

Тема 1. Транспортировка и ее роль в цепях поставок.

Современные понятия транспортировки. Определение. Транспортировка: функции и принципы. Перемещение грузов. Хранение грузов. Организационные принципы транспортировки. Стороны, причастные к транспортировке: грузоотправители и грузополучатели. Перевозчики. Государственное регулирование транспортной отрасли.

Транспорт - это сложная система общественно-производственной деятельности людей, направленная на организацию пассажирских и грузовых перевозок, и является предметом управления на транспорте.

Значение транспорта для страны, занимающей 1/6 часть суши земного шара, исключительно велико. Он выполняет важные экономические, политические, социальные, культурные и оборонные функции в государстве.

Экономическая роль транспорта состоит в том, что он является основным звеном любого производства. **Транспорт**— одна из важнейших отраслей экономики. Он обеспечивает производственные связи промышленности и сельского хозяйства, осуществляет перевозки грузов и пассажиров, является основой географического развития труда. Обмен и структура транспортных перевозок, отражают уровень и структуру экономики, а география транспортной сети и грузопотоков — размещение производительных сил.

В конечном итоге транспорт – это кровеносная система государства. Без транспорта немислимо освоение новых районов и природных богатств. С его непосредственным участием формируются территориально-производственные комплексы в Сибири, на Севере, на Дальнем Востоке. Транспорт – важный фактор в экономической интеграции между странами, а также в международной торговле.

С другой стороны, транспорт сам по себе представляет крупнейшую отрасль народного хозяйства. Основные фонды транспорта, находящиеся в введении отраслей экономики и самих транспортных ведомств, составляют около 20% от общих фондов государства, а доля основных производственных фондов превышает 25%.

По статистике на транспорте числится 10% рабочих и служащих. При этом не учитывается контингент, занятый на погрузо-разгрузочных работах (в промышленности, торговле, строительстве, сельском хозяйстве и др.).

Кроме того, ряд отраслей промышленности частично или почти полностью работает для транспорта. К первой подгруппе (частично занятых) отраслей относятся топливная промышленность, цементная и многие другие.

Во вторую подгруппу отраслей, практически целиком работающих для транспорта, входят локомотиво - вагоностроительная промышленность, в значительной степени автомобильная, судостроительная, самолетостроительная и некоторые другие. С учетом всего этого число работающих на транспорте и для транспорта превышает 20% общегосударственного контингента. Следовательно, транспорт – гигантская сфера приложения человеческого труда.

Здесь уместно подчеркнуть, что транспорт потребляет значительную долю полезных ископаемых и вырабатываемой в стране продукции.

Только на транспорте общего пользования в процессе перемещения постоянно находится (одновременно) примерно 50 млн. т различных грузов, а общие транспортные издержки в стране с учетом расходов на грузовые и складские работы составляют по различным экспертным оценкам не менее 100 – 120 млрд. руб. в год. Нетрудно понять, как эти затраты отражаются на себестоимости и цене товаров. Так, удельный вес транспортных расходов в цене многих массовых грузов составляет 15 – 40%, а транспортные расходы по доставке ряда товаров в удаленные районы многократно превышают их цену в пунктах производства.

В настоящее время в России функционирует современная транспортная система, являющаяся неотъемлемой частью производственной и социальной инфраструктуры страны, обеспечивающая ее территориальную целостность и национальную безопасность, которая располагает потенциалом, способным поддержать развитие экономики и рост благосостояния населения в третьем тысячелетии. Уровень развития транспорта в стране в определенной мере определяет уровень развития ее цивилизации. Поэтому нельзя недооценивать значение транспорта в государстве. Транспорт способен существенно влиять на экономический рост в целом страны и ее обороноспособности, расширение торговли и культурных связей, повышение уровня жизни. Он способствует повышению производительности труда, сокращая время доставки грузов или проезда до места работы, а также участвуя в производственном процессе.

Дальнейшее развитие транспорта должно состоять из двух направлений:

- система государственного регулирования, обеспечивающая совершенствование функционирования каждого из его видов;
- инициативные мероприятия каждого вида транспорта по реализации конкретных его программ развития.

Необходимость такого подхода обусловлено географическим положением страны, ведомственной разобщенностью, невозможностью и отказом в современных условиях отдельных видов транспорта работать в условиях единой транспортной системы. Особую актуальность приобрело

отсутствие источника финансирования капитальных вложений, связанных с обновлением подвижного состава транспортными организациями, а также транспортной магистрали, без наличия которой практически невозможен процесс перевозки.

Политическое значение транспорта заключается в его выполнении роли материальной базы для объединения республик, краев и областей в единое государство – Российскую Федерацию. С помощью транспорта осуществляется обмен материальными и духовными ценностями между народами, народностями и этническими группами страны, что особенно ярко проявляется во время стихийных бедствий (землетрясений, наводнений, неурожая, и т. п.). Современный транспорт широко используется и для международных связей.

Социальная функция транспорта заключается прежде всего в обеспечении трудовых и бытовых поездок людей, в облегчении их физического труда, в частности, при перемещении значительных объемов материалов в процессе производства и в быту. Транспорт способствует сохранению здоровья, предоставляет большим массам людей оздоровительные зоны и природные богатства не только ближних, но и отдаленных районов. Он обеспечивает территориальную доступность к курортам с их целебными источниками и климатом, а также специальным медицинским центрам в столицах республик и в крупнейших городах. С помощью транспорта осуществляется доставка врачей и специалистов в любой пункт, где требуется помощь. Транспорт – это перевозка огромного количества туристов.

Выполнение всех требований (в комплексе), характеризующих качество деятельности транспорта, представляет для ученых и практических работников сложную в технико-экономическом отношении задачу. Например, требование повышения экономичности деятельности транспорта, поскольку с увеличением скорости непропорционально растет расход топлива, износ подвижного состава и пути, требуются более совершенные (а значит дорогие) транспортные средства для регулирования движения, необходимы работники более высокой квалификации и т. п. Противоречивы требования повышения комфорта и экономичности (снижения себестоимости) и т. д.

Военное значение транспорта неизбежно связано с большими перемещениями людских и материальных ресурсов, которое сводится к тому, что оперативное планирование целиком и полностью зависит от наличия и состояния транспорта. Добиться наибольшего успеха в военных действиях, можно тогда, когда при нормальном состоянии дорог и транспорта заблаговременно обеспечишь себя достаточными запасами военного имущества и продовольствия.

Роль транспорта в обеспечении обороноспособности и национальной безопасности России обусловлена ростом требований к мобильности Вооруженных Сил Российской Федерации. Современная стратегия больших расстояний, необходимость в большой подвижности войск и огромный спрос на транспортные средства на суше, на море и в воздухе — все это делает транспорт одним из важнейших факторов современной войны.

Безопасность транспортной системы определяет эффективную работу аварийно-спасательных служб, подразделений гражданской обороны и специальных служб и таким образом определяет условия повышения общенациональной безопасности и снижения террористических рисков.

1.2 Понятие транспортных издержек

Понятие транспортных издержек является экономически оправданным. В соответствии с отраслевым толковым словарем под транспортными издержками понимаются затраты на транспортировку товаров от производителя к потребителю. Проблема учета транспортных издержек на разных уровнях экономики, включая государство, потребителей и пользователей перевозочного процесса остается актуальной до настоящего времени.

В экономической литературе под транспортными издержками принято считать расходы, связанные на перевозку грузов, которые являются базой для определения тарифов на услуги логистических посредников: транспортных и транспортно-экспедиционных (стивидорных) фирм, операторов мультимодальной перевозки, агентов, брокеров и др.

Для предпринимателей транспортные издержки в России с ее необъятными просторами представляют существенную проблему. И это естественно, так как в конечной стоимости товара доля затрат на транспортировку достигает 20—25%, а в некоторых случаях доходит до 30 - 40%.

В экономической литературе высказываются предположения, что причинами роста таких издержек являются неразвитость транспортной инфраструктуры и несовершенная система тарифного регулирования. Другие специалисты утверждают, что величина транспортной составляющей зависит от влияния государства на систему тарифного регулирования перевозок, включая конъюнктуры внутренних и мировых цен на перевозимые грузы, вида перевозок, например, это внутренние, экспорт или транзит, а также от удаленности производителя продукции от транспортной магистрали и потребителя. Высказывается позиция, что величина транспортной составляющей всецело зависит от

установленных тарифов и отсутствия гибкого их регулирования со стороны государства.

Кроме прямого воздействия государства на управление транспортом косвенно влияет другая соответствующая система развития промышленности, осуществляющая выпуск транспортных средств. Вместе с тем управлять транспортными издержками достаточно сложно, поскольку во внимание в основном принимаются показатели, сложившиеся в истекшие периоды и корректирующие по определенным направлениям.

Полагаем, что при рассмотрении транспортных издержек необходимо различать их по различным уровням, составляющим и конкретным объектам:

- транспортные издержки национальной экономики;
- транспортные издержки организаций отраслей экономики;
- издержки транспортных организаций;
- общественные издержки транспорта;
- транспортные издержки внутри предприятия;
- транспортные издержки в сфере обращения.

Транспортные издержки национальной экономики представляют собой все затраты на осуществление транспортного процесса в пределах государства в целом. Иначе их можно рассматривать с позиции затрат потребителей на осуществление транспортного процесса и затрат государства на содержание отрасли, т. е. не возмещаемые потребителями.

Транспортные издержки организаций отраслей экономики представляют собой затраты на полученные перевозки от всех видов транспорта, включая и внутриотраслевой.

Издержки транспортных организаций представляют собой все затраты направленные на транспортную деятельность, включая транспортный процесс, его обслуживание и управление.

В общественные издержки транспорта включаются затраты на перевозки грузов и пассажиров транспортом общего пользования, также и затраты промышленных предприятий на перевозки по подъездным путям, связывающим их с транспортом общего пользования.

Считается, что затраты на перевозку грузов и людей внутри предприятий не относятся к транспортным издержкам сферы обращения, а включаются в издержки производства. Поскольку они являются частью технологического процесса производства той или иной продукции.

В настоящее время отсутствует информация о величине транспортных издержек в целом национальной экономики, организациям отраслей

экономики. Это связано с тем, что отсутствует учет транспортных издержек по данным направлениям и, в частности, в Министерстве транспорта и Государственной статистике, о чем свидетельствуют научные издания. Нет учета общественных издержек транспорта и транспортных издержек в целом по сфере обращения. Это связано с тем, что отсутствует постановка названных проблем. В то время как для России с огромными территориями и недостаточно развитой транспортной системой это является важной задачей.

На практике осуществляется учет издержек транспортных организаций и внутрипроизводственного транспорта, что по отношению к глобальным проблемам учета транспортных издержек на уровне национальной экономики носит локальный характер.

Все виды транспорта выполняют одну и ту же услугу для организаций и населения – перевозку. Основными объектами хозяйственной деятельности транспортных организаций выступают доходы, расходы и финансовые результаты, а также

количественные показатели, характеризующие их работу.

Важнейшими характеристиками транспорта с точки зрения потребителей являются: стоимость перевозки; регулярность движения; скорость; срочность; время доставки; безопасность; приспособление условий транспортного процесса к особенностям перевозимых грузов и пассажиров; комфортность, и безопасность; массовый характер перевозок. Эти общие характеристики транспорта реализуются по-разному на каждом из его видов, тем самым, определяя место и роль каждого из них в экономике государства.

В организациях, применяющих транспорт и сопутствующие услуги, появилось понятие логистическая составляющая, которая в совокупности влияет на выпускаемую продукцию в сфере производства и реализуемую в сфере обращения.

Каждый вид транспорта имеет свои преимущества и недостатки. Для каждого потребителя транспортных услуг встают проблемы, связанные с выбором соответствующего вида перевозок определенным видом транспорта, при котором и оцениваются позитивные и негативные моменты.

Принципиальное значение для определения совокупностей доходов и расходов, а также затрат, включаемых в себестоимость перевозок, имеет характеристика всей совокупности выполняемых работ при

осуществлении транспортного процесса, составляющих основную деятельность транспортной организации.

Рассматривая транспорт как единую систему можно выделить следующие составляющие транспортного процесса:

- пути сообщения разных видов транспорта с расположенными на них постоянными устройствами, включая здания, мосты, средства связи и т. д.;
- транспортные средства разных видов транспорта, включая локомотивы, электровозы, суда, вагоны, самолеты, вертолеты, автомобили и др.;
- механизмы и устройства, обеспечивающие транспортный процесс в пунктах отправления и назначения;
- материалы, используемые при осуществлении перевозки;
- энергоресурсы, обеспечивающие работу транспортной техники, включая подвижной состав;
- предприятия по производству и ремонту транспортных средств;
- трудовые ресурсы.

До настоящего времени на транспорте не разработана единая методология учета расходов, связанных с осуществлением транспортного процесса, хотя его составляющие и конечная продукция идентичны, отличия состоят только в технике, технологии и организации конкретных транспортных предприятий.

Отсутствие таких методических направлений в учете активов, а также затрат на осуществление перевозок приводят к существенной несопоставимости расходов на конкретных видах транспорта, а также расчета тарифов на перевозки. Поэтому для обоснования системы тарифов, а также сопоставимости в перевозках необходима разработка единых методических рекомендаций для всех видов транспорта по составу затрат, включаемых в себестоимость перевозок.

Учет затрат на транспорте должен осуществляться по следующим направлениям:

- расходы на содержание транспортных средств;
- расходы на содержание дорожной составляющей;
- расходы на обслуживание транспортных средств;
- расходы на управление.

Затраты каждого вида транспорта имеют свои особенности. В тоже время именно эти расходы влияют на формирование в дальнейшем транспортных тарифов.

На железнодорожном транспорте затраты на содержание и управление железнодорожного полотна включаются в себестоимость перевозок, а следовательно и тариф. Однако сама дорожная магистраль учитывается в составе ведомства Министерства путей сообщения, но не транспортной организации дороги. Здесь отражаются различные расходы, включая и амортизацию железнодорожной насыпи и полотна. Расходы на управление дорогой осуществляет диспетчерская служба, затраты на содержание которой являются неотъемлемой частью расходов этого вида транспорта.

На водном транспорте расходы на содержание водного фарватера осуществляются за счет бюджетного финансирования, а следовательно, не включаются ни в себестоимость транспортных перевозок, ни в формировании тарифов – водного фрахта. Управление транспортом в пути следования происходит за счет средств пароходства.

На авиационном транспорте воздушных коридоров вообще нет в составе объектов бухгалтерского учета, а соответственно нет на балансе организаций воздушного транспорта, ни в составе себестоимости перевозок и образовании тарифа. Управление процессом движения осуществляется диспетчерской службой, оснащенной современной техникой, за счет авиакомпаний.

На автомобильном транспорте совершенно иная ситуация. Все владельцы автотранспортных средств оплачивают транспортный налог. Таким образом, все виды транспорта в составе перевозок содержат дорожную составляющую автомобильных дорог. Расходы на управление процессом движения на автомобильных дорогах осуществляется полностью за счет бюджетов различного уровня.

Себестоимость перевозок на автомобильном транспорте — это стоимостное выражение издержек, возникающих при доставке грузов у транспортных предприятий и организаций. Различают общую себестоимость, т. е. сумму транспортных издержек на перевозки грузов, а также себестоимость единицы (или 10 единиц) транспортной продукции.

За единицу транспортной продукции на автомобильном транспорте в настоящее время принят тоннокилометр полезной работы грузовых автомобилей, для пассажирских автобусных перевозок - пассажирокилометр, таксомоторных перевозок – платный километр.

В себестоимости перевозок на автомобильном транспорте обычно выделяют следующие статьи: заработную плату водителей и кондукторов с начислениями на социальное страхование; затраты на автомобильное топливо; затраты на смазочные и другие эксплуатационные материалы;

затраты на ремонт и восстановление автомобильных шин; затраты на техническое обслуживание и ремонт подвижного состава; амортизационные отчисления на восстановление и капитальный ремонт автомобилей; накладные расходы (административно-хозяйственные, общепарковые и затраты на содержание вышестоящей организации).

В статьях себестоимости перевозок, осуществляемых электромобилями, имеются изменения, обусловленные прежде всего применением на них других источников энергии по сравнению с автомобилями. Статья «автомобильное топливо» при использовании аккумуляторных электромобилей заменяется на статью «электроэнергия для электромобилей».

В связи с различиями в сроке службы источников тока и электромобиля, а также высокой его ценой отдельно выделяется статья «амортизационные отчисления по батареям аккумуляторов». Иногда (в целях анализа) отдельной статьей выделяют затраты на техническое обслуживание и ремонт источника тока. Что же касается остальных статей себестоимости перевозок электромобилей, то они по своему содержанию совпадают с общепринятыми на автомобильном транспорте. В то же время их величины могут существенно отличаться от статей себестоимости для автомобильных перевозок.

Трубопроводный транспорт, занимая существенные, а иногда и плодородные земельные территории, не содержит дорожной составляющей. Управление движения на этом виде транспорта осуществляется за счет средств организации, занимающейся доставкой грузов с помощью трубопроводного транспорта.

На практике на всех видах транспорта расходы на содержание и управление дорожной составляющей определяются и учитываются по-разному. С одной стороны, это связано с системой государственного управления транспортной системой и ее составляющими, с другой стороны отсутствует системный подход к проблемам экономики дорожной составляющей для всех видов транспорта.

1.3 Роль транспорта в глобализации, интеграции и международной специализации регионов.

В Российской Федерации, как и в других развитых странах, транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры.

Транспортные коммуникации объединяют все районы страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности, единства ее экономического пространства. Они связывают страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения

внешнеэкономических связей России и ее интеграции в глобальную экономическую систему. Выгодное географическое положение позволяет России получать значительные доходы от экспорта транспортных услуг, в том числе от осуществления транзитных перевозок по своим коммуникациям.

Транспортная система обеспечивает условия экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения. Географические особенности России определяют приоритетную роль транспорта в развитии конкурентных преимуществ страны с точки зрения реализации ее транзитного потенциала.

Доступ к безопасным и качественным транспортным услугам определяет эффективность работы и развития производства, бизнеса и социальной сферы. В связи с этим роль транспорта в социально-экономическом развитии страны определяется рядом объемных, стоимостных и качественных характеристик уровня транспортного обслуживания.

Объемные характеристики транспортного обслуживания напрямую влияют на полноту реализации экономических связей внутри страны и за ее пределами, а также на возможность перемещения всех слоев населения для удовлетворения производственных и социальных потребностей.

Стоимостные характеристики перевозок любой продукции (транспортный тариф) отражаются непосредственно на ее конечной цене, прибавляются к затратам на производство, влияют на конкурентоспособность продукции и зону ее сбыта. Стоимость перевозок в пассажирском сообщении ограничивает возможности для поездок населения, а во многих случаях для части населения с невысокими доходами делает эти поездки недоступными. Удешевление пассажирского сообщения, смягчающего эти ограничения, имеет не только большое социальное, но и экономическое значение. Качественные характеристики уровня транспортного обслуживания связаны со скоростью, своевременностью, ритмичностью, безопасностью и экологичностью функционирования транспортной системы.

Скорость транспортного сообщения влияет на эффективность экономических связей и подвижность населения. Рост скорости доставки грузов и пассажиров дает ощутимый экономический и социальный эффект. При перевозке грузов он выражается в высвобождении оборотных средств предприятий, а при перевозке пассажиров - в высвобождении времени людей, которое может быть использовано на другие цели.

Удешевление и ускорение перевозок на магистральных видах транспорта позволят сблизить удаленные друг от друга регионы страны, повысить качество жизни населения и уровень деловой активности, укрепить территориальное единство страны и создать более благоприятные условия

для реализации потенциальных экономических и социальных возможностей каждого российского региона.

Своевременность (регулярность, ритмичность) транспортного обслуживания в грузовом и пассажирском сообщениях имеет большое экономическое значение. В грузовом сообщении, например, от нее зависят величина страховых запасов продукции на складах грузополучателей, необходимых для поддержания непрерывности производства и снабжения населения, объем необходимых оборотных средств и затраты на хранение грузов.

В условиях усиления внимания общества к экологическим факторам снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду имеет большое социальное значение и может оказать значительное влияние на развитие городских агломераций.

Таким образом, транспорт является одной из крупнейших системообразующих отраслей, имеющих тесные связи со всеми элементами экономики и социальной сферы. По мере дальнейшего развития страны, расширения ее внутренних и внешних транспортно-экономических связей, роста объемов производства и повышения уровня жизни населения значение транспорта и его роль как системообразующего фактора будут только возрастать.

В этих условиях формирование стратегических направлений развития транспорта должно осуществляться на базе всестороннего анализа современного состояния и проблем развития транспортной системы в тесной взаимосвязи с общими направлениями и масштабами социально-экономического развития страны, а также с глобальными общемировыми стратегическими тенденциями в экономике.

Основными задачами Транспортной стратегии до 2030 года в рамках интеграции в мировое транспортное пространство и реализации транзитного потенциала страны являются:

- развитие технических и технологических параметров международных транспортных коридоров, обеспечивающих их конкурентоспособность на уровне мировых аналогов;
- реализация законодательных и других государственных методов регулирования, обеспечивающих содействие увеличению доли участия российских транспортных организаций в перевозках экспортных и импортных грузов, а также грузов между третьими странами;
- интеграция в международное транспортное пространство, в первую очередь в рамках Евразийского экономического сообщества и Шанхайской организации сотрудничества, включая формирование контейнерных мостов, развитие международного сотрудничества в области транспорта в других международных транспортных организациях и с другими

торговыми партнерами России, расширение участия в системе международных соглашений и конвенций в области транспорта;

- мотивирование создания национальных и интернациональных транспортных компаний, способных конкурировать с мировыми компаниями, расширение участия в крупных международных транспортных проектах.

Реализация этих задач требует развития международного сотрудничества в области транспорта, которое является инструментом реализации национальных интересов Российской Федерации, обеспечивая ее устойчивую и последовательную интеграцию в мировую хозяйственную систему. В ближайшие 20 лет международное сотрудничество в области транспорта должно содействовать интенсификации процессов региональной экономической интеграции, продвижению российских товаров и услуг на мировые рынки, увеличению объемов и расширению географии въездного и выездного туризма, упрощению процедур пересечения границ, а также росту престижа Российской Федерации в международных организациях и расширению ее влияния на принимаемые в этих организациях решения.

Развитие технических и технологических параметров международных транспортных коридоров, обеспечивающих их конкурентоспособность на уровне мировых аналогов, требует выполнения комплекса мероприятий по мониторингу рынка экспорта транспортных услуг и изучению преимуществ основных внешних конкурентов, выработки комплекса мероприятий по улучшению технических и технологических параметров международных транспортных коридоров, включая вопросы взаимодействия с таможенными, пограничными и другими государственными контрольными органами, планирования их развития и согласования в рамках международного сотрудничества по транспортным коридорам.

Большое значение будет иметь расширение экспорта российских транспортных услуг.

Основными направлениями решения задач интеграции в мировое транспортное пространство и реализации транзитного потенциала страны являются:

-региональная транспортная интеграция;

- повышение конкурентоспособности российских поставщиков транспортных услуг на мировых рынках и рост экспорта транспортных услуг;

-участие в международных проектах и программах, направленных на развитие межрегиональных, в том числе евро-азиатских транспортных

связей, развитие международных транспортных коридоров и увеличение масштабов транзитных перевозок;

- расширение участия России в системе международных соглашений и конвенций в области транспорта;

защита российских интересов в рамках участия в деятельности международных организаций;

- расширение двустороннего сотрудничества в области транспорта между Россией и иностранными государствами;

- развитие всестороннего и взаимовыгодного сотрудничества в области транспорта с Европейским союзом, в том числе в рамках создаваемой зоны свободной торговли Россия - Европейский союз.

Региональная транспортная интеграция является одной из сфер, определяющих динамику и результаты региональной экономической интеграции в рамках СНГ, Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС) и Союзного государства.

Ключевым направлением региональной транспортной интеграции будет являться формирование в полном объеме транспортного союза и единого транспортного пространства в рамках ЕврАзЭС. В числе мер по формированию единого транспортного пространства ЕврАзЭС наибольшее значение будут иметь:

- гармонизация нормативного правового регулирования транспортной деятельности, унификация технических стандартов и транспортных технологий в государствах - членах ЕврАзЭС, в том числе на основе международных норм ЕврАзЭС и многосторонних соглашений и конвенций в области транспорта;

- устранение любой дискриминации поставщиков транспортных услуг из одних государств - членов ЕврАзЭС в другие государства - члены ЕврАзЭС, а также в сфере лицензирования и сертификации при учреждении ими транспортных компаний, их филиалов и представительств, совместных предприятий на всей территории единого транспортного пространства, то есть предоставление им национального режима;

- обеспечение свободного транзита пассажиров и грузов, эффективное использование транзитно-транспортного потенциала государств - членов ЕврАзЭС;

- переход в рамках ЕврАзЭС к заключению многосторонних соглашений о воздушном сообщении (открытое небо), международном автомобильном сообщении, судоходстве по внутренним водным путям и других международных актов;

- максимальное использование положительного опыта интеграции транспортных систем, накопленного в государствах - участниках СНГ, особенно в области железнодорожного транспорта, а также в сфере гражданской авиации и использования воздушного пространства;
- создание в рамках ЕврАзЭС механизмов консультаций для согласования внешнеэкономической политики в области транспорта;
- техническое перевооружение транспортных систем в целях существенного улучшения использования транспортного потенциала государств - членов ЕврАзЭС и эффективного обслуживания их населения и экономики, а также обеспечения в полной мере безопасности перевозок и охраны окружающей среды;
- унификация принципов формирования тарифной политики;
- унификация условий обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков перед пассажирами воздушных судов и владельцев транспортных средств перед третьими лицами;
- обеспечение свободного доступа профессиональной рабочей силы к рынку транспортных услуг и совместная подготовка кадров;
- проведение единой политики в области транспортной безопасности, безопасности перевозок и снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду.

Повышение конкурентоспособности российских поставщиков транспортных услуг на мировых рынках и рост экспорта транспортных услуг являются одними из приоритетных задач Транспортной стратегии.

Рост объемов экспорта транспортных услуг должен происходить как за счет увеличения физических объемов перевозок пассажиров и грузов российскими транспортными компаниями, так и за счет повышения их конкурентоспособности на внутреннем и внешнем рынках транспортных услуг и расширения доступа к перевозкам пассажиров и грузов между третьими странами.

Одним из индикаторов, отражающих изменение конкурентоспособности российских перевозчиков и в целом экспортного потенциала национальной транспортной системы является удельный вес участия российских транспортных организаций в перевозках экспортных грузов на мировые рынки, импортных грузов, транзитных грузов, а также грузов третьих стран и иностранных фрахтователей.

Политика, направленная на повышение конкурентоспособности российских перевозчиков и рост экспорта транспортных услуг, основывается на принципе недискриминации и осуществляется по следующим направлениям:

- установление и поддержка в рамках торговой и транспортной политики государства благоприятных условий для российских экспортеров транспортных услуг;
- содействие реализации интересов российских перевозчиков на мировом рынке транспортных услуг;
- создание для российских перевозчиков не менее благоприятного режима при выполнении таможенных и пограничных процедур, чем для перевозчиков других стран;
- создание условий для приобретения российскими перевозчиками современной транспортной техники, обеспечивающей не только конкурентоспособность на международных рынках, но и принципиальную доступность этих рынков для российских операторов;
- разработка механизмов оперативного принятия ответных мер в случаях, когда российские перевозчики подвергаются дискриминации за рубежом;
- совершенствование системы государственного контроля в сегментах рынка международных перевозок, в которых действует двусторонняя разрешительная система.

Предусматривается участие в международных проектах и программах, направленных на развитие межрегиональных, в том числе евро-азиатских, транспортных связей, развитие международных транспортных коридоров и увеличение масштабов транзитных перевозок.

Одним из важнейших экономических и геополитических преимуществ России, не использованных в достаточной мере несмотря на предпринятые в последние десятилетия усилия, является реализация транзитного потенциала страны, включающая:

- привлечение для перевозок по наземным транспортным коммуникациям (железные и автомобильные дороги) грузов между странами Азии и Европы, прежде всего по евро-азиатским международным транспортным коридорам "Восток - Запад" и "Север - Юг";
- интеграцию внутренних водных путей в систему перевозок грузов между государствами Центральной и Южной Азии, Республикой Казахстан, с одной стороны, и европейскими государствами, с другой стороны;
- использование воздушного пространства России для организации транзитных пролетов авиакомпаний третьих стран по транссибирским, трансполярным, кроссполярным и другим маршрутам, соединяющим Европу с Восточной и Юго-Восточной Азией, а также Северную Америку с Южной и Юго-Восточной Азией;
- развитие трансферных пассажиропотоков и грузопотоков через международные узловы аэропорты Российской Федерации.

Объем транзитных перевозок железнодорожным, автомобильным и внутренним во

Roznauka.org - Познайка.Орг - 2016-2018 год. Материал предоставляется для ознакомительных и учебных целей. | Обратная связь

Генерация страницы за: 0.027 сек.

1) Путь из Европы в Азию через Россию — кратчайший, поэтому для неё экономически целесообразно развитие транспортных коридоров. В настоящее время по территории России проходят три панъевропейских транспортных коридора: **первый** «Север—Юг» (Хельсинки — Таллин — Рига — Каунас и Клайпеда — Варшава и Гданьск), **второй** «Восток—Запад» (Берлин — Познань — Варшава — Брест — Минск — Смоленск — Москва — Нижний Новгород) и **девятый** (Хельсинки — Выборг — Санкт-Петербург — Псков — Москва — Калининград — Киев — Любашёвка — Кишинёв — Бухарест — Димитровград — Александрополис).

2) Стратегически важными являются Транссибирская магистраль, паромные линии на Балтике, коридор для доставки грузов с Тихоокеанского побережья США в Китай через российские порты Приморья, воздушное пространство России.

2.2 Понятие транспортного процесса.

Транспорт удовлетворяет потребность человечества в перемещении на определенные расстояния, для достижения конечного пункта. С развитием техники процесс перемещения существенно изменялся на протяжении веков, образуя транспортную отрасль, продуктом деятельности которой остается «перевозка». Удовлетворение человечества в перевозках создало и определенные предпосылки возникновения новых категорий, таких как транспортный процесс, интермодальные перевозки, транспортные издержки и другие. Каждая из названных категорий требует всестороннего изучения и рассмотрения, поскольку транспорт — это сложная система общественно-производственной деятельности людей, направленная на организацию пассажирских и грузовых перевозок, и являющаяся предметом управления на транспорте. Появление новых видов транспортных средств позволяет осуществлять транспортный процесс при экономии времени, трудовых затрат, и одновременно повышать грузооборот и пассажирооборот, сокращая количество поездок. Дальнейшее совершенствование парка подвижного состава России видится в реализации следующих направлений:

- совершенствование конструкций и технических характеристик транспортных средств в отношении экономичности, экологичности, улучшения дизайна и удобства управляемости;
- рационализация структуры транспортных средств;
- совершенствование системы диагностики, технического обслуживания и

ремонта подвижного состава, включая и воздушные суда; - улучшение организации и безопасности движения. В последнее время особое внимание уделяется не только процессу перевозки, но и транспортному процессу, который по содержанию значительно шире. Это понятие применяется как производителем перевозок, так и их потребителем. Для производителя транспортный процесс связан с постановкой технологии и учетом затрат на его осуществление, для потребителя — с результатом перемещения и суммой затрат на перевозку грузов, которая влияет в дальнейшем на себестоимость товара или производимой продукции. Поэтому проблема определения транспортного процесса и его составляющих актуальна для всех участников рынка транспортных услуг. Существуют различные подходы к рассмотрению транспортного процесса. Одни рассматривают транспортный процесс автотранспортного предприятия, как «совокупность выполняемых работником и с помощью различных средств труда в определенной последовательности и взаимосвязи действий, в результате которых производится перемещение грузов или пассажиров на заданное расстояние». Другие считают, что транспортный процесс автомобильных перевозок складывается из многократного повторения отдельных циклов, каждый из которых — это законченный комплекс по доставке грузов, который включает операции подготовки, погрузки, контроля состояния, перемещения на заданное расстояние, выгрузку груза и подачи автомобиля под погрузку. С позиции третьих транспортный процесс — это процесс перемещения грузов или пассажиров, включающий подготовку грузов к перевозке, подачу подвижного состава, погрузку грузов, оформление перевозочных документов, перемещение, выгрузку и сдачу груза грузополучателю. А.В. Вельможин, В.А. Гудков [6] представляют транспортный процесс как определенную технологию, в соответствии с которой происходит перемещение определенного груза от места его производства к месту его потребления. Они определяют транспортный процесс как совокупность операций погрузки в погрузочном и перегрузочных пунктах транспортирования, разгрузочных операций в пунктах передачи груза с одного вида транспорта на другой и пункте разгрузки и подачи подвижного состава под погрузку. При перевозке пассажиров транспортный процесс связан с перемещением пассажиров, включая продажу билетов и формирование пассажиропотоков, посадку и высадку пассажиров, а также подачу транспортных средств. Здесь также нет единого мнения. Одни транспортный процесс связывают с перемещением грузов и пассажиров, включая все подготовительные и заключительные операции: подготовку грузов, их погрузку и выгрузку, посадку и высадку пассажиров, приемку грузов, подачу транспортных средств и другие операции.

Другие утверждают, что транспортный процесс является совокупностью инженерной подготовки перевозочного процесса и его самого. Однако большинство считают, что процесс перевозок, состоит из трех основных элементов:

- погрузка грузов или посадка пассажиров на подвижной состав в пунктах отправления;
- перемещение (передвижение) грузов и пассажиров по дорогам между пунктами отправления и назначения;
- выгрузка грузов или высадка пассажиров в пунктах назначения.

