**Основы мультимодальных перевозок**

**Диплом**

**Введение**

Актуальность темы исследования. Роль организации эффективной деятельности на транспорте чрезвычайно велика для промышленного комплекса современной России. Оптимизация процессов функционирования в значительной мере влияет на эффективность и конкурентоспособность производства.

Существенную роль, как в обеспечении любой внутрихозяйственной национальной экономики, так и во внешнеэкономической деятельности хозяйствующих субъектов играет транспортно-экспедиторская деятельность. Международное транспортное экспедирование отвечает за организацию и сопутствующее обеспечение перемещения материальных потоков по всему миру. Экспедиторский бизнес связывает внешнюю торговлю товарами и международный транспорт, доказывая обеим сторонам необходимость своего деятельного участия. Более 90% объемов международного товарооборота проходит через руки экспедиторских и аналогичных по названию, но равнозначных по функциям компаний. Причем в каждой такой процедуре международной доставки каждой партии груза принимает участие не менее трех профессиональных организаторов доставки - различного рода транспортных посредников. В России, правда, международным экспедированием охвачено чуть менее 70% объема внешнеторговых товаропотоков, зато число посредников в цепях поставок значительно более трех, в чем и проявляется одна из особенностей российской специфики международного транспортного экспедирования.

Принимая во внимание большое значение экспорта и необходимость увеличения грузооборота в рамках международных транспортных коридоров, вопросы эффективной организации перевозок продукции в международном сообщении становятся особенно актуальными, как в масштабе государства, так и в рамках каждого конкретного промышленного предприятия.

В течение последних десятилетий темпы роста международной торговли превосходили темпы роста мирового производства. Продолжающееся углубление международного разделения труда определяет развитие международного товарообмена, что, в свою очередь, предъявляет повышенные требования к организации международных грузовых перевозок. Интернационализация производства и обмена ужесточает конкуренцию среди транснациональных корпораций, которые вынуждены снижать удельные издержки производства и обращения для повышения конкурентоспособности своей продукции, в частности, за счет понижения транспортной составляющей в цене товара. Учитывая развитие российского экономического потенциала, вхождение во Всемирную торговую организацию, а также выгодное геополитическое положение России, очень важно иметь необходимый уровень знаний по мультимодальным перевозкам, чтобы удачно их использовать для эффективной организации перевозочного процесса.

По большому счету любая перевозка является мультимодальной. При любой перевозке груз необходимо сначала перевезти от склада отправителя до речного либо морского порта, аэропорта или железнодорожной станции отправления. После основной перевозки груз необходимо доставить от порта, аэропорта, железнодорожной станции назначения до склада получателя. В редких случаях, а именно в случае автомобильной перевозки, груз доставляется получателю одним видом транспорта, во всех остальных случаях всегда используется несколько видов транспорта. Например, если осуществляется авиа-, морская или железнодорожная перевозка, то предварительно необходимо на автотранспорте доставить груз до аэропорта, морского порта или железнодорожной станции. Возникновение в цепочке поставок второго вида транспорта, а возможно и третьего, связано не только с развитием транспортных систем, но и со степенью разветвленности транспортных сетей, с их географическим расположением, доступностью автомобильных дорог, железнодорожных и водных путей к местам дислокации грузоотправителей и грузополучателей, наличием аэропортов и объектов транспортно-логистической инфраструктуры. Доминирующим фактором в цепочке является стремление к выполнению транспортировки с наименьшими издержками, в нужное время, с необходимым логистическим сервисом и качеством.

В данный момент стоит задача в научной разработке методов эффективной организации деятельности предприятия при разработке и реализации мультимодальных логистических проектов.

**Цель** настоящей работы - исследование и обобщение нормативной базы современного законодательства и теоретических взглядов ведущих ученых для раскрытия понятия, значения, способов и особенностей мультимодальных перевозок.

**Задачи исследования**. Исходя из цели исследования, определены следующие задачи:

определить понятие и сущность мультимодальных перевозок;

изучить особенности организация мультимодальных перевозок;

определить тенденции развитие мультимодальных перевозок.

**Объектом** исследования являются общественные отношения, связанные с осуществление мультимодальных перевозок участниками ВЭД.

**Предметом** исследования являются общественные отношения, складывающиеся в процессе мультимодальных перевозок грузов.

**Методологической основой** настоящего исследования являются общенаучные методы познания, а также ряд частно-научных методов: исторического и сравнительного правоведения, формально-логический, комплексного исследования, системно-структурный, социологический и другие - в их разнообразном сочетании.

**Нормативную основу** исследования составили нормы международного законодательства, таможенного законодательства регулирующие осуществление мультимодальных перевозок.

**Теоретическую основу** исследования составили книги и статьи ведущих отечественных ученых в области логистики и транспортных перевозок, в частности работы: Еремеевой Л.Э, Дегтяренко В.Н., Иванова С.Е., Коган Л.А., Шаровой В.А. и др.

**Научная новизна исследования**. Вопросы комплексной организации процесса мультимодальных перевозок исследованы еще недостаточно. Целостная концепция организации процесса применительно к мультимодальным перевозкам находится в стадии формирования.

[**Написание на заказ курсовых, дипломов, диссертаций...**](http://учебники.информ2000.рф/napisat-diplom.shtml)

**1. Общие положения о мультимодальных перевозках**

**1.1 Понятие и сущность мультимодальных перевозок**

мультимодальный перевозка транспорт

Мультимодальными называются перевозки грузов с использованием различных видов транспорта. Соответственно под мультимодальным транспортом будем понимать комплекс видов транспорта, вовлеченных в перевозку груза на всем пути его следования. В некоторых зарубежных источниках термину мультимодальный соответствует термин интермодальный.

Международную мультимодальную перевозку принято определять как перевозку с использованием нескольких видов транспорта, выполняемую под ответственностью одного перевозчика по единому транспортному документу и по единой сквозной ставке. На сегодняшний день в экономической и юридической литературе такую перевозку нередко называют «комбинированной», «смешанной», «интермодальной».

Данная терминологическая путаница создает ряд трудностей для сторон перевозки и правоприменителя. Кроме того, не существует единого подхода к определению самой мультимодальной перевозки, что во многом объясняет отсутствие императивного закрепления данного института в законодательстве многих государств и общепринятого провозглашения на международном уровне.

Смешанная перевозка - перевозка груза двумя или более видами транспорта, работающими последовательно. В смешанных перевозках появляются дополнительные грузовые операции и связанные с ними дополнительные задержки груза и затраты.

Интермодальная перевозка - последовательная перевозка груза несколькими видами транспорта в одной и той же грузовой единице или транспортном средстве (ТС) без перегрузки самого содержимого грузовой единицы (груза).

Это система доставки груза несколькими видами транспорта с перегрузкой в пунктах перевалки грузового места с одного вида транспорта на другой без участия грузовладельца.

При интермодальной перевозке грузовладелец заключает договор на перевозку груза по всему маршруту следования с одним посредником (оператором). Чаще всего оператором выступает экспедиторская компания, которая выступает от имени грузовладельца и организует все транспортные операции на пути следования груза, контролируя выполнение перевозки.

При интермодальной перевозке каждый перевозчик оформляет свой транспортный документ на своем участке перевозки и несет ответственность перед оператором только за свой участок, выполняемый по его поручению. Мультимодальная (трансмодальная) перевозка - это перевозка, при которой лицо, организующее ее, несет ответственность на всем пути следования, независимо от количества принимающих участие видов транспорта при оформлении единого перевозочного документа. Например, на начальном плече тягач, грузовик, прицеп или полуприцеп (с тягачом или без него), съемный кузов или контейнер (20-футовый или больший) перевозится автомобильным транспортом, а на заключительном плече - по железной дороге, внутренним водным путям или по морю (другой вариант: железная дорога - внутренний водный / морской транспорт).

Таким образом, в мультимодальном транспорте грузовая единица перевозится по маршруту по меньшей мере двумя разными видами транспорта. Это отличается от той ситуации, когда груз в свободной форме (а не в грузовом месте) грузится и выгружается с одного вида транспорта на другой. В частности, случай, когда насыпной груз перегружается с грузовика в железнодорожный вагон, не рассматривается как пример мультимодальных перевозок транспорта.

Для того чтобы перевозка подпадала под понятие мультимодальной перевозки, необходимо соблюсти несколько условий:

мультимодальная перевозка должна быть оформлена договором смешанной перевозки;

мультимодальная перевозка должна осуществляться более чем одним видом транспорта;

мультимодальная перевозка должна сопровождаться передачей груза в ведение мультимодального оператора с целью их доставки из одной страны в другую.

Причем из Конвенции также следует, что, если груз доставляется разными видами транспорта по отдельным контрактам без оформления договора смешанной перевозки, такая перевозка не будет считаться мультимодальной. Как бы то ни было, выбор соответствующего вида перевозки остается за отправителем.

Концепция мультимодальной перевозки не нова, но абсолютное признание она получила в связи с контейнерной революцией, перевернувшей транспортный мир и международную торговлю. Именно с контейнеризацией мультимодальная перевозка генеральных грузов становится стандартной торговой практикой.

Сегодня мультимодальная перевозка в зависимости от направления включает морскую, речную, железнодорожную, автомобильную, авиасоставляющие, которые могут сочетаться в любых комбинациях. Главным достоинством такого способа доставки является максимальное использование преимуществ различных средств перевозки, а также предоставление оператором дополнительных услуг, связанных с оформлением перевозочных формальностей, как-то: оформление грузовых накладных, внутрипортовое экспедирование, прием, обработка, перевалка, складирование и хранение грузов в течение всей перевозки.

Обычно наибольшей транспортной составляющей всего мультимодального пути следования груза является морская составляющая. Морской транспорт, как правило, предлагает достаточно низкую и конкурентную стоимость перевозки. В некоторых случаях основную транспортную нагрузку берет на себя железнодорожный транспорт, если протяженность железнодорожного пути в цепи следования достаточно велика. Мультимодальная перевозка также дает возможность заказчику или отправителю контактировать непосредственно с мультимодальным оператором по поводу перевозки груза, а не с каждым отдельным перевозчиком напрямую, что, безусловно, является оптимально удобным и экономичным.

Мультимодальная перевозка требует от мультимодального оператора абсолютного контроля каждой составляющей цепи перевозки. Это означает не только эффективное использование транспорта и иных мощностей отдельных перевозчиков (network), но и создание регулируемой системы управления перевозкой (framework), которая бы смогла обеспечить оператору свободу при планировании и управлении всем процессом перевозки, а также осуществлять взаимодействие перевозчиков, вовлеченных в данный процесс. Таким образом, главными критериями мультимодальной перевозки являются качество предоставляемых услуг по перевозке грузов, их успешность и контролируемость мультимодальным оператором. Основными задачами такой перевозки являются: избежание сбоев во всем перевозочном процессе, снижение стоимости перевозки и своевременность доставки грузов в пункт назначения.

Признаками интермодальной и мультимодальной перевозок являются: - присутствие оператора, осуществляющего перевозку от начального до конечного пункта пути следования; - единый сквозной тариф за перевозку; - единый транспортный документ; - единая ответственность за груз и исполнение договора перевозки.

