

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ  
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«САМАРСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ  
УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ АКАДЕМИКА С.П. КОРОЛЕВА»  
(САМАРСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ)

*И.В.ПОТАПОВ*

## ВВЕДЕНИЕ В ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Рекомендовано редакционно-издательским советом федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева» в качестве учебного пособия для студентов, обучающихся по основной образовательной программе высшего образования по направлению подготовки 24.04.04 Авиастроение и авиаперевозки

© Самарский университет, 2018

ISBN 978-5-7883-1302-3

САМАРА  
Издательство Самарского университета  
2018

УДК 656(075)  
ББК 65.37я7  
П640

Рецензенты: д-р экон. наук, проф. М. В. Гераськин;  
канд. экон. наук, доц. И. В. Додорина

*Потапов, Иван Валентинович*

П640 **Введение в транспортно-экспедиционное обслуживание:**  
учеб. пособие / *И.В. Потапов.* – Электрон. текст. дан.  
(1,0 Мб). – Самара: Издательство Самарского университета,  
2018. – 1 опт. компакт-диск (CD-ROM). – Систем. требования:  
ПК Pentium, Adobe Acrobat Reader. – Загл. с титул. экрана.

**ISBN 978-5-7883-1302-3**

В электронном учебном пособии рассмотрены вопросы организации транспортно-экспедиционного обслуживания транспортных предприятий. Изложена необходимость данной деятельности при смешанных перевозках. Дано определение основных транспортно-экспедиционных операций, особенное внимание уделено операциям при отправке грузов и их приеме на воздушном транспорте. Рассмотрены документы транспортно-экспедиционного обслуживания в Российской Федерации.

Содержание пособия отвечает требованиям рабочей программы по дисциплине «Транспортно-экономическое обслуживание», которая изучается студентами, обучающимися по направлению подготовки магистров 24.04.04 Авиастроение и авиаперевозки.

Пособие подготовлено на кафедре организации и управления перевозками на транспорте Самарского университета.

УДК 656(075)  
ББК 65.37я7

Редактор А.В. Ярославцева  
Компьютерная вёрстка А.В. Ярославцевой

Подписано для тиражирования 28.11.2018.

Объем издания 1,0 Мб.

Количество носителей 1 диск.

Тираж 10 дисков.

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ  
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«САМАРСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ  
УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ АКАДЕМИКА С. П. КОРОЛЕВА»  
(САМАРСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ)  
443086, Самара, Московское шоссе, 34.

---

Изд-во Самарского университета.  
443086, Самара, Московское шоссе, 34.

# Оглавление

<b>1 СМЕШАННЫЕ И ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ СООБЩЕНИЯ.....</b>	<b>6</b>
<b>2 ПОНЯТИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ.....</b>	<b>14</b>
<b>3 СТРУКТУРА ТЭО.....</b>	<b>16</b>
3.1 ТРАНСПОРТНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ .....	16
3.2 ЭКСПЕДИЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ.....	17
3.3 ПОСРЕДНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ.....	18
<b>4 ПРАВОВЫЕ ОТНОШЕНИЯ В РАМКАХ ТЭО.....</b>	<b>18</b>
4.1 ДОГОВОР ПОРУЧЕНИЯ (гл. 49 ГК РФ).....	19
4.2 ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО, ОСНОВАННОЕ НА ДОВЕРЕННОСТИ (гл. 10 ГК РФ) .....	19
<b>5 СУБЪЕКТЫ РЫНКА ТЭО.....</b>	<b>23</b>
<b>6 СИСТЕМА УСЛУГ ТЭО.....</b>	<b>25</b>
6.1 ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ УСЛУГИ .....	26
6.2 ИНФОРМАЦИОННО-СПРАВОЧНЫЕ УСЛУГИ .....	27
6.3 КОММЕРЧЕСКИЕ УСЛУГИ.....	27
6.4 СЕРВИСНЫЕ УСЛУГИ.....	28
6.5 ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ УСЛУГИ.....	28
<b>7 ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫЕ ОПЕРАЦИИ.....</b>	<b>28</b>
7.1 ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫЕ ОПЕРАЦИИ ПРИ ОТПРАВКЕ ГРУЗА.....	28
7.1.1 Прием заявки на доставку груза .....	29
7.1.2 Разработка ТТС доставки груза .....	30
7.1.3 Заключение договора на ТЭО .....	32
7.1.4 Заключение договоров с субподрядчиками.....	34
7.2 ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫЕ ОПЕРАЦИИ В ПУТИ СЛЕДОВАНИЯ ГРУЗА .....	35
7.3 ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫЕ ОПЕРАЦИИ ПРИ ПРИБЫТИИ ГРУЗА .....	36
7.4 ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫЕ ОПЕРАЦИИ ПРИ ОТПРАВКЕ ГРУЗА НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ.....	38
7.5 ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫЕ ОПЕРАЦИИ ПРИ ПРИБЫТИИ ГРУЗА НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ .....	40

<b>8 ДОКУМЕНТЫ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ ТЭД В РФ.....</b>	<b>42</b>
8.1 ДОГОВОР ТРАНСПОРТНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ .....	43
8.2 Виды ДТЭ .....	46
8.3 ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ.....	47
<b>БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....</b>	<b>54</b>

## 1 СМЕШАННЫЕ И ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ СООБЩЕНИЯ

В перевозке почти каждого вида груза участвует не один вид транспорта. Перевозку водным, железнодорожным, воздушным транспортом, как правило, дополняет доставка груза автомобильным транспортом.

**Прямое сообщение (юни模альная перевозка)** – перевозка груза одним видом транспорта.

Если участвует один перевозчик, то он выдает свой собственный транспортный документ (накладную, коносамент и др.)

Если перевозчиков несколько (например, перевозчик из одного порта в другой, с перевалкой груза в промежуточном порту), то один из них может выдать сквозной коносамент, охватывающий всю перевозку.

**Смешанное (комбинированное, мультимодальное, multi – много; modal – вид, форма) сообщение** – перевозка грузов двумя или более видами транспорта.

Такие перевозки используются в различных целях:

- для сокращения расходов на перевозку,
- для сокращения времени доставки,
- когда нет другого способа перевозки.

Виды используемого транспорта могут сочетаться в любых комбинациях: автомобильные, железнодорожные, водные и авиаперевозки.

Появляются дополнительные грузовые операции и связанные с ними дополнительные задержки груза и затраты.

Сочетание РВТ (различных видов транспорта) позволяет доставить груз практически в любой пункт назначения, а также значительно уменьшить стоимость его транспортировки.

Чем больше количество «плечей», тем дольше время доставки и тем **обычно** ниже стоимость доставки. И наоборот, чем меньше «плечей» тем выше скорость и стоимость.

Наиболее часто используемые способы мультимодальных перевозок:

- Склад-автотранспорт-аэропорт-воздушный-аэропорт-автотранспорт-склад;
- Склад-железнодорожный-аэропорт-воздушный-аэропорт-автотранспорт-склад;

- Склад-автотранспорт-аэропорт-воздушный-аэропорт-железнодорожный-склад;
- Склад-железнодорожный-аэропорт-воздушный-аэропорт железно-  
нодорожный-склад;
- Склад-автотранспорт-порт-морской-порт-автотранспорт-склад;
- Склад-железнодорожный-порт-морской-порт-автотранспорт-  
склад;
- Склад-автотранспорт-порт-морской-порт-железнодорожный  
склад;
- Склад-железнодорожный-порт-морской-порт-железнодорожный-  
склад;
- Склад-автотранспорт-жд станция-железнодорожный-жд станция-  
автотранспорт-склад и т.д.

Смешанное сообщение может осуществляться с оформлением **раздельных документов** в пунктах стыковки одного вида транспорта с другим.

Перевозка груза в **прямом смешанном сообщении** (ст. 788 ГК РФ) предполагает следующее:

- а) доставку груза осуществляют, по крайней мере, два различных вида транспорта;
- б) выполняется на маршруте под ответственностью *одного* перевозчика;
- в) выполняется по *единому транспортному документу*, подтверждающему заключение договора перевозки,
- г) оплачивается по *единой сквозной тарифной* ставке.

В соответствии с Уставом ЖТ (железнодорожного транспорта) РФ «прямые смешанные сообщения осуществляется по единому транспортному документу – накладной».

**Интермодальные перевозки** – последовательная перевозка грузов несколькими видами транспорта *в одной и той же грузовой единице* или транспортном средстве без перевалки самого груза при переходе на другой вид транспорта (по терминологии, принятой Европейской Конференцией Министров транспорта).

В РФ такие перевозки называются **бесперегрузочным сообщением** – перевозка груза в укрупненной грузовой единице (УГЕ); обозначают также аббревиатурой УЛД (Unit Load Device).

Здесь имеется неточность термина, поскольку перегрузка есть, но не груза – а грузовой емкости или ТС (транспортном средстве).

*Интермодальные перевозки* выполняется:

- а) под ответственностью одного перевозчика,
- б) по единому документу,

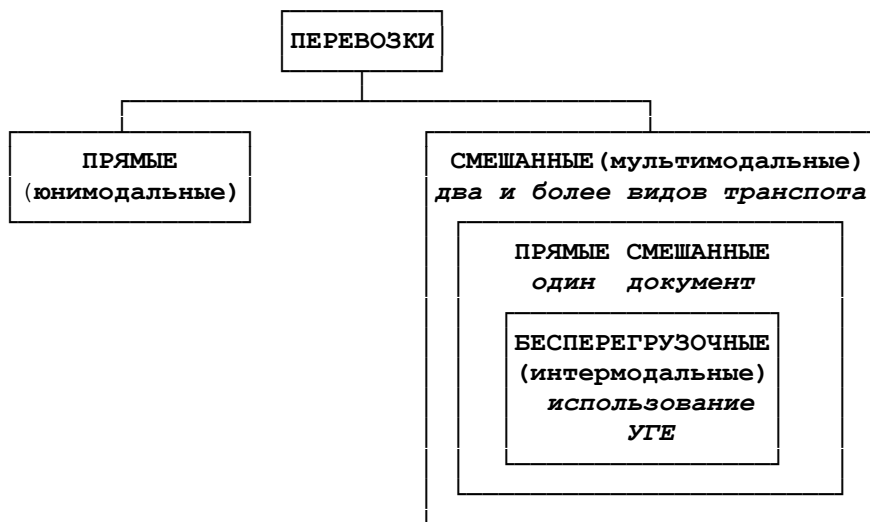
- в) оплачиваются по единой сквозной ставке,
- г) по варианту «от двери до двери» и «точно в срок»,
- д) с освобождением грузоотправителя от забот в части выбора маршрута, ТС, портов, складских помещений, перегрузочного оборудования.

Интермодальные перевозки – сектор более широкого понятия комбинированных (мультимодальных, смешанных) перевозок (combine/multimodal).

Другой термин: *мультимодальное* сообщение с применением *интермодальной* технологии – выполнение мультимодальных перевозок возможно с использованием различных технологий, в том числе с помощью интермодальной как более прогрессивной.

К укрупненным грузовым единицам относятся:

- контейнеры,
- трейлеры,
- съемный кузов автомобиля,
- роллтрейлеры,
- лихтеры,
- контейнерные платформы – флеты,
- поддоны (паллеты).





Поддон с грузом можно разместить в контейнере и на трейлере. Поэтому их, а также грузы в строп-пакетах, связках (bundles), в принципе относят к категории не УГЕ, а к «необалк» (neobulk cai-goes), ускоряющих процесс обработки судов в портах.

Требования современной экономики в *повышении скорости доставки грузов* с гарантированным уровнем качества достижимы только при использовании современных бесперегрузочных технологий. Они получили широкое распространение в мировой практике.

*Преимущества* применения бесперегрузочных сообщений:

- 1) уменьшение терминальных расходов:
  - в 4...5 раз сокращение трудозатрат и расходов на погрузочно-разгрузочных работах (ПРР),
  - уменьшение потребности в перегрузочных механизмах;
  - исключение вообще или доведение до минимума складирования грузов на терминалах (отказ от складов или сокращение их емкости);
- 2) сокращение времени нахождения грузов на перевалочном пункте и общего срока доставки груза;
- 3) снижение расходов на тару и упаковку;
- 4) повышение сохранности грузов, уменьшение вероятность их потери и порчи, неизбежные при перегрузках;
- 5) внедрение в управление транспортом логистических технологий с доставкой грузов по варианту от двери до двери «d/d» и «точно в срок».

Бесперегрузочные сообщения обеспечивают переход на качественно новые критерии *эффективности перевозок*:

- 1) надежность;
- 2) безопасность движения.

Значительное развитие *прямые смешанные* перевозки получили в связи с контейнерной революцией 50-60-х г.г. XX в., и особенно бурное развитие *прямых смешанных* перевозок произошло перевозок во второй половине 90-х г.г. XX в.

Главный недостаток смешанных перевозок – необходимость стивидорных (перегрузочных) работ при смене видов транспорта. Их совершенствование предполагает исключение стивидорных работ посредством комбинирования РВТ:

- 1) перевозки в специально созданных транспортных единицах или средствах, приспособленных для перевозки грузов на различных видах транспорта (контейнер, съемный кузов, лихтер, роллтрейлер, роудрейлер);

2) перевозки с использованием технических средств одного вида транспорта для перевозок на другом (груженный автомобиль перевозится по ЖД, груженный ЖД вагон перевозится на морском пароме).

Процесс доставки груза от места производства к месту потребления разделяется на два этапа, в том числе с использованием различных видов транспорта:

*основной* (перевозочный);

*дополнительный*, включающий комплекс различных сложных и трудоемких операций, связанных с перевозкой груза, но выходящих за пределы функций перевозчика.

При этом возникает потребность:

1) в *организации и координации* выполнения этих *этапов*;

2) в *выполнении* сопутствующих перевозочному процессу *вспомогательных работ*, которые могут выполняться непосредственно грузовладельцами (грузоотправителями или грузополучателями) или специализированной организацией (посредником).

Груз «получает услуги» самого различного характера.

Его: выдают, принимают, переваливают, экспедируют, оформляют в таможенном отношении и т.д. и т.п.

За все это несет ответственность перед грузовладельцем – отправителем или получателем только одно лицо – ***оператор***.

Грузы не могут транспортироваться без сопутствующих перевозочному процессу вспомогательных работ, которые выполняются на всем пути следования грузов от отправителя до получателя.

Такие работы могут выполняться как непосредственно грузовладельцами, так и специализированной организацией, в последнем случае имеет место транспортно-экспедиционное обслуживание (ТЭО).

Если эти работы выполняются специализированной организацией, в последнем случае имеет место ТЭО.

***Транспортно-экспедиционное обслуживание*** – деятельность в области перевозок, охватывающая *весь комплекс* операций и услуг *по доставке* товара от производителя продукции к потребителю.

В наиболее общем случае под ТЭО предприятий народного хозяйства следует понимать деятельность специализированных организаций, связанную с перевозкой грузов и выполнением вспомогательных работ по поручению грузоотправителей и грузополучателей.

Понятие ТЭО значительно шире понятия «перевозка».

Под ТЭО понимается деятельность специализированных организаций, направленная на обеспечение доставки груза и выполнение любых услуг, связанных:

- 1) с *подготовкой* груза к перевозке,
- 2) выполнением *перевозки*,
- 3) *хранением* груза.

Это выполняется по поручению грузоотправителя или грузополучателя.

Основная задача ТЭО – поиск наиболее эффективного для заказчика варианта доставки грузов на одном или нескольких видах транспорта.

Наибольшее распространение ТЭО получило при

- завозе и вывозе грузов с железнодорожных станций, морских и речных портов,

- при междугородных автомобильных перевозках, а также

- при вывозе грузов с баз снабженческо-сбытовых организаций.

Координацию организации смешанной перевозки и организацию необходимой при этом перевалки грузов с одного вида транспорта на другой осуществляет ***оператор смешанной перевозки***.

Контракт смешанной перевозки (СП) заключается не с фактическими перевозчиками, а с посредником.

Оператор СП, в свою очередь, заключает контракты на перевозку с отдельными перевозчиками, которые являются субподрядчиками и обеспечивают перевозку груза РВТ.

***Оператор смешанной перевозки*** – перевозчик или экспедитор, отвечающий за весь процесс перевозки в прямом смешанном сообщении.

***Экспедитор*** (от латинского *expedire* – сопровождать) – юридическое лицо, осуществляющее от своего имени, но за счет грузоотправителя за определенное вознаграждение, *перевозку* грузов и *связанные* с нею операции, такие, как сопровождение, перевалка, хранение, страхование и т. п.

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

В настоящее время существуют разные взгляды на структуру и функции транспортной экспедиции, соответственно есть различия и в определениях, что понимать под ТЭО. Вместе с тем интенсивное развитие этой деятельности, рост ее объемов и расширение сферы требуют установления единой терминологии и перечня функций, без чего затруднено решение основных вопросов организации и управления обслуживанием.

Для осуществления перевозки необходимо рассчитать наиболее оптимальный вариант использования того или иного ТС на каждом участке пути следования. Так же требуется тщательный контроль на протяжении всей цепи прямого смешанного сообщения.

При этом участие грузовладельца в процессе не требуется. Все заботы на себя берет компания - оператор *прямой смешанной* перевозки (ОПСП). Оператор *прямой смешанной* перевозки берет на себя гарантии по доставке груза в целости и сохранности.

ОПСП выдает отправителю *сквозной* транспортный документ на основе договора о прямой смешанной перевозке, подтверждающий ответственность ОПСП на всем маршруте следования груза.

Предприятия транспорта выступают в роли субподрядчика в прямом смешанном сообщении.

Договор перевозки груза в смешанном сообщении оперирует с «предметом» договора – грузом в общем значении этого понятия.

*Операторы смешанных перевозок: их классификация*

Выработалась классификация следующая классификация (типизация ОПСП):

*А) ОСП, эксплуатирующие морские суда, - VO (Vessel operator), - наиболее распространенный тип ОСП.*

Традиционно судовые компании ограничивались перевозкой груза из порта в порт, и их ответственность за груз ограничивалась временем нахождения груза на борту судна.

В настоящее время их услуги распространяются на транспортировку груза по суше и даже по воздуху.

В эту группу входят как судовые компании, не владеющие транспортными средствами иных видов транспорта, так и компании, которые владеют подвижным составом и водного, и воздушного, и автомобильного транспорта, а также транспортными терминалами и контейнерным парком. Наиболее надежными ОСП считаются ОСП последнего типа, например: Мерск-Силенд (Maersk SeaLand).

Подобная комбинация видов транспорта характеризует работу ОПСП, оперирующих морскими судами.

Они могут являться владельцами и других видов транспорта (автомобильным, железнодорожным, воздушным), но могут и не быть таковыми. В последнем случае они заключают договоры с перевозчиками этих видов транспорта.

Кроме договоров с субподрядчиками, представляющими какой-либо вид транспорта, они обычно заключают договоры также со стивидорными и складскими компаниями, а и др. вспомогательными компаниями.

*Б) ОПСП, не эксплуатирующие морские суда*, - NV СТО (Not vessel combined transport operator), - это обычные перевозчики, которые оперируют средствами автомобильного, железнодорожного, воздушного транспорта. Когда сами *ОПСП* не обладают или оперируют судами, которые осуществляют смешанную морскую перевозку, их называют «операторами мультимодальных перевозок, не оперирующими морскими судами».

Эти компании выдают собственные транспортные документы и принимают на себя ответственность перевозчика.

Они публикуют свои собственные тарифы на перевозку, но не оперируют судами.

Они оптом фрахтуют слоты у морских линейных перевозчиков (и у других видов перевозчиков), а затем продают их грузовладельцам в розницу и зарабатывают на разнице между этими ценами.

*В) ОПСП, не эксплуатирующие каких-либо ТС* и не владеют никаким видом транспорта, - это классические экспедиторы, ориентированные на предоставление услуг ТЭО.

К этой категории относятся экспедиторы, таможенные брокеры и даже (в редких случаях), операторы складских помещений или стивидорных компаний, когда они выдают свои собственные транспортные документы и принимают на себя ответственность перевозчика за груз (т.е. являются принципалами).

Эти операторы заключают договоры со всеми видами транспорта. Данный тип операторов полностью концентрируется на потребностях своих клиентов. Такие операторы должны контролировать значительный объем грузов, чтобы заключать договоры на конкурентных условиях с морским, автомобильным, железнодорожным или воздушным транспортом, а также со складскими и стивидорными компаниями.

Анализ разновидностей транспортной экспедиции с участием автомобильного транспорта позволил выделить следующие основные формы ее организации при доставке грузов на железнодорожные станции.

1. Децентрализованная транспортная экспедиция. Завоз, вывоз грузов со станций и все вспомогательные операции выполняются непосредственно грузоотправителями и грузополучателями.

2. Автомобильно-железнодорожная транспортная экспедиция. Централизованный завоз и вывоз грузов со станции, их сопровождение, прием и сдача выполняются АТП, а другие экспедиционные операции - железнодорожными станциями.

3. Первая форма автомобильного ТЭО. Предприятиями АТ общего пользования выполняются централизованный завоз и вывоз грузов с ТУ и экспедиционное обслуживание клиентуры.

4. Вторая форма автомобильного ТЭО. Включает все работы первой формы ТЭО и погрузочно-разгрузочные операции.

5. Третья форма автомобильного ТЭО. Включает все работы второй формы ТЭО и складские операции

6. Четвертая форма автомобильного ТЭО. Предприятиями АТ общего пользования осуществляется комплексное обслуживание, клиентуры, соответствующее эталонному ТЭО.

Выбор вида сообщения экономически обосновывается:

- расчетом фактических издержек транспортных предприятий;
- оплатой грузовладельцем перевозки по тарифам с учетом расходов на перевалочные операции, а также затрат, связанных с простоем при перегрузках и др.

*Издержки обращения уменьшаются за счет:*

- сокращения числа расчетных операций,
- ограничения количества договоров,
- ускорения банковских процедур в ходе движения товаров от производителя к потребителю.

## **2 ПОНЯТИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ**

Единство транспортной системы позволяет организовать перемещение грузов от пункта отправления до пунктов конечного потребления с участием различных видов транспорта.

В нашей стране это наиболее актуально и обусловлено

- её большой территорией,
- множеством естественных водных путей,
- регионов с неблагоприятными климатическими зонами,
- разнообразием ландшафтов и
- наличием водных и сухопутных границ с другими государствами.

В смешанном сообщении большая часть груза доставляется конечному потребителю с использованием АТ.

Развитие транспорта за последние десятилетия претерпело существенные изменения. Возросшие требования к качеству доставки товаров и ужесточение экологических требований к транспорту вызвали *расширение* использования смешанных перевозок.

Усложняется процесс доставки, появляется больше этапов при одновременном повышении требований к соблюдению графиков и сроков доставки.

Международные объединения и ассоциации формируют основные правила и уровень качества транспортно-экспедиционных операций и услуг.

Экспедиторская деятельность является неотъемлемой частью транспортного процесса и охватывает комплекс сложных и трудоемких работ, связанных с перевозкой грузов и выходящих за пределы обязанностей перевозчика.

ТЭО предполагает:

- 1) единую *ответственность* за своевременную доставку и сохранность грузов от отправителя до получателя;
- 2) оказание комплекса услуг, *освобождающих грузовладельцев* от несвойственных им сбытовых и распределительных функций, связанных с *реализацией* продукции;
- 3) использование прогрессивных *логистических* технологий.

ТЭО включает в себя выполнение транспортно-экспедиционных операций и транспортно-экспедиционных услуг (ТЭУ).

**Транспортно-экспедиционная операция** – элементарное законченное, периодически повторяющееся действие, обеспечивающее Транспортно-экспедиционное обслуживание.

**ТЭУ** – отдельная операция или группа операций, непосредственно направленная на удовлетворение определенной потребности клиента в транспортной экспедиции и характеризующаяся наличием необходимого технологического, экономического, информационного и правового обеспечения.

**Экспедитор** – сторона договора транспортной экспедиции, организующая и предоставляющая ТЭУ.

**Потребители ТЭУ** (заказчики, клиенты) – физические или юридические лица, для которых экспедитор осуществляет ТЭУ по ДТЭ.

**Грузоотправитель** – потребитель ТЭУ, уполномоченный по ДТЭ на сдачу груза экспедитору.

**Грузополучатель** – потребитель ТЭУ, уполномоченный по ДТЭ на прием груза от экспедитора.

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

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

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

**Вид транспортной услуги** – совокупность однородных ТЭУ, характеризующихся общими технологическими признаками (ГОСТ Р 51006–96 «Услуги транспортные. Термины и определения»).

ТЭУ является результатом взаимодействия исполнителя ТЭУ (экспедитора) и потребителя (грузовладельца-грузоотправителя или грузополучателя), а также деятельности исполнителя по удовлетворению потребностей потребителя в транспортной экспедиции в соответствии с установленными нормами и требованиями.

ТЭУ связано с организацией процесса отправления и получения груза, выполнением других работ, имеющих отношение к перевозке груза в соответствии с ДТЭ.

### **3 СТРУКТУРА ТЭО**

ТЭО включает в себя три взаимосвязанных составляющих:

- 1) транспортное обслуживание;
- 2) экспедиционное обслуживание;
- 3) посредническое обслуживание.

#### **3.1 Транспортное обслуживание**

Транспортное обслуживание – деятельность, связанная с перемещением груза в пространстве и во времени.

Включает в себя:

- 1) Погрузку и разгрузку,
- 2) Транспортирование

Направлена на осуществление доставки груза и выполнение ПРР на всем протяжении перевозки от грузоотправителя до грузополучателя.

ПРР являются обязательными элементами процесса доставки грузов и выполняются:

- а) непосредственно на территории клиентов,
- б) в распределительных центрах,
- в) в ТУ при перегрузке продукции с одного вида транспорта на другой.



## 3.2 Экспедиционное обслуживание

Экспедиционное обслуживание – деятельность, направленная на обеспечение своевременной и качественной доставки груза потребителю.

Включает в себя:

- 1) подготовительно-заключительное обслуживание,
- 2) складские работы,
- 3) экспедиционные услуги.

*3.2.1 Подготовительно-заключительное обслуживание – элемент технологического процесса доставки груза.*

Включает в себя:

- подачу ПС к месту погрузки;
- подготовку груза к перевозкам (приведение груза в транспортное состояние, нанесение маркировки, проверка качества и количества груза, взвешивание, выделение контейнеров, поддонов и т.п.);
- прием и сдачу груза.

*3.2.2 Складские работы выполняются*

- на контейнерных и грузовых площадках ТУ,
- в складских помещениях,
- в распределительных центрах.

Необходимость в складских операциях обусловлена *неравномерностью* поступления грузов в ТУ, что вызывает потребность в постепенном накоплении грузов и их группировке по маршрутам перевозок.

Может иметь место обратная ситуация, когда возникнет необходимость в *расформировании* крупных партий в мелкие отправки для последующей доставки потребителям.

Широко распространено хранение массовых грузов (уголь, строительные материалы, товары розничной торговли и т.п.) и доставка их потребителям по мере необходимости, что позволяет избежать организации многочисленных складов у обслуживаемых организаций.

*3.2.3 Экспедиционные услуги* дают возможность полностью освободить грузовладельцев от несвойственных им функции, связанных с

- охраной и сопровождением груза в пути,
- проведением платежно-расчетных операций,
- оформлением товарно-транспортной документации (заполнение документов на перевозку, их доставка клиентуре, расчеты со всеми участниками перевозочного процесса и т.п.).

### 3.3 Посредническое обслуживание

Направлено, в первую очередь, на качественную доставку груза его получателю.

Включает в себя:

- 1) организационно-посредническое обслуживание,
- 2) консультационно-аналитическое обслуживание,
- 3) информационное обслуживание.

3.3.1 *Организационно-посредническое обслуживание* включает в себя:

- организация доставки груза,
- координация работы подразделений ТУ, грузоотправителей, грузополучателей и транспортных организаций, взаимодействующих в процессе доставки грузов.

- лизинг и аренда ТС, транспортного оборудования, ПРМ, складов и т.д.

- попутная загрузка ПС

3.3.2 *Консультационно-аналитическое обслуживание* включает в себя:

- выбор типа ПС на отдельных этапах доставки;
- выбор тары и упаковки
- расчет оптимального маршрута перевозки с учетом возможности использования РВТ и технологий перевозки груза.

Результатом *Консультационно-аналитического обслуживания* являются:

- возможность определения экономически наиболее выгодного способа доставки груза,

- возможность *прогноза* ситуации на рынке транспортных, экспедиционных, посреднических и комплексных услуг.

3.3.3 *Информационное обслуживание,*

- с точки зрения *организации ТЭО*, лежит в основе взаимодействия отдельных операторов и управления в целом процессом доставки, обеспечивая прохождение информационных потоков;

- с точки зрения *заказчика ТЭО* информационное обслуживание удовлетворяет производственную необходимость грузовладельца точно знать местоположение груза и время его прибытия в пункт назначения.

## 4 ПРАВОВЫЕ ОТНОШЕНИЯ В РАМКАХ ТЭО

В общем случае ТЭО заключается в следующем:

- 1) груз принимается от грузовладельца,

- 2) подготавливается к транспортированию,
- 3) загружается в ТС,
- 4) перегружается с одного вида транспорта на другой (если это требуется),
- 5) хранится в надлежащем месте,
- 6) выгружается из ТС,
- 7) сдается получателю.

Одновременно

- выполняются действия, связанные с переходом права собственности и риска гибели или повреждения доставляемого товара, оплата стоимости товара;

- обеспечиваются требования разного рода государственного и санитарно-экологического контроля и т.д.;

- осуществляется страхование груза,

- выполняются таможенные формальности (при необходимости);

- грузовые отправки обеспечиваются документами фитосанитарного (карантинного), медико-санитарного, ветеринарного контроля и др.

Многообразие ТЭопераций предопределяет значительное количество коммерческих, деловых, информационных контактов организаций, юридических и физических лиц и разнообразие форм правовых отношений между ними.

#### **4.1 Договор поручения (гл. 49 ГК РФ)**

Сторонами договора выступают:

- юридическое или физическое *доверенное лицо (поверенный)*;

- юридическое или физическое лицо – *доверитель (принципал)*.

*Поверенный* обязуется совершить от имени *принципала* и за его счет определенные юридические действия в его интересах.

*Поверенный* – представитель и помощник *принципала* в его отношениях с третьими лицами. Он действует только в границах тех полномочий, которыми наделяет его принципал.

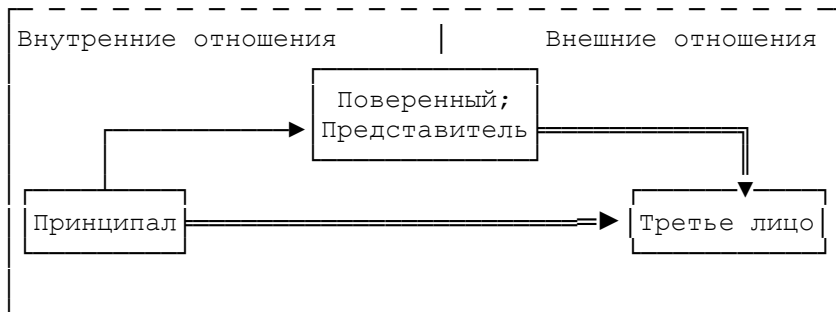
*Принципал* может оформить сделку с третьим лицом и напрямую, поручив поверенному контроль ее исполнения.

#### **4.2 Представительство, основанное на доверенности (гл. 10 ГК РФ)**

Доверенность – письменное уполномочие, выдаваемое физическим или юридическим лицом, *представляемым (принципалом)* физи-

ческому или юридическому лицу (*представителю*) для представительства перед третьими лицами.

Поверенный и представитель находятся в определенных правовых отношениях с принципалами и третьими лицами, которые условно разделяются на внутренние и внешние.



====> заключение коммерческой сделки;  
—> заключение договора поручения; доверенность для представительства

**Внутренние отношения** – отношения поверенного или представителя со своими принципалами на основании договора поручения или доверенности.

**Внешние отношения** – отношения поверенного или представителя с третьими лицами, носящие характер посредничества или представительства.

Третьими лицами могут являться:

- официальные власти (администрации портов и аэропортов, железных и автомобильных дорог, таможенные и пограничные органы, органы внутренних дел и полицейские власти, консульства, нотариусы, судебные органы и т.п.);

- договорные партнеры (отправители и получатели груза, фрахтователи ТС, организации, обслуживающие груз и ТС, сюрвейеры, снабженческие организации и т.п.).

Основной вид коммерческих сделок на транспорте между принципалами и третьими лицами – *договор перевозки* (заключается напрямую или при помощи поверенных и представителей):

*перевозчик* обязуется доставить вверенный ему *отправителем* груз в пункт назначения и выдать его *грузополучателю*;

*грузоотправитель* обязуется уплатить за перевозку груза *перевозчику* установленную плату.

*Перевозчик и грузоотправитель* могут быть принципалами.

*Грузополучатель* выступает в качестве третьего лица, т.е. перевозчик и грузоотправитель могут прибегать к услугам посредников (поверенных или представителей), передавая им определенные права действовать от их имени и за их счет.

*Представители*, действующие по доверенности *грузовладельца*, или *поверенные*, действующие от имени *грузовладельца* и за его счет по договору поручения – **экспедиторы**; выполняют по ДТЭ транспортно-экспедиционные операции.

*Представители*, действующие по доверенности *перевозчиков*, или *поверенные*, действующие от имени и за счет *перевозчиков* по договору поручения – **агенты (брокеры)**; выполняют по договору транспортного агентирования *агентские (брокерские)* операции.

Агент или экспедитор не несет ответственности перед третьими лицами и принципалом, если они действуют от его имени и в рамках полномочий, от него полученных, а их действия не содержат признаков вины (исходя из трактовки терминов «представительство» и «договор поручения» по ГК РФ).

Агент или экспедитор – связующее звено между принципалом и третьими лицами.

Договор транспортного агентирования – соглашение между агентом и перевозчиком, по которому агент обязуется за вознаграждение совершать по поручению перевозчика юридические и иные действия от своего имени, но за счет перевозчика, либо от имени и за счет перевозчика.

Транспортное агентирование – транспортно-экспедиционный договор (ТЭД), выражающийся в оказании ТЭУ транспортными агентами.

Стороны договора агентирования являются: агент, принципал

В зависимости от того, что стороны определяют своим соглашением, агент может действовать

- от своего имени, но за счет принципала (в этом случае образец агентского договора приобретает схожие черты с договором комиссии)

- от имени и за счет принципала (в этом случае он приближается к договору поручения).

Агентский договор может быть заключен сторонами как на определенный срок (срочный договор), так и без указания срока действия договора (бессрочный).

Данный договор заключается, как правило, когда отношения сторон носят длительный по времени характер. Агент совершает в инте-

ресах принципала не разовые сделки, а осуществляет, как сказано в ст. 1007 ГК РФ, определенную деятельность.

Отличия агента от экспедитора

Принципалом агента является перевозчик;

принципалом экспедитора – грузовладелец.

Главная функция и у агента, и у экспедитора одна и та же – поиск партнера и заключение договора перевозки. Тем самым экспедитор может быть агентом, а агент, наоборот, исполнять функции экспедитора.

Например, *агент* организует перевозку и экспедирование грузов *принципала*:

- получает груз в пункте назначения, сопровождает в пути и передает груз получателям;

- проверяет количество и состояние груза;

- проверяет наличие и состояние пломбы;

- проверяет отметки в путевом листе времени прибытия на загрузку и убытия после загрузки автотранспорта;

- уплачивает дорожные сборы, платежи за прохождение платных дорог, мостов взимаемых с автотранспортных предприятий

Агент предоставляет перевозчику *отчеты* о проделанной работе.

В договоре определяются форма отчетов, порядок и сроки их представления.

Если по каким-либо причинам сроки представления отчетов договором не определены, то агент направляет их перевозчику по мере исполнения отдельных работ (поиск и нахождение клиентов, таможенное оформление транспортных средств, экипировка морских судов и ВС, организация ремонтных работ и пр.).

Любая сделка, заключенная агентом или экспедитором от имени принципала, создает определенные права и обязанности между принципалом и третьим лицом.

Экспедитор или Агент могут выполнять определенные действия и без полномочий принципала (если они полностью уверены в их целесообразности и в том, что впоследствии принципал одобрит эти действия).

*Ратификация* – утверждение принципалом договора, заключенного агентом или экспедитором без уведомления принципала.

Экспедитор или агент может не выполнять отдельные поручения принципала, если есть предположение, что их выполнение принесет ущерб принципалу и что принципал впоследствии не одобрит эти действия.

Необходимость прибегать к услугам экспедиторов и агентов для грузовладельцев и перевозчиков вызывается проблемой поиска партнеров.

Грузовладельцам необходим *сбыт продукции*, для чего необходимы услуги перевозчиков.

Перевозчикам необходим *сбыт своих услуг* грузовладельцам.

Грузовладельцам и перевозчикам выгодно обращаться к профессиональным посредникам (экспедиторам и агентам) на рынке транспортных услуг.

Наряду с поиском партнера, который бы удовлетворял транспортные потребности клиента, экспедиторы и агенты выполняют и другие функции, возложенные на них по ДТЭ и договору транспортного агентирования, соответственно.

Основная функция экспедитора – забота о грузе, основная функция агента – забота о ТС.

**Объект работы экспедитора** – груз, **объект работы агента** – ТС.

На практике функции экспедитора и агента чаще всего выполняет транспортно-экспедиционное предприятия (ТЭП).

## 5 СУБЪЕКТЫ РЫНКА ТЭО

Основные субъекты (носители предметно-практической деятельности и познания, источники активности, направленной на объект) рынка ТЭУ условно делятся на три группы.

1. **Государственные органы**, являющиеся непосредственными, прямыми или косвенными субъектами ТЭО.

Государству чаще всего принадлежат дороги, порты, склады, мосты и другие сооружения, имеющие значение для транспортирования груза.

Государство, действуя в лице таможенных и пограничных органов, администраций портов, аэропортов, автомобильных и железных дорог, прямо участвует в транспортном процессе, является регулирующим и контролирующим органом, формирующим *правовую* основу для ТЭД.

2. **Потребители транспортных услуг** – лица, заинтересованные в осуществлении перевозки:

*производители* продукции,

*покупатели* продукции,

*посредники* (любой субъект из третьей группы).

### **3. Организации, оказывающие услуги** в процессе доставки груза.

**Перевозчики** – организации, осуществляющие непосредственно *перемещение груза*, располагающие своим ПС и всеми лицензиями, необходимыми для осуществления конкретных видов перевозок.

Перевозчики работают с потребителями транспортных услуг напрямую или посредством экспедиторов.

**Транспортно-экспедиционные компании** – организации, оказывающие услуги, связанные с *доставкой груза* от отправителя до получателя.

**Агентские (брокерские) компании** – организации, оказывающие услуги, связанные с *использованием ТС, их эксплуатацией и арендой*.

**Транспортные и грузовые терминалы, склады** – организации, располагающие мощностями для *хранения, складирования, консолидации и распределения* грузов.

**Стивидорные компании** – организации, предоставляющие услуги по осуществлению ППП и располагающие комплексом необходимых для их осуществления средств.

**Тальманские компании** – организации, предоставляющие услуги по *подсчету груза* при погрузке на судно и выгрузке с него.

К услугам тальманов прибегают при приеме и сдаче грузов, перевозимых по счету грузовых мест (ГМ). На основе документов по учету грузов происходит разбор претензий и исков, касающихся недостачи груза.

**Ассоциации сюрвейеров** – организации, предоставляющие услуги, связанные с *обследованием ТС, транспортного оборудования и грузов* с целью выявления их состояния на момент осмотра, которое подтверждается сюрвейерным актом.

*Сюрвейерный акт* служит одним из доказательств при разрешении споров в случае порчи, повреждения или утраты объекта.

**Страховые компании** – организации, предоставляющие услуги по *страхованию* грузов, ТС и ответственности перевозчика или экспедитора, с целью создания для субъектов, участвующих в доставке груза, гарантии компенсации предполагаемых при перевозке убытков и упрощения получения такой компенсации.

**Консалтинговые компании** – организации, предоставляющие следующие услуги:

- проведение маркетинговых исследований по конъюнктуре транспортных рынков;

- консультирование стороны (или сторон) предстоящей внешне-торговой сделки с целью разработки транспортных условий договора купли-продажи, в том числе выбора *базисного условия поставки*;



- определение оптимального маршрута перевозки груза, способов его доставки, видов транспорта, пунктов перегрузки груза;
- выбор перевозчиков;
- определение стоимости доставки груза и транспортной составляющей в контрактной цене товара;
- определение сроков доставки груза.

**Логистические компании** – организации, предоставляющие услуги:

- по организации оптимальных грузопотоков РВТ,
- по комплектованию групп товаров,
- по способам оптимизации перевозок между РВТ и т.п.

Проводят изучение потребностей клиентуры с целью более качественного ее обслуживания и представляют результаты таких исследований в виде рекомендаций или необходимых логистических услуг.

**Лизинговые компании** – организации, предоставляющие в аренду ТС и транспортное оборудование компании-арендатору, которая постепенно (обычно в течение 5–7 лет) погашает задолженность по мере использования имущества.

Государство, как правило, создает лизинговым компаниям льготные условия получения кредитов для покупки оборудования, которое затем сдается в аренду (лизинг). По окончании срока договора лизинга арендатор либо

- совершает покупку имущества по остаточной стоимости,
- продлевает срок лизингового договора,
- возвращает имущество лизинговой компании.

## 6 СИСТЕМА УСЛУГ ТЭО

ТЭО базируется на системе услуг, которые необходимы для доставки груза.

1) по признаку взаимосвязи с основной деятельностью транспортной организации делятся: на *перевозочные* и *неперевозочные*;

2) по виду потребителя делятся: на *внешние* (предоставляются не-транспортным организациям) и *внутренние* (предоставляются транспортным организациям).

3) по характеру деятельности делятся: на *технологические, информационно-справочные, коммерческие, сервисные, организационные*.

## 6.1 Технологические услуги

Включают в себя:

1) операции и услуги по *переработке* и *хранению* грузов:

- выполнение ППР;
- упаковывание (распаковывание) грузов;
- маркировка грузов;
- пломбирование грузов;
- организация работ по загрузке и (или) выгрузке грузов в контейнеры;
- пакетирование грузов;
- взвешивание груза и (или) ТС;
- пересчет ГМ;
- подгруппировка грузов;
- сортировка грузов;
- закрепление, укрытие и увязка грузов (предоставление необходимых для этих целей материалов и приспособлений);
- хранение грузов, в том числе промежуточное;
- предоставление складских помещений или открытых площадок для хранения грузов;

2) услуги, связанные с *транспортированием* грузов:

- сбор грузов у грузоотправителей и их доставка на терминал (склад экспедитора);
- развоз грузов с терминалов (складов экспедитора) грузополучателям;
- сопровождение груза в пути;
- проверка соответствия ТС и документов требованиям и нормам международных правил и соглашений;

3) операции и услуги по *приему* и *сдаче* груза:

- прием груза со склада или терминала грузоотправителя (перевозчика) с проверкой массы и количества мест, а также состояния груза, если это предусмотрено ДТЭ;
- сдача груза грузополучателю;

4) услуги по *оформлению документации* на перевозку груза:

- транспортных и других сопроводительных документов на груз в соответствии с международными нормами и правилами;
- документов, необходимых для проведения фитосанитарного, ветеринарного и других видов контроля с целью подтверждения экологической безопасности транспортируемого груза;
- документов, необходимых для перевозки ОГ;
- договоров на перевозку с транспортной организацией;

- выполнение таможенных формальностей при международных перевозках;
- оформление и предоставление таможенным органам гарантий доставки груза или транзита товаров;
- подготовка документов и получение лицензий и других разрешений для ввоза или вывоза товаров.

## 6.2 Информационно-справочные услуги

Включают в себя:

- 1) *консалтинговые* услуги по различным вопросам доставки груза;
- 2) предоставление информации о *продвижении* груза:
  - уведомление о прибытии груза к исполнителю того или иного этапа доставки (на терминал, в порт и т.п.);
  - уведомление об отправке груза в адрес грузополучателя;
  - сообщение о текущем местонахождении груза и ожидаемом времени прибытия,
  - сообщение о средней скорости доставки груза и т.п.;
- 3) предоставление информации о *состоянии рынка* ТЭО, услугах, тарифах и режимах работы других экспедиторов;
- 4) предоставление *консультаций* по юридическим, административным и другим вопросам, связанным с ТЭО;
- 5) предоставление информации о *наличии* груза у грузовладельцев;
- 6) выполнение *рекламы* услуг.

## 6.3 Коммерческие услуги

Включают в себя:

- 1) выполнение *расчетов* с перевозчиками от имени грузоотправителя или грузополучателя;
- 2) ведение *учета и отчетности* для клиента;
- 3) *страхование* груза;
- 4) продажа клиенту *тары* или *упаковки*;
- 5) выполнение функций *коммерческого посредника* между изготовителями и потребителями (например, выкуп продукции оптом с последующей реализацией ее потребителям);
- 6) *продажа груза*, который невозможно было доставить;
- 7) продажа *предупредительных знаков* и других вспомогательных средств, необходимых для организации перевозок;
- 8) *установка* доставленного получателю *оборудования*;

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

## 6.4 Сервисные услуги

Включают в себя:

- 1) бронирование и предоставление *номеров* в гостиницах;
- 2) оказание *визовой поддержки* при международных перевозках;
- 3) организация *питания и отдыха* водителей и экспедиторов;
- 4) организация *охраняемой стоянки* ПС;
- 5) оказание *медицинской помощи*;
- 6) заправка в пути следования ТС *топливом* и расходными материалами;
- 7) организация при необходимости в пути работ по *техническому обслуживанию и ремонту* ПС.

## 6.5 Организационные услуги

Направлены на минимизацию транспортной составляющей в цене товара за счет оптимального выбора маршрута транспортирования и вида (видов) используемого транспорта:

- 1) выбор и расчетное обоснование наиболее *рационального способа доставки* груза в соответствии с условиями, заданными клиентом;
- 2) расчет *рациональной загрузки ТС*, размещения и крепления груза в ПС.

# 7 ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫЕ ОПЕРАЦИИ

## 7.1 Транспортно-экспедиционные операции при отправке груза

Играют главную роль в обеспечении высокой эффективности и соответствующего качества доставки груза, поскольку связаны с планированием процесса доставки и подготовкой груза к перевозке.

Включает в себя:

- 1) предшествующие погрузке на ТС (выбор ТТС доставки груза, подготовка груза к отгрузке и т.д.);
- 2) необходимые для обеспечения погрузки и размещения груза в ТС;

3) обусловленные требованиями, определяемыми базисными и транспортными условиями договора купли-продажи в части оформления транспортных документов и фиксации факта и моментов перехода права собственности и рисков гибели и повреждения товара с продавца на покупателя.

### *7.1.1 Прием заявки на доставку груза*

#### 1) Запрос клиента

Процесс начинается с приема запросов потенциальных клиентов о возможностях ТЭП по организации доставки груза, его экспедированию и стоимости этих услуг.

#### 2) Подготовка коммерческого предложения

Проводится после получения запроса клиента на котировку ставок. Учитывается наличие временного разрыва между запросом и готовностью груза к отправке (ставка может носить достаточно приблизительный характер).

Тарифы, установленные перевозчиком 2–3 мес. назад, используются с оговорками об их возможных изменениях.

При расчете для *конкретного* договора у перевозчиков запрашивается информация о текущих тарифных ставках и на их основании составляется документ – конъюнктурный лист.

#### 3) Отправка коммерческих предложений клиентам

4) Выяснение реакции клиента на сделанное ему коммерческое предложение

#### 5) Отправка клиенту формы заявки на ТЭО и перевозку груза

Фактическая работа по организации доставки начинается с получения заявки клиента.

После получения от клиента информации о готовности к заключению договора, ему высылается типовая форма заявки на перевозку и экспедирование.

Содержит данные для подготовки договора:

- заказчик, должность, ФИО лица, которое будет подписывать договор с ТЭП;
- наименование груза;
- вид упаковки груза;
- транспортные характеристики и количество груза по данному договору;
- маршрут перевозки;
- наименование услуг, в которых нуждается заказчик;
- сроки выполнения перевозки;

- необходимость страхования груза;
- условия поставки по запродажному договору;
- особые требования или условия перевозки (ограничения по выбору ТС, условия погрузки и таможенного оформления грузов на складах организации-отправителя, наиболее поздняя дата отгрузки или доставки груза).

### *7.1.2 Разработка ТТС доставки груза*

После получения заявки экспедитор:

- 1) определяет вид ТС, которыми груз может быть доставлен;
- 2) выбирает перевозчиков;
- 3) разрабатывает оптимальную ТТС доставки груза;
- 4) уточняет себестоимость выполняемых работ: направляет запросы перевозчикам и компаниям, выполняющим вспомогательные операции (погрузка-разгрузка, охрана и т.п.).

На основании ставок на перевозку и вспомогательные операции экспедитор готовит конъюнктурный лист и принимает решение о выборе субподрядчиков.

После определения себестоимости заказываемых работ ТЭП принимает решение

- о максимально возможном размере комиссионного вознаграждения без потери клиента,
- об уступках, на которые может пойти ТЭП навстречу пожеланиям клиента.

1) Выбор вида транспорта

При выборе вида ТС ориентируются на следующие показатели:

- надежность соблюдения графика доставки;
- время доставки;
- стоимость перевозки;
- частота отправок груза;
- способность перевозить различные грузы;
- способность доставить груз в любую местность;
- стоимость перевозки и т. п.

Основные показатели по экспертным оценкам при выборе вида транспорта – первые три.

Ранжирование факторов производится в соответствии с требованиями клиента.

Анализируя характеристики РВТ, экспедитор выбирает вид транспорта для доставки товара при экспортно-импортных операциях в соответствии с требованиями клиента.

Скорость	ВТ, АТ, ЖТ, РМТ, ТТ
Уровень затрат	ВТ, АТ, ЖТ, РМТ, ТТ
Возможный ассортимент грузов	РМТ, ЖТ, АТ, ВТ, ТТ
Географическая доступность	ВТ, АТ, ЖТ, РМТ, ТТ
Надежность доставки	ТТ, АТ, ЖТ, РМТ, ВТ
Частота отправок	ТТ, АТ, ВТ, ЖТ, РМТ

Больше всего достоинств имеет АТ, но на практике по экономическим соображениям используется комбинация РВТ.

Такой подход следует рассматривать как приближительный, поскольку рациональная сфера деятельности транспорта связана с ограничениями, которые могут быть наложены конкретными условиями эксплуатации в данном регионе или требованиями рынка.

При расчете затрат на перевозку в конкретных условиях эксплуатации необходимо провести сравнение вариантов возможных схем транспортировки, учитывая

- стоимость подвоза-вывоза при смешанном сообщении;
- перегрузочных работ;
- перевозки на магистральном виде транспорта по расстоянию;
- возможных потерь груза из-за перегрузки;
- капитальные затраты, отнесенные к году эксплуатации подвижного состава,
- на материально-техническую базу данного вида транспорта;
- стоимость упаковки и страховки и др.

Поскольку эксплуатационные затраты меняются в значительных пределах в зависимости от различных факторов (насыщенности рынка, времени года, времени суток, дорожно-климатических условий и т.д.), то экономические расчеты необходимо проводить с учетом периода перевозки для поиска оптимального варианта.

## 2) Выбор перевозчика

После выбора вида транспорта экспедитор проводит анализ рынка транспортных услуг с целью выбора перевозчика.

Основные критерии выбора перевозчика по степени приоритета представлены ниже

Ранг	Содержание критерия
1	Надежность времени доставки
2	Затраты (тарифы) на перевозку
3	Общее время доставки
3	Готовность (гибкость) перевозчика к изменению тарифов

5	Финансовая стабильность перевозчика
6	Наличие дополнительного оборудования для грузопереработки
7	Наличие дополнительных услуг по комплектации и доставке
8	Сохранность груза
9	Экспедирование
10	Квалификация персонала
11	Мониторинг доставки
12	Готовность (гибкость) перевозчика к изменению сервиса
13	Гибкость маршрутов
14	Пакетный сервис
15	Процедура заказа
16	Качество организации продаж транспортных услуг
17	Наличие специального оборудования

Схема выбора перевозчика с помощью системы ранжированных показателей заключается в прямом сравнении суммарного рейтинга перевозчиков

### 3) Выбор ТТС доставки груза

#### 7.1.3 Заключение договора на ТЭО

При подготовке договора необходим учет условий перегрузки и транспортирования груза для выбранной ТТС доставки груза.

1). Для опасных грузов необходим учет нормативных требований, предъявляемых к их перевозке РВТ.

2). Некоторые виды грузов обрабатываются в порту только по прямому варианту – необходимо соблюдение сроков подачи груза в порт.

3). Важнейший раздел договора транспортной экспедиции ДТЭ (ДТЭ) – обязанности клиента. Полнота сведений о том, какие документы на груз и в какие сроки должны быть предоставлены клиентом, обеспечивает успешное выполнение обязательств ТЭП.

4). При международной перевозке к ДТЭ должен быть приложен перечень сертификатов, актов экспертиз и разрешений, связанных с транспортированием данного груза. Все документы передаются экспедитору до поступления груза на таможенное оформление (пограничный переход, морской порт и т.п.).



5). Во избежание конфликтов при расчетах с клиентом ДТЭ должен четко разграничивать ответственности экспедитора и клиента.

Конфликты могут возникнуть при появлении дополнительных расходов:

- *изменение тарифов* перевозчиков, стивидорных компаний,
- *недостатки в оформлении* товаросопроводительных документов ведут к дополнительным затратам на их переоформление или сверхнормативное хранение груза на терминале, в порту или таможенном складе,
- *ужесточение требований* таможенных и других контролирующих органов.

6). Во избежание возможных претензий к экспедиции (ДТЭ) отору на недостачу груза или снижение его качества в ДТЭ необходимо оговаривать условия выполнения ПРР с привлечением независимых сюрвейеров или экспертов Торгово-промышленной палаты.

7). Если контейнер после загрузки пломбируется экспедитором, то ее целесообразно производить при независимом сюрвейере; отнесение расходов на составление акта за счет клиента надо отразить в ДТЭ.

При отказе клиента от независимой экспертизы этот отказ полезно зафиксировать в договоре или в получении от клиента гарантийного письма, подтверждающего факт отсутствия претензий к экспедитору, если таковые возникнут у грузополучателя.

8). Все дополнительные расходы, которые могут возникнуть при отправке, необходимо представлять отдельно, подчеркивая возможность того, что при соответствующем исполнении клиентом своих обязательств по ДТЭ, этих платежей, возможно, удастся избежать.

После подготовки проекта ДТЭ проводятся заключительные переговоры с клиентом и подписывается ДТЭ.

При проведении переговоров важно стремиться к достижению следующих целей:

- 1) Клиент должен почувствовать *доверие к ТЭП*.
- 2) ТЭП должно убедить клиента, что *экспедитор* является не его противником, а *союзником*, который снижает затраты не за счет качества обработки груза, его сохранности и соблюдения сроков доставки, а за счет *правильной организации всего процесса*, связанного с его экспедированием и перевозкой.
- 3) Переговоры должны настраивать их участников на *долговременное и взаимовыгодное сотрудничество*.

### 7.1.4 Заключение договоров с субподрядчиками

Морской транспорт:

- вертикальное давление на груз других грузов при их штабелировании и боковое давление под влиянием крена судна;
- глубина и размеры трюмов, определяющие высоту штабеля, условия размещения груза;
- размеры грузовых люков и т.д.

Железнодорожный транспорт

- возможность использования многооборотной тары;
- толчки в пути в результате торможения и при маневрировании;
- размеры тоннелей и мостов;
- восприимчивость к сырости некоторых грузов (упаковка должна быть влагонепроницаемой).

Воздушный транспорт

- возможность использования облегченной тары в связи с высокими ставками тарифов при авиаперевозках;
- незначительные динамические нагрузки, которые приводят к более низким требованиям к прочности тары по сравнению с другими видами транспорта.

Авто транспорт характер упаковки зависит от вида товара, типа и грузоподъемности АТС.

Опасные грузы перевозятся с соблюдением требований соответствующей нормативной документации, правил, инструкций и т.п.

Особые требования предъявляются к упаковке товаров, которые перевозятся в тропические страны, где влажность воздуха превышает 90%, а температура доходит до 30...45 °С. Требуется особо прочная влагостойкая упаковка (используются запаянные ящики и металлические контейнеры).

Требования к маркировке груза.

**Маркировка** – надписи, рисунки, знаки и условные обозначения, которые наносят на ГМ (единицу тары с содержимым или несколько таких единиц, составляющих единое целое при транспортировании) для опознания груза и характеристики способов обращения с ним при перевозке, хранении и выполнении ППП (ГОСТ 14192– 96 «Маркировка грузов» с изм. от 22.06.2000).

Назначение маркировки:

- достижение грузом места назначения предписанным путем;
- указание на способы обращения с грузом при его перевозке, перегрузке, хранении и распаковке;

- обеспечение комплектности груза и его сохранности при доставке.

Маркировка включает в себя:

а) обозначения, необходимые для *грузополучателя*: наименование грузоотправителя и грузополучателя, масса нетто и брутто, номера договора и наряда, номер данного места и т.д. (**товарная маркировка**);

б) сведения, необходимые *перевозчику*: наименование стран и пунктов отправления и назначения, маршрут при перегрузках и т.д. (**грузовая маркировка**);

в) обозначения, необходимые *во время перевозки*: номера вагонов и люков, название судна и т. д. (выполняются перевозчиком, принявшим груз – **транспортная маркировка**);

г) обозначения, указывающие, как следует обращаться с грузом во время перевозки, ПРР, хранения в пути и т.д. (**специальная маркировка** (ГОСТ Р 51474– 99. «Упаковка. Маркировка, указывающая на способ обращения с грузами»)).

Маркировка содержит указание страны происхождения товара и соответствует требованиям стандартов в отношении размера надписей и их нанесения.

При международных перевозках маркировка является одним из существенных объектов таможенного контроля.

## 7.2 Транспортно-экспедиционные операции в пути следования груза

ТЭО в пути следования включает в себя следующие группы операций:

- 1) экспедиционные;
- 2) агентские;
- 3) перегрузка и проверка грузов в пути, досылка грузов.

*Экспедиционные и агентские операции* включают слежение за перевозкой и уведомление клиента о ходе перевозки:

- об отправлении в адрес получателя груза;
- о подходе груза к месту назначения;
- о пересечении грузом госграницы;
- о прибытии груза в порт;
- о погрузке груза на борт судна и прибытии к месту назначения;
- о подходе порожнего или груженого ТС;
- об обнаружении коммерческих неисправностей в пути следования;

- о выполнении графика доставки груза.

К *экспедиционным* относят также следующее:

**Ордерование** – операция, связанная с распоряжением фрахтователя (по поручению клиента) о следовании судна в тот или иной порт погрузки и выгрузки в случаях, когда в чартере они не указаны.

**Остановка груза** в пути следования и возврат груза – в договоре морской перевозки может содержаться право грузоотправителя остановить груз в пути (дать указание капитану вернуться обратно) в случае, если покупатель оказался не в состоянии оплатить товар или какие-либо расходы по грузу.

**Изменение порта** – в случае, например, если коносамент индоссирован на нового владельца, который считает целесообразным изменить порт назначения или выгрузить груз в другом попутном порту.

(**Индоссирование** – передача права собственности на груз путем нанесения передаточной надписи на оборотной стороне коносамента).

**Переадресовка груза** в пути следования. На ЖТ клиенты пользуются таким правом (ст. 31 Устава ЖТ РФ).

Кроме вышеперечисленного, к *агентским* операции относится следующее:

**Перегрузка** груза с фидерного судна на океанское; агент судовладельца, который осуществляет доставку груза, производит в порту перегрузки:

- прием груза с фидерного судна и выгрузку его на причал;
- доставку груза с причала на склад или причал, где стоит океанское судно;
- сдачу груза на океанское судно.

**Передача вагонов** (грузов) с дороги на дорогу на пограничных станциях.

**Операции, связанные с перегрузкой и проверкой грузов в пути следования**, – при повреждении ТС, транспортного оборудования или груза вследствие нарушения правил погрузки или производства маневров, что требует перегрузки в другое ТС или транспортное оборудование.

**Досылка груза** – в случае невозможности загрузить в одно ТС всю партию груза.

### 7.3 Транспортно-экспедиционные операции при прибытии груза

Наиболее сложны из-за организационного и правового многообразия условий этого этапа.

Операции по ТЭО прибытия грузов подразделяются на две группы:

1) операции *в офисе* ТЭП (планирование, организация и контроль исполнения доставки груза потребителю):

- подписание договора на ТЭО грузов клиента;
- получение нотиса о прибытии груза – уведомления;
- получение разнарядки грузовладельца;
- получение комплекта документов, необходимых для карантинной, ветеринарной и таможенной очистки груза;
- выписка разнарядки порту;
- оформление заявки при необходимости проведения экспертизы ТПП;
- оформление заявки на привлеченный АТ;
- оформление накладных на груз и возврат порожних контейнеров, учет их возврата; проверка счетов за задержку их возврата.
- оформление заявки на перевалку груза;
- проверка и акцепт (согласие на оплату) счетов ТПП;
- проверка и акцепт счетов автоперевозчиков;
- проверка и акцепт счетов карантинной, ветеринарной или государственной хлебной инспекции;
- проверка и акцепт счетов порта;
- проверка и учет расходов, связанных с таможенным оформлением груза;
- оформление счетов клиенту за ТЭО и перевозку груза;

2) операции, выполнение которых носит *внешний (разъездной)* характер (оперативная работа в местах, где непосредственно осуществляются ТЭО операции – таможня, терминал, порт и т.д.).

- получение разрешений карантинной, ветеринарной и гос.хлебной инспекции;
- оформление таможенных документов, оплата таможенных платежей и прохождение таможенного оформления;
- передача оформленных документов на склад;
- организация отбора проб для таможенного досмотра;
- организация разгрузки контейнеров;
- пломбирование контейнеров ЖД и крытых вагонов;
- контроль отгрузки по ЖД через предпортовую станцию (оформление и визирование ЖД накладных, включение в план отгрузки порта, выяснение номеров вагонов и ЖД накладных);
- контроль отгрузки из порта АТ-ом (прием ТС, окончательное оформление накладных, работа с диспетчерской терминала и складом, оформление выпуска ТС с грузом из порта).

## 7.4 Транспортно-экспедиционные операции при отправке груза на воздушном транспорте

Обобщенная схема ТЭО отправки грузов на ВТ:



← — движение груза; А — договор на ТЭО; В — договор наземной перевозки.

1. Заявка на бронирование места на ВС от экспедитора с указанием следующих данных:

- 1) пункты отправления и назначения;
- 2) дата отправки груза или требуемый период его доставки;
- 3) количество мест, масса груза, габаритные размеры;
- 4) наименование груза или содержание грузовой отправки;
- 5) тип упаковки, самый крупный габаритный размер;
- 6) дополнительные сведения по определенной категории груза и специальным условиям перевозки данного груза.

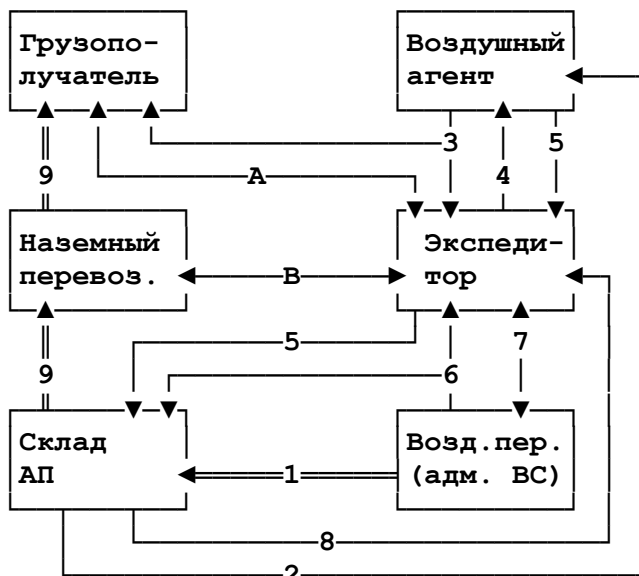
2. Бронирование агентом по бронированию места на ВС *под перевозку груза*.

3. Извещение грузоотправителя о бронированном месте на ВС.
4. Предварительная оплата перевозки; бронирование считается предварительным до того момента, пока грузоотправитель (или его экспедитор) не оплатил перевозку.
5. Согласование экспедитором с агентом по бронированию сроков доставки груза в АП.
6. Завоз груза в АП и выгрузка на склад.
7. Передача платежных документов и авиагрузовой накладной по прибытии груза в АП экспедитором агенту по продаже воздушных перевозок, который:
  - проверяет наличие подтвержденного бронирования;
  - проверяет наличие документов, подтверждающих оплату перевозки;
8. Выдача агентом по продаже воздушных перевозок экспедитору авиагрузовой накладной с отметкой, подтверждающей оплату перевозки и указанием расположения склада для размещения груза в ожидании ВС.
- 9, 10. При международной перевозке получение разрешения инспектора таможенной службы на прием груза на склад (штамп «Выпуск разрешен» в авиагрузовой накладной) после проверки им груза и документов.
11. Передача экспедитором авиагрузовой накладной, разрешения таможенной службы на прием груза на склад и других документов приемосдатчику склада  
При приеме груза на склад АП приемосдатчик:
  - взвешивает груз;
  - проверяет наличие маркировки отправителя и перевозчика;
  - проверяет состояние упаковки груза;
  - измеряет объем ГМ;
  - считает количество ГМ;
  - проверяет соответствие фактических и забронированных данных по массе и объему и на основании этого дает разрешение на прием груза на склад.
12. Выпуск разрешения в таможене.
13. Передача данных о принятом на склад грузе, заверенные приемосдатчиком.
14. Выдача воздушным агентом экспедитору оригинала авиагрузовой накладной, удостоверяющей прием груза к перевозке и являющейся документальным свидетельством заключения договора перевозки.
15. Передача документов на груз:

## 16. Погрузка груза на ВС и отправление в АП назначения.

### 7.5 Транспортно-экспедиционные операции при прибытии груза на воздушном транспорте

Схема экспедиции прибытия грузов на ВТ:



← — движение груза; А — договор на ТЭО; В — договор наземной перевозки.

Получение сообщения о посадке ВС и выдача задания на его разгрузку. Начальник смены дает задание грузчикам на разгрузку ВС с указанием его:

- типа,
- места стоянки,
- количества груза;
- при необходимости отмечает особый характер груза для проведения ПРР.

**1.** Выгрузка из ВС и доставка груза на склад в АП назначения.

Агент перевозчика сверяет авиагрузовые накладные с записями в грузовом манифесте и совместно с грузчиком производит внешний осмотр груза в ВС.

В случае обнаружения недостачи груза составляется акт о неисправности в трех экземплярах с указанием характера неисправности.



Если неисправности (недостача груза) не обнаружены, грузчики приступают к разгрузке ВС, сверяя количество мест с записями в грузовом манифесте.

По окончании разгрузки грузчик расписывается в манифесте, удостоверяя тем самым, что он принял груз в исправном состоянии.

Приемосдатчик склада принимает грузы, выполняя следующие проверки:

- состояние упаковки;
- наличие пломб;
- соответствие маркировки и фактического количества мест груза данным в грузовом манифесте и авиагрузовой накладной.

В случае необходимости Приемосдатчик производит перевешивание груза.

При недостатке груза или других неисправностях, которые были выявлены во время доставки груза от ВС до склада АП, составляется Акт о неисправностях в установленном порядке.

После приема груза от грузчика Приемосдатчик:

- отмечает в авиагрузовой накладной место складирования груза и дату приема груза;
- расписывается в грузовом манифесте за каждую позицию;
- указывает грузчику соответствующую зону хранения, куда водитель погрузчика доставляет принятый груз для последующего размещения.

**2.** Передача перевозочной документации, заверенной приемосдатчиком склада АП, для регистрации и информирования грузополучателя.

**3.** Передача грузополучателю коммерческим агентом по выдаче груза информации (телеграммы-извещения) о прибытии грузов в их адрес:

- количество мест,
- масса,
- размеры,
- условия оплаты перевозки и хранения,
- таможенные формальности.

Уведомление выдается в течение 12 час. с момента посадки ВС, а на грузы, которые требуют особых условий хранения и обращения (скоропортящиеся, живые, опасные, растительные и др.) – в течение 2 ч после посадки ВС.

**4.** Предъявление экспедитором коммерческому агенту по выдаче груза паспорта, извещения и доверенности на получение груза.

5. Выдача агентом экспедитору авиагрузовой накладной после проверки документов, разрешающих получить груз,

6. Обращение экспедитора к приемосдатчику склада за получением груза. Приемосдатчик склада перечисляет в авиагрузовой накладной услуги, которые были предоставлены за время нахождения груза в аэропорту назначения (погрузка, хранение, использование ПРМ и т.д.). Получение пропуска на въезд наземного перевозчика.

7. Проведение расчетов по факту предоставленных услуг.

8. Получение пропуска с отметкой «Въезд разрешен» на въезд на склад АП ТС, которыми будет осуществляться дальнейшая доставка груза до места назначения.

После проведенных расчетов за предоставленные АП услуги и окончательного оформления документов на получение груза Приемосдатчик выдает грузы, сверяя маркировку каждого ГМ с записями в авиагрузовой накладной. После выдачи грузов экспедитор расписывается в авиагрузовой накладной за их получение, а Приемосдатчик делает отметку в пропуске «Вывоз разрешен» с указанием даты и времени.

9. Вывоз груза с территории склада и доставка грузополучателю.

## **8 ДОКУМЕНТЫ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ ТЭД В РФ**

ТЭД охватывает широкий круг взаимоотношений как между организациями различного типа и разных форм собственности, так и физическими лицами.

Все взаимоотношения строятся на договорной основе.

Отношения грузовладельцев и транспорта, фиксируемые в договорах, определяются, прежде всего, нормами национального законодательства.

Определяющее положение по отношению ко всем ФЗ занимает Конституция РФ как основной закон РФ.

Конституция – источник транспортного права;

- содержит нормы, имеющие непосредственное отношение к транспорту:

- относит управление федеральным транспортом и путями сообщения к ведению РФ, что является основополагающим при правовом регулировании деятельности транспорта.

Основные документы национального и внутреннего права для всех видов транспорта РФ:

- ГК РФ (гл. 40 «Перевозка», гл. 41 «Транспортная экспедиция», гл. 52 «Агентирование»);
- отдельные нормы Уголовного кодекса РФ;
- отдельные нормы Уголовно-процессуального кодекса;
- Налоговый и Административный кодексы;
- Кодекс торгового мореплавания РФ;
- Кодекс внутреннего водного транспорта РФ;
- Воздушный кодекс РФ;
- Устав ЖТ РФ;
- Устав АТ РСФСР.

Основные положения этих законодательных актов регулируются нормами, установленными ГК РФ (гл. 40 «Перевозка»).

В этих документах содержатся и требования к перевозочной документации.

Регулировка правовых отношений, особенно ответственности участников *смешанных сообщений* по всей цепочке товародвижения и распределения, отличается большой сложностью.

В традиционном определении *транспортно-экспедиционный договор* грузоперевозки обязывает экспедитора за вознаграждение и за счет клиента выполнить определенные в нем услуги по грузовой перевозке и связанные с ней операции. В нем расписываются все обязанности и права обеих сторон.

В 1996 году в ГК РФ включено понятие ДТЭ, а так же требования к его форме и заключение основных моментов по деятельности экспедитора.

В 2003 года, вступил в действие ФЗ «*О транспортно-экспедиционной деятельности*», в котором регулируется порядок оказания услуг, связанных с организацией перевозок всеми видами транспорта и оформлением перевозочных, таможенных и других документов. В Законе разграничены права и обязанности обеих сторон договора, за исключением почтовой связи.

В 2006 г. Постановлением Правительства РФ утверждены «*Правила транспортно-экспедиционной деятельности*»

## 8.1 Договор транспортной экспедиции

*Договор (контракт)* – документ, определяющий взаимные обязательства договаривающихся сторон: обязанности, права и ответственность транспортных предприятий и заказчиков услуг по перевозке грузов или пассажиров

- хранение груза;
- получение груза в пункте назначения;

- выполнение иных операций и услуг, связанных с перевозкой груза.

В связи с тем, что перечень ТЭУ не является исчерпывающим, ТЭП может оказывать *любые* услуги связанные с перевозкой груза; допускается любое сочетание ТЭУ.

*Форма ДТЭ* - простая письменная, как и форма большинства договоров перевозки.

ДТЭ на перевозку груза является публичным, возмездным, двусторонним договором.

*Публичным* (п. 1 ст. 426 ГК РФ ) признается договор, заключенный коммерческой организацией и устанавливающий ее обязанности по продаже товаров, выполнению работ или оказанию услуг, которые такая организация по характеру своей деятельности должна осуществлять в отношении *каждого*, кто к ней обратится.

*Возмездность* договора состоит в том, что услуги ТЭП являются платными: клиент выплачивает *вознаграждение* экспедитору и *возмещает* ему его расходы в связи с выполнением обязанностей по соглашению.

*Двусторонним* договор признается, поскольку у каждой из его сторон имеются встречные права и обязанности.

В зависимости от объема действий экспедитора договор может быть:

- *реальным* (заключается с момента передачи груза);
- *консенсуальным* (ТЭП выполняет подготовительные к приему груза юридические и фактические действия).

***Субъектами ДТЭ*** являются клиент и экспедитор.

В ДТЭ могут указываться также грузоотправитель, грузополучатель и перевозчик.

*Грузоотправитель* – лицо, предъявившее груз к перевозке.

*Грузополучатель* – лицо, уполномоченное принять груз у экспедитора после окончания перевозки функции «чистого» посредника между грузовладельцем и перевозчиком – являться *поверенным* грузовладельца.

Отношения экспедитора и клиента по ДТЭ при этом носят характер *поручения*: при заключении сделок с третьим лицом (перевозчиком) экспедитор действует от имени и за счет клиента (грузовладельца).

Понятие договора поручения дается в ГК РФ (ст. 971 гл. 49): одна сторона (*поверенный*) обязуется совершить от имени и за счет другой стороны (*доверителя*) определенные юридические действия.

Права и обязанности по сделке, совершенной поверенным, возникают непосредственно у доверителя.

ТЭП обязуется выполнять все поручения грузовладельца добросовестно и с должной заботой о грузе, а в случае возникновения убытков ТЭП не несет ответственности перед клиентом, кроме той, что он добросовестно выполнял все его поручения.

Отношения экспедитора и клиента по ДТЭ при этом носят характер *комиссии*: при заключении сделок с третьим лицом (перевозчиком) экспедитор действует от своего имени и за счет комитента (грузовладельца).

**Предмет ДТЭ** – неразрывная, единая совокупность *юридических и фактических* действий по отправке и (или) получению принадлежащих клиенту грузов с доставкой их в пункт, определенный поручением клиента.

*Юридические* действия: заключение договоров перевозки; выполнение таможенных формальностей; получение разрешений на ввоз и вывоз груза и т. п.

*Фактические* действия: погрузка; разгрузка; хранение; перевозка груза и т.д.

*Порядок действий* клиента и экспедитора в рамках ДТЭ.

*Клиент обязан* предоставить экспедитору: груз; документы и другую информацию о свойствах груза; об условиях его перевозки; иную необходимую информацию.

Данная информация должна указываться в *поручении* экспедитору.

*Экспедитор обязан* проверить полученную информацию и документы; сообщить клиенту об обнаруженных недостатках полученной информации и документов; в случае неполноты информации или нехватки документов запросить у клиента необходимые дополнительные данные.

После проверки информации и документов экспедитор согласует поручение и осуществляет или организует перевозку груза.

Оплата экспедитору *вознаграждения* может быть произведена после организации перевозки груза по факту его передачи; по предварительной оплате.

*Возмещение* расходов экспедитора, связанных с выполнением обязанностей, происходит после представления документов, подтверждающих данные расходы в пределах сметы расходов, согласованной сторонами.

ДТЭ регулируется главой 41 ГК РФ, ФЗ от 30 июня 2003 г. N 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности», правилами транспортно-экспедиционной деятельности, утвержденными поста-

новлением Правительства РФ от 8 сентября 2006 г. N 554, приказом Минтранса РФ от 11 февраля 2008 г. N 23 "Об утверждении порядка оформления и форм экспедиторских документов", информационным письмом Высшего Арбитражного Суда РФ от 5 августа 2003 г. N С5-7/УЗ-886, Федеральном законе "О транспортно-экспедиционной деятельности" и иными нормативно-правовыми актами.

В случае неурегулирования по соглашению сторон споры рассматриваются в суде. При предъявлении претензий и исков стороны руководствуются гл. 4 ФЗ «О ТЭД».\

## 8.2 Виды ДТЭ

### 8.2.1 Договор об обеспечении доставки груза

Классическая разновидность ДТЭ; используется организациями, которые не имеют своих отделов логистики. Заказчик не принимает участие в доставке своего груза в пункт назначения. Всю ответственность за доставку груза берет на себя ТЭП: от получения груза у клиента до доставки его в пункт назначения и сдачи.

ТЭП может выполнить условия ДТЭ самостоятельно или привлечь третьих лиц. В любом случае, действует ТЭП лично или привлекает третьих лиц, вся ответственность за выполнение работ лежит на том, кто непосредственно заключал ДТЭ с клиентом (ст. 805 ГК РФ).

Возможно заключение ДТЭ не грузоотправителем, а *грузополучателем*. Грузополучатель договаривается с грузоотправителем о передаче груза экспедитору, при этом грузоотправитель может доставить товар до места передачи, которое заключено в ДТЭ.

Момент передачи является ключевым для всех сторон ДТЭ, так как он фиксирует передачу груза и является основным документом, который подтверждает принятие экспедитором обязанностей по дальнейшей грузоперевозке.

### 8.2.2 Договор о доставке груза до места нахождения перевозчика

В соответствии с таким договором ТЭП обязано загрузить ТС грузом на складе; доставить груз до места отправления магистральным транспортом, сдать его перевозчику, принять груз на месте назначения, доставить груз на склад конечного получателя.

В зависимости от условий поставки, которые обозначены в ДТЭ, в роли клиента могут выступать и грузоотправитель и грузополучатель.

### 8.2.3 Договор об отдельных ТЭУ

Заключают небольшие компании, которые предоставляют лишь один или несколько видов деятельности, связанной с ТЭУ. Это может быть сопровождение грузов, охрана грузов, монтаж, таможенное оформление и т.д.

ДТЭ может именоваться по-разному, но при разборе тяжб такой документ в любом случае будет рассматриваться как связанный с процессом грузоперевозки договор.

## 8.3 Договор перевозки

Является одним из договоров, регулирующих отношения по территориальному перемещению объектов с помощью ТС.

*Перевозчик* обязуется доставить переданный ему отправителем груз в пункт назначения; выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю);

*отправитель* обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

Заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной, коносамента или иного документа на груз, предусмотренного соответствующим транспортным уставом или кодексом (ст. 785 ГК РФ).

По числу **транспортных предприятий**: местные, прямые и прямые смешанные перевозки.

В случае если перевозчик обязуется осуществлять перевозки грузов по обращению любого гражданина или юридического лица, данная перевозка признается перевозкой транспортом общего пользования (ст.789 ГК РФ).

Плата за перевозку взимается на основании тарифов, утверждаемых в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами.

ДТЭ регулируется главой 41 ГК РФ, ФЗ от 30 июня 2003 г. N 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности», правилами транспортно-экспедиционной деятельности, утвержденными постановлением Правительства РФ от 8 сентября 2006 г. N 554, приказом Минтранса РФ от 11 февраля 2008 г. N 23 "Об утверждении порядка оформления и форм экспедиторских документов", информационным письмом Высшего Арбитражного Суда РФ от 5 августа 2003 г. N С5-

7/УЗ-886 "О Федеральном законе "О транспортно-экспедиционной деятельности" и иными нормативно-правовыми актами.

Для выполнения *отдельных* ТЭУ клиент подает экспедитору *экспедиторское поручение*, которое содержит все данные, необходимые для их надлежащего выполнения.

ТЭП вправе отказаться от выполнения такого поручения, если оно противоречит действующим нормативным актам или может повлечь неблагоприятные для клиента последствия.

Экспедиторское поручение выдается на основе заключенного ДТЭ или как разовая заявка.

ТЭП обычно заключает со своим клиентом *рамочный* ДТЭ, содержащий общие условия и порядок взаимодействия сторон.

ДТЭ может заключаться на определенный срок (например, на один год); определяются лишь права и обязанности сторон; на каждую отдельную грузовую перевозку составляется приложение. В нем оговариваются вид и количество груза, место назначения, сроки и сквозная ставка провозной платы.

*Рамочный* ДТЭ включает в себя следующие статьи.

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

2. *Предмет договора*. Устанавливается перечень основных услуг и операций, выполнение которых берет на себя ТЭП.

Устанавливается, от чьего имени будет выступать экспедитор при заключении договоров с субподрядчиками:

от своего имени, но по поручению и за счет клиента или

от имени, по поручению и за счет клиента.

Часто предусматривается использование обеих форм.

3. *Обязанности экспедитора* по организации доставки груза в соответствии с ФЗ «О ТЭД».

ТЭП выбирает:

1) вариант перевозки (прямое железнодорожное или автомобильное сообщение или перевозка с перегрузкой груза, включая выбор пункта перегрузки, и т.д.);

2) технологию перевозки (в контейнерах, пакетах и т.д.);

3) вид транспорта,

4) тип ТС,

5) тип транспортного оборудования.

ТЭП предоставляет обоснованный вариант перевозки с указанием:

1) сквозной ставки,

2) транзитного времени,

3) оценки показателей качества транспортных услуг (возможные



задержки, сохранность груза, регулярность информации о местонахождении груза и т.д.).

В *обязанности ТЭП* входят:

- 1) погрузка и разгрузка;
- 2) проверка соответствия качества и количества перевозимого груза, заявленного в документах грузоотправителя;
- 3) организация маршрута, избранного клиентом, и обеспечение перевозки необходимым ТС;
- 4) уплата пошлин, транспортных сборов и других расходов за счет клиента;
- 5) получение документов, необходимых для экспорта и импорта;
- 6) выполнение формальностей, необходимых для перевозки, и оформление таможенных документов;
- 7) обеспечение отправки и получения груза клиентом;
- 8) выдача экспедиторского документа при передаче груза от клиента к экспедитору;
- 9) предоставление клиенту оригиналов всех договоров, заключенных для грузоперевозки на основании выданной клиентом доверенности.

*ТЭП имеет право проверять:*

- 1) подлинность документов, предоставленных клиентом,
  - 2) информацию о грузе и правдивость других сведений, которые необходимы для исполнения экспедитором своих обязанностей.
4. *Обязанности клиента* в соответствии с ФЗ «О ТЭД».

Клиент:

- выдает доверенность экспедитору на право совершения ТЭО;
- предоставляет экспедитору в письменной форме экспедиторское поручение (заявку) с указанием перечня работ и услуг и указанием полной, точной и достоверной информации о свойствах груза и условиях его перевозки (вес, габариты, условия хранения, перевозки, особые свойства и т.п.);
- предоставляет экспедитору груз (согласовав дату и место);
- предоставляет всю необходимую документацию;
- возмещает экспедитору все расходы, понесенные им в интересах клиента, включая экспедиторское вознаграждение.

*Клиент имеет право собственноручно выбрать*

- маршрут, по которому будет совершаться грузоперевозка;
- вид транспорта, необходимый для этого.

В случае отказа от выбора маршрута клиентом, ТЭП самостоятельно определяет эти условия, исходя из интересов клиента.

5. *Ответственность сторон* за неисполнение или ненадлежащее

исполнение своих обязательств по ДТЭ, предусмотренная ФЗ «О ТЭД», ГК РФ (гл. 40 и 41) и условиями ДТЭ.

**ТЭП** несет ответственность за груз с момента принятия его у грузоотправителя в свое ведение до момента выдачи груза грузополучателю.

ТЭП несет ответственность перед клиентом в следующих случаях.

1). За **ущерб**, который произошел в результате *утраты* (полной или частичной) или *повреждения* груза, если это имело место в то время, когда груз находился в его ведении.

ТЭП может *избежать* ответственности, если докажет, что принял все меры для исключения или недопущения таких обстоятельств и их последствий, и что это произошло вследствие причин, которые он не смог предотвратить и устранение которых от него не зависело:

- вина грузоотправителя или грузополучателя;
- особые естественные свойства перевозимых грузов;
- сдача груза к перевозке без указания в документах его особых свойств, требующих особых мер предосторожности для сохранения груза при перевозке или хранении;
- недостатки тары или упаковки, которые не могли быть замечены по наружному виду при приеме груза к перевозке.

ТЭП возмещает ущерб в размере *реальной стоимости* груза (п.1 ст.7 ФЗ «О ТЭД»), за исключением утраты или повреждения груза, произошедших вследствие обстоятельств непреодолимой силы.

*Стоимость груза* определяется исходя из цены, которая указана в ДТЭ или счете продавца, а при ее отсутствии считается по средней стоимости аналогичного товара.

За полную потерю груза возмещается полная стоимость, за частичную утрату – сумма, пропорциональная стоимости недостающей части груза, за повреждение – сумму, на которую снизилась его стоимость.

Груз считается утраченным, если он не был выдан получателю в течение:

- 30 дней по истечении срока доставки, указанного в ДТЭ;
- разумного срока, необходимого для доставки (когда срок доставки в ДТЭ не указан).

Факт утраты, недостачи или повреждения груза фиксируется получателем при его приемке и оформляется *специальным уведомлением* (если уведомление не было оформлено, считается, что клиент получил груз целым и неповрежденным).

Если это произошло *непосредственно* по вине ТЭП, оно компенсирует клиенту не только ущерб, но и упущенную выгоду (доходы, которые клиент получил бы, если груз не был утерян).

2) За **нарушение срока** исполнения обязательств по ДТЭ (срок доставки и выдачи груза, продолжительность перевозки и т.д.) ТЭП возмещает клиенту убытки, платит штраф или неустойку (в соответствии с условиями ДТЭ).

Если сроки нарушены по вине клиента или в результате форсмажорных обстоятельств, ТЭП освобождается от ответственности.

3) За **нарушение других условий** ДТЭ ТЭП несет ответственность в соответствии с установленными по соглашению сторон пределами ответственности. Сумма взысканной клиентом неустойки не может превышать тариф (договорную цену) на ТЭУ, предусмотренный ДТЭ.

**Клиент** несет ответственность перед *ТЭП* в случаях, зафиксированных в Законе (они не могут изменяться договором грузоперевозки):

1) причинение убытков из-за непредставления информации о свойствах груза, условиях его перевозки и т.д. – клиент возмещает экспедитору убытки, причиненные отсутствием необходимой информации; ТЭП может требовать возмещения убытков в *полном объеме* при отсутствии информации об опасных свойствах груза;

2) необоснованный отказ от оплаты услуг – клиент платит штраф в размере 10% общей суммы расходов;

3) задержка выплаты вознаграждения и возмещения расходов – клиент платит неустойку в размере 0,1 % суммы вознаграждения и расходов экспедитора за каждый просроченный день; она не может превышать сумму произведенных расходов и невыплаченного вознаграждения.

При *страховании* экспедируемых грузов упрощается порядок возмещения убытков при нарушении ДТЭ – страховая компания выплачивает возмещение клиенту, а затем предъявляет иск экспедитору, и берет все судебные хлопоты на себя.

Не только клиент, но и ТЭП может застраховать свои риски, связанные с осуществлением грузовых перевозок.

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

7. *Срок действия договора* может быть указан двумя способами:

- срок действия ДТЭ указан явно;
- срок действия не указан, но внесено условие о расторжении ДТЭ.

8. *Форсмажор* (пожар, стихийные бедствия, забастовки, военные операции любого характера, распоряжения властей, блокада), являющийся обстоятельствами, препятствующими исполнению сторонами обязательств по ДТЭ.

Сторона, для которой невыполнение обязательств по данному ДТЭ стало невозможным в силу данных обстоятельств, уведомляет другую сторону о начале и окончании действия этих обстоятельств.

В качестве доказательства, что форсмажорные обстоятельства имели место в течение указанного срока, соответствующая сторона ДТЭ представляет подтверждения торгово-промышленной палаты.

9. *Споры*, связанные с заключением и выполнением ДТЭ.

В случае неурегулирования по соглашению сторон споры рассматриваются в суде. При предъявлении претензий и исков стороны руководствуются гл. 4 ФЗ «О ТЭД».

Претензии к ТЭП могут быть предъявлены только за ненадлежащее выполнение ДТЭ. К претензии прилагаются документы, обосновывающие правомерность ее предъявления, количество и стоимость утраченного (поврежденного) груза и т. п. Срок предъявления претензии составляет 6 мес. Начало отсчета срока предъявления претензии зависит от предмета претензии:

- при возмещении убытков за *утрату, недостачу* или *повреждение* груза срок отсчитывается со дня, следующего за днем, когда груз должен быть выдан получателю;

- при *нарушении срока* исполнения ДТЭ срок отсчитывается со дня, следующего за последним днем действия ДТЭ;

- при нарушении *других обязательств* по ДТЭ срок отсчитывается со дня, когда предъявитель претензии узнал или должен был узнать об этом.

ТЭП рассматривает претензию в течение 30 дней и дает письменный ответ о ее удовлетворении либо об отказе.

Срок давности по искам, связанным с ТЭО, составляет 1 год. Срок исковой давности начинается в день, следующий за днем выдачи груза экспедитором, а в случае, если груз не был выдан, в день, следующий за последним днем, когда груз должен был быть выдан экспедитором.

10. *Прочие условия*. Условия правового характера, относящиеся к ДТЭ в целом.

*Существенными* условиями ДТЭ на перевозку груза являются:

Предмет договора;

Иные условия, относительно которых по заявлению одной из сторон должно быть достигнуто соглашение (п.1 ст.432 ГК РФ).

Дополнительными условиями являются:

- размер вознаграждения экспедитора;
- условие об оказании услуг лично или о привлечении для исполнения обязанностей третьих лиц;
  
- вид транспорта перевозки груза, последовательность перевозки груза;
- порядок передачи груза;
- порядок возмещения расходов ТЭП, связанных с исполнением обязанностей по договору;
- основания для расторжения договора;
- ответственность сторон;
- порядок разрешения споров;
- иные условия.

При *одностороннем прекращении* ДТЭ виновная сторона (ст. 806 ГК РФ) должна возместить пострадавшей стороне убытки, вызванные отказом, и уплатить штраф в размере 10 процентов от суммы понесенных затрат (п. 5 ст. 6 ФЗ «О ТЭД»)

## **БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК**

Милославская С.В., Плужников К.И. Мультимодальные и интермодальные перевозки: учеб. пособие. М.: РосКонсульт, 2001. 190 с.

Правдин Н.В. и др. Взаимодействие различных видов транспорта. Примеры и расчеты / под ред. Н.В. Правдина. М.: Транспорт, 1989. 208 с.