Интерес представляют авторы [32], которые опираясь на мнение других считают, что рассматривать перевозку, как пассажиров, так и грузов необходимо с учетом условий внешней среды, к которым относятся: наличие и содержание дорожной магистрали; службы безопасности дорожного движения; сервисные условия по пути следования, включая наличие запасных станций, отелей, организаций питания и другие.

Следовательно, транспортный процесс, считают они, представляет собой комплекс операций, связанных с перемещением грузов и пассажиров, включая подготовительные и заключительные операции, происходящий в условиях внешней среды, и с эти необходимо согласиться. Под внешней средой следует рассматривать дорожную магистраль. Однако организовать учет по всей транспортной составляющей достаточно проблематично, хотя многие элементы этого процесса находят отражение, как непосредственно на предприятиях автотранспорта, так и в других организациях, например, в ГИБДД.

В этом случае основное производство, с позиции менеджмента и учета транспортного предприятия, предназначено для выполнения транспортного процесса, в результате которого осуществляются перевозки грузов и пассажиров, погрузо-разгрузочные операции и иные сопутствующие услуги.

Обязательными элементами транспортного процесса являются сами перевозки и погрузо-разгрузочные операции. Причем отождествлять последние на пассажирском и на грузовом транспорте с точки зрения их технологии и времени нельзя, поскольку время перемещения и время на остановки с целью посадки и выхода пассажиров входит в состав линейного времени работы пассажирского транспорта. Эффективность использования подвижного состава и объем выполняемых перевозок зависят от дополнительных операций, что предопределяет необходимость контроля и учета выполнения погрузо-разгрузочных операций, которые на грузовом транспорте следует рассматривать как самостоятельный вид услуг. Рассматривая транспорт как единую систему с позиции осуществления только операций связанных с перемещением грузов и пассажиров, включая подготовительные и заключительные операции, выделим следующие составляющие транспортного процесса [32]:

- пути сообщения разных видов транспорта с расположенными на них постоянными устройствами, включая здания, мосты, тоннели, связь и т. д.;
- транспортные средства разных видов, включая локомотивы, электровозы, суда, вагоны, самолеты, вертолеты, автомобили и автобусы и др.;
- механизмы и устройства, обеспечивающие транспортный процесс в пунктах отправления и назначения;
- материалы, используемые при осуществлении перевозки;
- топливо и электроэнергия, обеспечивающие работу транспортной техники, включая подвижной состав;
- предприятия по производству и ремонту транспортных средств;
- трудовые ресурсы.

Необходимо отметить, что транспортный процесс специализированного и специального транспорта имеет свои особенности, к примеру, транспорт, который используется при пожаротушении, в сферах здравоохранения, благоустройства, а также транспортные средства, осуществляющие комплекс операций по уборке мусора, снега, очистке дорожного полотна. Автомобильный транспорт не производит товар. Его продукцией является сам процесс перевозки, поэтому товаром транспорта являются комплексные транспортные услуги, предоставляемые в соответствии с потребностями клиентов. Автотранспортная услуга является разновидностью товара и служит объектом купли-продажи. В таблице 1 приводится характеристика продукта транспорта в виде услуг по перевозке грузов и пассажиров, отличающих его от продукции других отраслей производства [32].

Таблица 1

Особенность услуг по сравнению с продукцией	Влияние особенности услуг по перевозке на формирование границ товарного рынка
1. Невещный характер услуги	Услугу невозможно копировать впрок, отделить от объекта перевозки — пассажира или груза
2. Единство процесса производства и потребления, невозможность накопить услугу впрок	Нет предпродажных стадий и послепродажного (гарантийного) периода
3. Направленность непосредственно на конкретного потребителя	Индивидуализация конкретной реализации услуги по отношению к потребителю
4. Повышенная роль персонала в получении потребителем полезного эффекта	Индивидуализация услуги в зависимости от работы персонала
5. Преимущественно	Услуга может оказываться на условиях

массовый характер спроса на услуги	публичного договора
6. Большое число предприятий и индивидуальных предпринимателей — производителей услуг	Возможность типизации системы управления услугами
7. Произведенная услуга на всех стадиях ее жизненного цикла не является собственностью производителя	Растянутое во времени потребление услуги получателем
8. Специфическое содержание жизненного цикла услуги по сравнению с продукцией	Ограниченность альтернативных услуг, отсутствие упаковки, хранения, монтажа, эксплуатации, технической помощи и гарантийного обслуживания, утилизации. Отсутствие моды на перевозки и других причин конъюнктурных колебаний спроса на перевозки
9. Услуга по перевозке всегда оказывается вне территории предприятия	Услуга по перевозке жестко привязана к местам отправления и прибытия, связана с маршрутом перевозки
10. Услуга по перевозке часто оказывается в строго определенное время	Невозможность замены аналогичной услугой в другое время
11. Услуга по перевозке пассажира характеризуется оговоренным уровнем комфорта	Перевозки пассажиров в различных по комфортабельности классам не взаимозаменяемы
12. Тарифы на схожие услуги и условия перевозки на разных видах транспорта могут существенно отличаться	Спорная взаимозаменяемость внешне схожих услуг по перевозке

Таким образом, специфика транспорта заключается в следующем:

1. Транспорт не производит новой вещественной продукции, а является продолжением процесса производства в пределах процесса обращения. Процесс производства продукции заканчивается тогда, когда она доставлена к месту потребления, поэтому транспорт есть продолжение процесса производства, начатого в промышленности и сельском хозяйстве.

Конечный результат производства реализуется у потребителя, этим и определяется отношение к транспорту работников промышленности и сельского хозяйства, их забота об условиях перевозки своей продукции, улучшении показателей использования подвижного состава и экономии транспортных затрат;

2. Продукция транспорта — перевозка грузов и пассажиров — неотделима от процесса транспортного производства. Поэтому нельзя, с одной стороны, путем перевыполнения задания создать какой-то запас продукции, а с другой — невыполнение плана за некоторый период компенсировать в последующие периоды без ущерба для интересов пассажиров. Это ставит транспортные предприятия в непосредственную зависимость от колебаний спроса на перевозки, ведет к не зависящей от предприятия неравномерности производства;

3. Продукция транспорта не содержит сырья. Доля заработной платы в ее себестоимости вдвое выше, чем в промышленности. Затраты на амортизацию, топливо и электроэнергию составляют почти половину всех эксплуатационных расходов транспорта. Поэтому важнейшее значение для снижения себестоимости перевозок имеет увеличение производительности труда, улучшение использования транспортных средств, особенно подвижного состава, сокращение расхода топлива и электроэнергии на единицу перевозочной работы или транспортного процесса;

4. На транспортном рынке реализуется не товар в виде новой вещи, а сам производственный процесс транспортной промышленности, следовательно, требования к эффективности и качеству работы транспортной системы относятся не только к его рыночной продукции, конечному результату транспортной деятельности, но и непосредственно к транспортному производственному процессу. Особое значение имеют ускорение и бесперебойность транспортного процесса, сокращение сроков доставки и улучшение сохранности грузов, безотказность в работе всех звеньев транспортного конвейера, повышение качества работы каждого рабочего, бригады, каждого предприятия, производственного объединения, каждого вида транспорта и транспортной системы в целом. На транспортный процесс оказывают влияние различные факторы, включая и виды перевозимых грузов. Автомобильный транспорт можно классифицировать по ряду оснований и признаков, что необходимо для правильной организации перевозок, учета, и анализа всех факторов, влияющих на транспортный процесс. В таблице 2 приводятся, классификационные признаки видов перевозок, необходимые для правильной организации управления на транспорте, включая и учетный процесс.

Таблица 2

Признаки	Виды перевозок
По объекту перемещения	Грузовые Пассажирские

По способу выполнения	Местного сообщения Прямого сообщения Прямого смешанного сообщения Комбинированные перевозки: • интермодальные • терминальные
По видам маршрутов	Маятниковый маршрут Веерный маршрут Кольцевой маршрут
По срочности доставки	Срочные Бессрочные
В соответствии с размером партии доставляемого груза	Массовые — больших объемов грузов, свыше 30 т Партионные — менее 30 тонн Мелкопартионные — объемом до 2 тонн
В зависимости от организации перевозок	Централизованные Децентрализованные
По экономическому признаку	Перевозки в сфере личного пользования Перевозки в сфере обращения Технологические перевозки грузов внутри предприятия
По объему перевозимого груза	Транспортировка малогабаритных Крупногабаритных грузов
По отраслевой принадлежности транспортируемого груза	Почтовые грузы Предметов бытового назначения Сельскохозяйственных грузов Другие виды перевозок грузов.
Отраслевой направленности	Промышленные Строительные Сельскохозяйственные Торговли Бытового обслуживания
По виду перевозимого груза	Опасные грузы Скорпортящиеся грузы Негабаритные и сверхтяжелые грузы Живые грузы
По видам транспорта	Одновидовые Многовидовые транспортные системы
По условиям перевозки	Обычные Специфические
По виду сообщения	Внутрихозяйственные Внешние, связывающие данное предприятие с другими
По размеру партий груза	Полнопартионные (помашинные) Мелкопартионные
По коммерческому признаку	Коммерческие Некоммерческие

Информация, приведенная в таблице 2, характеризует многообразие классификационных признаков и их содержания по видам перевозок, что

свидетельствует о сложности транспортного процесса и наличии специфических особенностей при транспортировке различных грузов. Это существенно влияет на систему управления затратами каждого хозяйствующего субъекта.

Несколько иначе следует рассматривать как транспортный процесс, так и продукцию автотранспорта на специализированных транспортных предприятиях, функционирующих, к примеру, в системе городского хозяйства и выполняющих операции по благоустройству города. Внешнее благоустройство — это совокупность работ и мероприятий, направленных на создание благоприятных, здоровых и культурных условий жизни и досуга населения в границах города и находящихся под городской юрисдикцией территориях. В его состав входят: дорожное хозяйство; зеленое хозяйство; санитарная очистка города (уличная и домовая); уличное освещение; водоемы; элементы архитектуры малых форм. Специализированные автотранспортные предприятия обеспечивают перевозку специфических грузов, которые обладают определенными свойствами и требуют наличия специального навесного оборудования, а также выполняют другие работы в зависимости от применяемой техники и видов услуг, связанных с транспортной работой. Они способствуют решению экологических проблем, связанных с благоустройством города, и выполняют

- | | следующие | услуги | по: |
|---|---|------------------------|-------------|
| - | благоустройству | | территорий; |
| - | уборке | | территорий; |
| - | ликвидации несанкционированных | | свалок; |
| - | сбору и вывозу мусора с его последующей утилизацией; | | |
| - | вывозу бытовых и промышленных отходов разных классов опасности; | | |
| - | вывозу | | снега; |
| - | вывозу | | грунта; |
| - | вывозу | выкошенной | травы; |
| - | вывозу | | листьев; |
| - | вывозу | потенциально-вторичных | ресурсов. |

При осуществлении названных операций рассматривается технологический процесс перевозки груза, под которым понимается способ реализации людьми конкретного перевозочного процесса путем разделения его на систему последовательных взаимосвязанных этапов и операций, которые выполняются и имеют целью достижение высокой эффективности перевозок.

В этой ситуации транспортные средства специализированных автотранспортных предприятий, с одной стороны, участвуют в транспортном процессе, а с другой — выполняют операции, связанные с уборкой дорожной магистрали, то есть обслуживают этот процесс.

Данный вывод является существенным, поскольку встает вопрос о затратах как на осуществление транспортного процесса, так и дорожные условиях его реализации. Это в свою очередь связано с составом затрат на

содержание дорожной магистрали и источниках их покрытия или доходах от выполненных операций по благоустройству дорог.

На специализированных автотранспортных предприятиях рассматривать транспортный процесс следует, принимая во внимание технологические операции, каждая из которых отличается периодом осуществления и в конечном итоге характеризуется различными затратами. Такие технологические операции могут быть реализованы благодаря применению специализированного транспорта, оснащенного особым оборудованием, и выполняющего технологические последовательные процедуры. В этом случае транспортный процесс содержит те же составляющие — погрузку, перемещение и выгрузку, но технологически это совершенно другие операции. В таблице 3 на примере перевозки снега рассматриваются технологические операции, составляющие в совокупности транспортный процесс.

- поливомоечные машины;
- пресс — контейнеры;
- многофункциональные комбинированные машины.

Коммунально-уборочные машины являются одним из видов городской уборочной техники. Они широко используются при благоустройстве территорий, содержании городских коммуникаций, уборке дорог и магистралей.

В зависимости от назначения, данные машины производятся на базе грузовых автомобилей, самоходной и тракторной техники с использованием большой гаммы емкостей и навесного оборудования.

Уборочная техника на сегодняшний день занимает важное место в жизни человека. Развивающиеся инновации и технологии стали заменять ручные трудоемкие работы современными машинами для уборки городов.

По своему назначению они могут быть подметально-уборочными, поливомоечными, мусороуборочными и снегоуборочными и относятся к категории машин сезонного применения.

Коммунально-уборочные машины предназначены для уборки улиц в местах, требующих особенно тщательного отношения.

В таблице 4 приводятся классификационные признаки видов перевозок, необходимые для организации управления на автомобильном транспорте, включая и учетный процесс. Таким образом, классификация транспортных средств отличается многообразием, что необходимо как для организации перевозок, так и для определения круга затрат, связанных с их содержанием и эксплуатацией.

Таблица 4

Классификационный признак	Специальный	Специализированный
По назначению	Пожарный Медицинской помощи Охранный Автокраны Уборочный	Самосвалы с навесным оборудованием Фургоны с навесным оборудованием Цистерны Контейнеровозы Мусоровозы
По коммерческому признаку	Коммерческие Некоммерческие	Коммерческие Некоммерческие
По коммерческому признаку	Коммерческие Некоммерческие	Коммерческие Некоммерческие
По условиям перевозки	Специфические условия перевозки.	Специфические перевозки.
По виду взаимодействия с другими организациями	Внешние, связывающие данное предприятие с другими	Внешние, связывающие данное предприятие с другими
По виду перевозимого груза	Противогололедные материалы Пассажиры	Опасные грузы Скорпортящиеся грузы Отходы Мусор
По виду убираемого груза	Смет с территорий Снег Отходы Мусор	-
По отраслевой принадлежности транспортируемого груза	Бытового обслуживания	Промышленные Строительные Сельскохозяйственные Торговли
По объекту перемещения	Специальные перевозки	Специализированные перевозки
По территориальному признаку	Городские Областные	Городские Областные
По подвижному составу	Поливомоечные машины Подметально-уборочные машины Плужные снегоочистители Роторные снегоочистители Комбинированные машины Снегопогрузчики	Мусоровозы Контейнерные Большегрузные Транспортные

По сезонности	Зимний период Летний период	Круглогодично
По показателям работы транспорта на единицу выполненных услуг	Площадь убираемой территории в м ²	Объем вывозимых грузов в м ³ ; руб./машина — час; т

На процесс транспортировки отходов влияют следующие факторы:

- численность населения;
- конфигурация дорожной сети и развитие транспортной инфраструктуры региона;
- технологические факторы;
- уровень благоустройства жилищного фонда;
- климатические и метеорологические условия;
- архитектурно-планировочная композиция населенных пунктов;
- состояние и перспектива развития жилой застройки;
- экономические возможности и потребности.

Удовлетворение потребности городов в благоустройстве является сложным и одновременно трудоемким и фондоемким процессом. Это связано с тем, что одновременно применяется как дорогостоящая техника, так и квалифицированный и ручной труд. Сложность уборки территории города связана также с особенностями работ, которые определяются следующими факторами:

- большой номенклатурой видов работ и отдельных технологических операций;
- большими различиями годовых объемов работ разных видов;
- сезонным характером места и времени появления работ;
- высокими требованиями к скорости выполнения работ;
- проведением работ в условиях непрерывающегося движения потока транспорта и необходимости создания ему минимальных помех;
- рассредоточенностью объемов работ на значительных расстояниях относительно друг друга и мест базирования коммунальных служб;
- высоким требованием к габаритам и маневренности уборочной техники;
- высоким уровнем использования ручного труда, так как нет возможности механизировать отдельные технологические операции путем навески дополнительного оборудования.

Сбор и удаление снега, листьев, бытовых отходов, мусора с их последующей утилизацией является достаточно дорогостоящей услугой. Поэтому для осуществления названных операций требуется рациональная организация их менеджмента и соответственно финансирования. Для решения поставленных задач требуется совершенно новая постановка учета затрат на осуществление работ по благоустройству территорий, включая транспортный процесс, связанный с осуществлением различных

технологических операций. В этой связи для управления затратами на оказание услуг по содержанию автомагистралей и благоустройству территорий, осуществляемых специализированным транспортом, необходимо вести учет с использованием системы бюджетирования. Это обусловлено наличием большого количества выполняемых операций, видов перевозок, используемой техники, характером перемещаемого груза, которые зависят от множества факторов. Осуществление транспортного процесса требует организации учета всех его составляющих, чтобы посредством бюджетирования определять необходимость финансирования этого процесса в автотранспортном предприятии [32].

С учетом изложенного материала сделаем вывод, что транспортный процесс это процесс перевозки груза и пассажиров в соответствии с потребностями отраслей экономики и населения.

Транспортный процесс является одним из видов производственного процесса и включает операции приема, транспортировки, хранения, перевалки, сдачи. В транспортном процессе, как уже отмечалось, в отличие от промышленного процесса, нового материального продукта не производится.

Каждая операция, как и процесс, состоит из предметов труда, средств производства и производственного персонала, взаимодействие которых направлено на создание транспортной продукции:

- предмет транспортного производства– перевозка пассажиров, почты, груза;
- средства транспортного производства– транспортное пространство и транспортная техника;
- исполнители транспортного производства– персонал транспортного производства.

Транспортная продукция– результат выполненной работы по доставке в конечный пункт назначения пассажиров и груза.

В общей постановке под средствами производства понимаются производственные здания, сооружения и техника. Они могут быть сгруппированы в две группы: транспортное пространство и транспортная техника.

Транспортное пространство– это обустроенные для перемещения и управления движением транспортных объектов зоны земной поверхности,

подземного, водного и воздушного пространства.

В соответствии с этим определением в состав транспортного пространства входят:

- транспортные коммуникации – это пути сообщения, представляющие собой объекты подземного, водного или воздушного пространства, обустроенные для перемещения транспортных средств (железные дороги, автомобильные дороги, водные пути, воздушные трассы, трубопроводы).
- транспортно-технологические терминалы: погрузочно-разгрузочные и складские комплексы, портовые и вокзальные сооружения, комплексы и здания для обслуживания клиентов при оформлении заказа на транспортную продукцию;
- здания, сооружения и комплексы для управления транспортными потоками.

Транспортная техника- это совокупность технических объектов, с помощью которых осуществляется транспортный процесс.

В состав транспортной техники входят:

- транспортные (подвижные) средства, которые перемещают грузы и пассажиров по транспортным коммуникациям;
- техника транспортно-технологических терминалов, предназначенная для проведения погрузочно-разгрузочных, транспортно- складских и внутритерминальных транспортирующих технологических операций;
- техника управления транспортными потоками: информационно-вычислительные комплексы, техника для связи и передачи информации, предназначенные для поддержания управленческих процедур в процессе обслуживания клиентов, управления транспортными средствами и руководства организационными структурами транспорта.

Персонал транспортного производства в соответствии со структурой средств производства целесообразно классифицировать по следующим основным структурным группам:

- руководители и управляющие (менеджеры) организационных структур транспорта;
- операторы производственных процессов, протекающих в наземных объектах транспортного пространства;
- операторы транспортных средств;
- программисты и операторы комплексов управления транспортными потоками;

2.3 Показатели мощности технического оснащения транспорта.

Для выполнения своего назначения каждый вид транспорта имеет определенную техническую базу, или иначе, средства производства. Техническое вооружение любого вида транспорта чрезвычайно сложно и многообразно. Главными элементами технического оснащения, характерными для всех видов транспорта, можно считать: путь с искусственными сооружениями (мосты, тоннели, дорожные хозяйства и пр.); подвижной состав; постоянные технические средства, возводимые, как правило, в районах городов и других населенных пунктов в виде станций, портов, вокзалов, депо, грузовых складов (пакгаузов), заводов, мастерских, материально-технических баз, систем энергоснабжения и водоснабжения; специальные (в том числе электронные) устройства для управления движением транспортных единиц и для связи должностных лиц, обслуживающих транспорт. К постоянным техническим средствам относятся также служебные здания и сооружения с соответствующим оборудованием, включая погрузо-разгрузочные машины и механизмы, машины для ремонта и содержания в исправном состоянии всего имущества транспорта.

Масштабы транспортного хозяйства в целом растут, причем оснащение непрерывно совершенствуется благодаря новым достижениям науки и техники. Объем и технический уровень оснащения во многом определяют потенциал данного вида транспорта, но само по себе оно не гарантирует выполнения возложенных на него задач. Для этого необходимы прежде всего адекватная технология, организация и система управления транспортным процессом.

Рассмотрим эти вопросы на примере автомобильного транспорта

Основной задачей организации и планирования производства в автотранспортном предприятии является рациональное сочетание и использование всех ресурсов производства с целью выполнения

максимальной транспортной работы при перевозке грузов и лучшего обслуживания населения пассажирскими перевозками.

Предприятия автомобильного транспорта по своему назначению подразделяются на автотранспортные, автообслуживающие и авторемонтные.

Автотранспортные предприятия являются предприятиями комплексного типа, осуществляющими перевозку грузов или пассажиров, хранение, техническое обслуживание и ремонт подвижного состава, а также снабжение необходимыми эксплуатационными, ремонтными материалами и запасными частями.

Автотранспортные предприятия по характеру выполняемой транспортной работы делятся на:

- грузовые;
- пассажирские;
- смешанные;
- специальные.

По характеру производственной деятельности различают АТП:

- общего пользования;
- не общего пользования .

Автотранспортные предприятия общего пользования осуществляют перевозку грузов для предприятий и организаций отраслей экономики и граждан по договорам, перевозку пассажиров в автобусах и легковых таксомоторах на городских, пригородных междугородных и международных маршрутах. Автотранспортные предприятия не общего пользования осуществляют перевозку грузов и пассажиров для собственных нужд предприятий отраслей экономики.

Автотранспортные предприятия обладают определенной производственной мощностью. Производственная мощность АТП зависит от списочного состава автомобилей и автобусов, их грузоподъемности и вместимости. Производственная мощность зон технического и ремонта подвижного состава, цехов и участков АТП определяется по наибольшей пропускной способности ведущих звеньев производства, линий технического обслуживания, постов для ремонта и т.д.

Оценку элементов производственно-технической базы необходимо проводить не только с позиции количественных характеристик, но и с точки зрения

качественного их состояния.

Элементы технического оснащения автомобильного транспорта условно можно разделить на следующие группы:

- общие сведения;
- численность парка подвижного состава и режим его эксплуатации;
- штаты предприятия;
- показатели территории предприятия;
- характеристика основных зданий и сооружений;
- характеристика производственных участков;
- организация работ ТО и ТР подвижного состава;
- сведения о наличии основного технологического оборудования.

Общие сведения. В их состав включаются следующие основные данные:

- наименование, назначение и тип предприятия;
- мощность предприятия (численность эксплуатируемых автомобилей);
- год ввода предприятия в эксплуатацию;
- год начала деятельности предприятия;
- стоимость «пассивной» части ОПФ предприятия (зданий, сооружений, оборудования, сетей, коммуникаций и пр.) без стоимости подвижного состава и др.

Численность парка подвижного состава и режим его эксплуатации.

Категория условий эксплуатации, среднесуточный (среднегодовой) пробегединицы подвижного состава, число дней работы в году, время в наряде, средний коэффициент технической готовности, средний возраст подвижного состава указываются отдельно по каждой группе моделей подвижного состава, определяемые на период проведения обследования или по отчетным данным АТП.

Если на АТП есть группы автомобилей одной модели, но имеющие различную категорию условий эксплуатации, то их показатели следует указывать отдельно. Это же положение относится и к моделям грузовых автомобилей, эксплуатируемых как одиночные и в составе автопоездов.

Штаты предприятия.

Представляются отдельно по основным категориям работающих (производственные рабочие по ТО и ТР подвижного состава, вспомогательные рабочие, эксплуатационный персонал, младший обслуживающий персонал и пожарно-сторожевая охрана).

Показатели территории АТП.

Включают общую площадь земельного участка, площадь застройки территории, а также площади застройки отдельных зданий и сооружений, коэффициент застройки, площади асфальтирования и озеленения, число автомобиле-мест хранения подвижного состава (закрытого, открытого без подогрева, открытого с подогревом).

Характеристика основных зданий и сооружений.

Включает такие данные, как площадь застройки, полезная площадь (с разбивкой на площадь производственно-складских и административно-бытовых помещений), число этажей, материал основных строительных конструкций (каркас, несущие конструкции перекрытия, перекрытие (покрытие), ограждение, высота

помещений до низа несущих конструкций, строительный объем, балансовая

стоимость, оценка состояния). Оценка состояния здания (сооружения) определяется тремя показателями (хорошее, удовлетворительное и не удовлетворительное) и устанавливается экспертным путем в зависимости от срока службы, вида и качества основных строительных конструкций, степени их износа, соответствия конструкции

здания производственному назначению по действующим нормам и правилам и т. п.

Характеристика производственных участков, включает следующие

основные показатели:

- площадь, численность работающих (в том числе по сменам), продолжительность работы участка в сутки, условия труда (состояние

вентиляции, освещения, температуры, оцениваемых экспертным методом:

хорошее, удовлетворительное, плохое), число постов (универсальных, специализированных, на поточных линиях, для автопоездов), число мест ожидания (в помещениях и на открытых площадках), уровень и степень механизации производственных процессов, а также другие данные,

отражающие специфику производственного участка.

Организация ТО и ТР.

Определяется режимом работы производства, годовым объемом работ, числом производственных рабочих, постов и другими показателями, которые приводятся раздельно по видам технических, воздействий и основным моделям подвижного состава, входящим в технологически совместимые группы.

Показатели годового объема работ указываются по основным моделям подвижного состава при наличии отчетных данных, а при отсутствии – в целом по парку подвижного состава АТП. Число постов ТО и ТР при их специализации по типу подвижного состава приводится отдельно по основным моделям. Приводятся существующие методы организации производства ТО и ТР подвижного состава, его агрегатов и узлов (на поточных линиях, на индивидуальных специализированных или универсальных постах, агрегатно-узловой метод, индивидуальный и т. д.).

В условиях кооперации производства учитываются сведения о выполнении отдельных видов работ ТО и ТР подвижного состава на других предприятиях, а также виды технических услуг, оказываемые данным АТП для других предприятий, организаций или индивидуальных владельцев.

Сведения о наличии основного технологического оборудования.

Учитываются в форме ведомости, в которой указываются: наименование оборудования, его краткая характеристика, модель, количество, состояние (процент износа), использование оборудования (часов в сутки). В состав ведомости включаются все виды основного технологического оборудования, промышленного и индивидуального (собственного) производства.

2.4 Объемные показатели перевозочной работы. Показатели качества технической работы транспорта.

Существуют пять основных видов транспорта: железнодорожный, водный (морской и речной), автомобильный, воздушный и трубопроводный.

Железнодорожный транспорт. Обеспечивает экономичную перевозку крупных грузов, предлагая при этом ряд дополнительных услуг, благодаря чему он занимал почти монопольное положение на транспортном рынке. И лишь бурное развитие автомобильного транспорта в 70-90-е гг. XX в. привело к сокращению его относительной доли в совокупном доходе транспорта и общем грузообороте.

Значение железных дорог до сих пор определяется их способностью эффективно и относительно дешево перевозить большие объемы грузов на дальние расстояния. Железнодорожные перевозки отличаются высокими постоянными издержками в связи с большой стоимостью рельсовых путей, подвижного состава, сортировочных станций и депо. При этом переменная часть издержек на железных дорогах невелика.

Основную часть грузооборота дает железным дорогам вывоз минерального сырья (угля, руды и пр.) от источников добычи,

расположенных вдалеке от водных путей. При этом соотношение постоянных и переменных издержек на железнодорожном транспорте таково, что для него по-прежнему выгоды дальние перевозки.

Сравнительно недавно появилась тенденция к специализации железнодорожных перевозок, что связано со стремлением повысить качество предоставляемых ими услуг. Так появились трехъярусные платформы для перевозки автомобилей, двухъярусные контейнерные платформы, сочлененные вагоны, составы специального назначения. Состав специального назначения - это товарный поезд, все вагоны которого предназначены для перевозки одного вида продукта, например, угля. Такие составы экономичнее и быстрее традиционных смешанных, потому что могут, минуя сортировочные станции, следовать прямо к месту назначения. Сочлененные вагоны имеют удлиненную ходовую часть, которая способна принимать до 10 контейнеров в одной гибкой сцепке, что уменьшает нагрузку вагона и сокращает время, необходимое для перевалки. Двухъярусные контейнерные платформы, как следует из названия, могут быть загружены контейнерами в два этажа, что удваивает грузоподъемность подвижного состава. Подобные технические решения помогают железным дорогам уменьшить грузовую нагрузку вагонов, увеличить грузоподъемность составов и облегчить процессы погрузки-выгрузки.

Водный транспорт. Здесь принято разделение на глубоководное (океанское, морское) судоходство и внутреннее (речное). Главное преимущество водного транспорта - это способность перевозить очень крупные грузы. При этом используют два типа судов: глубоководные (нуждаются в портах с глубоководными акваториями) и дизельные баржи (обладают большей гибкостью). Главными недостатками водного транспорта являются ограниченные функциональные возможности и небольшая его скорость. Причина в том, что для доставки грузов в порты и из портов приходится использовать железные дороги или грузовики, за исключением случаев, когда и пункт отправления, и пункт назначения расположены на одном и том же водном пути. Водный транспорт, таким образом, отличающийся большой грузоподъемностью и незначительными переменными издержками, выгоден тем грузоотправителям, для которых важны низкие транспортные тарифы, а скорость доставки имеет второстепенное значение.

Типичными грузами для перевозки по внутренним водным путям являются руда, минеральное сырье, цемент, зерно и некоторые другие сельскохозяйственные продукты. Возможности транспорта ограничены не только его привязкой к судоходным рекам и каналам, но и зависимостью от мощностей для погрузки-разгрузки и хранения таких насыпных грузов, а также растущей конкуренцией со стороны железных дорог, обслуживающих параллельные дороги.

В будущем значение водного транспорта для логистики не уменьшится, так как медленные речные суда могут служить своего рода передвижными складами при надлежащей интеграции в общую логистическую систему.

Автомобильный транспорт. Основными причинами активного использования автотранспорта в логистических системах стали присущие ему гибкость доставки и высокая скорость междугородных перевозок. От железных дорог автотранспорт отличают сравнительно небольшие капиталовложения в оборудование терминалов (погрузочно-разгрузочных мощностей) и использование автодорог общего пользования. Однако в автотранспорте величина переменных издержек (оплата труда водителей, затраты на горючее, шины и ремонт) в расчете на 1 км пути велика, постоянные же расходы (накладные расходы, амортизация автотранспортных средств) невелики. Поэтому в отличие от железнодорожного автотранспорт лучше всего для перевозки небольших партий грузов на малые расстояния. Это определяет сферы использования автотранспорта - перерабатывающая промышленность, торговля и пр.

Несмотря на определенные проблемы в автотранспортной отрасли (рост расходов на замену и техническое обслуживание оборудования, на оплату труда водителей, грузчиков и ремонтников) в обозримом будущем именно автотранспортные перевозки сохранят центральные позиции в обеспечении транспортных потребностей логистики.

Воздушный транспорт. Грузовая авиация - новейший и наименее востребованный вид транспорта. Главное его преимущество - скорость доставки, главный недостаток - высокая стоимость перевозки, который иногда перекрывается скоростью доставки, что позволяет отказаться от других элементов структуры логистических издержек, связанных с содержанием складов и запасов. Хотя дальность воздушных перевозок не ограничена, на их долю до сих пор приходится менее 1 % всего междугородного грузооборота (выраженного в тонно-милях). Возможности воздушного транспорта сдерживаются грузоподъемностью и грузоместимостью самолетов, а также их ограниченной доступностью.

Традиционно для междугородных грузовых перевозок использовались по большей части попутные пассажирские рейсы, что было выгодно и экономично, но привело к потере гибкости и задержке технического развития. Фрахт реактивного лайнера обходится дорого, а спрос на такие перевозки нерегулярен, поэтому парк самолетов, осуществляющих исключительно грузовые перевозки, очень невелик.

Воздушный транспорт отличается меньшей величиной постоянных издержек по сравнению с железными дорогами, водным транспортом или

трубопроводами. Постоянные издержки воздушного транспорта включают затраты на покупку самолетов и, при необходимости, специального оборудования грузопереработки и контейнеров. Переменные издержки включают расходы на керосин, техническое обслуживание самолетов и оплату труда летного и наземного персонала.

Поскольку для размещения аэропортов нужны очень большие открытые пространства, воздушные перевозки, как правило, не объединены в единую систему с другими видами транспорта, за исключением автомобильного.

Воздушным транспортом перевозят самые различные грузы. Главная особенность этого вида транспорта заключается в том, что им пользуются для доставки грузов главным образом в случае экстренной необходимости, а не на регулярной основе. Таким образом, основные грузы, перевозимые воздушным транспортом, - либо дорогостоящие, либо скоропортящиеся товары, когда высокие транспортные расходы оправданы. Потенциальными объектами грузовых авиаперевозок являются также такие традиционные для логистических операций продукты, как сборочные детали и компоненты, товары, продаваемые по почтовым каталогам.

Трубопроводный транспорт. Трубопроводы являются важной частью транспортной системы и предназначены в основном для перекачки сырой нефти и жидких нефтепродуктов, природного газа, жидких химикатов и превращенных в водную суспензию сухих сыпучих продуктов (цемент). Такой вид транспорта уникален: он работает круглые сутки по семь дней в неделю с перерывом только на смену перекачиваемых продуктов и техническое обслуживание.

Трубопроводы отличаются самой высокой долей постоянных издержек и самыми низкими переменными издержками. Уровень постоянных издержек высок, так как очень велики расходы на прокладку трубопроводов, на содержание полосы отчуждения, на строительство насосных станций и создание системы управления трубопроводом. Но то, что трубопроводы могут работать практически без участия человека, определяет низкий уровень переменных издержек.

Явными недостатками трубопроводов являются отсутствие гибкости и ограниченность их использования транспортировкой только жидких, газообразных и растворимых веществ или суспензий.

Скорость определяется временем движения на определенное расстояние. Самый быстрый из всех - воздушный транспорт. Доступность - это способность транспорта обеспечить связь между любыми двумя географическими пунктами. Наибольшей доступностью отличается автотранспорт, так как грузовики могут взять груз непосредственно в месте отправления и доставить его непосредственно в место назначения. Показатель надежности отражает потенциальные

отклонения от ожидаемого или установленного графика доставки. Поскольку трубопроводы работают круглые сутки и не боятся ни погоды, ни перегрузки, они являются самым надежным видом транспорта. Грузоподъемность характеризует способность перевозить грузы любого веса и объема. По этому признаку наивысшая оценка принадлежит водному транспорту. Частота - это число перевозок (транспортировок) в графике движения. Поскольку трубопроводы работают в непрерывном режиме, они и здесь занимают первое место.

2.5 Показатели экономической эффективности работы.

Выделим основные эксплуатационные характеристики, которые определяют и влияют на эффективность работы различных видов транспорта.

Эксплуатационные показатели водных судов:

- водоизмещение (массовое или объемное) определяется массой или объемом воды, вытесняемой плавающим судном;
- грузоподъемность - перевозочная способность данного судна;
- дедвейт (или полная грузоподъемность) - величина груза, которую судно способно принять до осадки по летнюю грузовую марку на ватерлинии;
- грузовместимость - способность судна вместить груз определенного объема (отдельно для тарно-упаковочных, штучных и сыпучих грузов).

Различают одинарную грузовместимость, когда объем всех грузовых помещений используется одновременно, и двойную, когда грузовые помещения используются по очереди для равномерности загрузки судна.

Эксплуатационные показатели железнодорожного состава:

- коэффициент использования грузоподъемности, равный отношению фактической массы груза в вагоне к его грузоподъемности;
- коэффициент вместимости, равный частному от деления фактического груза в вагоне на вместимость вагона;
- техническая норма загрузки - это согласованное с грузоотправителем количество груза, которое может быть загружено в данный вагон при наилучшем использовании его грузоподъемности и вместимости.

Автомобильный транспорт характеризуется показателями эксплуатационно-технического качества, которые вместе с данными по конкретным условиям эксплуатации служат для выбора подвижного состава той или иной марки.

К таким показателям относятся характеристики автомобиля по его габаритам, массе, грузоподъемности, проходимости, скорости и другим

динамическим качествам, устойчивости и маневренности и, наконец, по экономичности. Эффективность использования автомобильного транспорта определяется такими показателями, как себестоимость перевозок, их производительность, энергоемкость и др.

Привлекательность автотранспорта отчасти объясняется его относительным превосходством над другими по всем пяти характеристикам за исключением грузоподъемности. Это обстоятельство позволяет рассмотреть эксплуатационные характеристики (показатели) автотранспорта более подробно.

Работа подвижного состава автомобильного транспорта оценивается системой технико-эксплуатационных показателей, характеризующих количество и качество выполненной работы. Техничко-эксплуатационные показатели использования подвижного состава в транспортном процессе можно разделить на две группы.

К первой группе следует отнести показатели, характеризующие степень использования подвижного состава грузового автомобильного транспорта:

- коэффициенты технической готовности, выпуска и использования подвижного состава;
- коэффициенты использования грузоподъемности и пробега,
- среднее расстояние ездки с грузом и среднее расстояние перевозки,
- время простоя под погрузкой-разгрузкой;
- время в наряде;
- техническая и эксплуатационная скорости.

Вторая группа характеризует результативные показатели работы подвижного состава:

- число ездок;
- общее расстояние перевозки и пробег с грузом;
- объем перевозок и транспортная работа.

Наличие в автотранспортном предприятии автомобилей, тягачей, прицепов, полуприцепов называют списочным парком подвижного состава.

Снабженческо-сбытовые организации участвуют в транспортном процессе и тем самым оказывают существенное влияние на себестоимость перевозки грузов автомобильным транспортом. Знание работниками организаций влияния эксплуатационных показателей на себестоимость 1 т-км позволяет правильно использовать транспортные

средства при доставке продукции потребителям и тем самым снизить себестоимость перевозок грузов.

С увеличением технической скорости и сокращением времени простоя под погрузкой и разгрузкой возрастают пробег и производительность автомобиля при неизменной сумме постоянных расходов, что позволяет снизить себестоимость перевозок, приходящихся на 1 т-км.

При повышении коэффициентов использования грузоподъемности и пробега подвижного состава резко снижается себестоимость перевозок, так как при этом уменьшается сумма и переменных и постоянных расходов, приходящихся на 1 т-км.

Поскольку себестоимость перевозок зависит от объема выполненной работы и затраченных на нее средств, основным условием ее снижения являются рост производительности труда водителей и других работников автотранспортных предприятий, экономия материальных ресурсов (снижение затрат топлива, материалов, запасных частей и т. п.), а также сокращение административно-управленческих расходов путем рационализации управления автотранспортными предприятиями.

Огромную роль в снижении себестоимости перевозок играют эффективная организация перевозок и комплексная механизация погрузочно-разгрузочных работ. Рациональное решение этих вопросов позволяет максимально использовать грузоподъемность автомобилей и обеспечить минимальный их простой при погрузке и разгрузке. Значительное снижение себестоимости достигается применением прицепов, которые резко увеличивают производительность автомобиля и способствуют повышению коэффициента использования пробега.

2.6 Показатели развития транспортной сети.

Основными задачами Транспортной стратегии при формировании единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры являются:

- ликвидация разрывов и "узких мест" на транспортной сети, в том числе в азиатской части России;

развитие транспортных подходов к крупным транспортным узлам и пограничным пунктам пропуска;

- формирование единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения и хозяйствующих субъектов;

- создание единой сбалансированной системы транспортных коммуникаций страны на базе дифференцированного развития путей сообщения всех видов транспорта;

- увеличение пропускной способности и скоростных параметров транспортной инфраструктуры до уровня лучших мировых достижений с учетом создания обоснованных резервов, увеличение доли высокоскоростных путей сообщения;
- создание интегрированной системы логистических парков на территории страны как основы формирования современной товаропроводящей сети;

Совершенствование инфраструктуры предполагается осуществлять в отношении всех видов транспорта.

В сфере железнодорожного транспорта планируется к 2030 году построить 20730 км новых линий, из них протяженность скоростных железнодорожных линий к 2030 году может составить более 10 тыс. км, а высокоскоростных - более 1500 км.

До 2015 года предусматривается:

- строительство вторых путей протяженностью 2407,9 км, в том числе 1478,6 км - на основных направлениях;
- строительство третьих и четвертых путей на основных направлениях протяженностью 348,5 км;

В 2016 - 2030 годах предусматривается:

- строительство вторых путей протяженностью 3055,6 км;

Реализация мероприятий по развитию дорожного хозяйства в 2010 - 2030 годах позволит достичь следующих результатов:

- увеличение плотности дорожной сети общего пользования с 5,1 км на 1000 человек в 2007 году до 10 км на 1000 человек в 2030 году и с 42,6 км на 1000 кв. км в 2007 году до 79 км на 1000 кв. км в 2030 году;
- увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационным показателям, с 37,5 процента в 2007 году до 80 процентов в 2030 году;
- увеличение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования высших категорий (I и II) в общей протяженности автомобильных дорог федерального значения с 47,8 процента в 2007 году до 80 процентов в 2030 году;
- увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, возрастет с 12,8 тыс. км в 2007 году до 14,2 тыс. км в 2030 году (с 27,3 процента до 15 процентов общей протяженности автомобильных дорог федерального значения);

- обеспечение около 20 тыс. перспективных сельских населенных пунктов постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием к 2030 году;

В области воздушного транспорта предусматривается увеличение до 2020 года количества действующих аэропортов до 357, если до 2010 года удастся изменить тенденцию к сокращению аэродромной сети и сохранить не менее 315 аэродромов в результате активной инвестиционной политики. К 2030 году аэродромная сеть должна включать в себя более 500 аэропортов, в основном за счет развития региональной авиатранспортной инфраструктуры.

К 2030 году продолжится развитие морских портов всех морских бассейнов страны. Новые перегрузочные комплексы будут строиться прежде всего на Север

Тема 2. Классификация и характеристика грузовых перевозок и видов перевозимых грузов в цепях поставок.

Классификация по способу перевозок. Прямые, смешанные перевозки. Перевозки отдельными предпринимателями и транспортом нетранспортных организаций. Городские и внутриобластные перевозки. Юнимодальные, мультимодальные, интермодальные перевозки. Специфические особенности в технологии, организации и управлении. Составляющие элементы и звенья различных технологий. Виды перевозимых грузов. Классификации, упаковка и маркировка. Контейнеризация. Эффективность упаковки в грузоперевозках.

Понятие магистрального вида транспорта. История возникновения и развития, техническая платформа, подвижной состав, основные технологии перевозок, системы энергоснабжения, системы управления и обеспечение безопасности. Перспективы развития (по отдельным видам транспорта).

Транспортная система страны представляет собой большой и сложный комплекс путей сообщения, подразделяемых на магистральный транспорт общего пользования, промышленный и городской (рис.1).

Магистральный транспорт общего пользования включает в себя железнодорожный, автомобильный, морской, речной, воздушный и трубопроводный.

Промышленный транспорт осуществляет перемещение предметов и продуктов труда в сфере производства.

Городской транспорт обеспечивает перевозки внутри города и включает в себя метрополитен, троллейбусы, трамваи, автобусы, таксомоторы, грузовые автомобили и др.

Перевозки в сфере обращения выполняются всеми видами транспорта общего пользования. Роль и значение их зависит от размеров территории страны, уровня ее промышленного развития и других факторов.

Железнодорожный транспорт во многих промышленно развитых странах среди других видов транспорта занимает одно из ведущих мест. Это объясняется его универсальностью – возможностью обслуживать производящие отрасли хозяйства и удовлетворять потребности населения в перевозках вне зависимости от погоды: во всех климатических условиях и в любое время года. Именно поэтому, несмотря на относительно бурное развитие автомобильного, воздушного и трубопроводного транспорта, вот уже более 175 лет железнодорожный транспорт остается основным средством перевозок грузов и массовых перевозок населения.

Имея современные виды локомотивов и вагонов, мощный рельсовый путь, используя современные средства автоматики, телемеханики и вычислительной техники, железнодорожный транспорт, наряду с другими отраслями промышленного производства, входит в экономический потенциал каждой страны.

Вместе с тем железнодорожный транспорт влияет и на другие стороны жизни государства, участвуя в межрегиональных связях в сфере культуры, социальных преобразований, международном туристическом сотрудничестве, вносит существенный вклад в научно-технический прогресс.

За время своего существования протяженность железных дорог мира достигла почти 1,3 млн км; при этом они не имеют себе равных по объему провозной способности и непрерывности функционирования.

Перспективным направлением в развитии железнодорожного транспорта является высокоскоростной наземный транспорт, способный соперничать с воздушным транспортом.

Автомобильный транспорт обеспечивает:

- 1) относительно высокую скорость передвижения;
- 2) доставку грузов в районы, где нет других видов транспорта.

Он наиболее удобен, так как позволяет доставлять грузы непосредственно от отправителя к получателю без перегрузки; эффективен на внутригородских и междугородных перевозках пассажиров.

Вместе с тем себестоимость грузовых и пассажирских перевозок автомобильным транспортом более высокая по сравнению с другими видами.

Морской транспорт обеспечивает массовые перевозки в зарубежные страны, а также между портами внутри страны, расположенными на побережье морей. Морские перевозки наиболее эффективны на направлениях, где морские маршруты короче сухопутных, и там, где нет других видов массового транспорта. Для России особенно велико значение морского транспорта в обслуживании северных районов Сибири и Дальнего Востока, где нет железных дорог. Себестоимость морских перевозок грузов ниже, чем другими видами транспорта, и особенно при перевозках на дальние расстояния.

Речной транспорт осуществляет местные и дальние перевозки на маршрутах, которые совпадают с расположением судоходных рек и каналов. Он обладает высокой провозной способностью, причем особенно при использовании судов большой грузоподъемности на глубоководных реках, а также на маршрутах река-море. Себестоимость речных перевозок ниже, чем другими видами транспорта. Однако существенным недостатком речного транспорта России является кратковременность навигации в течение года и низкие скорости движения.

Воздушный транспорт – самый высокоскоростной вид транспорта, посредством которого осуществляются в основном пассажирские перевозки на ближние и дальние расстояния. Удельный вес грузовых перевозок невелик. На работу воздушного транспорта очень влияют погодные условия. Стоимость воздушных перевозок значительно выше, чем на других видах транспорта.

Трубопроводный транспорт наиболее молодой из всех видов транспорта. Он используется для транспортировки главным образом нефти, нефтепродуктов и природного газа и почти не зависит от погодных условий, способен транспортировать жидкие и газообразные продукты на очень большие расстояния, является относительно дешевым видом транспорта.

Указанные виды транспорта являются разновидностью традиционных видов транспорта, ориентированных на определенную номенклатуру грузов или особые условия перевозки.

Основными признаками нетрадиционного вида транспорта следует считать двигатель, движитель и способ взаимодействия с опорной поверхностью. Появление нетрадиционных видов транспорта обусловлено двумя основными причинами:

- во-первых, кризисным состоянием традиционных видов транспорта во многих странах, связанным прежде всего с экологией, недостатком скоростей сообщения, повышенными транспортными издержками, а также с недостаточной провозной способностью отдельных видов транспорта;

- во-вторых, новыми возможностями, открытыми современным уровнем научно-технического прогресса в условиях растущих транспортных потребностей, связанных с ростом производства, населения, урбанизацией, туризмом, стремлением к экономии времени и др.

Из имеющегося разнообразия нетрадиционных видов транспорта нужно отметить транспорт энергии, гидро- и пневмотранспорт, дирижабли,

суда на подводных крыльях, на воздушной подушке и магнитном подвесе, электромобили, транспортные системы непрерывного действия, солнцемобили, монорельс, конвейерный и космический транспорт.

5.1 Основные элементы системы. Промышленные, муниципальные и энергетические транспортные системы.

Под единой транспортной системой подразумевают совокупность всех видов транспорта, связанных экономическими, технологическими, техническими и нормативно-правовыми взаимоотношениями. Каждый вид транспорта имеет свою сферу эффективного использования.

Разнообразие видов транспорта в нашей стране обусловлено ее большой территорией, множеством естественных водных путей, регионов с неблагоприятными климатическими зонами, разнообразием ландшафтов и т.п.

В состав транспортной системы входит железнодорожный, автомобильный, внутренний водный, или речной, морской, воздушный,

трубопроводный, промышленный, городской, космический транспорт, транспорт энергии и информации.

Такие виды транспорта, как промышленный и городской, в свою очередь, также являются совокупностью различных видов транспорта, объединенных территориальным признаком. Каждый вид транспорта эффективен в определенной сфере использования.

Железнодорожный транспорт — наиболее развитой и технически оснащенный вид транспорта в нашей стране. На его долю приходится основная транспортная работа (в тонно-километрах). По железной дороге перевозят массовые недорогие грузы на средние и дальние расстояния, а также пассажиров — на средние расстояния и в пригородной зоне. В рыночных условиях из-за сравнительно невысоких скоростей железнодорожный транспорт стал терять свое значение в мире (кроме России), однако повышение технических скоростей до 240 — 320 км/ч в ряде стран Европы, Японии и др. и экологическая чистота электрифицированных железных дорог вернули к нему былое расположение. Многие страны мира сейчас интенсивно развивают железнодорожный транспорт с учетом новых научных достижений.

Автомобильный транспорт развивается ускоренными темпами, особенно в рыночных условиях, как наиболее массовый вид транспорта для перевозки пассажиров и грузов любой стоимости, в том числе дорогостоящих, на короткие и средние расстояния, а также обеспечения розничной торговли, малого бизнеса, систем производственной логистики. Он может быть единственным видом транспорта в сельскохозяйственных регионах при перевозке пассажиров и грузов. Автомобильный транспорт имеет самую широкую сферу использования: в городе, пригороде, в межрегиональном, междугородном и международном сообщении как самостоятельный или для подвоза-вывоза к магистральным видам транспорта.

Этот транспорт широко используется в качестве туристско-экскурсионного (как самостоятельный или при взаимодействии с другими видами транспорта).

Развитие современных технологий, например контейнерной, расширяет сферу применения (дальность) автомобильного транспорта. Эффективна и перевозка на значительные расстояния при международном сообщении, которая ускоряет доставку экспортно-импортных грузов. Для сравнения: в США возят грузы на дальние расстояния (несколько тысяч километров) — от западного до восточного побережья и обратно — большегрузными дизельными тягачами автомобильного транспорта с прицепами длиной 40—50 футов (12—15 м) с рефрижераторными установками. Эффективность достигается благодаря большим объемам перевозки и обратной загрузке.

Внутренний водный, или речной, транспорт уступил свое лидирующее положение другим видам транспорта.

Используется речной транспорт для массовых перевозок недорогих грузов (доля гравия, песка, нерудных строительных материалов составляет более 85 %; нефти и каменного угля — 11 %). Особая роль отводится речному транспорту при обслуживании отдаленных районов нашей страны (Сибирь, Дальний Восток), в которых нет других видов транспорта. Он широко используется как круизный, а также для перевозки пассажиров на средние и дальние расстояния.

В международном сообщении речным транспортом задействовано 500 портов стран Европы, Африки и Азии. Широко развиты связи со Скандинавскими странами, Голландией, Грецией, Турцией, Англией, Германией и др. Роль речного транспорта возросла после распада СССР, когда Россия потеряла более десяти крупных морских портов.

Морской транспорт относится к старейшим видам транспорта. Используется, в основном, как межконтинентальный в международном сообщении (среднее расстояние перевозки 4000 км) и в малом и большом каботаже, т.е. в районах одного или нескольких морей. Применяется, прежде всего, для перевозки массовых недорогих грузов (в том числе сырья) и как круизный. Перспективы его развития наиболее тесно связаны с политикой государства в международных отношениях.

Особая роль морского транспорта для нашей страны состоит в возможности обслуживания территорий, прилегающих к Северному морскому пути, не имеющих других транспортных путей.

Воздушный транспорт используется главным образом как пассажирский на средних и дальних расстояниях. Для перевозок грузов его применение ограничено. Отличается от остальных видов транспорта возможностью осуществлять специфические виды деятельности.

Трубопроводный транспорт выполняет транспортировку жидких (в основном нефти и нефтепродуктов) и газообразных грузов на любые расстояния, реже — твердых грузов.

Промышленный транспорт обслуживает производство, на балансе которого он состоит, и осуществляет перевозки по территории предприятий, в цехах, между цехами, а также связывает производство с магистральными видами транспорта для ввоза-вывоза сырья и готовой продукции.

Городской транспорт осуществляет транспортное обслуживание населения города и пригорода, перевозя пассажиров к местам работы, отдыха и т.д., а также грузы, необходимые для жизнедеятельности людей.

Транспорт энергии и информации обеспечивает потребности жизнедеятельности общества, создает условия эффективного развития отраслей промышленности. Информация способствует организации перевозок, связи отраслей в единое целое и обеспечивает обороноспособность страны.

Космический транспорт превратился в самостоятельную отрасль. Он не только используется в научных целях познания мира, но и осуществляет целый ряд работ для обеспечения жизнедеятельности и обороны страны. Космические аппараты стали применяться для передачи информации, например спутниковая связь «Ком-стат» широко используется при автомобильных перевозках.

5.2 Новейшие транспортные системы и технологии.

Одним из приоритетов государственной политики в сфере транспорта является переход к инновационному развитию, обеспечивающему обновление основных фондов, эффективную работу и взаимодействие различных видов транспорта, улучшение транспортной доступности населения и интеграцию с транспортными системами соседних государств. Внедрение новых наукоемких технологий позволит обеспечить комплексное сбалансированное развитие всех видов транспорта, повысит уровень безопасности населения на транспорте и производительность транспортных систем.

Конечно, в отрасли есть своя специфика и особенности, которые оказывают существенное влияние на подходы к развитию информатизации и применению инфокоммуникационных и навигационных технологий. В первую очередь, это огромное количество объектов инфраструктуры, десятки миллионов транспортных средств, тысячи компаний, которым они принадлежат, и конечно, большая протяженность магистралей. Все их надо соединить в единую сеть. Но, сегодня существует дефицит каналов связи для устойчивого информационного взаимодействия с субъектами транспортного комплекса.

Минтранс России планирует к 2015 году создать Автоматизированную систему управления транспортным комплексом, которая, в том числе, будет интегрирована с органами управления транспортом субъектов РФ.

Повышение эффективности процессов управления должно привести к повышению уровня доступности услуг транспортного комплекса для населения. Благодаря переходу на современные, в том числе спутниковые технологии упростится процесс оформления проездных и транспортно-логистических документов. Внедрение автоматизированных систем сократит время и повысит качество перевозки пассажиров и грузов, снизится и уровень аварийности на дорогах.

В январе 2011 г. осуществлен перевод госуслуг по лицензированию отдельных видов деятельности в транспортной отрасли в электронный вид. Планируется перевести в электронный вид лицензирование перевозок воздушным транспортом пассажиров и грузов, ремонта авиационной техники и др.

Минтрансом разработана и утверждена Правительством Комплексная система обеспечения безопасности населения на транспорте. Составной частью системы является Единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ). Планируется создание сложных программно-аппаратных комплексов, обеспечивающих безопасность пассажиров, предусматривающих широкое применение результатов космической деятельности, телекоммуникационных сетей широкополосного доступа, интегрированных систем видеонаблюдения и многих других электронных средств, создаваемых в рамках идеологии "умный транспорт, дорога и инфраструктура".

Важным шагом на пути решения этой проблемы является создание интеллектуальных транспортных систем (ИТС). В стране создаются национальная платформа ИТС. Комплексное внедрение ИТС позволит повысить пропускную способность и производительность транспортных систем на 15-20 процентов без привлечения значительных капитальных вложений в строительство и реконструкцию инфраструктуры. Здесь будет применен принцип государственно-частного партнерства с привлечением бизнеса, науки и общественности. Проводится формирование и совершенствование нормативной базы создания и функционирования ИТС в РФ и ее гармонизации с международными нормативными актами и стандартами. Это позволит эффективно внедрять ИТС, а в перспективе сформировать условия для их интеграции в транснациональные ИТС.

Высокотехнологичные сервисы ИТС, основанные на использовании современных информационных, коммуникационных и навигационных технологий, позволят повысить безопасность, энергоэффективность и экологичность транспортных систем, обеспечат комфорт для водителей и доступность транспорта для потребителей услуг.

В состав ИТС в любом транспортном сегменте обязательно входит подсистема, работающая на основе технологий спутниковой навигации. При разработке отечественных устройств, контролирующих режимы труда и отдыха экипажей транспортных средств предусмотрено обязательное наличие навигационно-связного модуля ГЛОНАСС.

Внедрение технологий ГЛОНАСС не обошло стороной и систему аэронавигационного обеспечения полетов гражданской авиации, что в ближайшем будущем позволит использовать оборудование

функциональных дополнений наземного базирования GBAS (ДЖИБАС) для повышения качества и надежности обеспечения посадки самолетов, при значительном снижении затрат на аэронавигационное обслуживание, в первую очередь региональных аэродромов.

Развитие функциональных дополнений системы ГЛОНАСС значительно повысит уровень транспортной безопасности на морском и речном транспорте, в том числе благодаря повышению точности управления движением судов по оптимальной траектории и обеспечения навигации на речном транспорте в темное время суток. На железнодорожном транспорте использование технологий ГЛОНАСС даст возможность оптимизировать перевозочный процесс. А совершенствование спутниковой системы поиска и спасания КОСПАС-САРСАТ в увязке с технологиями ГЛОНАСС повысит оперативность и точность определения координат места аварии, что повысит эффективность проведения поисково-спасательных работ. По мере совершенствования и развития глобальных спутниковых систем и технологий появляются новые возможности применения навигационных услуг в транспортном комплексе. Принципиально новое развитие получают организация дорожного движения, в том числе по платным дорогам, организация автоматического управления и контроля работы дорожной и строительной техники, идентификация опасных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, мониторинг текущего состояния защищенности транспортной системы, контроль состояния объектов транспортной инфраструктуры и многое другое, без чего современное общество, основанное на широком применении новых материалов, интеллектуальных, информационно-коммуникационных, космических и транспортных технологий существовать не может.

Приоритетной проблемой остается совершенствование нормативно-правового обеспечения развития транспортной системы и рынка транспортных услуг, включая создание нормативно-правовой базы, регулирующей вопросы качества транспортных услуг, обеспечения мобилизационной подготовки транспортных организаций и выполнения ими военно-транспортной обязанности, развития механизмов государственно-частного партнерства, обеспечивающих четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором, а также определения приоритетных сфер применения этих механизмов на транспорте.

Еще одной важной проблемой является недостаточный уровень конкурентоспособности отечественных компаний и всей транспортной системы России в целом на мировом рынке транспортных услуг. Это обусловлено как перечисленными проблемами, так и недостаточными возможностями отечественных транспортных организаций конкурировать на мировом рынке, в том числе эффективно использовать

геополитические преимущества России при транзитных международных перевозках.

Технические и технологические параметры международных транспортных коридоров не обеспечивают их конкурентоспособность на международном рынке.

Интеграция в мировой и региональные рынки транспортных услуг будет означать усиление конкуренции, расширение доступа на российский рынок зарубежных перевозчиков, снятие административных и тарифных барьеров и приведет к осложнению положения отечественных транспортных компаний. Анализ мировых тенденций развития транспорта показывает, что ни одна страна не способна контролировать риски собственной экономики, не имея сильных транспортных позиций.

Мировые тенденции в развитии транспорта свидетельствуют, что:

- закончен период протекции по отношению к видам транспорта и перевозчикам. Усилия большинства стран направлены на повышение конкурентоспособности национального транспорта и отказ от системы квот, а также от тарифных и других ограничений. Их заменяет гармонизация транспортного законодательства;

- рынок транспортных услуг стал усложняться, все сегменты транспортного процесса и логистики стали интегрироваться. Это привело к развитию транспортной инфраструктуры нового типа — транспортно-складским и товаротранспортным комплексам, которые образовали объединенную систему взаимодействия;

- транспортные центры стали управляющими элементами системы, что позволило оптимизировать «сквозные» тарифы. Это привело к переходу точки прибыльности из процессов физической перевозки в область транспортно-логистических услуг. Понятие транспортных коридоров трансформировалось. Из совокупности маршрутов они превратились в систему управляющих центров перевозок и транспортных узлов, которые постепенно приобрели функции управления тарифной политикой;

- качество транспортных услуг и конкурентоспособность достигли высокого уровня развития. В сегментах транспортного рынка, услуги которых имеют спрос, конкуренция перешагнула стадию соревнования за качество транспортных услуг. Оно гарантировано. Борьба носит ценовой характер. На этом фоне усиливаются требования к экологичности транспорта. Отсюда стремление поддерживать приемлемую долю

транспортной составляющей в цене конечной продукции при соблюдении жестких норм по экологии и безопасности.

Основные общесистемные проблемы развития транспортной отрасли Российской Федерации состоят в следующем:

- наличие территориальных и структурных диспропорций в развитии транспортной инфраструктуры;

- недостаточный уровень доступности транспортных услуг для населения, мобильности трудовых ресурсов;

- недостаточное качество транспортных услуг;

- низкий уровень экспорта транспортных услуг, в том числе использования транзитного потенциала;

- недостаточный уровень транспортной безопасности;

- усиление негативного влияния транспорта на экологию.

Мировой экономический кризис существенно повлиял на развитие транспортной системы России, в частности на снижение объема грузооборота, появились существенные ограничения роста экономики, обусловленные недостаточным развитием транспортной системы.

Дефицит финансовых ресурсов России, значительным сокращением выделения средств государственной поддержки транспортным предприятиям необходимы существенные коррективы в долгосрочную транспортную стратегию, которая определяет основные направления и целевые ориентиры развития транспортной системы РФ на период до 2030 г.

Для эффективного развития транспортной системы России в условиях, которые сочетают наличие современного подвижного состава, транспортной инфраструктуры, систем связи, обладают достаточными финансовыми возможностями, исследовательско-аналитическими центрами и, что немаловажно, активно и с выгодой для себя использовать колоссальные геополитические возможности.

1.3 Перспективы создания глобальных транспортных систем.

Глобализация мировой экономики создает условия промышленно развитым странам мира подключить к своим национальным экономикам

природные и трудовые ресурсы других стран мира, в социально - экономическом отношении менее благополучных, расширить рынки сбыта товаров и услуг.

Предполагается, что в XXI веке наибольшее развитие получают новые организационные структуры управления: горизонтальные, сетевые, виртуальные корпорации и компании.

Происходит качественный переход к новой научной модели, в основе которой лежат интеграционные процессы в промышленности в соответствии

с этапами жизненного цикла выпускаемой продукции и их объединение с помощью глобальных информационных систем в стратегические альянсы и

другие союзы самых разных типов.

В связи с этим, одним из основных направлений стратегии сетевых объединений становится концентрация на приоритетных видах работ и передача (аутсорсинг) не профильных или не прибыльных операций

специализированным компаниям (логистическим операторам) [9].

На Западе приняты и применяются в России пять категорий логистических операторов (провайдеров) с 1PL (Party Logistics) по 5PL. Получили развитие 1PL–3PL операторы и начинается формирование 4PL. 1PL предусматривает выполнение всех логистических операций самим грузовладельцем. 2PL – традиционный набор услуг по транспортировке и управлению складскими помещениями.

Категории логистических операторов (провайдеров) на этапе

жизненного цикла товара 3PL-операторы предоставляют логистические услуги при транспортировке товаров, складировании, перегрузке и ряде других работ, а также используют субподрядчиков. 4PL предусматривает интеграцию всех компаний, вовлеченных в цепь поставки грузов с долгосрочными стратегическими целями. 4PL услуги решают проблемы высокого уровня сложности с использованием комплексной системы управления участниками смешанных перевозок в составе транспортно-логистических систем (консорциумов и других объединений), обеспечивающих эффективную эксплуатацию маршрутов как определенных сетью Международных транспортных коридоров, так и отдельных маршрутов географического уровня. Подход эффективен при формировании сетевых транспортных систем Межотраслевых

производственных комплексов, обеспечивающих эффективное взаимодействие транспортных и промышленных предприятий по этапам создания промышленной продукции. 5PL – это управление всеми компонентами, составляющими единую цепь поставки грузов, с помощью электронных средств информации.

В России работают в основном отечественные 1PL и 2PL-операторы, а зарубежные – 3PL-операторы.

Российские компании, строящие цепочки, используют в основном собственную логистику, реже прибегая к услугам мелких подрядчиков. На Западе, особенно если речь идет о сложных схемах грузопотоков, всю логистику отдают на аутсорсинг одному провайдеру высокого класса. Когда

мы имеем разные компании (по своей сути, типам производства, методам

управления и собственности) в рамках одной цепи, нужен объединяющий, сквозной менеджмент. В настоящее время такой объединительной концепцией является «управление цепями поставок – Supply Chain

Management (SCM)». Внедрение в управление Интернета и привело к появлению онлайн-цепочек. Все видят друг друга в режиме реального времени, зная текущие возможности своих поставщиков и потребности своих заказчиков. Происходит сквозная реакция на рыночные колебания. В сочетании с хорошими прогнозами спроса это приводит бизнес к хорошим результатам.

Эффект от SCM измеряется 75% увеличением оборачиваемости запасов, на столько же могут быть снижены расходы на логистику, а время планирования – и вовсе сведено к 5% от затрачиваемых прежде часов. Кроме того, резко повышается прозрачность грузопотоков. Компании всегда могут знать, где в настоящий момент находится их продукция. Но в отличие от внутрикорпоративной логистики SCM охватывает внешние связи компании.

Европейское Экономическое Сообщество строит свою концепцию развития транспорта на интермодальном подходе, суть которого не в прямой

конкуренции, а во взаимодействии видов транспорта. Основными направлениями развития транспорта Европы приняты:

- объединение национальных транспортных сетей в единую

европейскую структуру;

- интеграция видов транспорта с целью формирования интегрированных систем, взаимодействующих видов транспорта на одном

маршруте;

- совершенствование и развитие межвидовых (смешанных) перевозок;

- развитие высокоскоростных пассажирских и грузовых перевозок;

- перераспределение доходов в рамках единого транспортного рынка;

- приоритетное развитие экономичных и экологически чистых транспортных средств;

- обеспечение высокого уровня безопасности и неуклонное снижение вероятности катастроф;

- высокая профессиональная подготовка транспортных специалистов и их социальная защита.

Развитие транспорта России и стремление к эффективному взаимодействию с мировым транспортным комплексом требует создания

условий для взаимодействия видов транспорта на принципах маркетинга, менеджмента и логистики, межвидовой конкуренции и формирования для этого единого информационного пространства.

Переход от командно-административных принципов управления

экономикой к рыночным принципам определил и новые условия работы всех

видов транспорта: с учетом взаимодействия на принципах маркетинга, менеджмента и логистики с целью удовлетворения требований заказчика перевозок. Следовательно, необходимо иметь систему управления

транспортными предприятиями, своевременно реагирующую на изменения

как внутренней, так и внешней среды при выполнении смешанных перевозок.