Интермодальная перевозка предполагает следующие принципиальные положения:

Единообразный коммерческо-правовой режим, который предусматривает упрощение и совершенствование законодательной базы и документального оформления транспортировки грузов. В частности, этот принцип интермодальных перевозок подразумевает:

совершенствование правил перевозок грузов (например, в контейнерах) на всех видах транспорта с целью повышения уровня их согласованности и синхронности работы в соответствии с выбранными критериями эффективности функционирования транспортной системы в целом; упрощение таможенных процедур;

разработку и внедрение унифицированных перевозочных документов для внутригосударственного транспорта;

использование стандартных коммерческих и перевозочных документов международного образца для работы на внешнем транспортном рынке.

Перечисленные виды перевозок несомненно обладают схожими признаками и зачастую употребляются как синонимы, однако для цели установления единообразия в правовом регулировании данного рода общественных отношений необходимо сделать выбор в пользу наиболее предпочтительного термина для обозначения рассматриваемого вида перевозки.

Следует согласиться с мнением А.С. Романовой: термин «мультимодальная перевозка» является предпочтительным к применению на международном и национальном уровнях по следующим причинам.

Комбинированная перевозка «не отражает сути перевозки, поскольку оперирует в основном понятием «груз». Смешанная перевозка делает акцент на транспорт - количество его используемых видов, не позволяя установить, что понимается под «смешанностью».

Как пишет И.В. Гетьман-Павлова, смешанная перевозка представляет собой последовательное использование двух и более видов транспорта в международном грузовом или пассажирском сообщении. По мнению В.Н. Гречухи, международная смешанная перевозка - это транспортировка не одним видом транспорта, связанная с пересечением границы. Наиболее широко в ней представлен автомобильный, морской и железнодорожный транспорт. Каждый вид транспорта обладает особенностями, которые необходимо учитывать при смешанных перевозках.

Отличие международной смешанной перевозки от внутренней заключается в пересечении границы, что приводит к необходимости подготовки дополнительного комплекта документов для выполнения административных формальностей на приграничных пунктах. Международные смешанные перевозки осуществляются по единому транспортному документу, именуемому документом смешанной перевозки. Термин «интермодальная перевозка» является пространным, отражающим в большей степени явление общественной жизни, не способным определить рассматриваемую перевозку как явление правовое.

Понятие «мультимодальная перевозка» успешно применяется за рубежом и представляется универсальным, являясь удобным для целей перевода. Особенностью мультимодальных перевозок является то, что «смешанное сообщение учитывает прежде всего требования груза, а не вида транспорта и обеспечивает интегративный транспортный процесс между отправителем и получателем».

«Интермодальная перевозка» представляет собой систему доставки грузов в международном сообщении (с использованием международных транспортных коридоров) по единому перевозочному документу и с передачей груза с одного вида транспорта на другой в единой грузовой единице. Основным элементом такой перевозки выступает интермодальная грузовая единица, допускающая таможенное пломбирование на основе международных требований, исключающих доступ к грузу без срыва пломбы. Иными словами, определяющим здесь является особый характер перевозочных средств, т.е. акцент делается также на способы размещения (организации) груза на транспортном средстве, что характерно одновременно и для комбинированной перевозки груза. По мнению А.С. Скаридова, понятие интермодальной перевозки должно быть сформулировано следующим образом: «Под интермодальной перевозкой следует понимать доставку грузов или пассажиров более чем одним видом транспорта за одну транспортную операцию, оформленную соответствующим единым договором перевозки».

Главным достоинством такого способа доставки является максимальное использование преимуществ различных средств перевозки, а также предоставление оператором дополнительных услуг, связанных с оформлением перевозочных формальностей, таких как оформление грузовых накладных, внутрипортовое экспедирование, прием, обработка, перевалка, складирование и хранение грузов в течение всей перевозки.

В юридической литературе справедливо подчеркивалось: главной особенностью мультимодальной перевозки является наличие лица, которое принимает на себя ответственность за сохранность груза на всем протяжении его транспортировки (так называемый оператор смешанной перевозки грузов) и тем самым берет на себя функции единого перевозчика. Если лицо не берет на себя ответственность за сохранность груза на протяжении всей перевозки, значит, оно - не оператор смешанной перевозки, а экспедитор.

В этой ситуации ответственность за причиненный грузовладельцу ущерб ложится, за исключением некоторых случаев, когда налицо вина экспедитора, на каждого конкретного исполнителя договора перевозки.

Мультимодальная перевозка дает возможность заказчику или отправителю контактировать непосредственно с мультимодальным оператором по поводу перевозки груза, а не с каждым отдельным перевозчиком напрямую, что, безусловно, является оптимально удобным и экономичным.

Так как элементами транспортной цепи выступают представители разнообразных видов транспорта, то для качественной работы необходима их кооперация. Для того чтобы организовать бесперебойную и быструю работу системы, осуществляющей мультимодальные перевозки, нужна хорошо развитая транспортная инфраструктура, главным элементом которой является система терминалов. В настоящее время количество терминалов, как государственных, так и частных, увеличивается.

Например, в Западной Европе существует Европейская система терминалов, включающая в себя интерконтейнерную сеть и объединяющая различные виды транспорта нескольких стран. В 1979 г. в рамках ЕЭК ООН была создана Рабочая группа экспертов, деятельность которых связана с решением экономических, технических, административных и правовых вопросов, возникающих в процессе осуществления мультимодальных перевозок.

Как и любой рынок, рынок мультимодальных перевозок имеет две стороны: спрос и предложение. В настоящее время существует несколько направлений такой деятельности:

изучение национальной транспортной политики в области смешанных перевозок;

разработка международных правовых документов;

исследование тенденций спроса грузоотправителей на смешанные перевозки;

решение вопросов по изменению габарита и весовой массы грузовых единиц и о последствиях организации смешанных перевозок.

Со стороны предложения в мультимодальных перевозках на основе железнодорожного транспорта выделяются две основные формы. Первая форма - перевозка «пиггибэк». Это мультимодальная перевозка съемных кузовов, перевозка автоприцепов с грузами автомобильным и железнодорожным транспортом.

В Западной Европе большинство компаний, осуществляющих перевозки «пиггибэк», учреждаются автомобильными компаниями. Доля железнодорожных компаний в акционерном капитале таких фирм ограничена. Транспорт «пиггибэк» обслуживает главным образом автомобильные компании, особенно заинтересованные в предоставлении услуг «от терминала до терминала», поскольку они отвечают за начальные и конечные плечи маршрута (например, грузоотправитель - терминал и терминал - грузополучатель).

Другая сторона рынка - спрос, который формируют потребители мультимодального транспорта. Большинство потребителей перевозок «пиггибэк» составляют автомобильные компании и экспедиторы. Этот вид перевозок начали автомобильные компании, объединяясь друг с другом и с экспедорами для того, чтобы удовлетворить спрос грузоотправителей, возрастающий вследствие увеличивающейся конкуренции, и качественно, и количественно.

Пиггибэкинг подразумевает сотрудничество многих организаций в одном и том же секторе экспортной деятельности, когда крупные и широко известные компании рассматривают небольшие фирмы в качестве участников зарубежных каналов распределения.

В данном случае преимуществом для малого бизнеса является возможность использовать имя и опыт крупных компаний, предоставляющих своим партнерам определенный ряд маркетинговых и логистических услуг.

Пиггибэкинг - это ситуация, когда фирмы, занимающие одну нишу в бизнесе, с помощью взаимодействия обеспечивают рациональное распределение услуг. Вторая форма - контейнерные перевозки. Это вид мультимодальных перевозок. В целом для перевозок в контейнерах могут использоваться 25 все виды транспорта (морской, автомобильный, железнодорожный и даже воздушный), но основной поток (до 90%) международных контейнерных перевозок, по данным таможенной статистики РФ, обслуживается главным образом морским транспортом. В последнее время также проявляется рост интереса клиентов к железнодорожным перевозкам контейнеров.

**1.2 Современное состояние и перспективы развития мультимодальных перевозок**

Многоаспектность проблем транспортных систем обусловлена ролью транспорта в общественно-экономической жизни страны. Исходя из потребностей заказчиков и особенностей транспортных сетей, при перевозке любого груза участвуют несколько видов транспорта. Перевозку морем, по реке, авиатранспортом, как правило, дополняет доставка груза автомобильным транспортом. В структуре мировой экономики начала XXI века продолжают развиваться направления, характерные для конца XX века, важнейшими из которых являются глобализация и интеграция производства и обмена.

На сегодняшний день лицо современной экономики развитых стран стали определять транснациональные корпорации. Таким образом, процессы концентрации производства, зародившиеся еще в XVIII века, в основном завершились к концу XX - началу XXI века.

Возникновение интермодальной технологии перевозок грузов относится к середине XX века, когда в некоторых странах Европы и США стали перевозить грузы в виде укрупненных грузовых единиц (УГЕ) на автотрейлерах, устанавливаемых, в свою очередь, на железнодорожных платформах. Автотрейлер представляет собой полуприцеп без передних колес (но с опорным катком), который при движении по шоссе присоединяется к автотягачу.

Одновременно стал применяться для этих целей прицепной автофургон с передними и задними колесами. Но самыми распространенными УГЕ вскоре стали контейнеры. В настоящее время при интермодальных перевозках в качестве УГЕ используются контейнеры, съемные кузова автомобилей, ролл-трейлеры. Наряду с этим в роли УГЕ часто выступают железнодорожные вагоны (в паромном сообщении), а также лихтеры (в лихтеровозной системе).

Трехполюсный характер мировой экономики и торговли все яснее стал проявляться после развала СССР: это Северная Америка, Западная Европа и Тихоокеанский регион. На взаимный товарообмен между наиболее развитыми странами приходится около 60% всей стоимости товарооборота международной торговли, кроме того, порядка 70% экспорта развивающихся стран направляется в индустриальные страны.

Такие промышленно развитые страны, как США, Германия и Япония, стали центрами притяжения международной торговли. Увеличивается влияние новых индустриальных стран: Южной Кореи, Китая, Индии, Тайваня, Сингапура, Индонезии, государств Латинской Америки. Следовательно, возрастает значение транспортных коридоров, связывающих американский, европейский и азиатско-тихоокеанский регионы. При таких обстоятельствах невозможно переоценить смешанные перевозки как способ организации международных грузовых перевозок. Перевозкой груза в смешанном сообщении называются перемещения, в которых принимают участие не менее двух видов транспорта, причем подтверждением факта заключения договора перевозки и его содержания является единый транспортный документ. Оплата перевозки производится по единой сквозной тарифной сетке, и ответственность за всю транспортировку груза перед грузовладельцем чаще всего несет одно лицо.

Такое лицо называется оператором мультимодальной перевозки, поскольку такого рода перевозки называются еще мультимодальными. Терминология, которой пользуются в сфере транспортной деятельности, довольно запутанная и нуждается в стандартизации.

Достаточно ясно, что модальной перевозкой называется перевозка, при которой управление перемещением грузовых мест из одного пункта в другой осуществляется из единого диспетчерского центра, что и дает фактическое основание предполагать возможность ответственности только одного лица за всю перевозку. Ведь груз фактически может перемещаться на подвижном составе различных видов транспорта как последовательно, так и параллельно, а также и в комбинации этих приемов. Модальной перевозке противопоставляется сегментированная, или раздельная, перевозка, при которой ответственность за осуществление перевозки несет фактический перевозчик.

Нет необходимости доказывать удобство для грузовладельца именно модальных перевозок, поскольку договор перевозки превращается для него в простой двухсторонний контракт с оператором модальной перевозки. Значительное развитие мультимодальные перевозки получили в связи с контейнерной революцией 50-60-х гг. ХХ века.

Особенно бурное развитие мультимодальных перевозок во второй половине 90-х гг. ХХ века многие авторы объясняют чисто юридическими по своей природе причинами, а именно принятием Международной торговой палатой новой редакции Унифицированных правил и обычаев для документарных аккредитивов 01.01.1993, ст. 26 которых предусматривает транспортные документы при смешанных перевозках в качестве основания для платежа по аккредитиву.

Дело в том, что в предыдущей редакции не было упоминания о транспортном документе, оформляющем смешанную перевозку грузов, и банки отказывались признавать такие документы как основание для платежа по аккредитиву. Приведенный пример показывает, насколько правовое регулирование общественных отношений, в том числе международно-правовое, зависит от объективных потребностей действительной жизни, в частности, от потребностей коммерции. Заинтересованность международного сообщества в международном правовом урегулировании вопросов, связанных с международной транспортной деятельностью по предоставлению услуг смешанной перевозки грузов, обнаружилась в конце XIX века, когда была заключена Бернская международная конвенция о железнодорожных перевозках грузов 1890 г. (МГК). В МГК была предусмотрена специальная форма накладной, которой можно было оформить смешанную перевозку груза.

Первая половина ХХ века была практически бесплодной для международной унификации норм, регулирующих смешанные перевозки грузов, если не считать Стокгольмскую конференцию Международной торговой палаты, состоявшуюся в 1927 г., на которой был поднят вопрос о необходимости такой унификации. Однако международная обстановка не способствовала решению вопросов, связанных с международно-правовым регулированием смешанных перевозок груза.

В 1969 г. на Токийской конференции Международного морского комитета был разработан проект международной конвенции о смешанных перевозках, так называемые Токийские правила. Идеи, содержащиеся в Токийских правилах, легли в основу проформ транспортных документов, разработанных для оформления смешанных грузовых перевозок такими международными организациями, как Международная федерация экспедиторских ассоциаций, (ФИАТА) (англ. International Federation of Freight Forwarders Associations, FIATA), Балтийский и международный морской совет (БИМКО) (англ. Baltic and International Maritime Council). Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) (англ. International Air Transport Association, IATA) разработала нейтральную авианакладную, в которой оговаривается возможность ее применения на наземных участках смешанного сообщения.

В 1973 г. Международная торговая палата разработала международные правила, относящиеся к документу на смешанную перевозку, которые также базируются на Токийских правилах. Затем 24 мая 1980 г. в Женеве была подписана Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов, не вступившая до сих пор в силу, поскольку недостаточное количество стран высказались за ее вступление в силу путем ратификации, принятия, утверждения или присоединения. Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), которая, как известно, представляет в основном интересы развивающихся стран, неудовлетворенная затяжкой введения в действие Конвенции, предприняла усилия по доработке правил, относящихся к документам на смешанную перевозку, в результате чего в 1991 г. появился проект, одобренный затем Международной торговой палатой. Новые Правила вступили в действие с 9 1 января 1992 г., а с 1995 г. действует последняя известная редакция таковых Правил (Правила ЮНКТАД/МТП - (UNCTAD/ICC Rules 95)).

Эти Правила весьма популярны как среди частных лиц, которые используют их в заключаемых между собой контрактах, так и широко используются при создании внутренних национальных правовых норм, регулирующих перевозки грузов в смешанном сообщении. Правила ЮНКТАД/МТП - подлежат применению, только если стороны договора международной смешанной перевозки груза упомянут их как нормы, которым они подчиняются при исполнении договора. Наиболее интересной идеей, заложенной еще в Токийских правилах, является определение правового статуса субъекта, отвечающего за исполнение обязанности по оказанию такой специфической услуги, как смешанная перевозка грузов - оператора смешанной перевозки (ОСП) (англ. combined transport operator, CTO).

Выработалась даже классификация, или типизация, оператора смешанной перевозки:

) ОСП, эксплуатирующие морские суда;

) ОСП, не эксплуатирующие морские суда;

) ОСП, не эксплуатирующие вообще никакие транспортные средства. ОСП, эксплуатирующие морские суда (Vessel operator, VO), - наиболее распространенный тип ОСП. В эту группу входят как судоходные компании, не владеющие транспортными средствами иных видов транспорта, так и компании, которые владеют подвижным составом и водного, и воздушного, и автомобильного транспорта, а также транспортными терминалами и контейнерным парком.

Наиболее надежными считаются ОСП последнего типа, например, Мерск-Силенд (Maersk Sea Land). ОСП, не эксплуатирующие морские суда (Not vessel combined transport operator, NV CTO), - это обычные публичные перевозчики, которые оперируют средствами железнодорожного, автомобильного и авиационного транспорта. ОСП, не эксплуатирующие какие-либо транспортные средства, - это классические экспедиторы, ориентированные на предоставление услуг ОСП. Перевозкой груза в смешанном сообщении считают ту, в которой доставку грузов от отправителя до получателя осуществляют, по крайней мере, два вида транспорта, когда она осуществляется на всем маршруте под ответственностью только одного перевозчика по единому транспортному документу, подтверждающему заключение договора перевозки, и оплачивается по единой сквозной тарифной ставке. В ст. 788 ГК РФ такая перевозка определяется термином «прямое смешанное сообщение».

За рубежом они получили название «комбинированные» (от англ. to combine - смешивать) или «мультимодальные» (от словосочетания multimodal, где multi - много, modal - вид, форма), в отличие от перевозок, осуществ - 10 ляемых одним видом транспорта (singl-modal, unimodal - перевозки в прямом сообщении (железнодорожным, водным транспортом)).

**1.3 Особенности мультимодальных перевозок участниками внешнеэкономической деятельности**

В практике внешнеторговой деятельности мультимодальными называются перевозки с использованием нескольких видов транспорта, выполняемые под ответственностью одного перевозчика по единому транспортному документу и по единой сквозной ставке.

Такой формой доставки охвачено свыше 1/3 внешнеторговых грузов. В современных условиях транспортного рынка оператор мультимодальной перевозки выступает по договору в качестве перевозчика, он заключает соглашения с фактическими перевозчиками и рассчитывается с ними за выполненную работу.

Он несет ответственность перед своим клиентом за сохранность груза на всем пути следования - в отличие от традиционного экспедитора, который несет ответственность за порчу или утрату груза только в том случае, если они произошли по его вине. Оператор мультимодальной перевозки может принять груз от отправителя на его складе, на контейнерном терминале в морском, речном или «сухом «порту либо на причале порта погрузки. В свою очередь груз может передаваться получателю на его складе, на контейнерном терминале, на причале в порту назначения.

Варианты доставки определяют расходы перевозчика, период его ответственности за груз и ставку провозной платы. Доставка по договору мультимодальной перевозки должна быть предусмотрена уже при заключении договора купли-продажи.

В договоре обусловливают условия поставки: СИФ, франко, ФОБ, ФОР. СИФ (cost, insurance and freight) означает, что продавец за свой счет фрахтует судно, оплачивает стоимость фрахта, таможенные расходы, страховку и берет на себя риск гибели или порчи товара до момента пересечения грузом линии борта судна.

Если обязанности по доставке товара принимает на себя продавец, то вместо базовых условий СИФ применяются условия CПТ (Саrriage Paid To) или CИП - «фрахт / провоз оплачен до поименованного пункта назначения». По условию ФОБ (free on board) продавец оплачивает все расходы до момента доставки товара на борт судна, а покупатель фрахтует судно, страхует груз и несет риск его гибели или повреждения. Если же транспортировка возложена на покупателя, то вместо условий ФОБ применяется условие ФCA (Free 56 to Carrier) - «свободно у перевозчика в поименованном пункте отравления». В качестве операторов мультимодальных перевозок (ОМП) могут выступать сами транспортные компании (судоходные, железнодорожные, автотранспортные) или специализированные экспедиторские фирмы.

Лишь немногие фирмы выполняют мультимодальные перевозки самостоятельно, через свои дочерние компании и филиалы, чаще всего они действуют на основе договора с другими специализированными компаниями: транспортными предприятиями, компаниями - владельцами или арендаторами портовых и железнодорожных терминалов, портовыми и складскими фирмами, обеспечивающими таможенную очистку, хранение груза и его подработку (ремонт и замену тары, маркировку, упаковку, комплектование отправок).

Преимуществом экспедиторских фирм при организации мультимодальных перевозок является то, что они действуют на большом количестве направлений, у них шире набор логистических операций, они имеют широкую сеть агентов в транспортных узлах и грузообразующих центрах. Доставка грузов по единому транспортному документу мультимодальной перевозки создает ряд преимуществ для грузоотправителя, поскольку он имеет дело только с оператором мультимодальных перевозок. Дополнительные преимущества для участников перевозок - клиента и ОМП - создают так называемые терминальные системы мультимодальных перевозок, которые предусматривают доставку грузов из пункта отправления в пункт назначения магистрально-фидерными линиями с использованием опорных терминалов в регионах отправления и назначения. Мелкие партии груза непосредственно со склада отправления доставляются на опорный терминал фидерными транспортными средствами (автотранспортом, небольшими речными судами и т.д.).

В опорных терминалах производится формирование крупных партий груза. Между опорными терминалами грузы доставляются эффективными средствами магистрального транспорта. На опорном терминале назначения грузы сортируются и доставляются на склад получателя фидерными транспортными средствами. Магистрально-фидерные перевозки с высокой эффективностью осуществляются в США и Западной Европе. В США имеется более 40 транспортных коридоров из основных экономических районов страны к морским и речным портам. По этим коридорам курсируют двухъярусные 57 контейнерные поезда, обеспечивающие каждый транспортировку до 500 контейнеров в 20-футовом исчислении (20 т). В Западной Европе действует около 30 железнодорожных коридоров, соединяющих крупные грузообразующие центры с основными морскими портами.

В роли операторов терминальных систем все чаще выступают крупнейшие линейные компании-перевозчики, например, «American President Lines», «Sea Land» (CША), «Maersk» (Дания), создавшие многоотраслевые транспортные объединения. Условия мультимодальной перевозки и ответственности сторон предусматриваются договором мультимодальной перевозки. Типовой образец договора мультимодальной перевозки (коносамента) разработан в 1970 г. Международной Федерацией экспедиторских ассоциаций (ФИАТА).

В 1977 г. Международной торговой палатой утверждена типовая проформа документа мультимодальной перевозкиКОМБИДОК. Ряд крупных операторов мультимодальных перевозок использует собственные проформы на основе коносамента морской перевозки. Большинство банков мира принимают мультимодальный коносамент в качестве товарно-распорядительного документа. Коносамент ФИАТА может использоваться не только при мультимодальных перевозках, но и для перевозок грузов одним видом транспорта.

Оператор мультимодальных перевозок обязуется осуществить сквозную перевозку груза от места, где товары были приняты под ответственность, до места доставки и несет ответственность за поступки и упущения своих работников, агентов и других лиц, вовлеченных им в перевозки, если не будет доказано, что ущерб нанесен действиями клиента или другого лица, выступающего от его имени, либо перевозчика в части управления судном. Клиент обязан возместить экспедитору все потери, ущерб и расходы, возникшие по его вине. Им также оплачиваются все сборы, налоги и пошлины с груза.

Большое значение для развития мультимодальных перевозок имеет Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением специальной книжки TIR CARNET. К данной конвенции присоединилось почти 50 государств, в том числе и Россия. Конвенция распространяется на все мультимодальные перевозки с участием автомобильного транспорта. Грузы должны перевозиться в транспортных средствах и контейнерах, отвечающих требованиям Конвенции, и сопровождаться признанными всеми участниками Конвенции книжками TIR CORNET, которые выдаются в государстве отправления. Меры таможенного контроля, принятые в государстве отправления, признаются достаточными в странах транзита и назначения. Организация мультимодальной перевозки внешнеторговых грузов начинается с получения коммерческого предложения грузоотправителя с указанием объемов и сроков отправок, среднего размера партий, количества отправок в месяц, пунктов отправления и назначения и включает в себя следующие этапы.

. Формирование вариантов доставки груза. Они различаются по маршруту, технологии перевозки и перевалки, видам транспорта. По каждой мультимодальной перевозке рассматриваются все возможные варианты транспортировки и перевалки, особенности технологии, организации и коммерческих условий доставки груза.

. Выбор перевозчиков на магистральных и фидерных линиях мультимодальной доставки. Для выбора используется информация линейных агентов фирмы, специальных изданий, буклетов, отчетов и т.д. По каждой компании определяются порты перевалки и такие параметры, как регулярность и время следования подвижного состава, расходы в портах и т.д.

. Калькуляция сквозной ставки тарифа. По каждой схеме определяется сумма расходов на магистральных и фидерных линиях мультимодальной перевозки с учетом действующих тарифов.

Тарифы морских портов Российской Федерации на погрузо-разгрузочные работы и хранение грузов утверждены министерством экономики РФ. Они указаны в долларах США, оплата в российской валюте производится по курсу ЦБ РФ. Ставки за экспедиторское обслуживание утверждаются приказом начальника порта. Ряд работ и услуг не включен в тарифную ставку и оплачивается отдельно: взвешивание, крепление, сортировка, досмотр, зачистка и мойка грузов, перевозка грузов из одного района в другой район порта. При перевозке грузов железнодорожным транспортом применяется внутренний или международный тариф. Внутренний тариф определяется на основе прейскуранта МПС РФ 10-01 «Тарифы на грузовые железнодорожные перевозки». При перевозках внешнеторговых грузов может применяться международный транспортный тариф (МТТ), по которому работают генеральные фрахтовые агенты МПС (Трансрейл, Транссиб, Евросиб и др.).

На автомобильном транспорте в последнее время каждое предприятие устанавливает собственные тарифы и договорные ставки за перевозку грузов, которые учитывают затраты предприятия и заданный уровень рентабельности. По тому же принципу договорных фрахтовых ставок оплачиваются услуги перевозок внутренним водным транспортом.

. Обоснование рекомендаций клиенту по выбору оптимального варианта доставки груза. По всем вариантам мультимодальной перевозки ОМП предоставляет клиенту калькуляцию сквозной ставки, а также оценку качества транспортных услуг по каждому варианту доставки. На основе полного анализа оператор делает обоснованный вывод об оптимальном варианте доставки.

. Организация и контроль мультимодальной перевозки. По условиям договора ОМП принимает на себя: заказ подвижного состава; прием груза; перетарку, погрузку и документальное оформление; таможенное оформление грузов; страхование; информирование клиента о движении груза. Эффективность работы экспедиторов мультимодальных перевозок в России во многом зависит от того, насколько грамотно и последовательно они будут следовать современным логистическим принципам и направлениям работы по расширению спектра услуг, созданию собственной производственной базы доставки грузов, внедрению технологий по системе just-in-time, гарантии сохранности грузов, стимулирующей роли тарифов на мультимодальную перевозку, изучению рынка товаров и услуг.

Транспортно-экспедиторская деятельность играет существенную роль как в обеспечении любой внутрихозяйственной национальной экономики, так и во внешнеэкономической деятельности (ВЭД) хозяйствующих субъектов. Международное транспортное экспедирование отвечает за организацию и сопутствующее обеспечение перемещения материальных потоков по всему миру. Экспедиторский бизнес связывает внешнюю торговлю товарами и международный транспорт, доказывая обеим сторонам необходимость своего деятельного участия.

Более 90% объемов международного товарооборота проходит через руки экспедиторских и аналогичных по названию, но равнозначных по функциям компаний. Причем в каждой такой процедуре международной доставки каждой партии груза принимает участие не менее трех профессиональных организаторов доставки - различного рода транспортных посредников. В России, правда, международным экспедированием охвачено чуть менее 70% объема внешнеторговых товаропотоков, зато число посредников в цепях поставок значительно более трех, в чем и проявляется одна из особенностей российской специфики международного транспортного экспедирования.

Во всем мире на транспортных экспедиторов возложены десятки различных функций, которые востребованы поставщиками и потребителями товаров и услуг. Формально это посредническая деятельность профессиональных сообществ на рынке транспортных услуг. Иногда говорят, что экспедирование - это аутсорсинг. Продавцы и покупатели товаров не хотят заниматься доставкой товаров, а перевозчики и предприятия транспортной инфраструктуры (порты, аэропорты, терминалы и пр.) имеют проблемы с распространением и продажей своих услуг.

В последние годы понятие «экспедиторские услуги» подменяется термином «логистические услуги». Российское законодательство не знает и не определяет такого понятия. Оно было разъяснено на уровне двух международных организаций. Официальное описание понятия «экспедиторские и логистические услуги» принято 29 октября 2004 года ФИАТА (Международной федерацией экспедиторских ассоциаций) и КЛЕКАТ (Европейской ассоциацией по оказанию экспедиторских, транспортных, логистических и таможенных услуг).

Экспедиторские и логистические услуги означают любого вида услуги, относящиеся к перевозке (одним или несколькими видами транспорта), консолидации, хранению, обработке, упаковке, вывозу, завозу товаров, равным образом как и вспомогательные, и консультативные услуги, связанные с предоставлением вышеперечисленных услуг, включая (но не ограничивая) услуги, касающиеся таможенных и налоговых дел, декларирования товаров, обеспечения страхования товаров, производства платежных операций с товарами и сбора относящихся к ним документов. Экспедиторские услуги включают в себя также логистические услуги с их современными и коммуникационными технологиями, связанными с перевозкой, обработкой или хранением товаров, и фактически полностью охватывают всю систему управления перемещением товаров. Перечисленные услуги могут изменяться в целях удовлетворения требований их более гибкого применения.

Тем не менее мировым сообществом в первую очередь признаются услуги, связанные с организацией перемещения грузопотоков (товаропотоков). Эти услуги дополняют и расширяют услуги перевозочные (транспортные). Набор экспедиторских услуг весьма широк и включает в себя более сотни наименований - от простого консультирования сторон международного договора купли-продажи товара до физического сопровождения груза от места отправления до места его назначения.

На международном рынке существуют две принципиальные группы экспедиторов, различаемые по видам деятельности. Одни являются простыми посредниками и только организуют доставку груза, не принимая груз в свое ведение и не работая с грузом. Другие экспедиторы не только организуют перевозки грузов, но и активно работают с грузами: принимают грузы в свое ведение, затаривают, упаковывают и замаркировывают их, хранят грузы, грузят и выгружают и пр. Однако действующее на настоящее время российское законодательство нивелирует такое принципиальное различие. И те, и другие указанные выше профессиональные участники рынка вспомогательных транспортных услуг именуются в Законе экспедиторами без какой-либо степени детализации.

Однако экспедиторы-посредники (экспедиторы, которые только организуют перевозки грузов) и экспедиторы, которые работают с грузами, различаются не только по функциям и спектру оказываемых услуг. Главное отличие, вернее, отсутствие отличия, состоит в том, что и те и другие несут перед клиентом одинаковую по содержанию и размеру ответственность за груз. Ответственность одна и та же - и для организатора, который никогда не видел груза клиента, и для экспедитора, действительно работавшего с грузом клиента. Такой подход, зафиксированный в российском праве, ни в коей мере не устраивает первую группу экспедиторов - организаторов перевозки и простых посредников.

Здесь речь идет о российских экспедиторах, которые вступают в договорные отношения со своими клиентами по нормам российского права, - в законодательстве зарубежных стран существуют различные, в том числе и противоположные, подходы к определению ответственности экспедиторов различных разновидностей деятельности. Обязательно надо сделать акцент на следующее: императивного международного транспортно-экспедиторского права в мире не существует. Это означает, что нет международных транспортно-экспедиторских конвенций. Независимо от того, оказываются ли международные транспортно-экспедиторские услуги, то есть услуги, связанные с организацией международных перевозок грузов, или транспортно-экспедиторские услуги сопровождают внутренние перевозки, договор перевозки подчиняется только применимым нормам национального права. При этом, однако, стороны договора международного экспедирования обладают правом выбора национального права, которое будет регулировать отношения сторон по договору.

Если в российском праве различий в ответственности между посредническими и реальными действиями экспедиторов нет, то естественно, что отечественные экспедиторы-посредники и экспедиторы-организаторы не хотят нести полную ответственность за груз, предусмотренную российским законодательством. Они хотят нести ответственность только как посредники, то есть только за надлежащее исполнение функций организаторов перевозки.

Все это привело к тому, что важнейшей квалификационной характеристикой экспедиторского договора и соответствующей ему ответственности становится экспедиторский документ. Вернее, наличие или отсутствие такового в качестве доказательной базы заключения и исполнения экспедиторского договора между клиентом и экспедитором. Если экспедитор выдал клиенту какой-либо официальный экспедиторский документ, то экспедитор несет ответственность по договору по экспедиторскому праву. Если такой документ выдан не был, то не был заключен и экспедиторский договор, а имела место та или иная форма посредничества, предусмотренная гражданским законодательством (поручение, комиссия, агентирование). Поэтому значение и содержание экспедиторских документов выходит на первый план.

Если существует транспортно-экспедиторская деятельность (на международном или национальном уровне), то существуют договорные отношения между экспедитором и клиентом. Наличие договора предполагает, как правило, его понятное сторонам письменное оформление. Но сам договор в произвольной форме не всегда позволяет определить специфику тех услуг и работ, которые экспедитор должен исполнить в соответствии с договором. И если полностью унифицировать структуру и содержание договора транспортного экспедирования невозможно <16>, то реально документально оформить заказ клиентом и выполнение экспедитором некоторых работ и услуг. Именно решением этих проблем занимается, среди прочих, ФИАТА.

Документы ФИАТА, связанные с процедурами осуществления и оформления транспортно-экспедиторской деятельности, во всем мире принято называть экспедиторскими документами ФИАТА. При этом не все из документов, которые будут перечислены ниже, непосредственно связаны с договорным обеспечением отношений по транспортному экспедированию, то есть с оказанием транспортно-экспедиторских услуг. Некоторые документы носят вспомогательный характер, некоторые документы играют роль транспортных и грузовых сертификатов, отдельные документы ФИАТА являются, по сути, документами транспортными, перевозочными.

Целью разработки, создания и внедрения в практику документов ФИАТА является унификация не только процедур перемещения товарных и транспортных средств, но и унификация, и стандартизация документарных процессов и операций для международной торговли товарами и услугами. Идеология формирования документов ФИАТА была основана на том, что перемещение товаров, а также соответствующих им товаросопроводительных и товарораспорядительных документов не является самоцелью товародвижения и сферой деятельности только транспортной отрасли.

Транспортные документы в современной мировой экономике и международной торговле выполняют множество важнейших прямых и косвенных функций. Поэтому разработка документов ФИАТА была обусловлена как минимум тремя основными группами факторов.

Первая группа факторов определена ролью, местом и значением транспортного экспедитора в системе международной и внутренней торговли. Архитектор и организатор перевозки - транспортный экспедитор находится в центре организационных, экономических, технологических и правовых отношений целого ряда субъектов сферы производства и распределения товаров и услуг. В далеко не полный перечень тех, с кем взаимодействует транспортный экспедитор, входят: продавцы и покупатели товаров, грузоотправители и грузополучатели, перевозчики и судовладельцы, собственники и арендаторы подвижного состава и транспортного оборудования (например, контейнеров), предприятия транспортной инфраструктуры (морские и речные порты, железнодорожные станции, автомобильные станции, аэропорты), складские комплексы и терминалы различного назначения, страховые компании, операторы экспресс-доставки грузов и почты, таможенные органы, иные органы государственной и правительственной власти, коллеги по экспедиторскому цеху, агенты и фрахтовые агенты перевозчиков и пр. Со всеми из них и многими другими экспедиторы взаимодействуют на всевозможных этапах исполнения своих функций в рамках различных договорных отношений с различными субъектами рынка.

Вторая группа факторов, определяющих необходимость существования документов ФИАТА, вытекает из большого разнообразия функций, которые исполняет транспортный экспедитор в рамках договорных отношений с теми заказчиками услуг и работ, которые были поименованы выше. С каждым из вышеперечисленных субъектов рынка экспедитор вступает в свои специфические договорные отношения. Однако персонифицированные наборы услуг в интересах клиентов заставляют экспедитора выступать в различных ипостасях, а вернее, исполнять сложные наборы комбинаций из различных работ и услуг. Только для примера можно указать, что экспедитор может быть простым посредником, может быть консалтером, архитектором и организатором перевозок в международных и внутренних сообщениях, перевозчиком (фактическим и договорным), интермодальным (мультимодальным) оператором, хранителем (коммерческим и таможенным), стивидором, арендодателем и арендатором транспортных средств и транспортного оборудования, таможенным брокеров и др. Каждая функция реализуется в своей системе договорных отношений и, следовательно, должна быть подтверждена соответствующим документом, желательно понятным и стандартным. Принимая груз от клиента, экспедитор должен выписать соответствующий документ, в статусе договорного перевозчика обязан оформить перевозочный документ, в статусе хранителя - складской документ, при работе с опасными грузами - документы, принятые для этой категории грузов, и пр. В этом направлении, в частности, и ведется работа ФИАТА по документарному обеспечению деятельности экспедиторов.

И наконец, унифицированные экспедиторские документы необходимы тем органам и структурам, которые, как было указано выше, не имеют прямого и непосредственного отношения ни к транспорту, ни к экспедированию. Это так называемое использование документов третьей стороной. Например, банки используют в своей работе перевозочные и экспедиторские документы в качестве подтверждения исполнения экспортерами своих обязательств по договорам купли-продажи товаров. Экспедиторские документы таможенные органы требуют для процедур оформления товаров при их вывозе или ввозе с территорий соответствующих стран. Налоговые органы для подтверждения экспорта транспортных и транспортно-экспедиторских услуг запрашивают в том числе и экспедиторские документы. Государственные контрольные органы могут требовать экспедиторские документы при исполнении ими надзорных и иных функций. Поэтому применение документов ФИАТА выходит за сферу сугубо транспортной отрасли.

Все это предопределило создание международных транспортно-экспедиторских документов Международной федерацией экспедиторских ассоциаций. Широкий спектр использования экспедиторских документов заставил включиться в эту работу другие авторитетные международные правительственные и неправительственные организации - Международную торговую палату (МТП), в том числе ее Комиссию по банковской технике и практике, Конференцию ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), Международную ассоциацию воздушного транспорта (ИАТА) и другие. Все они и некоторые другие международные институты приложили усилия к выработке определенных документов ФИАТА, а также правил и процедур их оформления и применения.

Документы ФИАТА имеют строгую бланкетную форму, каждая из которых имеет определенный набор и количество граф (боксов), в каждой из которых должна быть указана вполне конкретная информация. Каждый документ ФИАТА имеет свой оригинальный индивидуальный цвет. Какой-либо отход от форм документов ФИАТА не допускается, а вернее, делает их недействительными с позиций тех функций, которые им предписаны или вменяются. Для каждого из документов Международная федерация экспедиторских ассоциаций разработала методические указания по их заполнению с указанием того, кто заполняет какие части соответствующих форм. Действие документов регулируется соответствующими для каждого из них типовыми условиями. Можно утверждать, что документы ФИАТА представляют собой унифицированные проформы экспедиторских документов. Названия граф документов обозначены на английском языке.

Такой подход дает возможность использовать документы ФИАТА в различных сферах деятельности, так как ограничены возможности внесения в бланки документов информации, не имеющей прямого отношения к специфике договорных отношений, подтвержденных конкретным документом. Документы едины по своему содержанию. Особенностью документов является возможность внесения в них информации в цифровом формате. Это предполагает передачу и обработку документов по международным системам электронного обмена информацией. Один документ - Поручение экспедитору ФИАТА (FFI) и вовсе предусматривает уникальные идентификационные цифровые коды для своих граф (боксов).

Правовая основа документов ФИАТА определяется формальной системой договорных отношений между клиентом и экспедитором. Каждый документ является подтверждением заключения договора в отношении тех функций экспедитора, которые удостоверяет конкретный документ ФИАТА. Они являются универсальными инструментами транспортно-экспедиторской деятельности. На сегодняшний день документами ФИАТА формализовано не все множество вариантов договорных отношений экспедиторов с клиентами. Однако работа в этом направлении продолжается.

Документы ФИАТА играют также особую правовую роль в правовом регулировании договора международного транспортного экспедирования в нашей стране. Речь идет об ограничении ответственности экспедитора, если он оказывает услуги, связанные с перевозками грузов в международном сообщении.

В широком значении документы ФИАТА призваны ликвидировать препятствия на пути движения товаров международной торговли. Перемещение товаров, подтвержденных документами ФИАТА, способствует упрощению процедур международной торговли, ликвидации технических барьеров и ограничений, сглаживанию различных правовых режимов и языковых неурядиц. В итоге все это должно способствовать повышению эффективности внешнеторговых сделок и созданию единообразных торговых правил и обычаев.

Общие принципы, заложенные при создании документов ФИАТА, можно сформулировать следующим образом:

разработаны стандартные унифицированные проформы документов, применяемых при реализации некоторых транспортно-экспедиторских договорных отношений;

существуют единые условия - международные и национальные, которые определяют применение документов;

документы принимаются и признаются международной банковской системой и международными платежными системами;

документы создают предпосылки формирования современных норм унифицированного международного экспедиторского права, которого пока в мире нет.

Разработка и внедрение документов ФИАТА осуществляются в условиях отсутствия единого правового поля регулирования и регламентирования международной транспортно-экспедиторской деятельности. Международных транспортно-экспедиторских конвенций не существует: любой договор на осуществление такого рода деятельности подпадает под юрисдикцию какой-либо национальной нормы применимого гражданского права. Поэтому создание и признание документов ФИАТА следует считать первым шагом на пути международно-правового регулирования транспортно-экспедиторской деятельности. Чтобы это произошло, документы ФИАТА должны по крайней мере не отвергаться транспортными, таможенными, банковскими и иными сообществами, правительственными и неправительственными органами управления товародвижением в разных странах мира.

На сегодняшний день документарными продуктами ФИАТА в области транспортной и транспортно-экспедиторской деятельности являются:

- Поручение экспедитору ФИАТА (FIATA Forwarding Instructions - FFI). Документ разработан и введен в практику транспортно-экспедиторской деятельности в 1984 году;

- Экспедиторская расписка ФИАТА (FIATA Forwarders Certificate of Receipt - FCR). Начало действия документа - 1955 год;

Экспедиторский сертификат перевозки ФИАТА (FIATA Forwarders Certificate of Transport - FCT). Начало действия документа - 1959 год;

Декларация отправителя о перевозке опасных грузов ФИАТА (FIATA Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods - SDT). Под таким названием существует два документа ФИАТА. Первый был разработан и внедрен в 1984 году. Его заменил усовершенствованный документ от 2005 года;

Складская расписка ФИАТА (FIATA Warehouse Receipt - FWR). Документ внедрен в практику транспортно-экспедиторской деятельности в 1975 году.

Интермодальное весовое свидетельство ФИАТА (FIATA Intermodal Weight Certification - SIC). Свидетельство разработано и внедрено в практику в 1997 году;

Необоротная мультимодальная транспортная накладная ФИАТА (Non-Negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill - FWB). Накладная разработана и внедрена в практику в 1996 году;

Оборотный мультимодальный транспортный коносамент ФИАТА (Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading - FBL). Первый документ с таким названием вышел в 1970 году. Его заменил новый модифицированный документ 1992 года.

Все вышеперечисленные документы ФИАТА регулируют отношения экспедиторов по транспортно-экспедиторским договорам с клиентами - грузоотправителями, грузополучателями и пр.

**2. Организация мультимодальных перевозок**

**2.1 Требования к организации мультимодальных перевозок**

Организация мультимодальных перевозок в новых социально-экономических условиях требует четких основ взаимодействия транспортных, производственных, коммерческих и других организаций в сфере правового регулирования, планирования и финансов, техники, технологии и управления перевозками. Большое значение имеет организационно-методическая и технологическая база координации, сформированная в условиях планово-централизованной системы хозяйствования и не потерявшая своего значения в условиях рыночной экономики.

Все элементы, включенные в систему мультимодальных перевозок (материальный поток, подвижной состав, сеть путей сообщения и терминалов, транспортно-экспедиционные комплексы) должны удовлетворять определенным требованиям. Материальный поток должен характеризоваться единой номенклатурой грузов и количественными показателями.

Наряду с технической составляющей организации мультимодальных перевозок, о которой речь пойдет в параграфе 2.3., основой организации любой мультимодальной перевозки является соответствующий договор.

Договор мультимодальной (прямой смешанной) перевозки как вид гражданского договора используется правовой системой России и поэтому, казалось бы, в отношении его должны быть не только устоявшаяся система законодательной регламентации, но и единый доктринальный подход. Однако проведенное исследование показало, что институт отношений мультимодальной перевозки до настоящего времени является дискуссионным.

Место договора мультимодальной перевозки в системе транспортных договоров далеко не однозначно определено. Так, В.В. Витрянский выделяет договоры, регулирующие перевозки грузов в прямом смешанном сообщении, включая в данную категорию договор перевозки груза в прямом смешанном сообщении, соглашение между транспортными организациями и узловые соглашения.

Со ссылкой на главу 14 Кодекса внутреннего водного транспорта и главу 5 Устава железнодорожного транспорта автор трактует договор перевозки в прямом смешанном сообщении как перевозку, осуществляемую по единому транспортному документу различными транспортными организациями. Порядок организации перевозок грузов в прямом смешанном сообщении определяется заключенными соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта.

Таким образом, по мнению автора, договор перевозки в прямом смешанном сообщении квалифицируется как реальный договор с определенной спецификой, которая заключается в особых условиях договора о сроке доставки груза, который увеличивается на время, необходимое для перевалки перевозимого груза с одного транспорта на другой; об обеспечении сохранности груза с учетом того, что эта обязанность распределяется среди всех транспортных организаций, участвующих в процессе перевозки; об уплате провозной платы и всех причитающихся транспортным организациям платежей.

Особым образом регулируется ответственность транспортных организаций, принимающих участие в транспортировке груза. «Отношения, связанные с перевозкой груза в прямом смешанном сообщении, опосредуются (регулируются) двумя видами договоров: договором перевозки груза в прямом смешанном сообщении (традиционный реальный договор перевозки конкретного груза с некоторыми особенностями его содержания) и соглашениями, заключаемыми между транспортными организациями разных видов транспорта и регламентирующими порядок их работы по организации таких перевозок грузов».

С.Ю. Морозов предлагает иную классификацию. Договор перевозки грузов в прямом смешанном сообщении он оставляет в группе перевозочных договоров, классифицирует его как реальный договор и в целом не рассматривает в рамках своей работы, посвященной организационным транспортным договорам. Однако в рамках же организационных договоров он выделяет отдельную группу - «рамочные организационные договоры между транспортными организациями», включает в эту группу «договоры между транспортными организациями о порядке организации перевозок грузов», а в группу «договоров между транспортными организациями о порядке организации перевозок грузов» включает «соглашение об организации прямых смешанных перевозок».

На наш взгляд, ни одна из вышеназванных концепций не будет целиком и полностью отражать отношения, складывающиеся между сторонами по договору мультимодальной перевозки. Предлагается ввести двухступенчатую систему взаимоотношений сторон по перевозке.

Первая ступень взаимоотношений складывается между оператором мультимодальной перевозки и грузоотправителем и / или грузополучателем, поскольку именно оператор обязуется доставить или обеспечить доставку груза в пункт назначения по договору мультимодальной перевозки.

Вторая ступень отношений складывается между оператором мультимодальной перевозки и фактическими перевозчиками, привлеченными оператором на основании гражданско-правового договора для обеспечения перевозки вверенного ему груза на определенном участке пути.

Оператор мультимодальной перевозки обязан организовать доставку груза от места отправления до места получения, используя как свои транспортные возможности (если таковые имеются), так и свои бизнес-контакты. Оператор, организуя доставку груза, может участвовать в ней как перевозчик, но для клиента-грузоотправителя он будет выступать не как отдельно взятый перевозчик, а как оператор, организующий перевозку груза и несущий ответственность за груз на протяжении всего пути его следования. Здесь же возникает проблема ответственности оператора.

Так, если груз окажется поврежденным или утраченным в пути, оператор будет нести ответственность не как отдельно взятый перевозчик на основании транспортного устава или кодекса в зависимости от вида задействованного в перевозке транспорта, а как оператор, организующий перевозку на основании договора и общегражданского законодательства, так как специальный закон о смешанных (комбинированных) перевозках еще не принят. В свою очередь виновный в утрате или повреждении груза перевозчик будет отвечать перед оператором на основании действующих транспортных уставов и кодексов.

Далее рассмотрим направленность действий оператора и перевозчика. Оператор по условиям договора мультимодальной перевозки обязан организовать перевозку груза от пункта отправления до пункта назначения более чем двумя видами транспорта.

Почему именно организовать перевозку, а не перевезти? Дело в том, что, если в мультимодальной перевозке участвуют два и более вида транспорта, это означает, что участвуют две и более транспортные компании, значит, оператор, даже если осуществляет перевозку на определенном отрезке пути собственными силами, далее обязан организовать перевозку, т.е. заключить договор с дополнительным перевозчиком, таким образом, на наш взгляд, отношения по организации перевозки становятся главенствующими и ставят непосредственно перевозочные отношения на второй план.

Любая отдельная перевозка в составе перевозочной мультимодальной цепи будет осуществляться по конструкции подчинения отдельных перевозчиков оператору мультимодальной перевозки, а оператор в свою очередь отвечает перед грузовладельцем за бесперебойное функционирование транспортного мультимодального коридора на всем протяжении следования груза.

Договор мультимодальной перевозки должен быть оформлен одним транспортным документом, например, мультимодальным коносаментом. Однако на практике существует большая проблема осуществления перевозки по единому документу. Как правило, в цепочке следования локальные перевозчики выпускают свои перевозочные документы на каждый отдельный участок следования, подписываясь на передаточном документе о приемке / сдаче груза от перевозчика перевозчику.

Кроме того, в условиях мультимодальной перевозки груз неоднократно подвергается перегрузке и перевалке, которые оформляются узловыми соглашениями с портами и железнодорожными станциями. Поэтому с учетом того фактора, что оператор не принимает фактического участия в осуществлении мультимодальной перевозки или принимает лишь частичное участие, высоко его именно организаторское участие в осуществлении мультимодальной перевозки.

Таким образом, не представляется возможным охарактеризовать договор мультимодальной перевозки как реальный договор уже потому, что основной задачей оператора является организация перевозки, слежение за грузом, а не фактическое обладание им, что является необходимым для конструкции договора перевозки по принципу реальности. Договор мультимодальной перевозки поглощает в себе несколько видов перевозки, которые являются реальными договорами в рамках мультимодальных организационных отношений.

Оператор, заключая договор мультимодальной перевозки, заранее, еще до начала самой перевозки, согласовывает с грузоотправителем условия перевозки, маршрут, виды используемого транспорта, что важно, так как влияет на общую стоимость перевозки, поэтому полагаем, что договор будет считаться заключенным, когда оператор достигнет соглашения об условиях перевозки с грузоотправителем, а не в момент принятия груза оператором к перевозке.

Оператор может самостоятельно выступать стороной перевозки, но может таковым и не быть, а назначить определенных перевозчиков как на определенные участки пути, так и на весь путь следования. В данном случае груз будет передан первому назначенному перевозчику, и для него наступит момент исполнения договора перевозки, заключенного между ним и оператором на перевозку груза на определенном этапе пути.

Но для оператора этот момент не будет считаться началом исполнения договора мультимодальной перевозки, так как соглашение о данной перевозке, ее условиях и деталях было достигнуто гораздо раньше. Поэтому полагаем, что мнение о реальности договора мультимодальной перевозки ошибочно, так как происходит некая подмена функций оператора и перевозчика в течение действия договора. Так, даже если оператор будет выступать одновременно первым перевозчиком, то принимать груз от грузоотправителя он будет как оператор, а в качестве перевозчика выступать в рамках мультимодальных отношений.

На основании изложенного согласно предлагаемой нами структуре договора мультимодальной перевозки считаем, что договор мультимодальной перевозки является консенсуальным, так как является, прежде всего, организационным договором, т.е. основной задачей оператора является не сама перевозка груза, а именно организация перевозки груза, выбор наилучшего маршрута, наем транспортных средств, организация перевалки, погрузки, выгрузки, стивидорных работ и т.д. Перевозка как таковая является частью того спектра услуг, который предлагается в рамках мультимодальной перевозки.

Отсюда напрашивается вывод, что нет смысла выделять два вида договора: договор прямой смешанной (мультимодальной) перевозки и договор об организации прямой смешанной (мультимодальной) перевозки, так как, по сути, это один и тот же договор, регулирующий отношения по мультимодальной перевозке. Так, осуществить мультимодальную перевозку - это и означает организовать ее, используя бизнес-связи, активы и организационные функции оператора.

Конструкция, согласно которой во исполнение договора мультимодальной перевозки заключается соглашение между транспортными организациями, также смотрится несостоятельной. Прежде всего потому, что до сих пор не дана конкретизация структуры и содержания подобного соглашения, не ясно, какие обязательства из него вытекают. Следует ли рассматривать данное соглашение как предварительный договор или соглашение о намерениях?

Таким образом, характеризуя договор мультимодальной перевозки как консенсуальный, полагаем, что его следует отнести к сфере услуг и к разряду транспортных организационных договоров, памятуя о целевой направленности договора - перевозка груза.

**2.2 Правовое обеспечение мультимодальных перевозок**

Сам по себе договор перевозки груза всегда был в той или иной степени зависим от особенностей правовых режимов соответствующих видов транспорта. Если ранее клиент заключал договор перевозки на определенном виде транспорта - автомобильном, железнодорожном, воздушном или морском, то теперь, благодаря развитию международной смешанной перевозки грузов, договор перевозки груза чаще заключается на условиях применения нескольких транспортных режимов для доставки грузов из пункта отправления до конечного пункта назначения.

Таким образом, клиент может заключить договор перевозки без указания конкретного вида транспорта, на котором будет осуществляться перевозка. В таком случае следует определить, будут ли к такому договору перевозки применяться международные унимодальные транспортные конвенции, касающиеся различных режимов транспорта. Помимо проблем, которые возникают в связи с тем, что стороны зачастую на момент заключения договора перевозки груза не знают, какое право будет применяться для регулирования такой перевозки, поскольку в договоре не определен вид используемого транспорта, значительные проблемы возникают из-за различных видов ответственности, применяемых в рамках разных международных транспортных конвенций. Это одна из основных проблем, возникающих при перевозках на различных видах транспорта по одному договору, называемому мультимодальным.

Как правило, право международной перевозки развивалось в рамках свободы договора и международной унификации, которая традиционно достигалась путем применения более или менее общих правил и стандартов. Это особенно очевидно в отношении международной морской перевозки. Морское право появилось ранее других направлений транспортного права, регулирующих перевозки иными видами транспорта, уже в силу того, что все остальные виды транспорта появились значительно позднее морского, поэтому и развитие морского права происходило совершенно индивидуально и самобытно, а принцип свободы договора преобладал еще до появления Конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года (Гаагские правила).

До развития линейных океанских перевозок, означающих перевозку груза судами по штатному расписанию из одного порта в другой, перевозки осуществлялись либо на основании разовых договоров, либо в рамках договорных отношений, охватывающих длительный период времени. Международная торговля по-прежнему выполняется большей частью путем привлечения судов на основании договоров, которые называются чартер-партия.

Данные договоры оформляются либо на конкретную перевозку (рейсовый чартер-партия - voyagecharter-party), либо на несколько перевозок в течение длительного периода времени (тайм-чартер-партия - timecharter-party). Кроме того, рейсовый чартер-партия может использоваться для перевозки грузов на серийных судах (consecutivevoyage). Чартер представляет собой договор перевозки груза на судне, которое было определено в договоре, согласно которому фрахтователь обязуется направить судно в порт в пределах указанных в договоре опций и дать капитану судна соответствующие инструкции. От договора морской перевозки следует отличать договор аренды судна (бербоут-чартер или димайз-чартер), по условиям которого фрахтователю передается судно вместе с функциями технического и коммерческого управления. Фактически бербоут-чартер часто используются как способ финансирования приобретения судна, избавляя покупателя платить всю сумму покупки судна вперед. Если бербоут-чартер заключается с правом выкупа судна, то эквивалент выкупной цены выплачивается в течение срока бербоута в рассрочку. Такой бербоут-чартер часто дает бербоут-фрахтователю право приобретения судна за символическую сумму по истечении бербоут-чартера.

С развитием линейной океанской перевозки возникла потребность в разработке общих стандартных условий такой перевозки, в частности в отношении ответственности перевозчика.

Традиционно правовое регулирование на различных видах транспорта является крайне запутанным и несогласованным.

К сожалению, усилия законодателей обеспечить действенность системы ответственности при осуществлении мультимодальных перевозок остались безуспешными. Конвенция 1980 г. не вступила в силу и, вероятно, не вступит. Особые правила о мультимодальных перевозках в рамках КОТИФ/ЦИМ и КДПГ являются запутанными и крайне сложными в применении.

На основании изложенного полагаем, что применимость международных конвенций, касающихся различных режимов транспорта, должна быть либо ограничена их применимостью к исключительно унимодальным договорам перевозки, либо расширена с тем, чтобы универсально применяться к договорам мультимодальной перевозки. Риск конфликтов, связанный с применением нескольких обязательных транспортных режимов в зависимости от используемых в перевозке видов транспорта, можно было бы избежать также с принятием новой конвенции, регулирующей мультимодальные перевозки. Поэтому данная конвенция, которая, возможно, будет разрабатываться и обсуждаться, требует свежего подхода для того, чтобы быть полезной в современной транспортной отрасли.

В настоящее время в области смешанных и комбинированных перевозок действуют следующие конвенции и соглашения.

Основным международным договором в области правового регулирования международных комбинированных перевозок выступает Женевская конвенция. Ее нормы носят императивный характер и применяются ко всем договорам смешанной перевозки из одного места в другое, которые расположены в двух государствах, если: указанное в договоре смешанной перевозки место, где груз принимается оператором смешанной перевозки в свое ведение, находится в одном из государств-участников; указанное в договоре смешанной перевозки оператором смешанной перевозки место доставки находится в одном из государств-участников (ст. 2).

Согласно пункту 1 ст. 1 Женевской конвенции «международная смешанная перевозка» означает 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. Для того чтобы перевозка подпадала под понятие мультимодальной, необходимо соблюсти несколько условий:

мультимодальная перевозка должна быть оформлена договором смешанной перевозки;

мультимодальная перевозка должна осуществляться более чем одним видом транспорта;

мультимодальная перевозка должна сопровождаться передачей груза в ведение мультимодального оператора с целью его доставки из одной страны в другую.

Согласно положениям Женевской конвенции, если груз доставляется разными видами транспорта по отдельным контрактам без оформления договора смешанной перевозки, такая перевозка не будет считаться мультимодальной. Как бы то ни было, выбор соответствующего вида перевозки остается за отправителем.

Женевская конвенция не затрагивает права каждого государства регулировать и контролировать на национальном уровне операции по смешанным перевозкам и операторов смешанной перевозки, в том числе права принимать меры, касающиеся проведения консультаций, особенно перед внедрением новых видов технологии и услуг, между операторами смешанной перевозки, грузоотправителями, организациями грузоотправителей и соответствующими национальными органами об условиях обслуживания; выдачи операторам смешанных перевозок лицензий на участие в перевозках, а также принимать все другие меры в национальных экономических и коммерческих интересах. Когда грузы принимаются оператором смешанной перевозки в свое ведение, он должен выдать документ смешанной перевозки, который по выбору грузоотправителя может быть в оборотной или необоротной форме. Документ смешанной перевозки подписывается оператором смешанной перевозки или уполномоченным им лицом. Документ смешанной перевозки выдается как оборотный, он составлен в виде ордерного документа или документа на предъявителя. Если этот документ составлен в виде ордерного документа, он передается посредством передаточной надписи. Если он составлен в виде документа на предъявителя, он передается без передаточной надписи. Если он составлен в нескольких оригинальных экземплярах, на нем проставляется число оригиналов. Если он составлен в нескольких копиях, на каждой копии делается надпись «необоротная копия».

При мультимодальных перевозках груза существует два разных подхода к определению сферы применения международных соглашений. Один из них предполагает наличие ответственности перед грузовладельцем первого перевозчика на всем протяжении перевозки груза, из каких бы отрезков она ни складывалась и какими бы видами транспорта ни выполнялась мультимодальная перевозка. Возместив ущерб, причиненный несохранностью груза, перевозчик, вступивший первым в договор, вправе предъявить регрессный иск к соперевозчику, на участке которого причинен ущерб грузу. Если же ущерб или утрата груза были причинены на всем протяжении пути, перевозчик вправе в регрессном порядке требовать возмещения с остальных соперевозчиков за минусом доли ущерба, которая приходилась на выполненный им участок перевозки. Однако при контейнерных перевозках «от двери до двери» весьма трудно установить, на каком участке перевозки допущена несохранность груза. Так же трудно рассчитывать на предъявление и удовлетворение регрессного иска. К тому же при предъявлении регрессного иска к одному из соперевозчиков его ответственность будет определяться по нормам международного договора, относящегося к соответствующему виду транспорта, или нормам императивного национального законодательства. Следовательно, она может не совпадать с ответственностью перевозчика, вступившего в мультимодальную перевозку.

Второй подход к определению сфер действия международных конвенций получил название сетевого (network system liability). Его существо сводится к тому, что при мультимодальной перевозке каждый из соперевозчиков несет ответственность за утрату или повреждение груза, допущенные только на его отгрузке (участке) пути. Он отвечает по нормам конвенции, регулирующей отношения из деятельности только данного вида транспорта (железнодорожного, воздушного и т.д.). При таком подходе при контейнерных мультимодальных перевозках в трудном положении оказывается грузополучатель, на обязанности которого лежит установить, на каком отрезке перевозки груза допущена его несохранность или произошли обстоятельства, вызвавшие задержку его сдачи. Так, согласно статье 19 Женевской конвенции, если утрата или повреждение груза произошли на определенном этапе мультимодальной перевозки и подлежащая применению международная конвенция или императивная норма национального права, регулирующие перевозки на отдельных видах транспорта, предусматривают более высокий предел ответственности по сравнению с пределами, предусмотренными Конвенцией, предел ответственности оператора определяется в соответствии с положениями международной конвенции или императивной нормы национального законодательства применительно к отдельным видам транспорта. Таким образом, Женевская конвенция устанавливает единую систему ответственности, хотя и сохраняет сетевую ответственность оператора, если она выше.

Многие исследователи высказывают основательное, на наш взгляд, мнение: отступление от сетевой системы, сопровождающееся повышением предела ответственности оператора, направлено на предоставление чрезмерной защиты интересов грузовладельца.

Противники сетевой ответственности обращают внимание на то, что при сетевой системе возникает больше проблем, чем решается, и мультимодальная перевозка приобретает сегментированный характер. Сохранение сетевой ответственности позволяет оператору воспользоваться императивными нормами об ограничении ответственности, предусматривающими пределы ответственности, существенно более низкие, чем предел ответственности оператора, предусмотренный Женевской конвенцией.

Другим международным договором, регулирующим международные мультимодальные перевозки, являются Роттердамские правила, призванные установить новый режим ответственности перевозчика путем модификации системы сетевой ответственности. Таким образом, Роттердамские правила представляют собой определенную альтернативную возможность для участников мультимодальной перевозки получить и использовать предсказуемую систему ответственности, предусмотренную в данных правилах. Составители Правил прибегли к новой и оригинальной конструкции определения сферы их применения. Прежде всего в нескольких положениях зафиксировано, что они рассчитаны на перевозку груза «от двери до двери», это делает неизбежным вывод об их мультимодальном характере. Так, в статье 5 (1) указано, что применяется, если груз принят или доставлен в местах принятия или сдачи груза, находящихся в разных государствах. Согласно определению договора (ст. 1 (1)) он «предусматривает перевозку морем и может предусматривать перевозку другими видами транспорта в дополнение к морскому этапу». Подобная концепция, при которой море становится обязательным, но перевозка не ограничивается только морем, получила наименование «море плюс». Отсюда и нетрадиционное название этого соглашения - «Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов». Основное правило об ответственности за груз по договору распространяется на весь период перевозки, при этом неважно, осуществляется ли перевозка по морю, суше, воздуху. Но, приняв ограниченную сетевую систему ответственности, Роттердамские правила указали (ст. 26): при установлении места наступления утраты или ущерба грузу на неморских этапах (участках) перевозки определенные обязательные положения других не мультимодальных конвенций применяются, если это предусмотрено соглашением сторон. Положения данных конвенций превалируют над положениями Роттердамских правил. И наоборот: если место наступления несохранности или задержки в сдаче груза установить не представляется возможным, применяются Роттердамские правила.

Вопрос о соотношении Роттердамских правил с другими конвенциями, чьи нормы распространяются на отношения из деятельности иных видов транспорта, имеет и другую сторону - соотношение пределов ответственности перевозчика, установленного в Роттердамских правилах и других неморских конвенциях. В Роттердамских правилах сохранен традиционный для морских конвенций способ расчета предела ответственности - за место или иную единицу отгрузки.

Несмотря на то, что Роттердамские правила затрагивают вопросы регулирования мультимодальных перевозок, они не решают главную проблему - идентификации ответственности перевозчика на всей протяженности пути в мультимодальных перевозках. Аналогичного вывода придерживается профессор В. Тетлей в статье, посвященной анализу Роттердамских правил. Он полагает, что Роттердамские правила следует доработать с точки зрения адаптации к положениям Женевской конвенции.

Таким образом, одно из главных препятствий на пути формирования единой мультимодальной транспортной цепочки - это противоречия и издержки, связанные с неопределенностью правовой позиции мультимодального оператора, особенно в связи с вопросом об определении ответственности оператора. Данный вопрос уже обсуждался на международном уровне в течение многих десятилетий. Не секрет, что основная проблема заключалась в следующем: сами участники перевозочного процесса, вся транспортная отрасль должны отреагировать на предлагаемые новые правовые документы. Необходимость строгой унификации системы ответственности уже назрела. Если Роттердамские правила вступят в силу в глобальном масштабе, это будет сильный аргумент для модификации мультимодальной сетевой системы.

Правила ЮНКТАД охватывают только часть договора мультимодальной перевозки. Их применение в качестве основы договора мультимодальных перевозок грузов презюмирует необходимость включать в контракт положения, касающиеся размещения груза, пути его следования, фрахта и сборов, общей аварии, юрисдикции и арбитража, применимого права. Правила ЮНКТАД имеют факультативный характер и не применяются, если на них нет ссылки. На Правила ЮНКТАД можно ссылаться даже в случаях, когда предусматривается перевозка только одним видом транспорта. При этом стороны договора должны согласиться, что Правила будут иметь преимущество по отношению к любым положениям, утверждающим иное.

Правила ЮНКТАД определяют договор мультимодальной перевозки как договор на перевозку грузов по крайней мере двумя различными видами транспорта, а лицо, заключившее такой договор и принявшее на себя ответственность за его осуществление в качестве перевозчика, называют оператором смешанной перевозки. К понятию «груз» Правила ЮНКТАД относят любую собственность грузоотправителя, включая его контейнеры, поддоны или подобные им устройства для транспортировки или объединения мелкопартионных грузов в унифицированную отправку. Ответственность оператора за груз охватывает период с момента принятия им груза в свое ведение до момента выдачи груза получателю. Ответственность оператора за утрату и повреждение груза и задержку его доставки аналогична ответственности перевозчика. Удовлетворив претензию или иск клиента по убыткам, оператор имеет «право регресса к любому лицу, причинившему вред», т.е. к фактическому перевозчику или владельцу перевалочного терминала.

ФИАТА. На основании публикации Правил ЮНКТАД ФИАТА разработала Стандартные условия, применяемые при выдаче мультимодального транспортного коносамента (МТК), опосредующего заключение договора смешанной перевозки груза. Выдавая коносамент, оператор обязуется осуществить или от своего собственного имени обеспечить исполнение сквозной перевозки от места, где груз был принят к перевозке, до места его выдачи, обозначенного в коносаменте. Оператор принимает на себя ответственность за доставку груза в надлежащем виде и состоянии (п. 2.1). Коносамент выдается в оборотной, т.е. ордерной форме и является товарораспорядительным документом, если в нем нет пометки «именной» (не подлежащий передаче). Он должен определять право собственности на груз, и его держатель вправе получить или передать груз путем внесения передаточной надписи (п. 3.1).

Ответственность оператора за груз охватывает период от момента принятия груза до времени его выдачи. Оператор должен нести ответственность за утрату или повреждение груза, а также за задержку его доставки, если причины, приведшие к утрате, повреждению или задержке доставки, имели место во время нахождения груза на ответственности оператора. Оператор освобождается от ответственности, если докажет, что потеря, ущерб или задержка доставки произошли не по его вине или небрежности, а также не по вине или небрежности его работников или агентов. Оператор должен нести ответственность за потерю в результате задержки доставки, если грузоотправитель сделал заявление о своей заинтересованности в своевременной доставке, и это заявление было принято оператором к исполнению, о чем была сделана отметка в коносаменте (п. п. 6.1 и 6.2).

Если груз не был доставлен в течение 90 дней, считая с даты принятия груза к перевозке, истец при отсутствии доказательств противоположного может считать груз утерянным. Если оператор установит, что утрата или ущерб могут быть отнесены на счет одной или более причин или событий, перечисленных ниже, следует считать, что утрата или ущерб вызваны именно этими причинами:

действие или небрежность клиента или любого другого лица, действующего от имени клиента или от имени лица, от которого оператор принял груз на свою ответственность;

недостаточное или плохое состояние упаковки или маркировки и (или) нумерации;

обработка, погрузка, укладка или выгрузка груза клиентом или любым другим лицом, действующим от имени клиента;

присущий грузу порок;

забастовка, локаут, остановка или недостаток рабочей силы (п. п. 6.4 и 6.5).

Груз считается доставленным, когда он передан или предоставлен в распоряжение получателя или его агента в соответствии с коносаментом или когда он передан в распоряжение любого уполномоченного лица, кому груз должен быть передан в соответствии с законом, применяемым в месте сдачи или в другом месте, где оператор имеет право требовать от клиента принять доставленный ему груз (п. 12.1).

Оператор в любое время имеет залоговое право на грузы и на относящиеся к этим грузам документы в сумме, которую клиент должен оператору, включая расходы по складированию и хранению, стоимость возмещения этих расходов. Он может осуществить это залоговое право любым разумным способом, который сочтет подходящим (п. 14).

Стандартные условия по сравнению с Женевской конвенцией устанавливают:

более низкий предел ответственности оператора за утрату или повреждение груза;

более короткий срок исковой давности по договору смешанной перевозки (девять месяцев; по Женевской конвенции - два года);

указание на применимое право (закон страны места нахождения основного коммерческого предприятия оператора) и страну места нахождения оператора как на единственно возможную территорию судебного или арбитражного разбирательства.

**2.3 Техническое обеспечение мультимодальных перевозок**

Техническое обеспечение мультимодальных перевозок заключается в обеспечении надлежащим транспортом. Развитие транспорта во многом определяет эффективность решения социально-экономических задач и в свою очередь зависит от уровня развития экономики и доминирующей в обществе концепции относительно роли и стратегий развития транспорта. В условиях плановой экономики и централизованного управления транспортными отраслями интеграция транспорта на территории СССР осуществлялась на принципах создания и функционирования единой транспортной системы.

Оптимизация функционирования и развития транспорта шла по вертикали, сверху вниз. Такой иерархический подход имеет свои преимущества и недостатки, однако бесспорно то, что он был адекватен условиям планово-административной системы. В процессе перехода к рыночным отношениям замена иерархического (административного) подхода на логистический (экономический) является единственной эффективной стратегией на пути интеграции транспорта России в единую систему. В западной теории и практике интеграция транспорта выражается в двух видах транспортных систем: мультимодальный и комбинированный транспорт.

Под мультимодальным транспортом будем понимать комплекс видов транспорта, вовлеченных в перевозку грузов на всем пути его следования. Комбинированный транспорт предполагает использование различных видов транспорта для перемещения грузов в одних и тех же транспортных емкостях. Видами транспортных емкостей являются контейнеры, сменные контрейлеры, седельные автоприцепы и т. д.

Эффективность мультимодального транспорта состоит в использовании преимуществ каждого вида транспорта, при этом критериями эффективности могут выступать не только экономические показатели (стоимость доставки), но и такие параметры, как скорость и точность доставки, экологическая безопасность и т.д. Эффективная система мультимодальных перевозок может создать для их участников дополнительные конкурентные преимущества, что в условиях открытого рынка имеет первостепенное значение.

Таким образом, мультимодальный транспорт можно рассматривать как змерджентную систему, в которой благодаря системному (эмерджентному) эффекту результат деятельности системы оказывается выше, чем сумма отдельных (частных) результатов. Транспортная сеть мультимодального транспорта состоит из путей сообщения и терминалов, выполняющих все виды услуг, связанных с грузами и подвижным составом. Развитие мультимодального транспорта неразрывно связано с процессами контейнеризации грузов и совершенствования технологии перевозок. Комбинированный транспорт можно считать частью мультимодального, предназначенной для перевозок высококачественных и дорогостоящих товаров в транспортных емкостях (контейнерах, контрейлерах, седельных автоприцепах). Своеобразными транспортными емкостями могут служить грузовые единицы, способные передвигаться своим ходом, в первую очередь автомобили, перевозки которых непрерывно растут.

Мультимодальный (комбинированный) транспорт разгружает автодорожные магистрали, особенно при сильно растущем объеме перевозок грузов дальнего следования, способствует лучшему использованию ограниченной инфраструктуры, объединяет преимущества отдельных видов транспорта в одно эффективное целое, снижает отрицательное воз - действие транспорта на окружающую среду.

Наиболее часто мультимодальный и комбинированный транспорт представлен следующими сочетаниями транспортных отраслей: автомобильный - железнодорожный, автомобильный - водный (морской и речной транспорт), железнодорожный - водный, а также автомобильный - железнодорожный - водный транспорт. Участие авиационного транспорта в комбинированных перевозках грузов незначительно и осуществляется в основном во взаимодействии с автомобильным транспортом.

**3. Развитие мультимодальных перевозок**

**3.1 Развитие ценообразования в мультимодальных перевозках**

Основными регуляторами торгово-экономического сотрудничества между странами служат межгосударственные торговые договоры, неотделимой частью которых являются соглашения о сотрудничестве в области транспортных связей.

В этих соглашениях рассматриваются вопросы организации сообщения между странами, условия перевозок грузов и пассажиров, тарифы на перевозку, правоохранительные вопросы, защита имущественных интересов и т.д. Таким образом, вопросы общего тарифного регулирования международных перевозок для стабильных массовых грузопотоков решаются на уровне международных (межгосударственных) конвенций и соглашений. При этом каждая страна имеет свои особенности формирования тарифов.

Расчеты между грузоотправителями и перевозчиками на любом транспортном рынке осуществляются по схеме «грузоотправитель - банк грузоотправителя - банк перевозчика - перевозчик».

Из многообразия форм международных расчетов в практической деятельности наибольшее распространение получили следующие формы: аккредитивные, инкассо, инкассо с немедленной оплатой, банковские переводы. Применение той или иной формы расчетов зависит от многих обстоятельств - это и надежность партнера, и сложившаяся практика, и характер сделки, и т.д. Форма расчетов согласовывается между соответствующими сторонами и фиксируется в договорах и соглашениях. Правовой основой для расчетов за железнодорожные перевозки в международном сообщении для стран - участниц конвенции КОТИФ является Международный железнодорожный транзитный тариф (МТТ), в котором приведены расчетные таблицы для перевозок мелкими, повагонными отправками и в контейнерах.

Причем у каждой страны действует свой тариф на провоз как груженых, так и порожних контейнеров. Там же предусмотрены скидки с тарифов при перевозке, например, массовых грузов. Для стран - участниц договора смешанного международного грузового сообщения (СМГС) (в том числе и России) тарифная политика перевозки внешнеэкономических грузов разрабатывается и утверждается на заседаниях Тарифной конференции железнодорожных перевозчиков стран СНГ. Ставки на перевозки транзитных и экспортно-импортных грузов определяются на базе тарифов МТТ, предусматривается также единая система экспедиторских и количественных скидок, единый порядок расчетов за перевозки грузов, оплата за которые осуществляется в швейцарских франках. Автомобильные тарифы устанавливаются в расчете за перевозку 1 т груза в зависимости от вида груза и расстояния перевозки.

Предусматривается система определенных надбавок и скидок, а также штрафов за нарушение договора перевозки. При перевозке грузов по территории России в цену контракта закладываются внутренние тарифы на международные перевозки с учетом предельных индексов повышения тарифов на грузовые перевозки, установленные государством. При перевозке грузов по иностранной территории закладываются мировые тарифные ставки. Тарифы на линейные воздушные перевозки грузов также устанавливаются на основе международных соглашений в зависимости от расстояния перевозки и, как правило, от веса груза.

Если соотношение объема и веса груза превышает в шесть раз, то плата взимается исходя из объема груза. Свою специфику имеет система тарификации перевозки грузов в контейнерах. Как правило, тарифы строятся с учетом грузов, находящихся в контейнерах, но все шире используется единая тарифная ставка на все грузы, т.е. ставка за контейнер.

При этом учитывается степень участия основного перевозчика в интермодальной перевозке, поэтому ставки будут различными при условиях перевозки «от двери до двери», «от порта (станции) до двери», «от двери до порта (станции)» и «от порта до порта». Например, стоимость доставки одного контейнера в интермодальной перевозке по маршрутам Иокогама - Москва (морем и железной дорогой) составляет примерно 4000 долл., Иокогама - Хабаровск (морем и железной дорогой) - 2900 долл., Иокогама - