сведения о рейсе;
10. дата и час прилета или отлета судна;
11. аэропорт прилета или отлета судна.

Генеральная декларация подтверждает фактические данные о воздушном судне и перевозимом на нем грузе. Генеральная декларация предоставляется перевозчиком таможенному органу в 2 экземплярах, подписывается капитаном судна или другим уполномоченным на это лицом. Уполномоченное лицо таможенного органа принимает эти документы и после проверки возвращает 1 экземпляр обратно на воздушное судно со штампом таможни.

Статья 159 ТК ТС определяет перечень документов и сведений, передаваемых таможенному органу при международной перевозке воздушным транспортом:

документы:

- стандартный документ перевозчика, предусмотренный международными договорами в области гражданской авиации (генеральная декларация);
- документ, содержащий сведения о перевозимых на борту воздушного судна товарах (грузовая ведомость);
- документ, содержащий сведения о бортовых припасах;

- транспортные (перевозочные) документы;
- имеющиеся у перевозчика коммерческие документы на перевозимые товары;
- документ, содержащий сведения о перевозимых на борту пассажирах и их багаже (пассажирская ведомость);
- документ, сопровождающий международные почтовые отправления при их перевозке, определенный актами Всемирного почтового союза;
- сведения:
- указание знаков национальной принадлежности и регистрационных знаков судна;
- номер рейса, указание маршрута полета, пункта вылета, пункта прибытия судна;
- наименование эксплуатанта судна;
- о количестве членов экипажа;
- о количестве пассажиров на судне, их фамилии и инициалы, наименование пунктов посадки и высадки;
- наименование товаров;
- номер грузовой накладной, количество мест по каждой грузовой накладной;
- наименование пункта погрузки и пункта выгрузки товаров;
- о количестве бортовых припасов, погружаемых на судно или выгружаемых с него;
- о наличии (об отсутствии) на борту судна международных почтовых отправлений;
- о наличии (об отсутствии) на борту судна товаров, ввоз которых на таможенную территорию таможенного союза запрещен или ограничен, лекарственные средства, в составе которых содержатся наркотические, сильнодействующие средства, психотропные и ядовитые вещества, оружие, боеприпасы;

Тема 7. ИНКОТЕРМС 2010.

С 1 января 2011 года вступила в силу новая версия Инкотермс 2010. Incoterms 2010 - это свод (кодификация) правил внешней торговли, наиболее широко употребляемых в международной торговле. Широкое применение в международных торговых операциях и практике получили версии Инкотермс 1990 и Инкотермс 2000 гг. Новый текст был опубликован Международной торговой палатой (International Chamber of Commerce) и применяется с начала 2011 года наряду со старыми сборниками правил, т.к. стороны по внешнеэкономической сделке автономны в выборе применимого права.

Между Инкотермс 2000 и новым Инкотермс 2010 есть ряд существенных отличий. Одни изменения должны будут включаться в новые договоры купли-продажи товаров, заключённые до 1 января 2011 года; другие изменения просто должны быть обусловлены соглашением и приняты во внимание при подготовке контрактов, вступающих в силу с 1 января 2011 года.

Нужно обратить особое внимание на указанные сроки заключения внешнеэкономического договора, т.к. с 1 января 2011 года любая ссылка на Инкотермс в контракте, подписанном после 1 января, будет подразумевать ссылку на Инкотермс 2010, если стороны не договорились иначе.

Изменения в Инкотермс 2010 коснулись, прежде всего, условий поставки. Так, в последней версии исключены условия поставки:

- *DAF (Доставка товаров до границы/Delivered At Frontier),*
- *DES (Поставка с борта судна/Delivered Ex-Ship),*
- *DDU (Доставка без оплаты пошлин/Delivered Duty Unpaid)*
- *DEQ (Поставка с причала/Delivered Ex-Quay).*

Из-за увеличивающегося количества прямых продаж и контейнеризации вместо этих термина введены новые условия поставок по Инкотермс 2010:

- Доставка в пункте / Delivered at place (DAP). Данный термин заменяет собой ранее популярный термин «Доставка без оплаты пошлин» (DDU), Доставка товаров до границы (DAF), Поставка с борта судна (DES).
- Доставка на терминале (DAT), который заменяет собой термин Поставка с причала (DEQ).

В 2009 году ведущие страховые рынки приняли исправленные «Условия страхования грузов» (LMA/IUA). Термины «Стоимость, Страхование и Фрахт» (CIF) и «Перевозка и страховка оплачены» (CIP) были изменены для того, чтобы показать наличие страхования. Поправки также проясняют информацию по обязательствам относительно страхования.

Также революционным положением Инкотермс 2010 является обязанность сотрудничества продавца и покупателя в вопросах обеспечения экспортно-импортной очистки. Incoterms 2010 закрепляет обязанности по предоставлению информации для того, чтобы добиться экспортно-импортной очистки (например, информация относительно цепи поставок).

Уточнены обязательства относительно сборов за транспортное обслуживание на терминале. Текст Инкотермс 2010 стремится к тому, чтобы уменьшить вероятность возникновения ситуаций, когда Покупателю придётся платить дважды за транспортную службу на терминале. Цена за перевозку товаров до условленного места назначения, результатом чего обычно является то, что покупатели вынуждены платить дважды, должна исчезнуть благодаря поправкам к Инкотермс 2010 и условиям: CIP, CPT, CFR, CIF, DAT, DAP и DDP.

Инкотермс 2010 содержит и разъяснения по вопросу перепродаж товара (как, например, множественная перепродажа товара во время транзита).

В частности, в термины FCA, CPT, CIP, FAS, FOB, CFR и CIF внесены поправки, предусматривающие, что продавец в середине цепочки продаж несет обязательство "обеспечить отгрузку товара", а не "отгрузить" товар. В обязательства продавца по заключению договора перевозки груза внесены поправки, позволяющие продавцу «обеспечить» договор поставки.

Основные поправки в новый текст Инкотермс 2010 не требуют каких-либо конкретных действий, но они должны быть рассмотрены и учтены при подготовке и заключении контрактов, которые вступают в силу с 1 января 2011 года. Это касается, прежде всего, использования Инкотермс 2010 в контрактах для продажи на внутреннем рынке.

Инкотермс 2010 были адаптированы для использования во внутренних контрактах. Это облегчило внедрение Инкотермс в контракты, связанных с движением товаров внутри страны - например, в рамках торгового блока, таких как ЕС, где экспортные и импортные формальности в значительной степени исчезли, и в США, где наблюдается увеличение использования Incoterms 2010 вместо Модельного Торгового Кодекса (Uniform Commercial Code) при продажах на внутреннем рынке.

В Инкотермс 2010 новый текст делит условия поставки на две широкие категории:

- доставка любым видом транспорта (морской, авто, воздушный, ж/д), к которым относятся условия ExW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP.
- доставка по морю и внутренним водным путям: доставку к борту судна / Free Alongside Ship (FAS); доставку на борт судна / Free on Board (FOB); стоимость, включая фрахт до / Cost and Freight (CFR); стоимость, страхование и фрахт / Cost, Insurance and Freight (CIF).

Ранее зачастую условия поставки FOB ошибочно использовались для обозначения любого пункта поставки. Новая редакция Инкотермс 2010 четко указывает, что правило FOB предназначено для использования исключительно для морского и внутреннего водного транспорта.

Incoterms 2010 предусматривают обязательство сторон хранить договорную документацию и данные, независимо от их формы.

Толкование терминов

В Инкотермс-2010 определены 11 терминов, 7 из них применимы к любому виду транспорта основной перевозки.

1. EXW (англ. *ex works*, *франко-склад*, *франко-завод*): товар забирается покупателем с указанного в договоре склада продавца, оплата экспортных пошлин вменяется в обязанность покупателю.
2. FCA (англ. *free carrier*, *франко-перевозчик*): товар доставляется основному перевозчику заказчика к указанному в договоре терминалу отправления, экспортные пошлины уплачивает продавец.
3. CPT (англ. *carriage paid to...*): товар доставляется основному перевозчику заказчика, основную перевозку до указанного в договоре терминала прибытия оплачивает продавец, расходы по страховке несёт покупатель, импортную растаможку и доставку с терминала прибытия основного перевозчика осуществляет покупатель.
4. CIP (англ. *carriage and insurance paid to...*): то же, что CPT, но основная перевозка страхуется продавцом.
5. DAT (англ. *delivered at terminal*): поставка до указанного в договоре импортного таможенного терминала оплачена, то есть экспортные платежи и основную перевозку, включая страховку оплачивает продавец, таможенная очистка по импорту осуществляется покупателем.
6. DAP (англ. *delivered at point*): поставка в место назначения, указанное в договоре, импортные пошлины и местные налоги оплачиваются покупателем.
7. DDP (англ. *delivered duty paid*): товар доставляется заказчику в место назначения, указанное в договоре, очищенный от всех пошлин и рисков.

Также в Инкотермс-2010 определены 4 термина, применимые исключительно к морскому транспорту и транспорту территориальных вод:

1. FOB (*free on board*): товар отгружается на судно покупателя, перевалку оплачивает продавец.
2. FAS (*free alongside ship*): товар доставляется к судну покупателя, в договоре указывается порт погрузки, перевалку и погрузку оплачивает покупатель.
3. CFR (*cost and freight*): товар доставляется до указанного в договоре порта назначения покупателя, страховку основной перевозки, разгрузку и перевалку оплачивает покупатель.
4. CIF (*Cost, Insurance and Freight*): то же, что CFR, но основную перевозку страхует продавец.