В связи с общими тенденциями развития мирового транспорта

основными направлениями формирования эффективного транспортного производства и управления функционированием и развитием единой

транспортной системы страны являются:

- развитие маркетинга – формирование собственных маршрутов, а также этапов использования видов транспорта в смешанных перевозках, оценка конкурентоспособности, выбор и расстановка транспортных средств;*
- организация и управление взаимодействием различных видов транспорта при перевозке грузов с использованием основных принципов логистики “от двери до двери” и “точно в срок”;*
- разработка на базе единого методологического подхода методов и методик оценки эффективности транспортных систем при их взаимодействии;*
- обоснование приобретения и использования конкурентоспособных транспортных средств;*
- разработка эффективных организационных структур управления транспортными предприятиями в условиях их взаимодействия в транспортных системах, а также системы оценки эффективности структур транспортных объединений и успешности их работы;*
- разработка эффективной системы мониторинга и информационно-вычислительной системы поддержки принятия управленческих решений, направленных на повышение эффективности работы единой транспортной системы с участием всех видов транспорта.*

Интеграция России в мировую транспортную систему, формирование Евроазиатских транспортных коридоров, развитие системы взаимодействия

различных видов транспорта при выполнении перевозок по схеме “от двери до двери” и “точно в срок”, постоянное изменение среды взаимодействия

– все это сопровождается сложными информационными процессами.

Для принятия решения каждому из участников перевозки необходима

полная, своевременная, достоверная и совместимая информация о состоянии

товарного и транспортного рынков, производителей и потребителей товара, о

наличии транспортных компаний, составе и состоянии их транспортных средств, данные о грузе и маршрутах их доставки, о транспортных узлах и

условиях переработки грузов в них и многое другое. Должны быть

обеспечены специальные условия для сбора, обработки, хранения, анализа и

использования информации для принятия решений.

В связи с этим, необходима хорошо подготовленная и эффективно

функционирующая информационная система, объединяющая

информационно-логистические центры транспортных сетей и обеспечивающая информационно-аналитическую поддержку принятия

управленческих решений. Информационно-логистические центры

транспортных узлов способны объединить различные информационные

потoki в локальных, корпоративных (Intranet), территориальных и

глобальных (Internet) вычислительных сетях на базе новых информационных

технологий, использования экономико-математических методов,

информационно-вычислительной техники, с участием специально

подготовленного персонала.

Целью управления транспортной деятельностью в условиях

смешанных перевозок, эффективность которых обеспечивает комплексная

система управления транспортными системами, является уменьшение

транспортной составляющей цены товара на маршруте при

наилучшем сочетании работы всех участников, при удовлетворении

потребностей в транспортной продукции с учетом необходимого сервиса,

безопасности и экологичности транспортного процесса.

Эффективность взаимодействия видов транспорта в складывающихся

рыночных условиях определяется, в большой степени, гибкостью организационной структуры комплексной системы управления, способной быстро адаптироваться к постоянно изменяющимся условиям среды. Сегодня

транспортные предприятия сами определяют свое благополучие и каждое

неожиданное изменение в объемах работы и, следовательно, в финансовых

средствах заставляет срочно и с большими затратами стабилизировать свое

состояние. Однако важно предупредить или уменьшить вредные воздействия. Для

этого необходимо отслеживать состояние компании, имея возможность количественно оценить эффективность ее деятельности.

Учитывая, что транспортные и производственные процессы должны быть сбалансированными по всем направлениям взаимодействия,

целесообразно применение матричных структур управления в транспортно-

логистических системах, где сильные горизонтальные связи сотрудничества

обеспечивают эффективное управление всем транспортным процессом.

Немаловажную роль в решении данных проблем играют Международные транспортные коридоры(МТК). МТК – совокупность наиболее технически оснащенных магистральных транспортных коммуникаций, как правило, различных видов транспорта, обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов в международном сообщении, на направлениях их наибольшей концентрации, связывающих различные страны.

Утвержденная Правительством Российской Федерации федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002 – 2010 годы)», предусматривала подпрограмму «Международные транспортные коридоры».

Панъевропейские транспортные коридоры:

№ 1 – ответвление от основного направления коридора граница с

Латвией (от Риги) – Калининград – граница с Польшей (на Гданьск);

№ 2 – граница с Белоруссией (от Минска) – Смоленск – Москва –

Нижегород с предполагаемым продолжением до Екатеринбурга; № 9 – граница с Финляндией (от Хельсинки) – Санкт-Петербург – Москва – граница с Украиной (на Киев) и ответвления коридора Санкт-Петербург – граница с Белоруссией (на Витебск) и граница с Литвой (от Вильнюса) – Калининград;

Однако такая система общеевропейских транспортных коридоров не в полной мере отвечает геополитическим и экономическим интересам России,

поскольку не обеспечивает транспортных подходов к ряду регионов – крупных участников внешнеэкономической деятельности, а главное, не позволяет использовать возможности российских транспортных коммуникаций для обеспечения трансконтинентальных связей Европы с Азией.

Международные евроазиатские транспортные коридоры:

«Север-Юг» – страны Восточной, Центральной Европы и Скандинавии - европейская часть Российской Федерации – Каспийское море – Иран – Индия, Пакистан и др.

«Транссиб» - Центральная Европа – Москва – Екатеринбург –

Красноярск – Хабаровск – Владивосток/Находка и система его ответвлений

(на Санкт-Петербург, Киев, Новороссийск, Казахстан, Монголию, Китай и

Корею). На территории России и сопредельных стран сопрягается с общеевропейскими коридорами №№ 2, 3 и 9. «Приморье–1» (Харбин – Гродеково – Владивосток / Находка / Восточный – порты АТР);

«Приморье–2» (Хуньчунь – Краскино – Посьет/Зарубино – порты АТР).

«Северный морской путь» Мурманск – Архангельск – Кандалякша – Дудинка.

От уровня развития и эффективности работы всей транспортной системы, включая логистический сервис, зависит конкурентоспособность транзитных маршрутов. Развитая транспортная инфраструктура – это основа

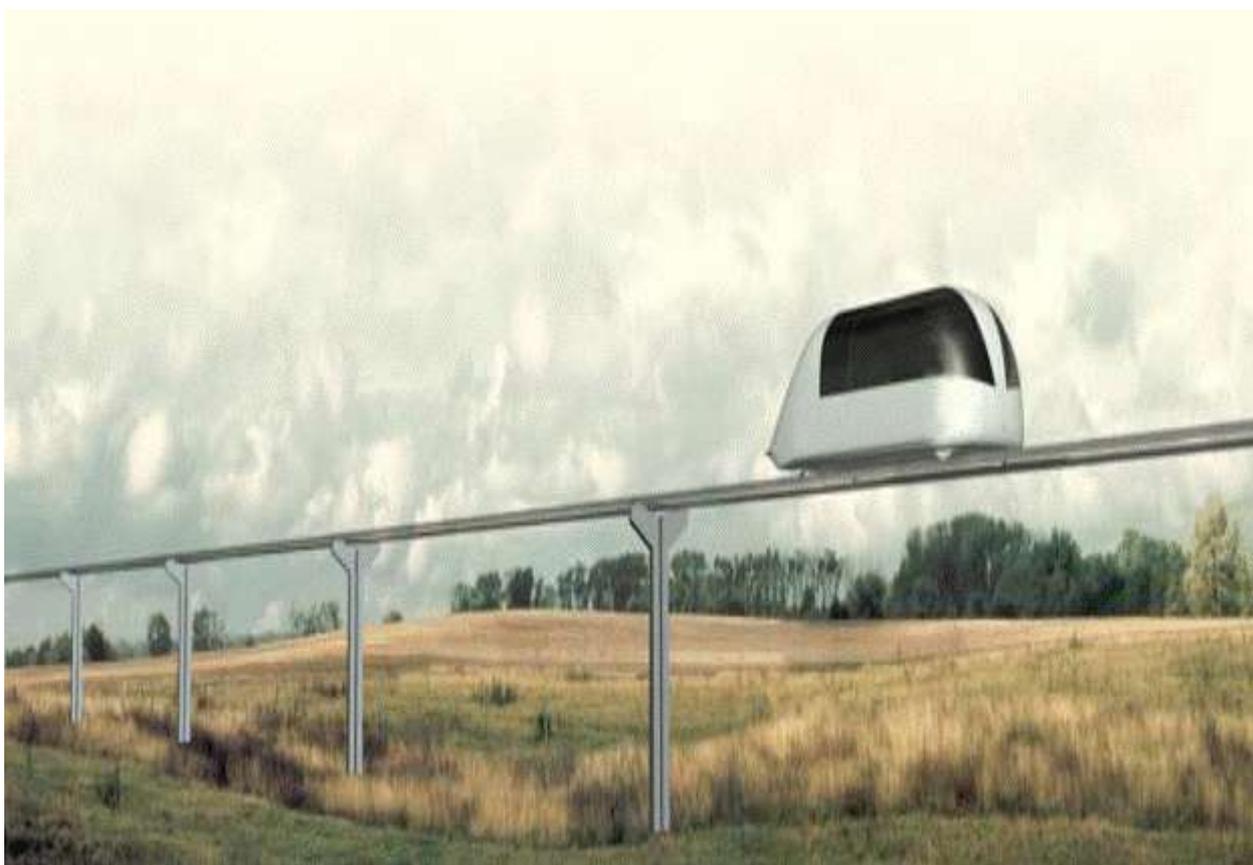
экономического роста России и гарантия привлечения инвесторов.

Проиллюстрируем разработку ЮНИЦКИМ АНАТОЛИЕМ ЭДУАРДОВИЧЕМ принципиально новой транспортной системы, экологически безопасной, имеющей низкую материалоемкость, не требующей для своего строительства большого отчуждения земли, работающей на электрической или химической энергии и имеющей высокую скорость движения экипажей с опорой на колеса.

СТЮ

СТРУННЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ –

НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В НАЗЕМНОМ ТРАНСПОРТЕ



Транспорт – это огромная индустрия, и эту индустрию в XXI веке ожидают большие перемены, связанные с тремя основными факторами. Во-

первых, на планете происходит изменение ситуации, связанное с проблемой энергетических ресурсов. Современный транспорт почти полностью зависит от нефти, запасы которой быстро истощаются, и в конце концов наступит время, когда она станет недоступной для использования на транспорте. Различные способы повышения эффективности использования нефти могут отодвинуть, но не предотвратить наступление этого времени. Транспортная система будущего должна быть "всеядной": в начале развития она может работать

на относительно дешевом нефтяном топливе, затем должна быть электрифицирована, либо переведена на альтернативные виды топлива или другие источники энергии без дополнительных значительных затрат. Вторым фактором, диктующим необходимость перемен, является современное состояние самой мировой транспортной системы, основные стандарты которой, например, железнодорожная колея, были заложены ещё в XIX веке. Система является устаревшей, а некоторые её элементы устарели уже давно, так как в неё вносились лишь небольшие и малозначительные изменения, не затрагивающие основ системы. В третьих, в XXI веке ещё острее встанут глобальные проблемы экологии и безопасности, так как транспорт, из-за масштабности своего использования, стал наиболее опасным изобретением человечества. Приведем лишь два примера: 1) из-за транспортных катастроф на планете ежегодно гибнет более миллиона человек (из них около 950 тысяч – на автомобильных дорогах; еще больше людей умирает от транспортных травм и смертельно опасных изменений в организме много путешествующих авиапассажиров, особенно в результате многочасовых авиаперелетов), около 5 млн. человек становятся инвалидами и калеками, в то время как в войнах, учитывая мировые войны, гибнет в среднем около 500 тыс. человек в год; 2) только в одной стране, в США, закатана под асфальт и бетон дорог (их протяжённость более 6 млн. км) территория, равная площади Греции. Эта земля не дышит, не производит кислород, в то время как в двигателях транспортных средств США сжигается больше кислорода, чем его производят зелёные растения, растущие на её территории. Таким образом, возникает острая необходимость в появлении новой транспортной системы, основанной на новых технологиях и новых стандартах, способных привести к радикальным изменениям в способах транспортировки.

Будущая транспортная система для перевозки пассажиров, мало- и крупнотоннажных грузов должна удовлетворять многим противоречивым

4

требованиям: высокая пропускная способность при малой площади занимаемой земли и низких затратах на содержание и ремонт путей сообщения; минимальное негативное воздействие на окружающую среду при сохранении большого суточного пробега транспортного средства; высокая средняя скорость движения при снижении расхода топлива и числа дорожно-транспортных происшествий; путь движения должен быть пригоден для движения и маневрирования общественного и индивидуального транспорта. Таким образом, в настоящее время весьма актуальна задача создания принципиально нового вида наземного транспорта, сочетающего преимущества известных видов транспорта: высокую скорость самолета и поезда на

магнитном подвесе, низкую себестоимость железнодорожных перевозок, высокую пропускную способность автомагистралей, экологическую безопасность электромобилей. С другой стороны – свободного от их недостатков: экологической опасности и высокой аварийности автотранспорта, больших площадей отчуждения земли под автомобильные и железные дороги, удаленности аэропортов от городов, высокой стоимости и сложности решений научных и технических проблем при создании и эксплуатации электромобилей и поездов на магнитном подвесе. Кроме того, возрастающая коммуникативность мирового сообщества выдвигает дополнительные требования: транспорт должен быть индивидуальным, обеспечивать оперативную, безопасную и комфортную связь независимо от расстояний и быть доступным непрофессиональному пользователю. В области создания новых видов наземного высокоскоростного транспорта ученые и инженеры разных стран с 1960-х годов сосредоточили свой поиск на бесконтактных (бесколесных) системах для достижения скоростей движения 500 км/ч. Однако последние достижения в технике свидетельствуют, что колесо еще не исчерпало своих возможностей. Рекорд скорости автомобиля, занесенный в книгу рекордов Гиннеса, составляет 1190 км/ч; п

конкретного спроектированного высокоскоростного транспортного модуля:

Корпус (из композитных материалов), несущий, с низким коэффициентом аэродинамического сопротивления ($C_x = 0,08$). В задней части модуля, в агрегатном отсеке, размещается двигатель, узлы трансмиссии и другие устройства. Подвеска всех колес – независимая. Число пассажирских мест 25

Масса модуля, кг:

снаряженная 3800

полная 6000

Габаритные размеры, мм:

длина 10250

ширина 2850 высота (корпуса) 2200

База (расстояние между осями

передних и задних колес), мм 6700 Коэффициент аэродинамического сопротивления 0,08

Двигатель (дизель) – мощность, кВт до 450

Максимальная скорость, км/ч до 500 Использование единичного пассажирского модуля имеет ряд особе

На рис. 9 и 10 показана общая компоновка модулей, входящих в со-став для перевозки сыпучих грузов. Поезд представляет собой сочлененное колесное транспортное средст-во, состоящее из отдельных модулей, соединенных между собой жесткой сцепкой. Поезд предназначен для перевозки руды, угля, гравия и других сы-пучих грузов по струнной транспортной системе. В передней части поезда располагается энергетический модуль, основ-ная задача которого – снабжение энергией тяговых электродвигателей, при-водящих поезд в движение. При значительном количестве грузовых модулей, входящих в поезд, количество энергетических модулей может быть больше одного. Для рассредоточения нагрузки, приходящейся на путевую структуру, колесная база модулей (расстояние между осями переднего и заднего колес) выбирается достаточно большой, а модули соединяются между собой длин-ными буксирными штангами, с таким расчетом, чтобы расстояние между осями всех колес ("шаг") было примерно одинаковым.

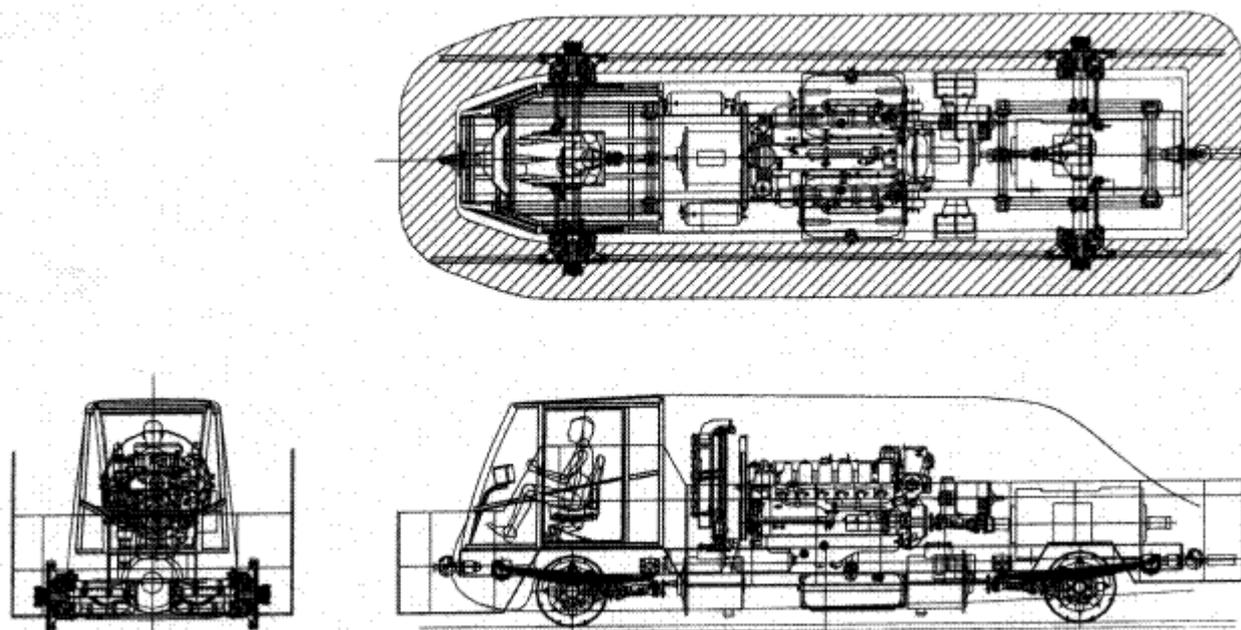


Рис. 9. Энергетический модуль для грузового поезда с дизель-генераторной установкой мощностью 120...450 кВт

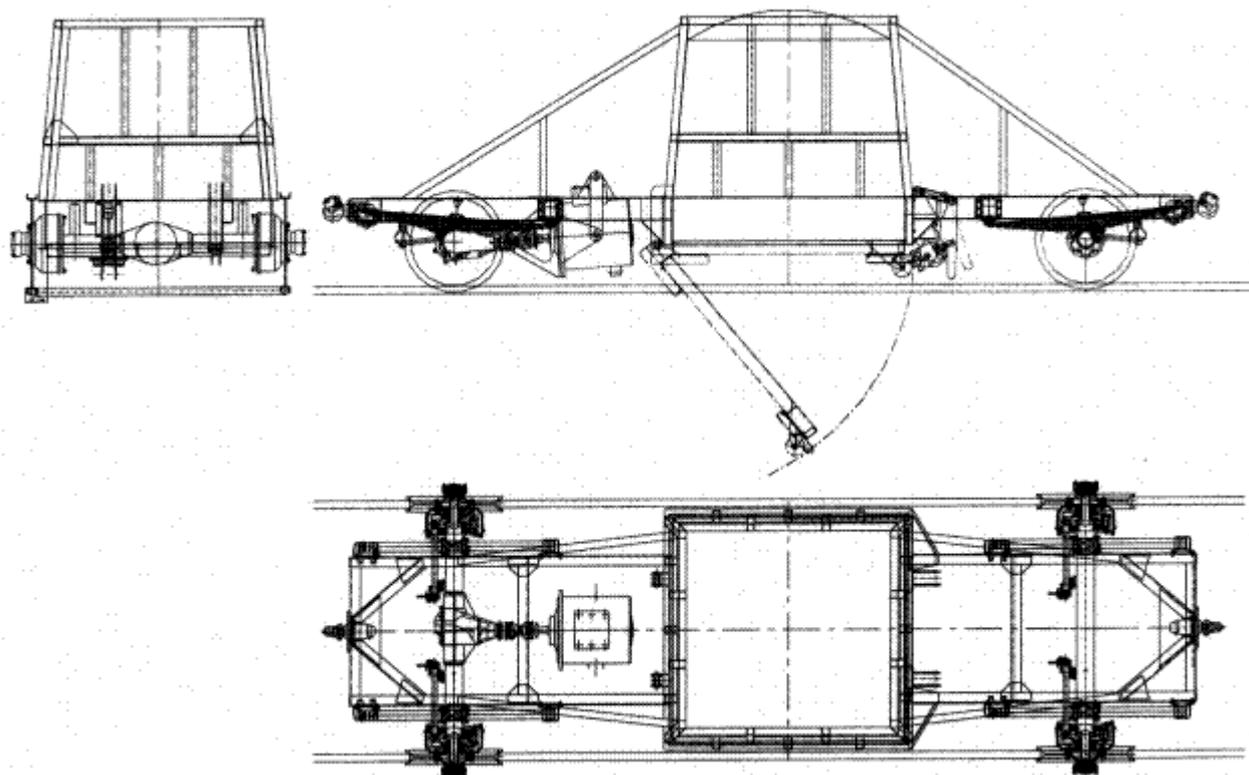
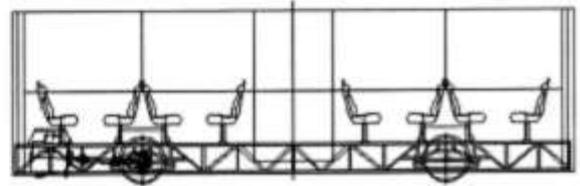
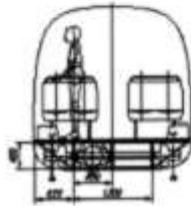
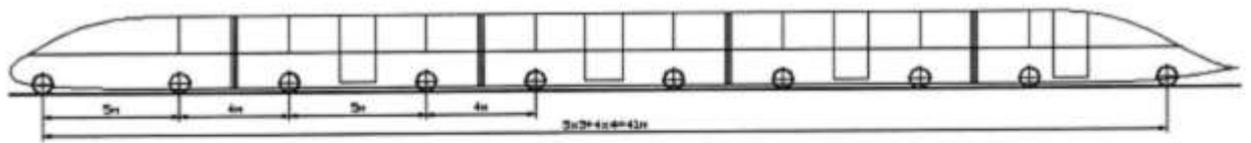


Рис. 10. Грузовой модуль для перевозки сыпучих грузов с донной разгрузкой. Грузоподъемность 6 т, полная масса 8 т.

На энергетическом модуле установлен дизель-генератор с обеспечивающими его работу системами, аппараты управления энергосистемой поез-да, кабина водителя с органами управления. Энергетический модуль приводится в движение электродвигателями, соединенными карданными переда-чами с ведущими мостами. Мосты заимствованы от грузовых автомобилей ЗиЛ-5301 и ЗиЛ-4331, с необходимыми конструктивными изменениями. С несущей системой модуля (рамой) мосты соединяются с помощью автомо-бильных рессор, также от автомобиля ЗиЛ-5301.

Для пассажирских перевозок на трассах с относительно небольшим пассажиропотоком целесообразно применять пассажирские сочлененные модули небольшой длины и пассажироместимости. В зависимости от характера перевозок эти модули могут быть городскими и пригородными (рис. 11).



Вместимость: Сидячих мест - 32
 Стоячих мест - 30
 В сумме - 62

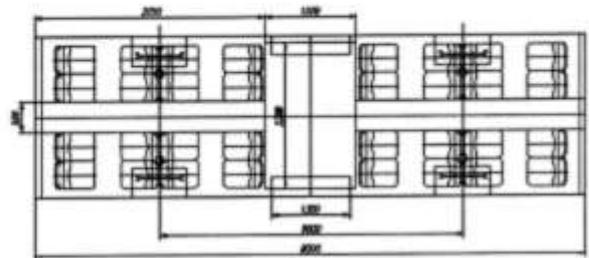


Рис. 11. Компановочная схема пассажирского поезда СТЮ для междугородних городских и пригородных перевозок (вверху) и компановочная схема одной из секций поезда (вни-зу). Скорость до 350 км/час, вместимость до 310 пассажиров.

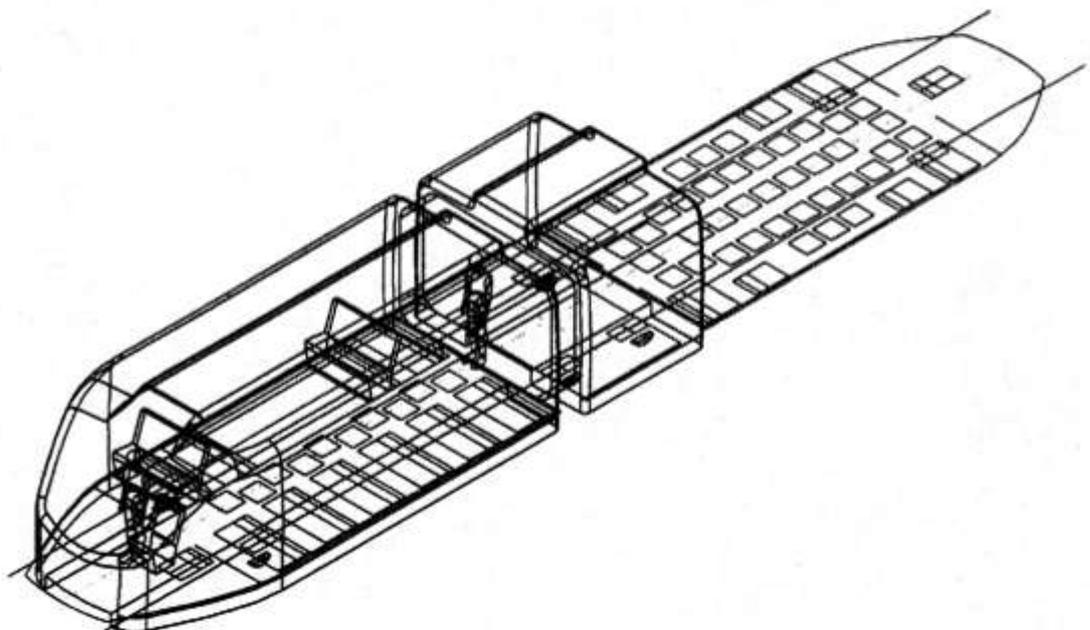
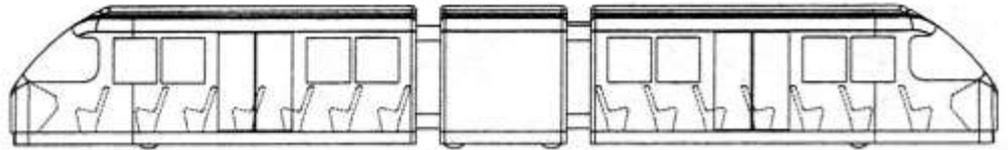
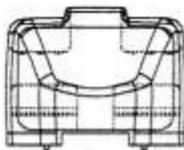


Рис. 12.Общая компоновка городского и пригородного пассажирского модуля на 60...145 человек, максимальная скорость 120...180 км/ч

Внедрение струнного транспорта приведёт к образованию новой транспортной отрасли (рис. 13), что позволит создать дополнительные рабочие места, построить заводы по строительству подвижного состава, путевой структуры, опор, элементов инфраструктуры, обеспечить заказами существующие производственные предприятия, организовать специальные учебные заведения для подготовки кадров. В конечном счёте, СТЮ станет той налогооблагаемой базой, которая приведёт к увеличению притока налогов в федеральный и местные бюджеты Российской Федерации. Существующая наземная общемировая транспортная сеть (преимущественно эту сеть составляют автомобильные и железные дороги) потребляет огромное количество материалов, как на стадии строительства, так и на стадии эксплуатации, и требует большого расхода топлива. В то время как в XXI веке многие ресурсы будут исчерпаны, а на те ресурсы, которые будут истощены – резко возрастет цена, в том числе и на землю, занятую дорогами.



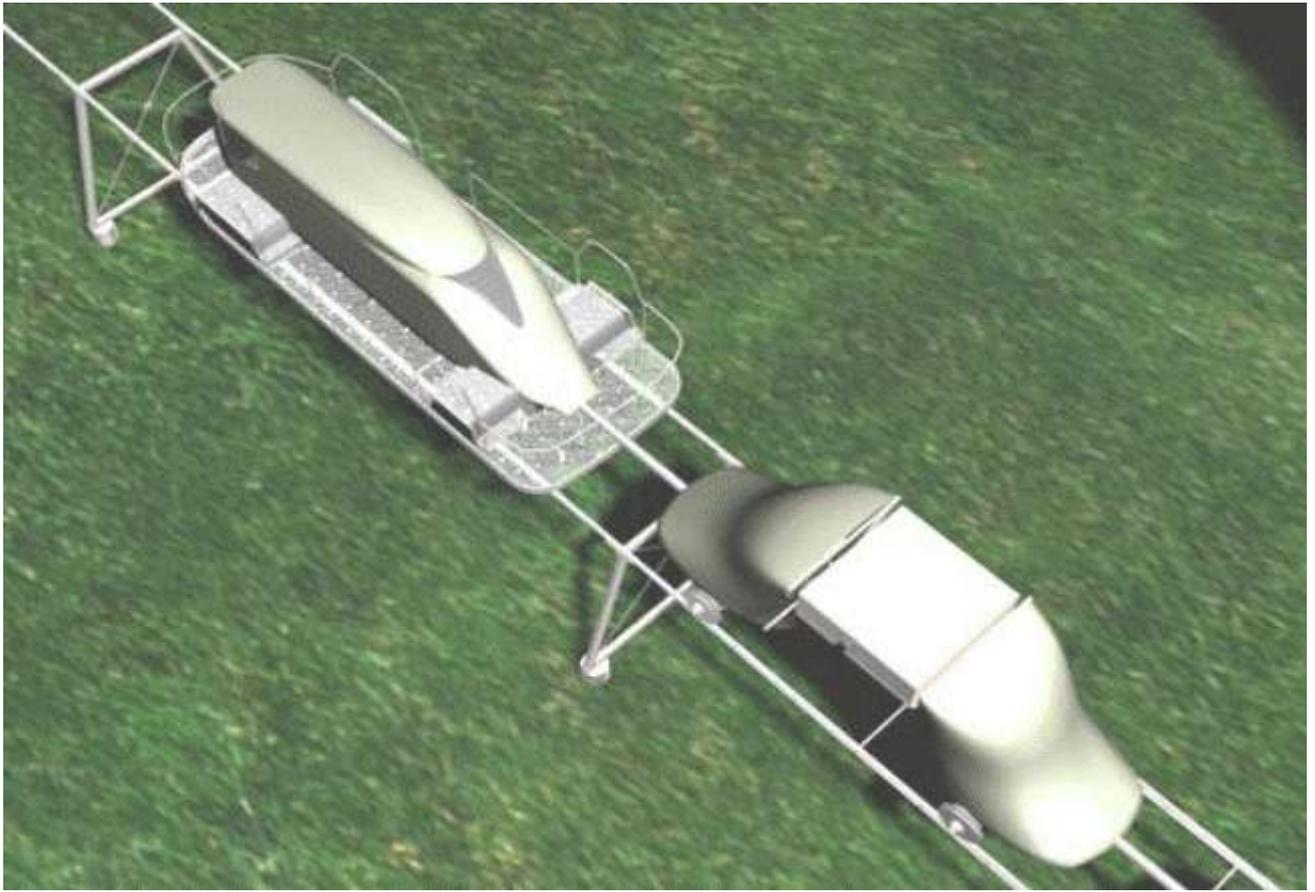
А



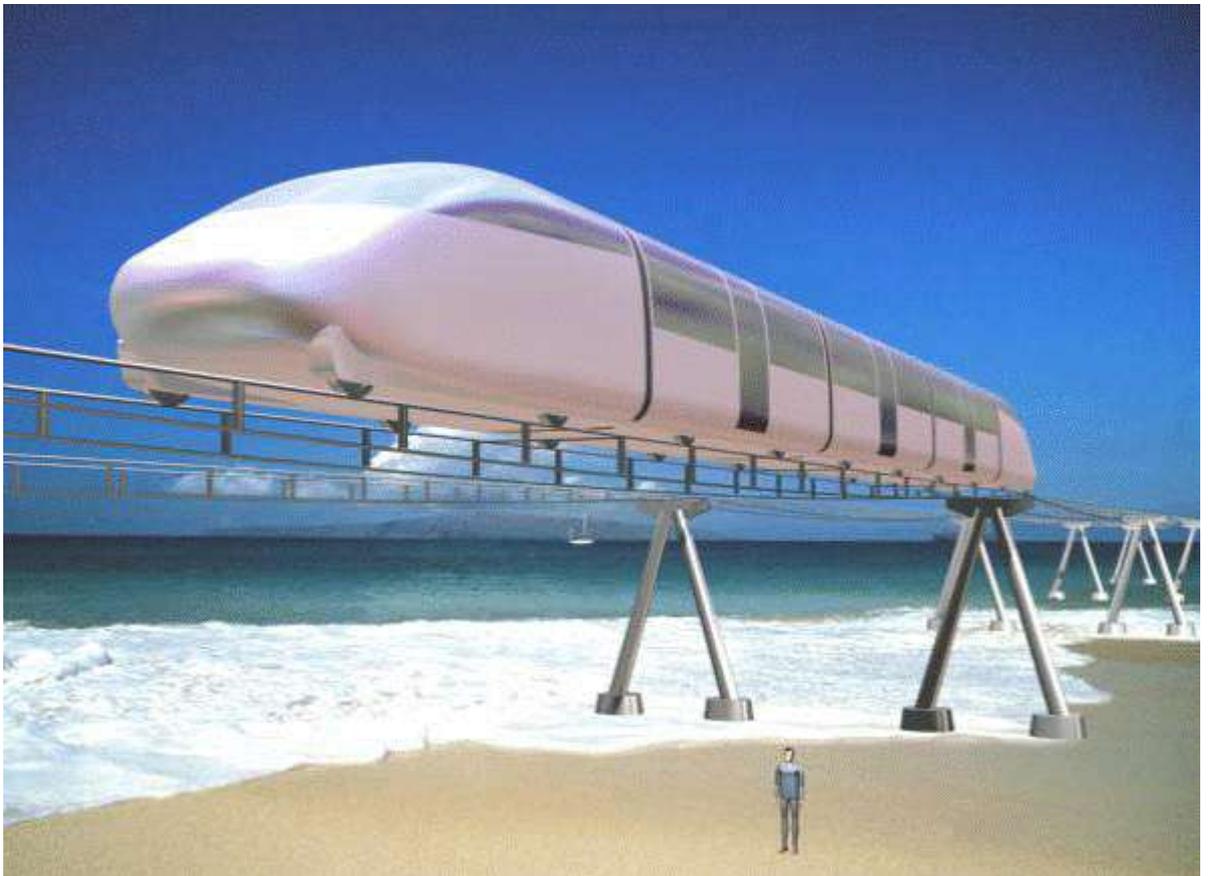
Б



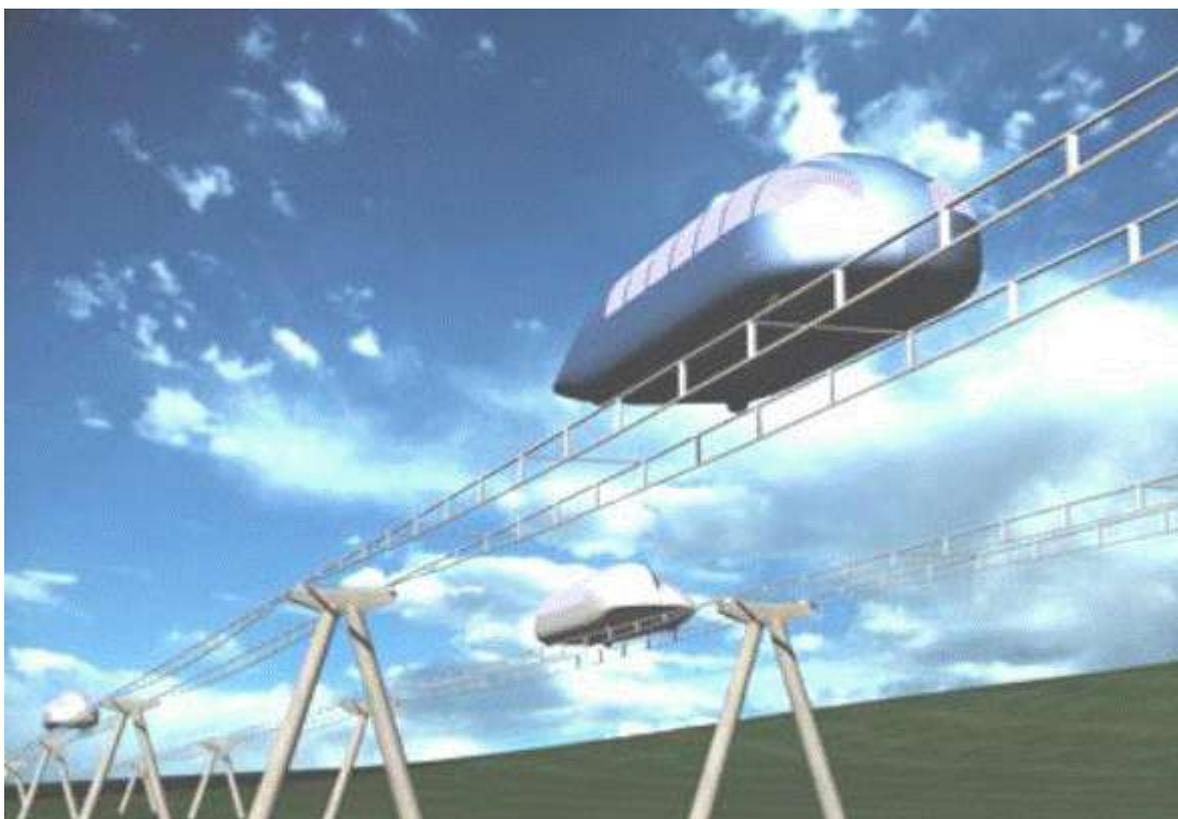
В



Г



Д



6.1 Объективные предпосылки взаимодействия различных видов транспорта. Технический, технологический, экономический и организационно-управленческие аспекты взаимодействия.

В условиях динамичного развития экономики страны, повышения эффективности использования созданного производственного потенциала, надежности и регулярности транспортного обеспечения народного хозяйства важную роль играет транспортная система. *Единая транспортная система (ЕТС)* – совокупность путей сообщения, перевозочных средств, технических устройств и механизмов, средств управления и связи, обустройств всех видов транспорта, объединенных системой технологических, технических, информационных, правовых и экономических отношений, обеспечивающих удовлетворение потребностей народного хозяйства в перевозке грузов и пассажиров. Она объединяет железнодорожный, автомобильный, морской, речной, воздушный, магистральные нефтепроводы и нефтепродуктопроводы, магистральные газопроводы, городской, промышленный и электронный (линии электропередачи) виды транспорта. Пути сообщения – это автомобильные дороги, железнодорожные и водные пути, воздушные линии, трубопроводы, монорельсовые и канатные дороги, специальные магистрали, обустроенные, приспособленные и оборудованные для движения подвижного состава, перемещения грузов и пассажиров.

Перевозочные средства – это подвижной состав, трубопроводы, контейнеры, поддоны, одноразовая или многооборотная тара. Подвижной состав – это локомотивы, вагоны, суда, самолеты, вертолеты,

дирижабли, автомобили, полуприцепы, прицепы, транспортные тракторы, транспортные капсулы.

Технические устройства и механизмы – это погрузочно-разгрузочные машины, конвейеры, бункера, пакетформирующие машины и др. Средства управления и связи – это комплекс устройств, обеспечивающих сбор, хранение, переработку и передачу информации. Обустройства всех видов транспорта – это железнодорожные станции, вокзалы, аэропорты, пристани, гаражи, стоянки, доки, ремонтные мастерские и заводы, склады, погрузочно-разгрузочные пункты, компрессорные и насосные станции, станции технического обслуживания и др.

Единая транспортная система в настоящее время представляет совокупность больших развивающихся подсистем, взаимодействие которых позволяет:

– повысить надежность и регулярность обеспечения народного хозяйства в перевозках;

– эффективнее использовать провозные способности путей сообщения благодаря взаимопомощи в работе взаимодействующих видов транспорта;

– сократить транспортные расходы в результате рационального распределения грузовых и пассажирских перевозок;

– снизить потребность в подвижном составе за счет оперативного перераспределения перевозок в периоды сезонных пик;

– сократить численность обслуживающего персонала, сконцентрировав управление, ремонт, проектирование и строительство отдельных подсистем;

– повысить эксплуатационную маневренность сети при возможных отклонениях плановых объемов работы от действительных и при проведении ремонтов и т. д.

В рыночной экономике объективно на первый план выступают требования клиентуры по согласованному взаимодействию к координации работы различных видов транспорта с целью доставки по принципам «от двери до двери» и «точно в срок». Поэтому на транспортном рынке конкурентные факторы часто уступают интеграционным, координирующим во взаимной выгоде и транспорта, и клиентуры. Тесное взаимодействие различных видов транспорта является основой эффективного функционирования единой транспортной системы страны.

Виды единства: техническое, технологическое, организационное,

экономическое и правовое.

Техническая область взаимодействия видов транспорта реализуется через создание морских, железнодорожных и автомобильных паромов, дорожных эстакад и пересечений (переездов) в разных уровнях; унификацию и стандартизацию узлов, деталей и габаритов погрузочно-разгрузочных машин и механизмов; согласование параметров контейнеров

и конструкций грузовых автомобилей, вагонов, судов и самолетов, автомобильных полуприцепов-контейнеровозов, судов-контейнеровозов и т.п. Для удобства пассажиров строятся объединенные пассажирские вокзалы и станции (железнодорожно-автобусные, автобусно-речные, аэроавтобусные и др.),

совмещенные кассы обслуживания пассажиров и единые информационно-вычислительные центры в крупных транспортных узлах.

Технологическая область взаимодействия предусматривает организацию комплексной системы эксплуатации различных видов транспорта: разработку согласованных контактных графиков работы участвующих видов транспорта, грузоотправителей и грузополучателей; составление взаимоувязанных с интересами пассажиров удобных расписаний прибытия и отправления разных видов транспорта; организацию комплексных технологических процессов работы в крупных узлах и интермодальных перевозок на линиях (например, по типу «движущееся шоссе», когда автомобили-трейлеры перевозятся на железнодорожных платформах, а затем своим ходом следуют в пункт назначения).

Управленческая и информационная области взаимодействия различных видов транспорта предусматривают: разработку единой, согласованной системы управления транспортно-дорожным комплексом страны на макроуровне и в регионах; выработку нормативных документов, уставов и кодексов по организации перевозочного процесса, безопасности перевозок, экологии и хозяйственной деятельности при смешанных сообщениях; оперативное информирование и регулирование подачи вагонов, судов, автомобилей к местам погрузки, выгрузки и перевалки грузов в транспортных узлах; организацию продажи единых билетов для пассажиров нескольких видов транспорта и согласование транспортно-экспедиционного обслуживания клиентуры при смешанных перевозках.

Экономическая область взаимодействия включает в себя:

- разработку и согласование планов-прогнозов спроса на транспортные услуги различными видами транспорта, находящимися в государственной и частной собственности;
- определение объемов смешанных перевозок грузов по регионам на основе маркетинговых подходов;
- обоснование и согласование показателей учета транспортных затрат по видам при решении задач развития и размещения производительных сил;
- разработку единой методической основы определения эксплуатационных расходов, себестоимости перевозок, эффективности капитальных вложений и производительности труда, сопоставимых по видам транспорта;

- обоснование и согласование общих методических положений формирования цен и тарифов на транспортные услуги различными видами транспорта и в смешанном сообщении;
- разработку единых показателей транспортной обеспеченности предприятий и регионов, а также измерителей качества и эффективности транспортного обслуживания клиентуры;
- согласование системы распределения доходов между транспортными предприятиями (независимо от формы их собственности) при смешанных перевозках;
- обоснование экономической эффективности совместных с различными видами транспорта проектов улучшения транспортного обслуживания клиентуры, проведение совместных межбанковских и кредитных операций, лотерей, аукционов, рекламы и других мероприятий по укреплению экономического положения транспортных предприятий.

Правовая область взаимодействия включает в себя решение юридических, правовых вопросов, касающихся взаимоотношений между различными видами транспорта и между органами транспорта и клиентурой (грузовладельцами и пассажирами).

Эффективное управление процессом перевозки в условиях взаимодействия различных видов транспорта предполагает, что каждый элемент транспортной системы должен обладать свойствами технического, технологического, экономического, информационного, организационного и правового соответствия для обеспечения согласованного бесперебойного ритма функционирования перевозочного процесса, способствующего сокращению времени простоев транспортных средств, экономии трудовых затрат на всех этапах этого процесса, ускорению доставки грузов, снижению потерь от порчи грузов и т. д., то есть улучшению показателей функционирования системы повышения качества транспортного обслуживания.

И так, основными задачами взаимодействия всех видов транспорта является своевременное и качественное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения в перевозках, повышение эффективности его работы.

Для чего необходимо:

- обосновать оптимальные пропорции развития всех видов транспорта и, самое главное, поддерживать их в течение всего периода эксплуатации;
- сформировать оптимальную сеть путей сообщения на основе рациональных систем грузопотоков, выбрать ее рациональную структуру и наилучшее начертание;

- наращивать пропускную и провозную способность путей сообщения и общетранспортных узлов, которые являются центрами тяготения пространственно-планировочных систем;
- повышать скорости поездов, самолетов, судов;
- совершенствовать режимы взаимодействия разных видов транспорта, структуру парка подвижного состава, систему управления ЕТС.

Значительное внимание должно в современных условиях уделяться решению задач, связанных с разработкой системы развития всех видов транспорта.

Естественно, что постановка, а главное решение таких задач являются беспрецедентными как и проблемы, которые из нее вытекают. Предстоит сформулировать соответствующую концепцию расчетов, учитывающую наличие неопределенно-вероятностных факторов.

Существующие методы, представляющие информацию строго однозначной, обладают существенным недостатком. Они предполагают замену реальных вероятностных закономерностей работы транспортных систем функциональными зависимостями. С помощью таких методов обычно получают одно решение, не зависящее от происходящих в реальных условиях изменений в технологии работы, состоянии техники, структуре грузопотока, точности прогнозов и т. д. Естественно, что модели, лежащие в основе такого подхода, далеки от достоверности и уже не могут больше удовлетворять специалистов.

Первостепенное значение при оптимизации развития транспорта имеет надежная система анализа и прогнозирования грузо- и пассажиропотоков для всех временных уровней. При решении этой задачи необходимо использовать типовые методики прогнозирования, исходя из того, что просчеты в прогнозах могут иметь место на всех уровнях принятия решений, и чем позже они устраняются, тем дороже обходятся транспорту и всему народному хозяйству. Следовательно, умение творчески применять прогнозирование в инженерной деятельности – задача первостепенной важности.

Координация работы разных видов транспорта приобретает все большее значение по мере увеличения объемов перевозки грузов и пассажиров, развития автоматизированных систем управления, усложнения техники и технологии работы различных видов транспорта. Значительное влияние на эффективность работы ЕТС оказывает развитие техники и технологии бесперегрузочных сообщений, особенно совершенствование режимов работы терминалов для переработки контейнеров.

Расчет периодов согласованной работы разных видов транспорта, потребного парка автомобилей для завоза-вывоза грузов позволяет глубже

изучить процессы взаимодействия и наметить меры для их совершенствования.

Взаимодействие различных видов транспорта в перевозочном процессе.

Прямые перевозки— это перевозка грузов одним видом транспорта.

Базовым типом транспортировки является унимодальная (одновидовая) перевозка доставка груза перевозчиком одним видом транспорта, например

автомобильным, из места отправления в пункт назначения. Обычно

применяется, когда заданы начальный и конечный пункты транспортировки

логистической цепи без промежуточных операций складирования и грузопереработки.

Критериями выбора вида транспорта в такой перевозке обычно является вид груза, объем поставки, время доставки в звено логистической цепи (потребителю), затраты на перевозки. При унимодальной перевозке основными логистическими характеристиками являются показатели конкретного вида транспорта.

Смешанные перевозки— это перевозка грузов с использованием нескольких видов транспорта. Смешанные перевозки могут быть с передачей груза в пунктах стыковки одного вида транспорта с другим, т.е. с

перегрузочными работами и оформлением отдельных документов.

При определенных условиях могут быть *прямые смешанные перевозки*. Так, согласно ст. 788 ГК РФ, «прямые смешанные перевозки — это несколько

видов транспорта под ответственностью одного перевозчика по единому транспортному документу и сквозной единой тарифной ставке».

Смешанные перевозки называют мультимодальными, т.к. здесь возникает необходимость перегрузки груза с одного вида транспорта на другой.

Понятие «мультимодальная перевозка» (от multi — несколько и modal — вид) базируется на трех принципиальных положениях:

- первое из них означает, что такая перевозка осуществляется несколькими видами транспорта;

- второе, что она требует оформления единого перевозочного документа (договора) на весь путь следования груза;

- третье, что ее организует один оператор, несущий ответственность за своевременную и сохранную доставку груза «от двери до двери» по единому сквозному тарифу.

Мультимодальные перевозки получили широкое распространение в мире (более половины от общего объема грузовых перевозок) и показали свою высокую эффективность. Их операторами, как правило, являются крупные транспортно-экспедиторские компании.

По терминологии, принятой Европейской Конференцией

Министров транспорта, под интермодальными перевозками подразумевают последовательную перевозку грузов несколькими видами транспорта в одной и той же грузовой единице или транспортном средстве без

перегрузки самого груза при переходе на другой вид транспорта, что в русской транскрипции называется также бесперегрузочной перевозкой.

Интермодальная технология сокращает время нахождения грузов на перевалочном пункте; снижает трудозатраты и расходы на погрузочно-разгрузочные работы; уменьшает потребность в перегрузочных механизмах

и потери грузов, неизбежные при перегрузках; улучшает взаимодействие видов транспорта.

Виды интермодальных технологий: паромные переправы,

трейлерные, контрейлерные, контейнерные и пакетные перевозки, системы «река-море», ролкерные системы («Ро-Ро»), лихтеровозные системы, перевозка по железной дороге с разной шириной колеи и др.

Паромные переправы имеют следующие преимущества:

- ускорение обработки судов в портах, сокращение простоев судов и вагонов;

- снижение стоимости перемещения грузов с одного вида транспорта на другой в связи с ликвидацией перегрузочных операций;

- лучшее обеспечение сохранности и качества груза;

- ускорение доставки грузов за счет сокращения времени на перевалку грузов и общего расстояния перевозок;

- упрощение коммерческих операций по передаче грузов с одного

вида транспорта на другой.

Недостатки паромных переправ:

- при перевозке на паромах груженого подвижного состава количество перевозимого груза примерно в два раза меньше, чем могло быть перевезено на судах такой же грузоподъемности;
- стоимость строительства паромов выше стоимости обычных судов;
- требуется оборудование причалов подъемно-сопрягающими устройствами, системами накопления вагонов, а иногда и сооружение шлюзовых бассейнов (при значительных колебаниях уровня воды).

Все паромные линии подразделяются на три группы: железнодорожные, автомобильные и комбинированные (железнодорожно - автомобильные). Помимо того, одна часть паромов предназначена только для грузов, другая – для грузов и пассажиров. Существуют отдельные паромы для пассажиров и легковых автомобилей и автобусов.

Кроме паромных переправ, значительно сокращающих расстояния

перевозок между странами, немаловажное значение придается строительству *тоннелей*, которые зачастую также способствуют бесперегрузочному процессу перевозки. Так, при наличии паромных переправ между Англией и Францией в 1994 г. построен тоннель под Ла-Маншем длиной около 50 км (4 км под землей на французском берегу, 37 км под проливом и 9 км на английском берегу), обеспечивающий скорость передвижения до 160 км/ч. Тоннель состоит из двух параллельных тоннелей, один из которых предназначен для перевозки поездов и автомобилей.

Трейлерные перевозки, распространенные с 1930-х гг., – это система перемещения контейнеров на тележках-тяжеловозах (трейлерах) автомобильным транспортом. Перегрузка может осуществляться с помощью лебедки автомобиля-тягача. Время перегрузки составляет от 3 мин (системы Франции, Швеции, Швейцарии) до 15 мин (системы Германии, Италии).

Контрейлерные перевозки – комбинированные железнодорожно-автомобильные перевозки прицепов, полуприцепов, трейлеров (прицепов для тяжеловесных неделимых грузов) или съемных кузовов на железнодорожной платформе. В Европе такую технологию называли «бегущее шоссе», т.е. перевозка автомобиля на железнодорожной платформе с

пониженным полом.

Недостатком контрейлерной технологии считается необходимость перевозки самого автомобиля (уменьшается коэффициент использования грузоподъемности вагона и происходит потеря производительности автомобиля), а также водителя, для которого необходимо создать комфортные условия.

На некоторых железных дорогах Англии, США, Германии грузы перевозят в вагонах-полуприцепах роудрейлерах с комбинированными ходовыми частями. Полуприцеп устанавливают на железнодорожную тележку путем последовательного соединения опорных частей полуприцепа с железнодорожной тележкой. Колеса полуприцепов поднимаются при движении по рельсам.

Использование комбинированных ходовых частей для движения по железным и автомобильным дорогам признается целесообразным, однако сфера их применения ограничена, так как на железных дорогах существует тенденция увеличения грузоподъемности, а осевая нагрузка на автомобильную дорогу строго регламентируется в каждой стране. Так, по нормам, принятым в европейских странах, максимально допустимая полная масса автотранспортного средства - 40 т, в Финляндии - 52 т, в России на сегодня - 38 т.

Контейнерные и пакетные перевозки – одна из основных технологий взаимодействия различных видов транспорта. Развивается сначала XX в. (крупнотоннажные – с 1960-х гг.).

Эффективность этой технологии заключается в уменьшении времени на перегрузочные операции, сокращении количества тары и упаковки, возможности использования контейнера и пакета как временного склада, сохранности груза благодаря герметизации контейнера.

В смешанной перевозке наиболее эффективны 20-, 30- и 40-футовые контейнеры, которые перевозят в специальных судах-контейнеровозах, блоковозах (при создании из контейнеров блоков, в которых соединяются

несколько контейнеров), судах типа «Ро-Ро» и лихтеровозах. На морском транспорте есть контейнеровозы вместимостью 15 тыс. 20 футовых контейнеров (TEU) и скоростью 24 – 28 узлов. На автомобильном транспорте используют специализированный подвижной состав – автомобили-контейнеровозы со специальными устройствами для крепления контейнеров.

Суда смешанного плавания типа «река-море» появились в 60-х гг.

Применение этих судов позволяет избежать простоев на различных технологических операциях транспортного процесса. Рентабельность судов

типа «река-море» в 4 – 6 раз выше, чем морских судов, перевозка ими грузов

характеризуется высокой экономической эффективностью, т.к. себестоимость почти в 1,5 раза ниже. Дефицит судов типа «река-море» оценивается в 80 – 100 тыс. т тоннажа.

Ролкерная система («Ро-Ро») – перевозка грузов на судах, обеспечивающих горизонтальную погрузку-выгрузку, предназначенная для

самоходной техники, крупногабаритных тяжеловесных грузов с погрузкой-

выгрузкой методом наката или своим ходом на транспортном средстве, либо

с использованием автопогрузчика. Большим достоинством ролкерной

системы является тот факт, что эта технология не требует механизированного причала.

Лихтеровозная система применяется в мире с 1970-х гг., на Дальнем Востоке России – с 1980 г. *Лихтер* (баржа) – речное судно с небольшой осадкой грузоподъемностью до 1100 т загружается в лихтеровоз. *Лихтеровоз* – крупнотоннажное судно. Различают несколько систем загрузки в лихтеровоз. Существует крановая загрузка, или LAS (от англ. *lihter aboard ship* – баржа на судне), при которой перегрузка 80 барж-лихтеров осуществляется за 24 ч вместо двух-трех суток по сравнению с тем же объемом груза в контейнерах, что удешевляет стоимость перевозки на 30% благодаря увеличению числа рейсов.

Лихтеровоз можно считать «портом в миниатюре», так как он

оборудован всем необходимым для разгрузки и погрузки барж, что

позволяет осуществлять погрузочно-разгрузочные работы вне территории порта. После спуска на воду лихтеры доставляются на берег буксирами. Остро стоит вопрос о возможности бесперегрузочной перевозки грузов и пассажиров по *железной дороге с разной колеей*. На пунктах перегрузки делают специальные участки (для пассажирских вагонов, как правило, крытые) с колеями разной ширины, расположенными одна внутри другой, на которые устанавливают поезд. С помощью различных, в основном гидравлических, механизмов вагоны поднимают на некоторую высоту, чтобы снять с колесных тележек данного габарита, подкатывают под них другие тележки по колее нужного габарита и опускают. Для ускорения процедуры перевода на колею нужной ширины поезд разделяют на несколько частей и с помощью маневровых тягачей развозят на участки,

а затем собирают в одно целое. Процедура абсолютно не чувствительна для

пассажиров и занимает незначительное время. Так, пассажирский поезд из 15–18 вагонов может быть оформлен за пару часов без выхода пассажиров из вагонов. На пограничных участках это время используют для паспортного и таможенного контроля.

Следует заметить, что в мультимодальных перевозках возникает необходимость перегрузки груза с одного вида транспорта на другой.

Любая перегрузка может привести к изменению товарного вида либо потерям груза, его тары или упаковки и, естественно, увеличению времени его доставки. Поэтому специалисты разрабатывают такие транспортные средства и системы, которые позволят уменьшить количество перегрузок либо полностью ликвидировать их при транспортировке в мультимодальных перевозках.

6.2 Транспортные узлы и терминалы.

Транспортный узел – это пункт стыковки двух или более видов транспорта, технологическое взаимодействие которых обеспечивается соответствующим комплексом устройств и средств. Транспортный узел рассматривается как сложная система, в которой происходит совместная работа разных видов транспорта при различной технологии каждого из них, разным комплексе транспортных средств и устройств для переработки

подвижного состава и грузов. Транспортный узел характеризуется единой целью функционирования взаимодействующих в нем видов транспорта. Одним из важных элементов в развитии транспортной системы Российской Федерации является развитие альтернативных авиатранспортных узлов – “хабов”. Совершенно очевидно, что эффективность функционирования транспортного комплекса в значительной степени зависит от наличия хорошо налаженной, логистически обоснованной системы формирования и управления как грузовыми, так и пассажирскими потоками.

До недавнего времени российский авиатранспортный рынок имел два ярко выраженных позиционных сектора: интенсивные авиасвязи Москва – регионы и малочастотное межрегиональное сообщение. Первый характеризуется высокой потенциальной емкостью и чрезвычайной конкуренцией с участием как крупнейших федеральных, так и множества региональных перевозчиков. Второй менее емкий и конкурентен, но малоэффективен стратегически. Формирование транспортного узла и организация узловой схемы выполнения рейсов, когда расписание планируется таким образом, чтобы создать стыковочные связи, является принципиально новой услугой для пассажира. Формирование высокочастотных, в большинстве своем ежедневных межрегиональных рейсов, не завязанных на перегруженные и не слишком удобно расположенные московские аэропорты, позволит повысить эффективность перевозок для авиакомпании. Сегодня существует значительный и во многом не удовлетворенный спрос на такие перевозки.

Терминал представляет собой комплекс устройств, расположенных в начальном, конечном, а также в промежуточных пунктах транспортной сети. Терминалы обеспечивают взаимодействие различных видов транспорта в процессе продвижения материальных или пассажирских потоков. Они должны выполнять три основные функции:

- обеспечить доступ к подвижному составу, обращающемуся на определенном пути сообщения;
- обеспечить легкую смену подвижного состава, работающего на данном пути или с другими видами транспорта;
- облегчить процессы трансформации материальных (пассажирских) потоков.

Основные характеристики терминалов (наличие складских и перегрузочных площадей, виды и количество подъемно-транспортного оборудования и др., а также выбор месторасположения терминалов определяются на основе технико-экономических исследований состояния и перспектив развития грузопотоков и пассажиропотоков.

По величине терминалы различаются: от простых придорожных автобусных остановок до крупных комплексов главных портов. Последние могут рассматриваться как единый очень крупный терминал или специфическая композиция отдельных терминалов, сгруппированных особым образом для обеспечения удобства, эффективности и экономичности выполнения различных логистических работ и операций.

Важно отметить, что терминал представляет собой пункт, где кончается одна транспортная сеть и начинается другая. И этой связи следует добавить, что большинство маршрутов продвижения материальных потоков обеспечивают смешанные перевозки, для чего возникает необходимость создания узловых трансформационных пунктов, в которых помимо различных изменений осуществляется и смена одних видов транспорта на другие.

Резюмируя краткое рассмотрение сущности данного элемента транспортной логистики, необходимо акцентировать внимание на том, что одним из основных показателей, характеризующих пути сообщения, является их пропускная способность.

Пропускная способность путей сообщения - это максимальное количество поездов, автомобилей, судов и т. д., которое может быть пропущено в единицу времени по участку, перегону, узлу, проливу, каналу и пр. при соответствующем уровне их технической вооруженности и способов организации продвижения материальных потоков.

В мировой практике существует термин мультимодальные системы (multimodal system), означающий интегрированные транспортные системы, цель создания которых — ускорение, удешевление и упрощение процесса движения грузопотока укрупненными стандартными грузовыми единицами.

Мультимодальные перевозки базируются на обеспечении непрерывности перевозочного процесса и требуют не только организационного взаимодействия его участников, включая грузоотправителей и грузополучателей, но также комплексного развития материально-технической базы взаимодействующих видов транспорта, внедрения единых технологий, интеграции обслуживающих их систем связи и информации, единообразного коммерческо-правового режима перевозок (унификации грузовых документов, таможенных процедур, использования унифицированных тарифных правил и ставок). Мультимодальные транспортно-технологические системы (МТТС) подразделяются по видам перемещаемых грузов на массовые (навалочные, насыпные, наливные) и генеральные, основу которых составляют тарно-штучные грузы, характеризующиеся широкой номенклатурой, разнообразием форм, габаритов, весовых параметров, видов упаковки, спецификой операций перевалки и складирования.

Доля массовых грузов в общем объеме грузовых перевозок составляет около 80%, а генеральных — примерно 20%. Вместе с тем, по стоимости массовые грузы в значительной степени уступают генеральным. Совершенствование доставки последних в рамках внедрения МТТС базируется на унификации и укрупнении грузовых единиц путем использования различных средств: грузовых пакетов, контейнеров, контрейлеров, специализированного подвижного состава (железнодорожные платформы, трейлеры, паромы, суда-контейнеровозы, ролкеры, лихтеры и др.).

Формирование МТТС предполагает создание в транспортных узлах терминальных комплексов для перевалки, временного хранения и распределение грузов, центров логистического сервиса. Высокую эффективность МТТС обеспечивают:

- сокращение сроков доставки грузов путем ускорения их перевалки из подвижного состава одного вида транспорта в подвижной состав другого вида транспорта;
- внедрение автоматизированных систем слежения за продвижением укрупненных грузовых единиц;
- повышение уровня сохранности перевозимых грузов;
- лучшее использования пропускной способности портов, железнодорожных станций, грузовых терминальных комплексов;
- снижение административно-управленческих расходов;
- комплексная механизация и автоматизация погрузочно-разгрузочных и складских работ в пунктах перевалки грузов;
- экономия упаковочных и крепежных материалов при подготовке грузов к мультимодальным перевозкам.

МТТС доставки генеральных грузов формируются в нашей стране с большими трудностями. Факторами, замедляющими развитие этих транспортно-технологических систем, являются:

- недостаточная в ряде регионов мощность грузопотоков генеральных грузов;
- односторонняя их направленность;
- мелкопартионность отправок;
- неполное использование грузоподъемности подвижного состава;
- дефицит инвестиций в создание систем укрупнения грузовых единиц, специализированных перевозочных средств, систем логистического управления МТТС.

Обязательное условие логистического управления МТТС — внедрение современных логистических информационных технологий, объединяющих всех участников мультимодальных перевозок грузов. Важнейшим структурным звеном МТТС являются мультимодальные транспортные узлы. Под термином мультимодальный транспортный узел (МТУ) понимают географический пункт стыкования и взаимодействия нескольких видов транспорта. Такой узел может объединять в себе железнодорожные станции и связывающие их рельсовые пути, морские и

речные порты, аэропорты, вокзалы, автомобильные дороги, конечные и промежуточные объекты магистральных трубопроводов, муниципальные транспортные сети. В инфраструктуру МТУ входят складские комплексы и грузовые терминалы с центрами управления и распределения грузопотоков, объекты таможенного оформления грузов, транспортного страхования, организации, представляющие транспортно-экспедиторские и банковские услуги. Рассматриваемые узлы, по сути, являются плацдармами организационно-технического и технологического взаимодействия различных видов транспорта, осуществления мультимодальных перевозок на логистических принципах не только в общероссийском, но и в международном масштабах. Стратегическая задача при разработке программ формирования любого МТУ — комплексное развитие всех входящих в него видов транспорта, терминального и складского хозяйства, а также их инфраструктурных звеньев. В том или ином МТУ в силу естественных причин не все виды транспорта имеют одинаковое развитие. Поэтому основу МТУ всегда составляют 2—3 вида транспорта, инвестиции в развитие которых позволяют получить наибольший эффект. Расчеты свидетельствуют, что почти 70% общего времени доставки грузов приходится на их нахождение в транспортных узлах. Крупнейший МТУ нашей страны представляет собой Московский транспортный узел. Здесь получили развитие все виды транспорта, созданы мощное складское и терминальное хозяйства, работают известные компании — операторы мультимодальных перевозок грузов. Вторым по масштабам грузовой работы является МТУ Санкт-Петербурга, который образуют объекты и коммуникации железнодорожного, автомобильного, водного, воздушного транспорта, связанные со многими городами России и зарубежных стран, а также с акваториями Балтийского, Баренцева и Белого морей. Разработана генеральная схема развития «Большого порта Санкт-Петербург», строятся примыкающие к МТУ современные порты в Усть-Луге, Приморске, Высоцке.

Перспективными российскими МТУ считаются Калининград, Нижний Новгород, Самара, Ростов-на-Дону, Новороссийск, Екатеринбург, Новосибирск, Барнаул, Тюмень, Красноярск, Иркутск, Томск, Хабаровск, Владивосток.

В «Транспортной стратегии России на период до 2020 года» определена необходимость создания единой сети национальных МТУ и организаций взаимодействия между ними при освоении внутренних и внешнеторговых грузопотоков.

Формирование национальной сети МТУ самым непосредственным образом связано с созданием логистических центров, обладающих муниципальным, региональным или межрегиональным статусом. Они призваны принять на себя управление обращением товаров и услуг в границах мегаполисов, экономических зон, районов и округов. Становление и развитие этих логистических центров должно быть

нацелено на максимальное освобождение местных производителей и потребителей товаров и услуг от непрофильных видов их деятельности, связанных со снабжением, сбытом, организацией перевозок, хранением сырья и поставок готовой продукции потребителям. Такие логистические центры целесообразно создавать в крупных МТУ для управления взаимодействием работ различных видов транспорта и связанных с ними складских комплексов. Учредителями и инвесторами указанных логистических центров должны прежде всего выступать заинтересованные промышленные и торговые предприятия, транспортные, складские, экспедиторские и операторские компании, финансовые, таможенные, сертификационные, страховые и охранные структуры, органы местной власти. Аналогичный подход к учреждению подобных логистических центров содержится в изложенном далее определении, опубликованном Европейской экономической комиссией (ЕЭК) ООН в 2001 г. По мнению специалистов ЕЭК ООН, логистический центр должен представлять собой «территориальное объединение независимых компаний и органов, занимающихся грузовыми перевозками (грузовладельцы, транспортные посредники-операторы, таможенные структуры) и сопутствующими услугами (например, по хранению, техническому обслуживанию и ремонту), включающие, по меньшей мере, один грузовой терминал». В странах Западной Европы, США и Японии созданы и функционируют несколько крупных логистических центров, которые предлагают целый пакет услуг (транспортировка, складирование, укрупнение и разукрупнение партий грузов, их переадресовка, инвентаризация складских запасов, перегрузочные и упаковочные операции, коммерческий, финансовый, юридический и таможенный консалтинг). Особенно эффективно логистические центры функционируют в крупных морских портах. Объекты, формирующие эти центры, занимают масштабные по размерам территории, образуя логистические платформы. Первые реальные шаги по созданию региональных логистических центров предпринимаются в ряде областей России (Нижегородская, Самарская, Свердловская, Ростовская, Новосибирская и др.). Разработаны и обоснованы проекты

7.1 Понятие критерия доступности территории, срочности и экономической эффективности доставки грузов и пассажиров. Укрупненные модели выбора.

Принципы выбора видов транспорта.

Первый принцип заключается в том, что выбор вида транспорта или способа перемещения делают сами потребители транспортных услуг в отличие от ранее существовавшего в области перевозок грузов централизованного распределения. Это означает, что работники транспорта должны научиться продавать

транспортные услуги на транспортном рынке. Второй принцип – основным критерием выбора вида транспорта является затраты потребителей на транспортные услуги. Дополнительными критериями могут быть минимальные сроки перемещения, надежность, безопасность, сохранность и экономичность перевозки. Третий принцип заключается в обеспечении сопоставленности стоимостных и натуральных показателей сравниваемых вариантов перевозок. Сопоставляются все элементы затрат на всем пути перемещения груза от склада отправителя до склада получателя или следования пассажира от дома, включая возможные промежуточные перевозки груза или пересадки пассажиров на другие виды транспорта. Четвертый принцип – обеспечение достоверной и достаточной информированности потребителей транспортных услуг в частности, через рекламу о емкости, качестве и стоимости этих услуг благодаря наличию хорошей экспедиторской службы по обслуживанию клиентов, развитию материальных подходов в работе транспортных предприятий.

Объективная информация о транспортных услугах позволяет потребителям проводить сравнительные расчеты по оптимизации своих затрат на транспорт, рационализировать перевозку и эффективнее размещать заказы и определять более выгодные рынки сбыта своей продукции и управлять транспортной составляющей в цене товаров и услуг.

В условиях рыночной экономики важнейшим принципам выбора вида транспорта является конкурентоспособность транспортных услуг того или иного варианта перевозок. Особое значение имеет форма собственности сопоставляемых хозяйствующих субъектов автомобильного транспорта, система страхования перевозок и банковского обслуживания клиентуры.

Следует заметить, что каждый вид транспорта имеет свои особенности, зная которые можно оптимизировать расходы по транспортировке грузов.

В таблице 5 сведены наиболее значимые особенности каждого вида транспортировки.

Таблица 5

Критерии выбора	Виды транспорта			
	Железнодорожный	Водный	Автодорожный	Воздушный
Скорость (время доставки от точки до точки)	средняя	самая низкая	высокая	самая высокая

Надежность (соблюдение графика)	средняя	низкая	высокая	средняя
Способность перевозить различные виды грузов	высокая	самая высокая	средняя	низкая
Доступность (количество обслуживаемых географических точек)	высокая	низкая	самая высокая	средняя
Стоимость (уровень затрат на тонну груза)	средняя	низкая	высокая	самая высокая

Критерии выбора типа транспортного средства.

Логистический менеджмент решает вопрос о создании собственного парка транспортных средств или использовании наемного транспорта (общего пользования или частного). При выборе альтернативы обычно исходят из определенной системы критериев:

- затраты на создание и эксплуатацию собственного парка транспортных средств (аренду, лизинг, покупка);
- затраты на оплату услуг транспортных, транспортно–экспедиционных фирм и других логистических посредников;
- затраты на использование транспортного средства требуемой грузоподъемности и вместимости, с необходимыми характеристиками двигателя (расход топлива, мощность), скоростью, проходимостью;
- затраты на обеспечение качества перевозки с использованием выбранного транспортного средства (надежность доставки, сохранность груза и т.п.).

Создание собственного парка связано с большими капитальными вложениями в подвижной состав, производственно–техническую базу для обслуживания и ремонта транспортных средств и инфраструктуру. В конечном итоге оно может быть оправдано в случае получения значительного выигрыша в качестве, надежности и себестоимости при больших устойчивых объемах перевозок или с наличием специфических требований к перевозкам не совместимых с использованием наемного транспорта (охрана, габариты, тоннаж и т.д.)

На выбор типа транспортных средств будут влиять следующие характеристики:

- вес груза, объем, консистенция, категория опасности;

- количество отправляемых партий (используемый контейнер);
- время доставки груза заказчику;
- местонахождение пункта назначения с учетом погодных, климатических, сезонных характеристик доступности;
- расстояние, на которое перевозится груз;
- ценность груза (страхование);
- близость расположения точки доставки к транспортным коммуникациям;
- сохранность груза, невыполнение поставок.
- грузовместимость транспортного средства;
- тарифы перевозки и ресурсов, используемых на этапах подготовки и транспортировки груза;
- выбор промежуточных пунктов взаимодействия (транспортных узлов) различных видов транспорта;
- выбор коммуникаций между пунктами взаимодействия;
- расход топлива;
- экологичность эксплуатации транспортного средства

Основой выбора вида транспорта, оптимального для конкретной перевозки, служит информация о характерных особенностях различных видов транспорта (автомобильный, железнодорожный, морской, внутренний водный, воздушный и трубопроводный).

Определим основные преимущества и недостатки использования транспортных средств с точки зрения логистики.

Для этих целей выделяют главные факторы, влияющих на принятие решения:

- время доставки;
- стоимость перевозки;
- надежность соблюдения графика доставки груза;
- частота отправок;
- способность перевозить разные грузы;
- способность доставить груз в любую точку территории.

Правильность сделанного выбора должна быть подтверждена технико-экономическими расчетами, основанными на анализе всех расходов, связанных с транспортировкой различных видов транспорта.

Общий алгоритм организации транспортировки включает следующие логистические процедуры выбора:

- выбор вида транспортировки;
- выбор вида (или нескольких видов) транспорта;
- выбор основных и вспомогательных логистических посредников в транспортировке.

Основные виды транспортировки.

Униmodalная (одновидовая) транспортировка, как отмечалось выше, осуществляется одним видом транспорта, без промежуточных операций складирования и грузопереработки. Критериями выбора вида транспорта в такой перевозке являются вид груза, объем отправки, время доставки груза потребителю, затраты на перевозки

Смешанная перевозка грузов осуществляется двумя видами транспорта. При этом груз доставляется первым видом транспорта в так называемый пункт перевалки или грузовой терминал без хранения или с кратковременным хранением с последующей перегрузкой на другой вид транспорта. Типичным примером смешанной перевозки является обслуживание автотранспортными фирмами железнодорожных станций или морского (речного) порта транспортного узла.

Признаками смешанной раздельной перевозки является наличие нескольких транспортных документов, отсутствие единой тарифной ставки фрахта, последовательная схема взаимодействия участников транспортного процесса. При прямой смешанной перевозке грузовладелец заключает договор с первым перевозчиком, действующим как от своего имени, так и от имени следующего перевозчика, представляющего другой вид транспорта. В силу этого грузовладелец фактически находится в договорных отношениях с обоими, причем каждый из них производит расчеты с грузовладельцем и несет материальную ответственность за сохранность груза только на соответствующем участке маршрута.

Комбинированная перевозка отличается от смешанной наличием более чем двух видов транспорта. Использование смешанных (комбинированных) видов транспортировки часто обусловлено структурой логистических каналов снабжения, когда, например, отправка крупных партий грузов производится с завода-изготовителя на оптовую базу железнодорожным транспортом (с целью максимального снижения затрат), а развозка с оптовой базы в пункты розничной торговли осуществляется автомобильным транспортом.

Современная логистическая практика транспортировки связана с растущей экспансией перевозок, осуществляемых одним экспедитором (оператором) из одного диспетчерского центра и по единому транспортному документу

(мультимодальные, интермодальные, трансмодальные, А-модальные, комбинированные, сегментированные и пр.)

При интермодальной перевозке грузовладелец заключает договор на весь путь следования с одним лицом (оператором). Оператором может быть, например, экспедиторская фирма, которая, действуя на всем протяжении маршрута перевозки груза различными видами транспорта, освобождает грузовладельца от необходимости вступать в договорные отношения с другими транспортными предприятиями.

Признаками интермодальной (мультимодальной) перевозки являются:

- наличие оператора доставки от начального до конечного пункта логистической цепи (канала);
- единая сквозная ставка фрахта;
- единый транспортный документ;
- единая ответственность за груз и исполнение договора перевозки.

К основным принципам функционирования интермодальных и мультимодальных систем перевозок относятся следующие:

- единообразие коммерческо-правового режима;
- комплексный подход к решению финансово-экономических вопросов организации перевозок;
- максимальное использование телекоммуникационных сетей и систем электронного документооборота;
- единый организационно-технологический процесс управления перевозками и координация действий всех логистических посредников, участвующих в транспортировке;
- кооперация логистических посредников;
- комплексное развитие инфраструктуры перевозок различными видами транспорта.

При осуществлении мультимодальных перевозок за пределы страны (при экспортно-импортных операциях) существенное значение приобретают таможенные процедуры оформления грузов, а также транспортное законодательство и коммерческо-правовые аспекты перевозок в тех странах, по которым проходит маршрут следования груза.

Внешняя торговля самым тесным образом связана с транспортом, который осуществляет доставку товара от экспортера к импортеру. Его нормальное функционирование обеспечивает выполнение обязательств сторонами по купле-продаже, коммерческий эффект внешнеторговой сделки. Большое значение имеет правильный выбор сторонами оптимального способа транспортировки, маршрута движения товара.

Товары, являющиеся предметом экспортной сделки, могут быть перемещены по морю, по воздуху, по суше, трубопроводом или путем комбинации этих видов транспорта. При транспортировке одним из этих видов перевозка называется *прямой*, а если применяется несколько видов транспорта - смешанной или *комбинированной*.

Нарушение транспортного процесса ведет зачастую к материальным потерям экспортера и импортера, делает неконкурентоспособными товары. Транспорт является для государства важным дополнительным источником валютных поступлений.

Примерно 1/4 международной торговли услугами приходится на транспортные услуги. Регулирование этой торговли осуществляется на основе двусторонних соглашений.

Звенья транспортного обслуживания

Транспортное обслуживание должно быть организовано во время всего процесса перемещения товара из сферы производства в сферу потребления, и включает такие понятия, как сохранность перевозимого груза, скорость доставки, регулярность, ритмичность доставки, охрана окружающей среды. При транспортном обслуживании грузовладельцам предоставляются дополнительные услуги, такие, как накопление, доработка, хранение груза, ремонт тары, маркировка, подготовка сепарационного материала и др.

Этапы транспортного обслуживания включают:

- подготовку товара к перевозке;
- доставку его к магистральным видам транспорта;
- погрузочно-разгрузочные работы в пунктах отправления, транзита и назначения продукции;
- перемещение товара;
- раскредитование перевозочных документов;
- сдача груза получателю; розыск груза;
- ведение претензий, исков, арбитражных дел.

Могут возникнуть и другие посреднические операции: страхование груза и транспортных средств, лизинг и агентирование транспортных средств, брокерская деятельность, транспортно-экспедиторское обслуживание.

Многогранный и сложный процесс транспортного обеспечения внешнеэкономических связей можно условно разбить на три последовательные группы вопросов, решаемых до заключения контракта

купли-продажи: в процессе обсуждения сделки и ее реализации и после ее завершения.

К первой группе вопросов относятся, прежде всего, проработка транспортных условий предстоящего договора купли-продажи, анализ конъюнктуры рынков транспортных услуг, тарифов и условий перевозки товара.

Ко второй - непосредственно определение транспортных условий контракта и их реализация: планирование перевозок, организация упаковки, затаривания, маркировки товара, заключение договоров на перевозки товара по внутренней территории и за границей, оформление всей необходимой документации, страхование, расчеты с перевозчиками.

К третьей группе относятся вопросы, связанные с разрешением исков и споров, которые могут возникнуть между продавцом и покупателем и между грузовладельцем и перевозчиком.

Правовой основой, которая регулирует взаимоотношения грузовладельца и перевозчика при внутренних и внешних перевозках, служат Постановления Правительства, Кодекс торгового мореплавания, Устав железнодорожного, автомобильного, речного транспорта, Воздушный кодекс, а также различные инструкции и положения межведомственного характера. К примеру, деятельность автоперевозчиков на территории СНГ определяют двухсторонние соглашения.

Содержание этих операций определяется характером международных перевозок или международных сообщений, которые подразделяются в зависимости от:

- предмета транспортных операций;
- вида транспорта;
- транспортной характеристики товара (генеральные, массовые, наливные, газообразные);
- периодичности (линейное, трамповое судоходство, регулярное воздушное сообщение, чартерные перевозки);
- порядка прохождения границы (перегрузочные, транзитные);
- транспортно-технологической системы (пакетная, контейнерная, ролкерная, лихтеровозная, паромная/ баржа буксирная);
- вида сообщения (прямое, последовательными перевозчиками);
- перевозки на особых условиях режимных грузов (скоропортящиеся, опасные, тяжеловесные).

Места осуществления транспортных операций могут быть разные. Это и пункты отправления, и пути следования груза, и в пунктах перевалки с одного вида транспорта на другой, и на пограничных пунктах, и у получателя товара.

Экономическая эффективность внешнеторговой сделки во многом зависит от правильно выбранных транспортных условий и базисных условий поставки товаров. В контракте купли-продажи предусматривается особый раздел - транспортные условия. В нем предусматривают обязательства экспортера и импортера, принимаемые ими по перемещению товара.

С транспортировкой грузов связан также момент перехода товара через границу, а с ним порядок учета экспорта и импорта. Это весьма значимый аспект транспортных операций.

Моментом перехода товара через границу считается по экспорту:

- при водных перевозках - дата коносамента;
- при железнодорожных перевозках - дата штампа на ж.д. накладной, проставленная на пограничной станции;
- при автомобильных перевозках: при перевозке российским транспортом - дата перехода товара через государственную границу, указанная в экспортном извещении;
- при перевозках транспортом покупателем - дата приемо-сдаточного акта;
- при воздушных перевозках - дата выписки авианакладной;
- при отправке товаров по почте - дата почтовой квитанции.

По импорту:

- при водных перевозках - дата прибытия груза в первый российский порт, проставленная в извещении порта;
- при железнодорожных перевозках - дата штампа на ж.д. накладной, проставленная на пограничной станции;
- при автомобильных перевозках: при перевозке транспортом поставщика — дата перехода товара через государственную границу, при перевозках российским транспортом - дата приемо-сдаточного акта;
- при воздушных перевозках - дата прибытия самолета на первый аэродром на территории страны, указанная в авиационной накладной;
- при отправке товаров по почте — дата почтовой квитанции.

Датой экспорта и импорта товаров, поставляемых трубопроводным транспортом, а также электроэнергии принимается дата приемо-сдаточного акта, составленного на пограничном или иных контрольно-распределительных пунктах трубопровода и электропровода.

Датой экспорта или импорта судов и других плавучих средств, идущих своим ходом, а также средств воздушного транспорта принимается дата приемо-сдаточного акта.

Критерии выбора маршрута прежде всего определяются требованиями заказчика, т.е. определяется приоритетность двух составляющих: времени перевозки или же стоимости ее осуществления. Маршрут выбирается, исходя из различных критериев: длительности перевозки, количества перегрузок (что влияет на сохранность груза), существования традиционных маршрутов.

Критерии выбора вида транспорта:

Выбирая вид транспорта для перевозки товара, надо учитывать, что каждый из них обладает спецификой и особенностью:

Морские перевозки:

- низкая, по сравнению с большинством других видов транспорта, себестоимость перевозок;
- мобильность, т.к. в зависимости от спроса и предложения на тоннаж суда могут легко переключаться с одного маршрута на другой;
- большая грузоподъемность морских судов позволяет перевозить значительные партии груза;
- неограниченная пропускная способность морских путей, ограничена только пропускная способность портов и каналов;
- применение морского транспорта ограничено географическим положением продавца и покупателя.

Железнодорожные перевозки:

- наибольшая эффективность в использовании достигается при перевозках на расстояние более 200 км;
- относительная дешевизна по отношению к автомобильным перевозкам;
- возможность доставки "до двери" за счет строительства подъездных путей к предприятиям;
- способность перевозить самую широкую гамму различных грузов;
- независимость от климатических условий.

Автомобильные перевозки:

- возможность доставки грузов от грузоотправителя до получателя без перегрузки;
- обеспечение высокой сохранности груза;
- большая мобильность и скорость перевозки;

- экономичность при перевозке товарно-штучных грузов на небольшие расстояния (до 200 км);
- ритмичность перевозки грузов без необходимости их накопления;
- ограниченность использования на большие расстояния при перевозке значительных партий грузов;
- зависимость от дорожной сети;
- дорогой вид транспорта при перевозках на большие расстояния.

Воздушные перевозки:

- высокая скорость доставки;
- сокращение (спрямление) пути;
- высокая сохранность груза в пути;
- возможность перевозки в отдаленные районы, где невозможны другие виды транспорта;
- дороговизна доставки;
- количественная ограниченность.

Транспортировка трубопроводом:

- низкая себестоимость транспортировки;
- герметичность труб, что фактически исключает потери грузов;
- высокий уровень автоматизации операций залива, перекачки и слива;
- обеспечение непрерывности подачи и транспортировки грузов.

Экономическая эффективность внешнеторговой сделки во многом зависит от правильно выбранных транспортных условий и базисных условий поставки товаров. Поэтому в контракте купли-продажи предусматривается особый раздел - транспортные условия. В него включают порядок перевозки грузов, условия и сроки погрузки и выгрузки, размер, порядок оплаты и расчеты провозных платежей, проформу чартера, вид коносамента и другие виды услуг. В каждом конкретном случае содержание условий зависит от вида транспорта, характера товара, типа сделки, базисного условия поставки, а также действия международных договоров, соглашений, конвенций, обычаев страны.

Тема 5. Основные документы, регламентирующие внутренние и международные перевозки грузов различными видами транспорта.

Документы, относящиеся к транспортному средству (свидетельство о регистрации транспортного средства, разрешение на въезд, свидетельство о страховании, книжка МДП, карнет де пассаж, свидетельство СПС). Документы, относящиеся к грузу (ТТН, карнет TIR, грузовая таможенная декларация, гарантия в соответствии с порядком внутреннего таможенного транзита). Коносамент.

. МЕЖДУНАРОДНАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПЕРЕВОЗКА

1. Участники перевозки
2. Дорожная перевозка грузов
3. Заключение и исполнение договора
4. Ответственность
5. Разрешение споров, связанных с международной дорожной перевозкой грузов
6. Международная перевозка грузов с применением книжки МДП

3.1. Участники перевозки

Международная автомобильная перевозка определяется как перевозка транспортным средством грузов или пассажиров за пределы территории РФ или на территорию РФ, а также перевозка транспортным средством грузов или пассажиров транзитом через территорию РФ. К такой перевозке относится проезд груженого или негруженого транспортного средства, принадлежащего российскому перевозчику, с территории РФ на территорию иностранного государства и обратно, либо на территорию РФ транзитом через территорию иностранного государства, либо с территории одного иностранного государства на территорию другого иностранного государства транзитом через территорию РФ, а также проезд груженого или негруженого транспортного средства, принадлежащего иностранному перевозчику, на территорию РФ и обратно либо транзитом через территорию РФ.

В качестве российского перевозчика может выступать российское юридическое лицо, физическое лицо, использующее принадлежащее ему грузовое транспортное средство либо автобус для перевозок грузов или пассажиров. Соответственно, иностранный перевозчик - иностранное юридическое или физическое лицо, использующее принадлежащее ему транспортное средство для перевозок грузов или пассажиров.

К международным автомобильным перевозкам допускаются юридические лица независимо от организационно-правовой формы и индивидуальные предприниматели, осуществляющие коммерческие и некоммерческие перевозки грузов и пассажиров (далее именуются - российские перевозчики). Под некоммерческими перевозками понимаются перевозки российскими перевозчиками своих грузов за собственный счет для производственных нужд или своих работников (на автобусах вместимостью более 9 человек, включая водителя) на транспортных средствах, принадлежащих им на праве собственности или на ином законном основании.

Допуск российского перевозчика к осуществлению международных автомобильных перевозок производит Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, а также ее территориальные органы.

Условиями допуска российского перевозчика к международным автомобильным перевозкам являются:

- наличие лицензии на перевозки пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозки более 8 человек, выданной в случаях и порядке, установленных законодательством Российской Федерации о лицензировании отдельных видов деятельности;

- наличие транспортных средств, принадлежащих на праве собственности или на ином законном основании и соответствующих международным техническим стандартам, а также международным конвенциям и соглашениям, регламентирующим международные автомобильные перевозки;

- соответствие назначенных российским перевозчиком лиц, ответственных за осуществление международных автомобильных перевозок (далее именуются - ответственные специалисты), квалификационным требованиям по организации перевозок автомобильным транспортом в международном сообщении; устойчивое финансовое положение российского перевозчика (наличие в собственности имущества стоимостью не менее 300 тыс. руб. при использовании только одного транспортного средства, осуществляющего международные автомобильные перевозки, и не менее 170 тыс. руб. в расчете на каждое дополнительное транспортное средство);

- обязательное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств.

Для получения допуска к международным автомобильным перевозкам российский перевозчик представляет в орган транспортного контроля и надзора по месту регистрации следующие документы:

1) заявление о выдаче допуска с указанием:

- для юридического лица - наименования, организационно-правовой формы, местонахождения, наименования банковского учреждения и номера расчетного счета;

- для индивидуального предпринимателя - фамилии, имени, отчества, данных документа, удостоверяющего личность;

- вида перевозки (грузовая или пассажирская);

- срока, на который испрашивается удостоверение;

2) копии учредительных документов и копия документа, подтверждающего факт внесения записи о юридическом лице в Единый государственный реестр юридических лиц (с предъявлением оригиналов, если копии не заверены нотариусом) - для юридического лица;

копия свидетельства о государственной регистрации гражданина в качестве индивидуального предпринимателя (с предъявлением оригинала, если копия не заверена нотариусом) - для индивидуального предпринимателя;

3) справка о постановке заявителя на учет в налоговом органе с указанием идентификационного номера налогоплательщика;

4) копия лицензии на перевозку пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозки более 8 человек;

5) документ, содержащий сведения о количестве и типе транспортных средств, а также документы, подтверждающие их соответствие международным техническим стандартам, международным конвенциям и соглашениям, регламентирующим международные автомобильные перевозки;

6) копия документа, подтверждающего профессиональную компетентность ответственного специалиста;

7) балансовый отчет (формы N N 1 и 2 по Общероссийскому классификатору управленческой деятельности) за последний отчетный период (указанные отчеты не требуются для вновь образованных юридических лиц);

8) копия генеральной или разовой лицензии на осуществление подлежащих лицензированию экспортных или импортных операций в отношении своих товаров, если они будут перевозиться за собственный счет на транспортных средствах, принадлежащих заявителю;

9) документ, подтверждающий опыт работы по осуществлению международных автомобильных перевозок, - для российских перевозчиков, подавших заявление о допуске к международным автомобильным перевозкам сроком на 5 лет;

10) копия полиса страхования гражданской ответственности владельца автотранспортных средств.

Документы, указанные в п. п. 2 и 3, представлявшиеся для получения лицензии на перевозку пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозки более 8 человек, срок действия которой не истек, при условии, если в сведениях, послуживших основанием для выдачи указанной лицензии, нет каких-либо изменений, для решения вопроса о допуске не представляются.

3.2. Дорожная перевозка грузов

Базовым международно-правовым актом в сфере автомобильной (дорожной) перевозки является Конвенция о договоре международной дорожной перевозке грузов, подписанная в Женеве 19 мая 1956 г. (КДПГ). Российская Федерация участвует в данной Конвенции в порядке правопреемства СССР. Также участниками КДПГ являются: Австрия, Беларусь, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, Великобритания, Венгрия, Греция, Дания, Испания, Италия, Латвия, Литва, Люксембург, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Сербия, Словакия, Тунис, Турция, Финляндия, Франция, ФРГ, Хорватия, Чехия, Швейцария, Швеция.

КДПГ применяется ко всякому договору дорожной перевозки грузов за вознаграждение посредством транспортных средств, когда место погрузки груза и место доставки груза, указанные в контракте, находятся на территории двух различных стран, из которых, по крайней мере, одна является участницей КДПГ. Применение КДПГ не зависит от местожительства и национальности заключающих договор сторон.

КДПГ не применяется:

- к перевозкам, производимым согласно международным почтовым конвенциям;

- к перевозкам покойников;

- к перевозкам обстановки и мебели при переездах.

3.3. Заключение и исполнение договора

Договор дорожной перевозки грузов оформляется накладной. Отсутствие, неправильность или потеря накладной не отражаются ни на существовании, ни на действительности договора перевозки, к которому и в этом случае применяются постановления КДПГ.

Накладная составляется в трех оригиналах, подписанных отправителем и перевозчиком, причем эти подписи могут быть отпечатаны типографским способом или заменены штампами отправителя и перевозчика, если это допускается законодательством страны, в которой составлена накладная. Первый

экземпляр накладной передается отправителю, второй сопровождает груз, а третий остается у перевозчика.

В том случае, когда подлежащий перевозке груз должен быть погружен на различные автомобили или же когда речь идет о различного рода грузах или о различных партиях грузов, отправитель или перевозчик имеет право требовать составления такого количества накладных, которое соответствует количеству используемых автомобилей или количеству подлежащих перевозке разных грузов или партий грузов.

Накладная должна содержать следующие сведения:

- место и дата ее составления;
- имя и адрес отправителя;
- имя и адрес транспортного агента;
- место и дата принятия груза к перевозке и место его доставки;
- имя и адрес получателя;
- принятое обозначение характера груза и тип его упаковки и (в случае перевозки опасных грузов) их обычно признанное обозначение;
- число грузовых мест, их особая разметка и номера;
- вес груза брутто или выраженное в других единицах измерения количество груза;
- связанные с перевозкой расходы (стоимость перевозки, дополнительные расходы, таможенные пошлины и сборы, а также прочие издержки с момента заключения договора до сдачи груза);
- инструкции, требуемые для выполнения таможенных формальностей, и другие;
- указание, что перевозка производится независимо от всякой оговорки согласно требованиям, установленным настоящей Конвенцией.

В случае необходимости накладная должна также содержать следующие указания:

- запрещение перегрузки груза;
- расходы, которые отправитель принимает на свой счет;
- сумма наложенного на груз платежа, подлежащего возмещению при сдаче груза;
- заявление стоимости груза и сумма дополнительной ценности его при доставке;
- инструкции отправителя перевозчику относительно страхования груза;
- дополнительный срок выполнения перевозки;
- перечень документов, переданных перевозчику.

Договаривающиеся стороны имеют право внести в накладную любое иное указание, которое будет ими признано необходимым.

Отправитель обязан до доставки груза присоединить к накладной или представить в распоряжение перевозчика необходимые документы и сообщить все требуемые сведения для выполнения таможенных и иных формальностей. Проверка правильности и полноты этих документов не является обязанностью перевозчика. Отправитель при этом ответственен перед перевозчиком за всякий ущерб, который может быть причинен отсутствием, недостаточностью или неправильностью этих документов и сведений, за исключением случаев вины перевозчика.

При принятии груза перевозчик обязан проверить:

- точность записей, сделанных в накладной относительно числа грузовых мест, а также их маркировки и номеров;
- внешнее состояние груза и его упаковки.

Если отправитель передает перевозчику опасные грузы, он должен ему указать точно характер представляемой этими грузами опасности, а также, если нужно, указать необходимые предосторожности, которые следует предпринять. Если эти указания не внесены в накладную, отправитель или получатель должен всяким иным путем доказать, что перевозчик был осведомлен в деталях о характере опасности, которую представляет перевозка упомянутых грузов. Опасные грузы, о характере которых перевозчик не был осведомлен, могут быть в любой момент и в любом месте выгружены, уничтожены или обезврежены перевозчиком без всякого возмещения убытков за них; отправитель является, кроме того, ответственным за все расходы и убытки, вызванные передачей этих грузов для перевозки или их перевозкой.

Если перевозчик не имеет достаточной возможности проверить правильность записей, он должен вписать в накладную обоснованные оговорки. Он должен также обосновать все сделанные им оговорки, касающиеся внешнего состояния груза и его упаковки. Эти оговорки не имеют обязательной силы для отправителя, если последний намеренно не указал в накладной, что он их принимает.

При отсутствии в накладной обоснованных перевозчиком оговорок имеется презумпция, что груз и его упаковка были внешне в исправном состоянии в момент принятия груза перевозчиком и что число грузовых мест, а также их маркировка и номера соответствовали указаниям накладной.

Отправитель имеет право требовать проверки перевозчиком веса брутто или количества груза, выраженного в других единицах измерения. Он может также требовать проверки содержимого грузовых мест. Перевозчик может требовать возмещения расходов, связанных с проверкой. Результаты проверок вносятся в накладную.

Отправитель имеет право распоряжаться грузом, в частности, требовать от перевозчика прекращения перевозки, изменения места, предусмотренного для доставки груза, или доставки груза не тому получателю, который указан в накладной. Отправитель теряет это право с того момента, когда второй экземпляр накладной передан получателю или когда последний осуществляет свои права, предусмотренные в п. 1 ст. 13; с этого момента перевозчик должен руководствоваться указаниями получателя.

Однако право распоряжения грузом принадлежит получателю с момента составления накладной, если в накладной отправителем сделано такого рода указание. Если, осуществляя свое право распоряжения грузом, получатель дает указание сдать груз другому лицу, последнее не вправе назначить других получателей.

Право распоряжения грузом осуществляется при следующих условиях:

- отправитель или получатель, желающий осуществить это право, должен представить первый экземпляр накладной, в которую должны быть внесены новые инструкции, данные перевозчику, а также возместить перевозку расходы и ущерб, вызванные выполнением этих инструкций;

- выполнение этих инструкций должно быть возможным в тот момент, когда их получает лицо, которое должно их выполнить; оно не должно нарушать хода нормальной работы предприятия перевозчика и не должно наносить ущерба отправителям или получателям других грузов;

- упомянутые инструкции не должны ни в коем случае приводить к разбивке грузов.

Если перевозчик не может выполнить полученные им инструкции, он должен немедленно сообщить об этом лицу, которым были даны инструкции. Перевозчик, не выполнивший инструкций или подчинившийся таким инструкциям, не потребовав представления ему первого экземпляра накладной, несет

ответственность перед правомочным по договору лицом за понесенный таким образом ущерб.

По прибытии груза на место, предусмотренное для его доставки, получатель имеет право требовать передачи ему второго экземпляра накладной и сдачи ему груза, причем им выдается соответствующая расписка в принятии. Если установлена потеря груза или если груз не прибыл по истечении установленного срока, получатель может требовать от своего имени от перевозчика удовлетворения, ссылаясь на права, обеспеченные ему договором перевозки. Получатель, осуществляющий указанные права, обязан погасить возникшие на основании накладной долговые обязательства. В случае возникновения спора по этому поводу перевозчик обязан осуществить поставку груза лишь в случае внесения получателем залога.

Если по какой-либо причине выполнение договора на определенных в накладной условиях является или становится невозможным до прибытия груза к предусмотренному месту доставки, перевозчик обязан запросить инструкции у лица, имеющего право распоряжаться грузом. Если же обстоятельства позволяют выполнить перевозку в условиях, отличных от предусмотренных в накладной, и если перевозчик не смог своевременно получить инструкций от лица, имеющего право распоряжаться грузом, перевозчик должен принять меры, которые представляются ему наиболее подходящими в интересах лица, имеющего право распоряжаться грузом.

Если после прибытия груза на место назначения возникают препятствия к его сдаче, перевозчик должен запросить инструкции у отправителя. Если получатель отказывается принять груз, отправитель имеет право распоряжаться грузом, не предъявляя первого экземпляра накладной.

При этом получатель, даже если он отказался от принятия груза, может в любой момент потребовать его сдачи до тех пор, пока перевозчик не получил от отправителя противоположных инструкций. Если препятствие к сдаче груза возникает после того, как получатель дал приказ доставить груз какому-либо другому лицу, то для выполнения вышеуказанных положений получатель осуществляет права отправителя, а это другое лицо - права получателя.

Перевозчик имеет право на возмещение расходов, вызванных запросом инструкций или выполнением полученных инструкций, поскольку эти расходы не являются следствием его собственной вины.

В условиях, указанных в п. 1 ст. 14 КДПГ, перевозчик может немедленно выгрузить груз за счет лица, правомочного по договору; после такой выгрузки перевозка считается законченной. В таком случае перевозчик осуществляет хранение груза. Он может, однако, доверить хранение груза какому-либо третьему лицу и в этом случае несет ответственность лишь за осмотнительный выбор этих третьих лиц. Груз остается при этом обремененным лежащими на нем договорными обязательствами, вытекающими из накладной, и всеми прочими расходами.

Перевозчик может продать груз, не выжидая инструкций от правомочного по договору лица, если груз является скоропортящимся или если того требует его состояние или же если хранение груза влечет за собой расходы, слишком высокие по сравнению с его стоимостью. В других случаях перевозчик может также продать груз, если в надлежущий срок им не будет получено от правомочного по договору лица противоположных инструкций, выполнение которых может быть справедливо потребовано.

В случае продажи груза согласно положениям настоящей статьи вырученная сумма, за вычетом лежащих на грузе и подлежащих уплате расходов, должна быть передана в распоряжение правомочного по договору лица. Если расходы

превосходят выручку, то перевозчик имеет право получить причитающуюся ему разницу.

Применяемая при продаже процедура определяется действующими на месте продажи законами или обычаями.

3.4. Ответственность

В соответствии со ст. 7 КДПГ отправитель несет ответственность за все издержки перевозки и убытки, причиненные вследствие неточности или недостаточности указаний или инструкций, которые даются отправителем для составления накладной или для включения в нее.

Отправитель несет ответственность перед перевозчиком за ущерб и повреждения, причиненные лицам, оборудованию и другим грузам, а также за любые расходы, которые могут быть вызваны поврежденной упаковкой груза, если только при видимом или известном перевозчику в момент принятия груза повреждению перевозчиком не было сделано относительно этого надлежащих оговорок.

Перевозчик несет ответственность за полную или частичную потерю груза или за его повреждение, происшедшее в промежуток времени между принятием груза к перевозке и его сдачей, а также за опоздание доставки. Однако он освобождается от ответственности, если потеря груза, его повреждение или опоздание произошли по вине правомочного по договору лица, вследствие приказа последнего, не вызванного какой-либо виной перевозчика, каким-либо дефектом самого груза или обстоятельствами, избежать которые перевозчик не мог и последствия которых он не мог предотвратить.

Перевозчик не может ссылаться для сложения с себя ответственности ни на дефекты транспортного средства, которым он пользуется для осуществления перевозки, ни на вину лица, у которого был взят в аренду автомобиль, или агентов последнего.

Перевозчик освобождается от лежащей на нем ответственности, когда потеря или повреждение груза являются следствием особого риска, неразрывно связанного с одним или несколькими из перечисленных ниже обстоятельств:

- с использованием открытых или неукрытых транспортных средств, если такое использование было специально оговорено и указано в накладной;
- с отсутствием или повреждением упаковки грузов, по своей природе подверженных порче и повреждению без упаковки или при неудовлетворительной упаковке их;
- с перемещением, погрузкой, размещением или выгрузкой груза отправителем или получателем или лицами, действующими от имени отправителя или грузополучателя;
- с природой некоторых грузов, подверженных из-за этих свойств, обусловленных их природой, полной или частичной гибели или повреждению, в частности, подверженных поломке, ржавению, внезапному гниению, усушке, утечке, нормальной потере или нападению паразитов и грызунов;
- с недостаточностью или неудовлетворительностью маркировки или нумерации грузовых мест;
- с перевозкой животных.

В тех случаях, когда перевозчик не несет ответственности за некоторые обстоятельства, вызвавшие ущерб, лежащая на нем ответственность ограничивается лишь той мерой, в какой он отвечает за обстоятельства, способствовавшие причинению ущерба.

Бремя доказательства того, что потеря груза, его повреждение или опоздание были вызваны обстоятельствами, за которые он не отвечает, лежит на перевозчике.

Если перевозчик докажет, что при создавшихся обстоятельствах потеря груза или его повреждение могли явиться следствием одного или нескольких особых рисков, допускается презумпция, что таковые произошли вследствие этого. Правомочное лицо может, однако, доказывать, что частичный или полный ущерб не явился следствием одного из этих рисков. Указанная презумпция не допускается в случае, если убыль превышает нормально допустимую, или при потере грузового места.

Если перевозка производится посредством транспортного средства, оборудованного так, чтобы груз не подвергался влиянию тепла, холода, изменений температуры или влажности воздуха, перевозчик может сослаться на обстоятельства, связанные с естественными характеристиками груза, если докажет, что все меры, которые он обязан был принять, учитывая эти обстоятельства, были им приняты в отношении выбора, содержания и использования вышеупомянутых установок и что он руководствовался данными ему специальными инструкциями.

Перевозчик несет ответственность за просрочку. Просрочка означает, что груз не был доставлен в оговоренный срок или, при отсутствии оговоренного срока, если с учетом обстоятельств, в которых перевозка производилась, а в частности при частичной погрузке, с учетом времени, необходимого для составления полной партии в нормальных условиях, фактическая продолжительность перевозки превышает время, необходимое при обычных условиях для выполнения перевозки добросовестным перевозчиком.

Правомочное по договору лицо может без представления иных доказательств считать груз потерянным, если он не был доставлен в течение тридцати дней по прошествии установленного срока или, когда такового не было, в течение шестидесяти дней со дня принятия груза перевозчиком.

Правомочное лицо вправе при получении им возмещения за утраченный груз просить в письменной форме о его немедленном возвращении в том случае, если груз будет найден в течение года, следующего за уплатой возмещения. Принятие к сведению такого его требования должно быть подтверждено письменно. В течение тридцати дней после получения извещения о том, что груз найден, правомочное по договору лицо может требовать, чтобы груз был ему сдан по уплате долговых обязательств, вытекающих из накладной, а также возвращении полученного им возмещения за вычетом возможных понесенных расходов, включенных в возмещенную сумму, и с оговоркой о сохранении всех прав на возмещение за опоздание с доставкой.

При отсутствии просьбы либо инструкций, данных в тридцатидневный срок, или же в случае, если груз был найден только по прошествии года со дня уплаты возмещения за его потерю, перевозчик может распоряжаться найденным грузом, соблюдая требования закона в месте нахождения груза.

Если груз сдан получателю без взыскания наложенного на груз платежа, который должен был быть взыскан перевозчиком согласно условиям договора перевозки, перевозчик обязан выплатить отправителю компенсацию в сумме, не превышающей суммы такого наложенного платежа, без ущерба для своего права предъявить иск к получателю.

Когда перевозчик в соответствии с условиями КДПГ обязан возместить ущерб, вызванный полной или частичной потерей груза, размер подлежащей возмещению суммы определяется на основании стоимости груза в месте и во время принятия его для перевозки.

Стоимость груза определяется на основании биржевой котировки, или за отсутствием таковой на основании текущей рыночной цены, или же при отсутствии и той и другой на основании обычной стоимости товара такого же рода и качества. Размер возмещения не может, однако, превышать 25 франков за килограмм недостающего веса брутто. Под франком подразумевается золотой франк весом 10/31 г золота 0.900 пробы.

Кроме того, подлежат возмещению: оплата за перевозку, таможенные сборы и пошлины, а также прочие расходы, связанные с перевозкой груза, полностью в случае потери всего груза и в пропорции, соответствующей размеру ущерба, при частичной потере; иной убыток возмещению не подлежит.

В случае просрочки с доставкой и если полномочное по договору лицо докажет, что просрочка нанесла ущерб, перевозчик обязан возместить ущерб, который не может превышать платы за перевозку. Более значительное по своему размеру возмещение может быть потребовано с перевозчика только в том случае, если в соответствии была сделана декларация о стоимости груза или декларация о дополнительной ценности груза при доставке.

В случае если отправитель указал в накладной (при условии уплаты установленной по обоюдному соглашению надбавки к провозной плате) стоимость груза, превышающую указанный предел, заявленная сумма заменяет этот предел.

В случае повреждения груза перевозчик уплачивает сумму, соответствующую обесцениванию груза, рассчитываемую по стоимости груза. Размер возмещения не может, однако, превышать:

- в случае, если вследствие повреждения обесцениванию подвергся весь перевозимый груз, - суммы возмещения, которая причиталась бы при потере всего груза;

- в случае, если вследствие повреждения обесцениванию подверглась лишь часть перевозимого груза, - суммы, которая причиталась бы при потере той части груза, которая оказалась обесцененной.

Отправитель может указать, вписав в накладную (при условии уплаты установленной по обоюдному соглашению надбавки к провозной плате) объявленную ценность груза на случай потери или повреждения груза, а также недоставки груза в оговоренный срок. В случае объявления ценности груза при доставке может быть потребовано независимо от прочих возмещений в пределах суммы заявленной ценности груза возмещение, соответствующее дополнительному ущербу, нанесение которого доказано.

Правомочное по договору лицо вправе требовать уплаты процентов на сумму, подлежащую возмещению. Эти проценты исчисляются из расчета пяти процентов годовых со дня передачи перевозчику письменной рекламации или же, если таковой не последовало, со дня подачи иска.

В том случае, когда данные, служащие для исчисления подлежащей возмещению суммы, не выражены в валюте государства, в котором предъявлено требование о возмещении, пересчет в эту валюту производится по текущему курсу дня на месте выплаты возмещения.

В тех случаях, когда согласно применяемому закону в связи с потерей, повреждением или просрочкой в доставке, происшедшими при выполнении перевозки, подпадающей под КДПГ, может быть предъявлено внедоговорное требование, перевозчик может сослаться на положения КДПГ, исключаящие его ответственность или определяющие или ограничивающие подлежащие уплате возмещения.

Когда встает вопрос о внедоговорной ответственности за потерю, повреждение или просрочку в доставке одного из лиц, за которых перевозчик отвечает согласно требованиям ст. 3 КДПГ, это лицо может также сослаться на

положения КДПГ, исключаящие ответственность перевозчика или определяющие или ограничивающие подлежащие уплате возмещения.

Перевозчик не вправе ссылаться на положения КДПГ, которые ограничивают его ответственность или переносят бремя доказательства на другую сторону, если ущерб был вызван его злоумышленным поступком или произошел по вине, которая согласно закону, применяемому разбирающим дело судом, приравнивается к злоумышленному поступку.

Данное правило относится и к тем случаям, когда ущерб был вызван злоумышленным поступком или виной агентов перевозчика или других лиц, к услугам которых перевозчик прибегает для выполнения перевозки, в момент выполнения этими агентами или другими лицами возложенных на них обязанностей. В таком случае эти агенты или другие лица также не вправе ссылаться на ограничивающие или исключаящие их ответственность положения КДПГ, поскольку дело касается их личной ответственности.

3.5. Разрешение споров, связанных с международной дорожной перевозкой грузов

Если получатель принял груз и не установил состояния груза в присутствии перевозчика или самое позднее в момент принятия груза, когда речь идет о заметных потерях или повреждениях, или в течение семи дней со дня поставки груза, не считая воскресенья и прочих нерабочих дней, когда речь идет о незаметных внешне потерях или повреждениях, не сделал перевозчику оговорку, указывающих общий характер потери или повреждений, имеется, поскольку не доказано обратное, основание для презумпций, что груз был принят получателем в состоянии, описанном в накладной. Когда речь идет о незаметных снаружи утратах или повреждениях, указанные выше оговорки должны быть сделаны в письменной форме. Когда, напротив, состояние груза было установлено в присутствии как получателя, так и перевозчика, доказательство, необходимое для отрицания результата этой констатации, может быть представлено лишь в том случае, если речь идет о внешне незаметных потерях или повреждениях и если получатель адресовал письменные оговорки перевозчику в течение семи дней, не считая воскресенья и прочих нерабочих дней, со дня такой констатации.

Просрочка в доставке груза может привести к уплате возмещения лишь в том случае, если была сделана письменная оговорка в течение 21 дня со дня передачи груза в распоряжение получателя.

При исчислении сроков дата поставки или в зависимости от обстоятельств дата констатации или дата передачи товара получателю не входит в срок, предусмотренный настоящей статьей.

Перевозчик и получатель должны оказать друг другу надлежащее содействие при выполнении всех необходимых обследований и проверок.

По любым спорам, возникающим по поводу перевозок, производимых в соответствии с КДПГ, истец может обращаться помимо компетентных судов участвующих в КДПГ государств, указанных с общего согласия сторонами, к суду страны, на территории которой находятся:

- обычное местожительство ответчика, его главная контора или отделение или агентство, при посредстве которых был заключен договор перевозки, или
- место принятия груза к перевозке или место доставки, и может обратиться лишь к этим судам.

Когда при возникновении какого-либо спора дело находится на рассмотрении в суде, компетентном рассматривать данный спор, или когда по такому спору этим судом было вынесено решение, между одними и теми же сторонами не может

быть возбуждено нового дела на одном и том же основании, за исключением тех случаев, когда решение суда, которому был передан первый иск, не может быть приведено в исполнение в стране, в которой предъявлен новый иск.

Когда по какому-либо спору решение, вынесенное судом одной из стран, участвующих в КДПГ, подлежит исполнению в этой стране, данное решение становится также подлежащим исполнению в любой из других стран - участниц КДПГ немедленно по сообщении предписанных для этого формальностей в этой стране. Причем эти формальности не могут иметь предметом пересмотр дела.

Положения, содержащиеся в п. 3 настоящей статьи, относятся к решениям, вынесенным в присутствии сторон, к решениям заочным и к примирительному судопроизводству, но не относятся ни к судебным решениям, имеющим лишь временную силу, ни к решениям, согласно которым проигравший дело должен оплатить не только судебные издержки, но и возместить ответчику убытки, причиненные полным или частичным неудовлетворением его исковой претензии.

Суд не вправе требовать с граждан стран - участниц КДПГ, местожительство которых или постоянное пребывание находится в одной из этих стран, внесения залога для обеспечения уплаты судебных издержек, связанных с предъявлением иска, касающегося перевозок, выполняемых в соответствии с КДПГ.

Подача исков, которые могут возникнуть в результате перевозок, выполненных в соответствии с КДПГ, может происходить в течение одного года. Однако в случае злоумышленного поступка или вины, которая согласно закону, применяемому разбирающим дело судом, приравнивается к злоумышленному поступку, срок устанавливается в три года. Срок исчисляется:

- в случае частичной потери груза, повреждения его или просрочки в доставке - со дня сдачи груза;
- в случае потери всего груза - с тридцатого дня по истечении установленного для перевозки срока или, если таковой не был установлен, с шестидесятого дня по принятию груза перевозчиком к перевозке;
- во всех прочих случаях - по истечении трехмесячного срока со дня заключения договора перевозки.

День, указанный выше в качестве точки отсчета срока подачи иска, не принимается в расчет при установлении его срока.

Предъявление рекламации в письменной форме приостанавливает течение срока до того дня, когда перевозчик в письменной форме отверг резолюцию с возвращением приложенных к ней документов. В случае частичного признания предъявленной рекламации срок подачи иска возобновляется только в отношении той части рекламации, которая остается предметом спора. Доказательство факта получения рекламации или ответа на нее, а также возвращения относящихся к делу документов лежит на стороне, которая ссылается на этот факт. Предъявление дальнейших рекламаций на том же основании не прерывает течения срока.

При условии соблюдения вышеприведенных положений приостановление срока подачи иска регулируется судебным законом. То же самое относится к прерыванию данного срока.

Иск по истечении вышеуказанного срока не может быть более предъявлен даже в форме встречного иска или возвращения.

3.6. Международная перевозка грузов с применением книжки МДП

3.6.1. Общие положения

В целях облегчения международной перевозки грузов дорожными транспортными средствами была принята Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Женева, 14 ноября 1975 г.). Участниками данной Конвенции являются: Австрия, Албания, Алжир, Армения, Беларусь, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, Великобритания, Венгрия, Греция, Дания, Израиль, Ирландия, Испания, Италия, Канада, Кипр, Корея (Южная), Кувейт, Латвия, Литва, Лихтенштейн, Люксембург, Македония, Мальта, Марокко, Молдова, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Российская Федерация, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, США, Тунис, Турция, Уругвай, Финляндия, Франция, ФРГ, Чили, Чехия, Швейцария, Швеция, Эстония.

Конвенция касается перевозки грузов, осуществляемой без их промежуточной перегрузки, в дорожных транспортных средствах, составах транспортных средств или контейнерах, с пересечением одной или нескольких границ от таможенного места отправления в одном из государств-участников до таможенного места назначения другого государства-участника или той же самой Договаривающейся Стороны при условии, что определенная часть операции МДП между ее началом и концом производится автомобильным транспортом.

Статья 1 Конвенции дает определения используемых в ней терминов:

а) термин "операция МДП" означает перевозку грузов от таможенного места отправления до таможенного места назначения с соблюдением процедуры, так называемой процедуры МДП, установленной в настоящей Конвенции;

б) термин "ввозные или вывозные пошлины и сборы" означает таможенные пошлины и все другие пошлины, налоги, сборы и прочие суммы, взимаемые при ввозе или вывозе или в связи с ввозом или вывозом грузов, но исключая суммы и сборы, ограниченные по величине до приблизительной стоимости оказанных услуг;

с) термин "дорожное транспортное средство" означает не только механическое дорожное транспортное средство, но также любой прицеп или полуприцеп, предназначенный для его буксировки таким транспортным средством;

д) термин "состав транспортных средств" означает сцепленные транспортные средства, которые участвуют в дорожном движении как одно целое;

е) термин "контейнер" означает транспортное оборудование (клетка, съемная цистерна или другое подобное приспособление):

i) представляющее собой полностью или частично закрытую емкость, предназначенную для помещения в нее грузов;

ii) имеющее постоянный характер и в силу этого достаточно прочное, чтобы служить для многократного использования;

iii) специально сконструированное для облегчения перевозки грузов одним или несколькими видами транспорта без промежуточной перегрузки грузов;

iv) сконструированное таким образом, чтобы была облегчена его перегрузка, в частности с одного вида транспорта на другой;

v) сконструированное таким образом, чтобы его можно было легко загружать и разгружать;

vi) имеющее внутренний объем не менее одного кубического метра.

"Съемные кузова" рассматриваются как контейнеры;

f) термин "таможня места отправления" означает любую таможню Договаривающейся Стороны, где для всего груза или части его начинается международная перевозка с соблюдением процедуры МДП;

g) термин "таможня места назначения" означает любую таможню Договаривающейся Стороны, где для всего груза или части его заканчивается международная перевозка с соблюдением процедуры МДП;

h) термин "промежуточная таможня" означает любую таможню Договаривающейся Стороны, через которую дорожное транспортное средство, состав транспортных средств или контейнер ввозится или вывозится в ходе операции МДП;

j) термин "лицо" означает как физическое, так и юридическое лицо;

k) термин "тяжеловесные и громоздкие грузы" означает любой тяжелый или громоздкий предмет, который из-за своего веса, размеров или характера обычно не перевозится в закрытом дорожном транспортном средстве или в закрытом контейнере;

l) термин "гарантийное объединение" означает объединение, признанное таможенными органами Договаривающейся Стороны в качестве гаранта для лиц, использующих процедуру МДП.

Грузы, перевозимые с соблюдением процедуры МДП, освобождаются от уплаты или депозита ввозных или вывозных пошлин и сборов в промежуточных таможнях.

Грузы, перевозимые с соблюдением процедуры МДП в запломбированных дорожных транспортных средствах, запломбированных составах транспортных средств или запломбированных контейнерах, как правило, освобождаются от таможенного досмотра в промежуточных таможнях. Однако с целью предупреждения злоупотреблений таможенные органы могут в исключительных случаях и, в частности, при наличии подозрения в нарушениях производить в этих таможнях досмотр грузов.

Процедура МДП применяется при условии, что товары:

- сопровождаются книжкой МДП, заполненной и оформленной в соответствии с Конвенцией МДП;

- обеспечиваются гарантией гарантирующего объединения;

- перевозятся в дорожных транспортных средствах, составах транспортных средств или контейнерах, предварительно допущенных для перевозки под таможенными печатями и пломбами (за исключением перевозок тяжеловесных или громоздких товаров).

На транспортные средства должны быть прикреплены прямоугольные таблички с надписью "TIR". Одна табличка помещается спереди, а другая такая же табличка сзади дорожного транспортного средства или состава транспортных средств таким образом, чтобы они были хорошо видны. Эти таблички должны быть съёмными.

Таможни отправления должны находиться только в одной стране. Таможни назначения должны находиться не более чем в двух странах. Общее число таможен отправления и назначения не должно превышать четырех.

Таможни ввоза и таможни отправления Российской Федерации могут устанавливать срок доставки товаров соответственно до таможен назначения Российской Федерации или таможен вывоза и определять маршрут движения транспортных средств.

В случае если сумма таможенных пошлин и сборов, подлежащая уплате за перевозимые товары, больше, чем сумма гарантии или если имеются основания полагать, что перевозчик не может гарантировать соблюдение положений таможенного законодательства Российской Федерации, может применяться сопровождение товаров должностными лицами таможенных органов.

Когда часть перевозки с применением книжки МДП проходит по территории страны, не являющейся Договаривающейся Стороной Конвенции МДП, или

процедура МДП прерывается в связи с более льготными транзитными системами, то операция МДП приостанавливается на этой части пути. Перевозка с соблюдением процедуры МДП возобновляется при условии, что таможенные печати и пломбы или иные средства таможенной идентификации не повреждены.

3.6.2. Книжка МДП

Книжка МДП состоит из 4 страниц обложки, неотрывного желтого листа N 1/N 2 и корешка N 1/N 2, отрывных листов N 1 и корешков N 1 (белого цвета), отрывных листов N 2 и корешков N 2 (зеленого цвета) и протокола о дорожно-транспортных происшествиях (желтого цвета).

Комбинация отрывных листов и корешков (N N 1 и 2) предназначается, как правило, для использования в каждом государстве (отправления, транзита и назначения). Отрывной лист N 1 и корешок N 1, предназначенный для использования в таможенных отправлениях и в таможенных ввозах, а отрывной лист N 2 и корешок N 2 - в таможенных вывозах и в таможенных назначениях.

Книжки МДП, используемые в настоящее время, состоят из 14 или 20 листов (т.е. из 7 или 10 комплектов) и предназначены соответственно для перевозки товаров через территорию 7 или 10 государств.

К книжке МДП может прилагаться специальный лист, предназначенный для мультимодальных (смешанных) перевозок (когда транспортная операция производится с использованием нескольких видов транспорта). Указанный лист предназначен исключительно для нужд перевозчиков, не заполняется и не контролируется таможенными органами, но может использоваться ими при необходимости в целях получения дополнительной информации.

Осуществлять перевозку с соблюдением процедуры МДП имеет право только держатель книжки МДП.

Книжки МДП выдаются гарантийными объединениями государств - участников Конвенции МДП. В Российской Федерации книжки МДП выдаются Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков (АСМАП). Такие книжки печатаются на французском языке, за исключением первого неотрывного желтого листа, который печатается на английском или русском.

В книжке МДП не допускаются подчистки и поправки. Все исправления должны вноситься путем вычеркивания ошибочных сведений. Правильные сведения надписываются сверху и соответственно заверяются или держателем книжки МДП (до ее таможенного оформления), или таможеней.

Гарантийное объединение устанавливает срок действия книжки МДП. Дата окончания действия книжки МДП указывается в графе 1 первой страницы обложки. По истечении этого срока книжка МДП не может быть принята таможеней отправления для оформления.

Если книжка МДП была принята для оформления таможеней отправления в последний день срока ее действия или до этой даты, книжка МДП действительна до окончания перевозки с соблюдением процедуры.

Срок действия книжки МДП может быть продлен только гарантийными объединениями, выдающими книжки МДП. Сведения о продлении указываются в графе 1 книжки МДП и заверяются печатью гарантийного объединения.

Книжки МДП могут быть оформлены с оговорками или без оговорок. Оговорки должны относиться к нарушениям при доставке и транзите товаров с соблюдением процедуры МДП.

Оговорки указываются в графе 27 отрывного листа и в графе 5 корешка книжки МДП. При этом в данных графах ставится символ "R" и дается краткое описание нарушения на русском языке.

Если книжка МДП оформлена без оговорок, то таможенные органы не могут требовать от гарантийного объединения уплату таможенных пошлин и налогов за исключением случаев, когда свидетельство о произведенном таможенном оформлении было получено противозаконным или обманным образом или когда товары не были доставлены до таможен назначения или таможен вывоза.

Бланки книжек МДП, ввозимые в Российскую Федерацию, освобождаются от уплаты таможенных пошлин и налогов и не подвергаются при ввозе и при вывозе каким-либо ограничениям.

3.6.3. Гарантийные объединения

В соответствии со ст. 8 Конвенции МДП гарантийное объединение должно взять на себя обязательство уплачивать причитающиеся ввозные или вывозные пошлины и сборы, а также любые проценты за просрочку, которые могут причитаться в соответствии с таможенными законами и правилами страны, в которой обнаружено нарушение в связи с операцией МДП. Гарантийное объединение обязуется уплачивать упомянутые выше суммы в порядке солидарной ответственности совместно с лицами, с которых причитаются эти суммы.

В тех случаях, когда законами и правилами государства - участника Конвенции МДП уплата ввозных или вывозных пошлин и сборов не предусматривается, гарантийное объединение обязуется на подобных же условиях уплатить сумму, равную сумме ввозных или вывозных пошлин и сборов и любых процентов за просрочку.

Гарантийное объединение становится ответственным по отношению к компетентным органам страны, в которой расположена таможня места отправления, с момента принятия книжки МДП данной таможней для оформления. В следующих странах, по территории которых продолжается перевозка грузов с соблюдением процедуры МДП, эта ответственность начинается с момента ввоза грузов или, если операция МДП приостанавливается, с момента принятия книжки МДП для оформления таможней, в которой операция МДП возобновляется.

Гарантийное объединение несет ответственность не только за грузы, перечисленные в книжке МДП, но также за любые грузы, которые, не будучи перечисленными в этой книжке, находятся в запломбированной части дорожного транспортного средства или в запломбированном контейнере. Объединение не несет ответственности ни за какие иные грузы.

Таможенное оформление книжки МДП может быть произведено с оговорками или без них. Если же оговорки сделаны, то они должны относиться к фактам, связанным с самой операцией МДП, а отметки, содержащие сведения об этих фактах, подлежат обязательному внесению в книжку МДП. Если таможенные органы той или иной страны оформили книжку МДП без оговорок, они не могут больше требовать от гарантийного объединения уплаты соответствующих сумм, за исключением случаев, когда свидетельство о произведенном таможенном оформлении было получено противозаконным или обманным образом.

В случае неоформления книжки МДП или если это оформление было произведено с оговорками, компетентные органы не вправе требовать от гарантийного объединения уплаты соответствующих сумм, если в продолжение годичного срока, считая с даты принятия книжки МДП для оформления этими органами, они не уведомили письменно гарантийное объединение об отказе в таможенном оформлении или об оформлении с оговоркой. Это положение применяется также в случае таможенного оформления, полученного

противозаконным или обманным образом, однако в таком случае срок устанавливается в два года.

Требование об уплате денежных сумм сопровождается гарантийному объединению не ранее чем через три месяца со дня уведомления этого объединения об отказе в таможенном оформлении книжки, о ее оформлении с оговоркой или об оформлении, полученном противозаконным или обманным образом, и не позднее чем через два года, считая с того же самого дня. Однако, что касается дел, переданных на рассмотрение суда в течение указанного выше двухлетнего срока, требование об уплате сопровождается в течение одного года со дня вступления в силу судебного решения.

Для уплаты требуемых сумм гарантийное объединение располагает трехмесячным сроком, считая с даты направленного ему требования об уплате. Уплаченные суммы будут возвращены объединению, если в течение двух лет, следующих за датой предъявленного ему требования об уплате, таможенными органам будут представлены убедительные доказательства того, что в отношении данной перевозки не произошло никаких нарушений.

Гарантийной ассоциацией при транзите и доставке товаров под таможенным контролем в Российской Федерации с соблюдением процедуры МДП является Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП). Ответственность АСМАП распространяется как на российских, так и на иностранных перевозчиков, перевозящих товары с соблюдением процедуры МДП по территории Российской Федерации, независимо от того, какая национальная гарантийная ассоциация выдала книжку МДП.

АСМАП несет обязанность производить уплату таможенных пошлин и налогов в порядке солидарной ответственности с перевозчиками, с которых причитаются эти платежи.

По каждой книжке МДП гарантируется уплата таможенных пошлин и налогов в пределах 50 000 (пятьдесят тысяч) долл. США. Указанная сумма уплачивается в рублях по курсу Центрального банка, действующему на день, предшествующий дню платежа. Ограничение максимальной суммы уплаты по каждой книжке МДП не распространяется на алкогольные напитки и табачные изделия.

АСМАП становится ответственным перед таможенными органами Российской Федерации за надлежащее завершение таможенного режима транзита или за доставку товаров под таможенным контролем с момента их ввоза в Российскую Федерацию, а при вывозе из Российской Федерации товаров - с момента принятия книжки МДП для оформления в таможенном отделе.

АСМАП несет ответственность не только за товары, перечисленные в книжке МДП, но и за любые товары, которые, не будучи перечисленными в этой книжке, находятся в запломбированном грузовом отделении дорожного транспортного средства или в запломбированном контейнере.

3.6.4. Допущение дорожных транспортных средств (контейнеров) для перевозок товаров под таможенными печатями и пломбами

Дорожные транспортные средства и контейнеры должны соответствовать техническим требованиям Конвенции МДП. Дорожные транспортные средства должны сопровождаться свидетельством о допущении, а контейнеры должны иметь табличку о допущении. Российские дорожные транспортные средства и контейнеры должны быть допущены для перевозок товаров под таможенными печатями и пломбами в соответствии с Инструкцией о порядке допущения

транспортных средств (контейнеров) для перевозки товаров под таможенными печатями и пломбами.

Свидетельство о допущении представляется в соответствующую таможенную Российскую Федерацию при таможенном оформлении товаров.

Свидетельства о допущении представляются в обязательном порядке на российские транспортные средства в таможенном отделе Российской Федерации. В других случаях свидетельства о допущении могут не представляться, тем не менее дорожные транспортные средства (контейнеры) должны соответствовать техническим требованиям Конвенции МДП и должны пройти процедуру разового допущения в соответствии с Инструкцией о порядке допущения транспортных средств (контейнеров) для перевозки товаров под таможенными печатями и пломбами. Предусмотренная указанной Инструкцией запись о разовом допущении делается в графе "Для служебного пользования" книжки МДП.

Свидетельства о допущении также не предъявляются в случае перевозки тяжеловесных или громоздких товаров.

3.6.5. Процедура перевозки с применением книжки МДП

При временном ввозе дорожного транспортного средства, состава транспортных средств или контейнера, используемого для перевозки грузов с соблюдением процедуры МДП, не требуется специального таможенного документа и гарантий для соответствующего транспортного средства. Данное положение, впрочем, не препятствует государствам - участникам Конвенции МДП требовать выполнения в таможенном месте назначения формальностей, предусматриваемых внутренним законодательством, для обеспечения того, чтобы после окончания операции МДП дорожное транспортное средство, состав транспортных средств или контейнер были вывезены.

Когда операция МДП производится дорожным транспортным средством или составом транспортных средств, на них должны быть прикреплены прямоугольные таблички с надписью "TIR"; одна табличка помещается спереди, а другая такая же табличка сзади дорожного транспортного средства или состава транспортных средств. Эти таблички должны быть помещены таким образом, чтобы они были хорошо видны, и должны быть съемными.

На каждое дорожное транспортное средство или контейнер составляется одна книжка МДП. Однако единая книжка МДП может составляться на состав транспортных средств или на несколько контейнеров, погруженных на одно дорожное транспортное средство или на состав транспортных средств. В этом случае в грузовом манифесте книжки МДП должно указываться отдельно содержимое каждого транспортного средства, составляющего часть состава транспортных средств, или каждого контейнера.

Книжка МДП действительна для выполнения только одной перевозки. Она должна содержать по меньшей мере такое число отрывных листков для принятия книжки к таможенному оформлению и для ее оформления, какое необходимо для осуществления данной перевозки.

Операция МДП может производиться через несколько таможенных мест отправления и места назначения; однако за исключением случаев особого на то разрешения заинтересованных государств - участников Конвенции МДП:

- таможенные места отправления должны находиться только в одной стране;
- таможенные места назначения должны находиться не более чем в двух странах;

- общее число таможен места отправления и назначения не должно превышать четырех.

Грузы и дорожное транспортное средство, состав транспортных средств или контейнер должны предъявляться в таможене места отправления вместе с книжкой МДП. Таможенные органы страны отправления должны принимать необходимые меры для того, чтобы удостовериться в точности грузового манифеста и для наложения таможенных печатей и пломб или для контроля таможенных печатей и пломб, наложенных под ответственность упомянутых таможенных органов должным образом уполномоченными лицами.

Таможенные органы могут установить для перевозок, производимых по территории их страны, определенный срок перевозки и требовать, чтобы дорожное транспортное средство, состав транспортных средств или контейнер следовали по предписанному маршруту.

В каждой промежуточной таможене и в таможнях места назначения дорожное транспортное средство, состав транспортных средств или контейнер предъявляются для контроля таможенным органам с содержащимся в них грузом и с относящейся к перевозимому грузу книжкой МДП.

За исключением случаев досмотра грузов, производимого таможенными органами, промежуточные таможни признают, как правило, печати и пломбы, наложенные таможенными органами других государств-участников, при условии, что они не повреждены. Однако сотрудники промежуточных таможен могут, если это обусловлено необходимостью контроля, накладывать дополнительно свои собственные печати и пломбы. Признанные государствами-участниками таможенные печати и пломбы пользуются на их территории защитой тех же самых правовых норм, что и национальные таможенные печати и пломбы.

Таможенные органы могут только в исключительных случаях:

- требовать, чтобы при проезде по территории их страны дорожные транспортные средства, составы транспортных средств или контейнеры сопровождалась за счет перевозчиков;

- производить в пути проверку и досмотр груза дорожных транспортных средств, состав транспортных средств или контейнеров.

Если таможенные органы производят в пути или в промежуточной таможене досмотр груза в дорожном транспортном средстве, составе транспортных средств или контейнере, они должны сделать отметку о наложенных новых печатях и пломбах и о характере выполненного контроля на отрывных листках книжки МДП, использованных в их стране, на соответствующих корешках, а также на остающихся отрывных листках книжки МДП.

Если таможенные пломбы и печати повреждены в пути в условиях иных, чем те, которые разрешаются Конвенцией МДП, или если груз погиб или был поврежден, но не были повреждены пломбы или печати, надлежит придерживаться порядка, установленного в Приложении 1 к Конвенции в отношении использования книжки МДП, без ущерба для возможности применения положений национального законодательства и, кроме того, должен быть заполнен протокол, содержащийся в книжке МДП.

Когда часть перевозки с применением книжки МДП производится по территории государства, не являющегося участником Конвенции МДП, то операция МДП приостанавливается на этой части пути. В этом случае таможенные органы государства, по территории которого продолжается затем перевозка, принимают книжку МДП для возобновления операции МДП при условии, что таможенные печати и пломбы и/или опознавательные знаки не повреждены. Это же положение применяется в отношении той части маршрута, на которой книжка МДП не используется владельцем книжки на территории

государства-участника в связи с осуществлением более простых таможенных транзитных процедур или когда применение таможенного транзитного режима не является необходимым. В этих случаях таможи, в которых операция МДП была прервана или возобновлена, рассматриваются как промежуточные таможи соответственно при въезде или при выезде из страны.

При условии соблюдения положений Конвенции МДП первоначально указанная таможня места назначения может быть заменена другой таможней места назначения.

При прибытии груза в таможню места назначения и при условии, что грузы переводятся в условия иного таможенного режима или очищаются от пошлин в целях внутреннего потребления, таможенное оформление книжки МДП производится незамедлительно.

Особенности перевозки тяжеловесных или громоздких грузов.

На перевозку тяжеловесных или громоздких грузов с соблюдением процедуры МДП распространяются все положения Конвенции МДП, за исключением тех, отступления от которых предусмотрены особыми положениями, обусловленными спецификой данной категории грузов.

Ответственность гарантийного объединения при такой перевозке распространяется не только на грузы, перечисленные в книжке МДП, но также на грузы, которые, хотя и не перечислены в этой книжке, находятся на платформе или между перечисленными в книжке МДП грузами.

На обложке и на всех отрывных листках книжки МДП должна быть сделана жирным шрифтом надпись: "Тяжеловесные или громоздкие грузы" на английском или французском языке.

Таможенные органы места отправления могут требовать, чтобы упаковочные листы, фотографии, чертежи и т.д., которые считаются необходимыми для опознавания перевозимых грузов, были приложены к книжке МДП. В таком случае они заверяют эти документы; один экземпляр указанных документов прикрепляется к внутренней стороне обложки книжки МДП и во всех манифестах книжки делается отметка о наличии этих документов.

Таможенные органы промежуточных таможен признают таможенные печати и пломбы и/или опознавательные знаки, наложенные компетентными органами других государств-участников. Они могут, однако, добавить другие печати и пломбы и/или опознавательные знаки; в этом случае они делают отметки о наложенных новых печатях и пломбах и/или опознавательных знаках на отрывных листках книжки МДП, использованных в их стране, на соответствующих корешках, а также на остающихся отрывных листках книжки МДП.

Если в пути или в промежуточной таможне производящие досмотр груза сотрудники вынуждены снять печати и пломбы и/или опознавательные знаки, они делают отметки о наложенных новых печатях и пломбах и/или опознавательных знаках на отрывных листках книжки МДП, использованных в их стране, на соответствующих корешках, а также на остающихся отрывных листках книжки МДП.

3.6.6. Порядок таможенного оформления при ввозе товаров на территорию Российской Федерации

В таможню ввоза должны быть представлены следующие документы:

- заполненная и оформленная таможенными органами государств отправления и государств транзита книжка МДП;
- свидетельство о допусчении;
- грузовые и товаросопроводительные документы.

Группы документального контроля таможен ввоза проверяют соответствие заполнения книжки МДП установленным правилам.

При оформлении книжки МДП особое внимание обращается на:

- заполнение грузового манифеста (сведения, внесенные в грузовой манифест, должны соответствовать сведениям, указанным в грузовых и товаросопроводительных документах);
- наличие таможенных штампов таможи отправления и промежуточных таможен на корешках книжки МДП.

Должностные лица таможи должны удостовериться в том, что книжка МДП не числится на контроле как украденная и что перевозка товаров осуществляется перевозчиком, указанным в графах 3 обложки и 4 неотрывного листа книжки МДП ("Держатель книжки МДП").

Досмотровые группы таможи ввоза:

- проверяют техническое состояние грузовых отделений транспортных средств или контейнеров;
- проверяют наличие свидетельства о допущении или табличек о допущении на контейнерах;
- проверяют состояние таможенных печатей и пломб на грузовых отделениях транспортных средств или контейнерах;
- в исключительных случаях проводят досмотр грузовых отделений или контейнеров.

В случае обнаружения каких-либо нарушений процедуры МДП таможня ввоза может поместить товары и транспортные средства под таможенный режим транзита или процедуру доставки в соответствии с таможенным законодательством Российской Федерации.

Если в результате документального и фактического контроля не обнаружено каких-либо нарушений процедуры МДП, принимается решение о возможности перемещения товаров и транспортных средств по территории Российской Федерации в соответствии с этой процедурой.

После принятия решения о возможности перемещения товаров и транспортных средств по территории Российской Федерации в соответствии с процедурой МДП:

- накладываются в случае необходимости дополнительные таможенные обеспечения и делается отметка об этом в графе "Для служебного пользования" на обоих отрывных листах комплекта;
- определяется таможенная стоимость товаров. Для определения таможенной стоимости товаров используются счета-фактуры, транспортные и страховые документы, таможенные декларации стран отправления, упаковочные листы, иные товаросопроводительные документы. Таможенная стоимость указывается в графе "Для официального пользования" обоих отрывных листов в валюте контракта. В случае невозможности установления таможенной стоимости в этой графе делается запись "Стоимость не определена";
- указывается код перевозимого товара по ТН ВЭД в графе 10 обоих отрывных листов, при невозможности определения точного кода указывается товарная позиция (код товара на уровне четвертого знака цифрового кода) и дается подробное описание товара, достаточное для его идентификации в случае выдачи, утери или недоставления;
- устанавливается срок доставки. Дата доставки указывается в графе 20 обоих отрывных листов книжки МДП;
- указывается место доставки товаров в графе 22 обоих отрывных листов и в графе 5 корешка N 1;

- заполняются графы 18 - 23 обоих отрывных листов комплекта и корешок N 1 комплекта (заполненный корешок N 1 комплекта с печатью таможи остается в книжке МДП);

- отделяется лист N 1 (белый) комплекта;

- книжка МДП регистрируется в специальном журнале;

- оформленная книжка МДП возвращается перевозчику;

- разрешается выезд транспортного средства из зоны таможенного контроля путем проставления личного номерного штампа, даты и подписи должностного лица, ответственного за документальный контроль, в графе 23 отрывного листа N 1 и графе 6 корешка N 1.

Лист N 1 комплекта ставится на контроль в таможе ввоза и хранится в отдельной папке.

В таможенную назначенную после прибытия транспортного средства или контейнера должны быть представлены следующие документы:

- книжка МДП с отметками таможи ввоза;

- грузовые и товаросопроводительные документы, необходимые для таможенного оформления товаров.

Группы документального контроля проверяют соответствие заполнения книжки МДП установленным правилам и наличие штампов таможи ввоза в книжке МДП.

Досмотровые группы таможи назначения:

- проверяют техническое состояние грузовых отделений транспортных средств или контейнеров;

- проверяют состояние таможенных печатей и пломб на грузовых отделениях транспортных средств или контейнерах;

- контролируют выгрузку товаров из транспортных средств или контейнеров.

В случае обнаружения каких-либо нарушений таможенного законодательства Российской Федерации при перевозке товаров с соблюдением процедуры МДП таможенная назначенная должна оформить книжку МДП с оговорками.

Если в результате документального и фактического контроля не обнаружены какие-либо нарушения таможенного законодательства Российской Федерации:

- заполняются графы 24, 25, 26, 27, 28 отрывного листа N 2 комплекта и корешок N 2 комплекта;

- проставляются дата, личные номерные штампы, подписи должностных лиц таможенного органа в графе 28 отрывного листа N 2 и в графе 6 корешка книжки МДП (корешок остается в книжке);

- отделяется отрывной лист N 2 комплекта;

- книжка МДП регистрируется в специальном журнале;

- оформленная книжка МДП возвращается перевозчику.

3.6.7. Правовые последствия нарушения Конвенции МДП

Всякое нарушение положений Конвенции МДП повлечет применение к виновному в стране, в которой нарушение было совершено, предусмотренных законодательством этой страны санкций. В тех случаях, когда невозможно установить, на какой территории произошло нарушение, считается, что оно произошло на территории той страны, где оно было обнаружено.

Каждое из государств - участников Конвенции МДП имеет право временно или окончательно лишать права пользования постановлениями Конвенции МДП всякое лицо, виновное в серьезном нарушении таможенных законов или правил, применяемых при международной перевозке грузов. О таком лишении права немедленно сообщается таможенному органу государства-участника, на

территории которого данное лицо находится или имеет постоянное местопребывание, а также гарантийному(ым) объединению(ям) в стране, в которой совершено нарушение.

В тех случаях, когда операции МДП признаны в иных отношениях правильно выполненными, государства-участники не обращают внимания на незначительные расхождения, касающиеся соблюдения предписанных сроков или маршрутов. Точно так же расхождения между сведениями, приведенными в грузовом манифесте книжки МДП, и содержимым дорожного транспортного средства, состава транспортных средств или контейнера не рассматриваются как нарушения Конвенции МДП владельцем книжки МДП, если приведено удовлетворяющее компетентные органы доказательство того, что эти расхождения не являются результатом ошибок, допущенных преднамеренно или по небрежности при погрузке или отправке груза или при составлении упомянутого манифеста.

Таможенные органы страны отправления и страны назначения не должны считать владельца книжки МДП ответственным за расхождения, которые могут быть установлены в этих странах, если эти расхождения относятся соответственно к таможенным режимам, которые применялись до или после операции МДП и к которым владелец указанной книжки не имел никакого отношения.

Если таможенные органы признают достаточными доказательства того, что груз, указанный в манифесте книжки МДП, погиб или безвозвратно потерян в результате дорожно-транспортного происшествия или при обстоятельствах, вызванных непреодолимой силой, или что недостача является результатом причин, свойственных грузу, то они освобождают от уплаты обычно причитающихся пошлин и сборов.

МЕЖДУНАРОДНАЯ СМЕШАННАЯ ПЕРЕВОЗКА

1. Общая характеристика

Международная смешанная перевозка представляет собой перевозку грузов по меньшей мере двумя разными видами транспорта на основании договора смешанной перевозки из места в одной стране, где грузы поступают в ведение оператора смешанной перевозки, до обусловленного места доставки в другой стране. Операции по вывозу и доставке грузов, осуществляемые во исполнение договора перевозки только одним видом транспорта, как определено в таком договоре, не считаются международной смешанной перевозкой.

Вышеприведенное определение дано в Конвенции ООН о международных смешанных перевозках грузов (Женева, 24 мая 1980 г.), которая подчеркивает значение международных смешанных перевозок в качестве одного из средств, содействующих целенаправленному развитию мировой торговли. Кроме того, в преамбуле Конвенции отмечается:

- необходимость стимулирования беспрепятственного развития рациональных и эффективных смешанных перевозок, отвечающих потребностям соответствующего вида торговли;
- желательность обеспечения надлежащего развития международных смешанных перевозок в интересах всех стран и необходимость рассмотрения особых проблем транзитных стран;
- желательность установления определенных правил, относящихся к перевозке грузов в соответствии с договорами международной смешанной перевозки, включая справедливые положения об ответственности операторов смешанной перевозки;
- необходимость того, чтобы настоящая Конвенция не затронула применения какой-либо международной конвенции или национального закона, относящегося к регулированию и контролю транспортных операций;
- право каждого государства регулировать и контролировать на национальном уровне операторов смешанной перевозки и их операции;
- необходимость учета особых интересов и проблем развивающихся стран, например в том, что касается внедрения новых видов технологии, участия в смешанных перевозках их национальных перевозчиков и операторов, их экономической эффективности и максимального использования местной рабочей силы и страхования;
- необходимость обеспечения сбалансированности интересов лиц, предоставляющих услуги в области смешанных перевозок и пользующихся ими;
- необходимость облегчения таможенных процедур и надлежащего учета проблем транзитных стран.

Российская Федерация в настоящее время не является участником данной Конвенции. В то же время ее положения могут применяться при регулировании соответствующих отношений с участием российских субъектов при условии, что их деятельность включается в сферу применения Конвенции. Последняя охватывает отношения, возникающие на основании договора смешанной перевозки из одного места в другое, которые расположены в двух государствах, если:

- указанное в договоре смешанной перевозки место, в котором груз принимается оператором смешанной перевозки в свое ведение, находится в одном из договаривающихся государств или

- указанное в договоре смешанной перевозки место доставки груза оператором смешанной перевозки находится в одном из договаривающихся государств.

При этом договор смешанной перевозки определен в п. 3 ст. 1 Конвенции как договор, на основании которого оператор смешанной перевозки за уплату провозных платежей обязуется осуществить или обеспечить осуществление международной смешанной перевозки.

Содержание прочих терминов, используемых в Конвенции и применяемых в практике международных смешанных перевозок, раскрывается следующим образом.

"Оператор смешанной перевозки" означает любое лицо, которое от собственного имени или через другое действующее от его имени лицо заключает договор смешанной перевозки и выступает как сторона договора, а не как агент, или от имени грузоотправителя или перевозчиков, участвующих в операциях смешанной перевозки, и принимает на себя ответственность за исполнение договора.

"Документ смешанной перевозки" означает документ, удостоверяющий договор смешанной перевозки, принятие груза оператором смешанной перевозки в свое ведение, а также его обязательство доставить груз в соответствии с условиями этого договора.

"Грузоотправитель" означает любое лицо, которым или от имени либо от лица которого заключен договор смешанной перевозки с оператором смешанной перевозки, или любое лицо, которым или от имени либо от лица которого груз фактически сдается оператору смешанной перевозки в связи с договором смешанной перевозки.

"Грузополучатель" означает лицо, уполномоченное на получение груза.

"Груз" включает любой контейнер, поддон или подобное приспособление для транспортировки или упаковку, если они предоставлены грузоотправителем.

"Международная конвенция" означает международное соглашение, заключенное между государствами в письменной форме и регулируемое нормами международного права.

"Императивная норма национального права" означает любую норму закона, относящуюся к перевозке грузов, от положения которой нельзя отступить посредством принятия договорного условия в ущерб грузоотправителю.

"Письменная форма" означает, наряду с прочим, телеграмму и телекс (здесь следует иметь в виду, что некоторых современных средств коммуникации не существовало в период, к которому относится принятие Конвенции).

2. Оформление международной смешанной перевозки

Оператор смешанной перевозки, принимая груз в свое ведение, должен в соответствии со ст. 5 Конвенции выдать документ смешанной перевозки, который по выбору грузоотправителя может быть обратным или необратным.

Указанный документ подписывается оператором смешанной перевозки или уполномоченным им лицом. Подпись на документе смешанной перевозки может быть сделана от руки, напечатана в виде факсимиле, перфорирована, проставлена с помощью штампа, в виде символов или с помощью любых иных механических или электронных средств, если это не противоречит закону страны, в которой выдается документ смешанной перевозки.

С согласия грузоотправителя необоротный документ смешанной перевозки может быть выдан путем использования любых механических или других средств, сохраняющих запись о данных, которые должны содержаться в документе смешанной перевозки согласно ст. 8. В этом случае оператор смешанной перевозки после принятия груза в свое ведение выдает грузоотправителю надлежаще составленный документ, содержащий все зафиксированные таким образом данные, и этот документ рассматривается в качестве документа смешанной перевозки.

Если документ смешанной перевозки выдается как оборотный:

а) он должен быть составлен в виде ордерного документа или документа на предъявителя;

б) если он составлен в виде ордерного документа, то он передается посредством передаточной надписи;

с) если он составлен в виде документа на предъявителя, он передается без передаточной надписи;

д) если он выдан в нескольких оригинальных экземплярах, то на нем проставляется число оригиналов;

е) если выдается несколько копий, то на каждой копии делается надпись "необоротная копия".

Выдачи груза можно требовать от оператора смешанной перевозки или лица, действующего от его имени, только против представления оборотного документа смешанной перевозки с надлежащей передаточной надписью, если это необходимо. Оператор смешанной перевозки освобождается от обязанности выдать груз, если оборотный документ смешанной перевозки составлен в нескольких оригинальных экземплярах и он или лицо, действующее от его имени, добросовестно выдали груз против представления одного из таких оригиналов.

Если документ смешанной перевозки выдается как необоротный, в нем должен быть указан грузополучатель. Оператор смешанной перевозки освобождается от обязанности выдать груз, если он выдает его грузополучателю, указанному в таком необоротном документе смешанной перевозки, или иному лицу, о котором он был надлежащим образом уведомлен, как правило, в письменной форме.

Документ смешанной перевозки должен содержать следующие данные:

- общий характер груза, основные марки, необходимые для идентификации груза, прямое указание - в соответствующих случаях - на опасный характер груза, число мест или предметов и вес груза брутто или его количество, обозначенное иным образом, причем все эти данные указываются так, как они представлены грузоотправителем;

- внешнее состояние груза;

- наименование и местонахождение основного коммерческого предприятия оператора смешанной перевозки;

- наименование грузоотправителя;

- наименование грузополучателя, если он указан грузоотправителем;

- место и дата принятия оператором смешанной перевозки груза в свое ведение;

- место доставки груза;

- дата или срок доставки груза в место назначения, если они прямо согласованы сторонами;

- указание о том, является ли документ смешанной перевозки оборотным или необоротным;

- место и дата выдачи документа смешанной перевозки;

- подпись оператора смешанной перевозки или уполномоченного им лица;

- провозные платежи по каждому виду транспорта, если они прямо согласованы сторонами, или провозные платежи, включая наименование валюты, подлежащие уплате грузополучателем, или иное указание на то, что провозные платежи уплачиваются им;

- предполагаемый маршрут перевозки, используемые виды транспорта и места перегрузки груза, если они известны в момент выдачи документа смешанной перевозки;

- любые другие данные, которые стороны могут договориться включить в документ смешанной перевозки, если они не противоречат законам страны, в которой выдается документ смешанной перевозки.

Отсутствие в документе смешанной перевозки каких-либо данных, упомянутых выше, не влияет на юридический характер документа как документа смешанной перевозки, при условии, однако, что он удовлетворяет требованиям, содержащимся в п. 4 ст. 1 Конвенции, то есть в достаточной степени свидетельствует о наличии между сторонами соответствующих договорных отношений и служит удостоверением этого факта.

Если в документе смешанной перевозки содержатся данные, касающиеся общего характера, основных марок, числа мест или предметов, веса или количества грузов, в отношении которых оператор смешанной перевозки или лицо, действующее от его имени, знает или имеет достаточные основания подозревать, что они не точно соответствуют фактически принятому грузу, или если у него нет разумной возможности проверить такие данные, оператор смешанной перевозки или лицо, действующее от его имени, должны внести в документ смешанной перевозки оговорку, конкретно указывающую на эти неточности, основания для подозрений или отсутствие разумной возможности проверки.

Если оператор смешанной перевозки или лицо, действующее от его имени, не указывает в документе смешанной перевозки внешнее состояние груза, считается, что он указал в документе смешанной перевозки, что внешнее состояние груза хорошее.

За исключением данных, в отношении которых и в той мере, в какой была внесена оговорка, допустимая положениями Конвенции:

- документ смешанной перевозки является доказательством *prima facie* принятия оператором смешанной перевозки в свое ведение груза, как он описан в документе;

- доказывание оператором смешанной перевозки противного не допускается, если выданный документ смешанной перевозки является оборотным и передан третьей стороне, включая грузополучателя, которая действовала добросовестно, полагаясь на содержащееся в нем описание груза.

Если оператор смешанной перевозки в целях обмана вносит в документ смешанной перевозки ложные данные о грузе или опускает любые данные, подлежащие обязательному включению, он несет ответственность, не пользуясь правом на ограничение ответственности, предусмотренным Конвенцией, за любые потери, убытки и расходы, понесенные третьей стороной, включая грузополучателя, которая действовала, полагаясь на описание груза в выданном документе смешанной перевозки.

Считается, что грузоотправитель гарантировал оператору смешанной перевозки в момент принятия последним груза в свое ведение точность представленных им для включения в документ смешанной перевозки данных относительно общего характера груза, его марок, числа мест, веса и количества и в соответствующих случаях - данных об опасном характере груза. Грузоотправитель возмещает оператору смешанной перевозки ущерб,

являющийся результатом неточности или недостаточности вышеназванных данных. Грузоотправитель остается ответственным, даже если документ смешанной перевозки был им передан. Право оператора смешанной перевозки на такое возмещение никоим образом не ограничивает его ответственность по договору смешанной перевозки перед любым иным, чем грузоотправитель, лицом.

Выдача документа смешанной перевозки не исключает в случае необходимости выдачи других документов, относящихся к перевозке или иным услугам, связанным с международной смешанной перевозкой, в соответствии с применимыми международными конвенциями или национальным правом. Однако выдача таких других документов не влияет на юридический характер документа смешанной перевозки.

3. Ответственность оператора смешанной перевозки

Ответственность оператора смешанной перевозки за груз охватывает согласно ст. 14 Конвенции период с момента принятия им груза в свое ведение до момента выдачи груза. Груз считается находящимся в ведении оператора смешанной перевозки:

- с момента, когда он принял груз от:

a) грузоотправителя или лица, действующего от его имени, или

b) какого-либо органа или иного третьего лица, которому в силу закона или правил, подлежащих применению в месте принятия груза в его ведение, груз должен быть передан для перевозки;

- до момента, когда он выдал груз:

a) путем вручения груза грузополучателю, или

b) в случае, когда грузополучатель не принимает груз от оператора смешанной перевозки, - путем предоставления его в распоряжение грузополучателя в соответствии с договором смешанной перевозки или с законом или обычаем данной отрасли торговли, применимыми в месте выдачи груза, или

c) путем передачи груза какому-либо органу или иному третьему лицу, которым в силу закона или правил, применимых в месте выдачи груза, должен быть передан груз.

В соответствии со ст. 15 Конвенции оператор смешанной перевозки несет ответственность за действия и упущения его служащих или агентов, если такой служащий или агент действует в пределах его служебных обязанностей, или любого другого лица, услугами которого он пользуется для исполнения договора смешанной перевозки, если такое лицо действует при исполнении договора, как если бы такие действия и упущения были совершены им самим.

Оператор смешанной перевозки несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в доставке, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку в доставке, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как это определено в ст. 14, если только оператор смешанной перевозки не докажет, что он, его служащие или агенты или любое другое лицо, упомянутое в ст. 15, приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.

Задержка в доставке имеет место, если груз не был доставлен в пределах срока, прямо определенного соглашением, или при отсутствии такого соглашения - в пределах срока, который было бы разумно требовать от заботливого оператора смешанной перевозки с учетом конкретных обстоятельств. Если груз не был доставлен в течение 90 календарных дней по истечении срока доставки,

определенного в соответствии с соглашением сторон, то лицо, уполномоченное заявить требование, может считать груз утраченным.

В тех случаях, когда вина оператора смешанной перевозки, его служащих или агентов или любого другого лица, упомянутого в ст. 15, сочетается с другой причиной возникновения утраты, повреждения или задержки в доставке, оператор смешанной перевозки несет ответственность лишь в той степени, в какой утрата, повреждение или задержка в доставке обусловлены такой виной или небрежностью, при условии что оператор смешанной перевозки докажет размер утраты, степень повреждения или задержки в доставке, которые не обусловлены виной с его стороны.

В тех случаях, когда оператор смешанной перевозки несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, его ответственность ограничивается суммой, не превышающей 920 расчетных единиц за место или другую единицу отгрузки, либо 2,75 расчетной единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше. Для исчисления, какая из сумм больше, применяются следующие правила:

- когда для объединения грузов используется контейнер, поддон или подобное приспособление для транспортировки, места или другие единицы отгрузки, перечисленные в документе смешанной перевозки как упакованные в таком приспособлении для транспортировки, рассматриваются как места или единицы отгрузки. За указанным выше исключением, грузы в таком приспособлении для транспортировки рассматриваются как одна единица отгрузки;

- в тех случаях, когда утрачено или повреждено само приспособление для транспортировки, это приспособление для транспортировки, если оно не является собственностью оператора смешанной перевозки или не предоставлено им, рассматривается как отдельная единица отгрузки.

Если международная смешанная перевозка не включает в соответствии с договором перевозку груза морем или по внутренним водным путям, ответственность оператора смешанной перевозки ограничивается суммой, не превышающей 8,33 расчетной единицы за килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза.

Ответственность оператора смешанной перевозки за ущерб, являющийся результатом задержки в доставке, ограничивается суммой, равной сумме, в два с половиной раза превышающей провозные платежи, подлежащие уплате за задержанный доставкой груз, но не превышающей общей суммы провозных платежей, подлежащих уплате в соответствии с договором смешанной перевозки.

Совокупная ответственность оператора смешанной перевозки не должна превышать пределов ответственности за полную утрату груза.

Для справки. Расчетной единицей, применяемой при определении мер ответственности, является единица "специального права заимствования", установленная Международным валютным фондом. Суммы, подлежащие уплате в порядке возмещения вреда, переводятся в национальную валюту государства в соответствии с курсом этой валюты на дату судебного или арбитражного решения или на дату, согласованную сторонами. Стоимость в единицах "специального права заимствования" национальной валюты договаривающегося государства, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом, на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Стоимость в единицах "специального права заимствования"

национальной валюты договаривающегося государства, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется способом, установленным этим государством.

Тем не менее государство, которое не является членом Международного валютного фонда и законодательство которого не позволяет применять вышеприведенные положения, может установить, что пределы ответственности, предусмотренные Конвенцией и применяемые на его территории, устанавливаются в следующих размерах:

13,750 валютных единиц за место или другую единицу отгрузки;

41,25 валютных единиц за один килограмм веса груза брутто.

Такая валютная единица соответствует шестидесяти пяти с половиной миллиграммам золота пробы девятьсот тысячных. Перевод соответствующих сумм в национальную валюту осуществляется согласно законодательству соответствующего государства. Исчисление и перевод осуществляются таким образом, чтобы выразить в национальной валюте Договаривающегося государства, насколько это возможно, ту же реальную ценность сумм, которая выражена в этой статье в расчетных единицах.

По соглашению между оператором смешанной перевозки и грузоотправителем в документе смешанной перевозки могут быть установлены пределы ответственности, превышающие пределы ответственности, предусмотренные Конвенцией.

В тех случаях, когда утрата или повреждение груза произошли на определенном этапе смешанной перевозки, в отношении которого подлежащая применению международная конвенция или императивная норма национального права предусматривает более высокий предел ответственности по сравнению с пределом, вытекающим из п. п. 1 - 3 ст. 18 Конвенции, предел ответственности оператора смешанной перевозки за такую утрату или повреждение определяется в соответствии с положениями такой конвенции или императивной нормой национального права.

Оператор смешанной перевозки не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное Конвенцией, если доказано, что утрата, повреждение или задержка в доставке явились результатом действий или упущений оператора, совершенных либо с намерением причинить такую утрату, повреждение или задержку в доставке, либо безответственно и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки.

4. Ответственность грузоотправителя

В соответствии со ст. 22 Конвенции грузоотправитель несет ответственность за ущерб, понесенный оператором смешанной перевозки, если такой ущерб был причинен по вине или небрежности грузоотправителя или его служащих или агентов, когда такие служащие или агенты действовали в пределах их служебных обязанностей. Служащий или агент грузоотправителя несет ответственность за такой ущерб, если этот ущерб был причинен по его вине или небрежности.

Статья 23 Конвенции возлагает на грузоотправителя обязанность маркировать или обозначить иным способом опасный груз как опасный. Когда грузоотправитель передает опасный груз оператору смешанной перевозки или любому лицу, действующему от его имени, грузоотправитель должен проинформировать его об опасном характере груза и, если необходимо, о мерах предосторожности, которые следует принять. Если грузоотправитель не сделает

этого, а оператор смешанной перевозки иным образом не осведомлен об опасном характере груза:

- грузоотправитель несет ответственность перед оператором смешанной перевозки за ущерб, возникший в результате отгрузки такого груза;

- груз может быть в любое время выгружен, уничтожен или обезврежен, как того могут потребовать обстоятельства, без уплаты компенсации. В случаях, когда опасный груз становится фактически опасным для жизни или имущества, он может быть выгружен, уничтожен или обезврежен, как того могут потребовать обстоятельства, без уплаты компенсации, кроме случаев наличия обязательства по участию в покрытии убытков по общей аварии или когда перевозчик несет ответственность в соответствии с положениями ст. 16 Конвенции.

5. Разрешение споров

Уведомление об утрате или повреждении, конкретно указывающее на общий характер такой утраты или повреждения, составленное в письменной форме, направляется грузополучателем в адрес оператора смешанной перевозки не позднее рабочего дня, следующего за днем выдачи груза грузополучателю. В противном случае в соответствии с п. 1 ст. 24 Конвенции такая выдача является доказательством *prima facie* сдачи оператором смешанной перевозки груза в соответствии с описанием в документе смешанной перевозки.

Когда утрата или повреждение не являются очевидными, положения п. 1 ст. 24 Конвенции применяются соответственно, если уведомление в письменной форме не сделано в течение шести календарных дней после дня выдачи груза грузополучателю.

Если состояние груза при его выдаче грузополучателю было предметом совместного осмотра или проверки сторонами или их уполномоченными представителями в месте выдачи, уведомление в письменной форме в отношении утраты или повреждения, установленных во время такого осмотра или проверки, не требуется.

В случае какой-либо фактической или предполагаемой утраты или повреждения оператор смешанной перевозки и грузополучатель предоставляют друг другу все разумные возможности для проверки состояния и количества груза.

Никакая компенсация не выплачивается за ущерб, вызванный задержкой в доставке, если уведомление в письменной форме не было сделано оператору смешанной перевозки в течение 60 календарных дней после дня, когда груз был выдан путем передачи грузополучателю или после того, как грузополучатель был уведомлен о том, что груз выдан в соответствии с п. 2 ст. 14 Конвенции.

Если письменное уведомление об утрате или повреждении, конкретно указывающее на общий характер этой утраты или повреждения, не направлено оператором смешанной перевозки грузоотправителю не позднее 90 календарных дней после возникновения такой утраты или повреждения или после выдачи груза, в зависимости от того, что имеет место позже, отсутствие такого уведомления является доказательством *prima facie* того, что оператор смешанной перевозки не понес никакого ущерба или убытков по вине грузоотправителя, его служащих или агентов.

Если любой из сроков уведомления, указанных выше, заканчивается в день, который не является рабочим днем в месте выдачи груза, такой срок продлевается до следующего рабочего дня.

Любой иск в связи с международной смешанной перевозкой на основании соответствующей Конвенции погашается давностью, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение двух лет. Однако если

уведомление в письменной форме с изложением характера и основных обстоятельств требования не было сделано в течение шести месяцев после дня выдачи груза или, если груз не был выдан, после дня, когда он должен был быть выдан, исковая давность погашается по истечении этого срока.

Срок исковой давности начинается в день, следующий за днем, когда оператор смешанной перевозки выдал груз или часть груза, а в случае, если груз не был выдан, - в день, следующий за последним днем, когда груз должен был быть выдан. Лицо, которому предъявлено требование, может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем заявления, сделанного в письменной форме заявителю требования. Этот срок может быть в дальнейшем продлен путем другого заявления или заявлений.

При условии, что другая применимая международная конвенция не содержит иных положений, регрессный иск о возмещении ущерба может быть предъявлен любым лицом, признанным ответственным на основании рассматриваемой Конвенции, даже по истечении срока исковой давности, предусмотренного в предыдущих пунктах, если он предъявляется в пределах срока, предоставленного согласно праву государства, в котором начато разбирательство; однако этот предоставленный срок должен составлять не менее 90 дней начиная со дня, когда лицо, предъявляющее такой иск о возмещении ущерба, удовлетворило претензию или получило уведомление о возбуждении процесса против него самого.

В случае судебного разбирательства, связанного с международной смешанной перевозкой на основании Конвенции, истец по своему выбору может предъявить иск в суде, который является компетентным в соответствии с законом государства суда и в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест:

- местонахождение основного коммерческого предприятия или, при отсутствии такового, обычное местожительство ответчика;
- место заключения договора смешанной перевозки при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через посредство которого был заключен договор;
- место принятия груза к международной смешанной перевозке или место выдачи груза;
- любое другое место, указанное с этой целью в договоре смешанной перевозки и подтвержденное в документе смешанной перевозки.

В соответствии со ст. 27 Конвенции стороны могут предусмотреть путем соглашения, подтвержденного в письменной форме, что любой спор, который может возникнуть в связи с международной смешанной перевозкой, подлежит передаче в арбитраж.

Арбитражное разбирательство проводится по выбору заявляющего требование лица в одном из следующих мест:

- в каком-либо месте государства, на территории которого находится:
- местонахождение основного коммерческого предприятия ответчика или, при отсутствии такового, обычное местожительство ответчика;
- место заключения договора смешанной перевозки при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через которое был заключен договор;
- место, в котором груз принимается к международной смешанной перевозке, или место его выдачи;
- любое другое место, указанное с этой целью в арбитражной оговорке или соглашении.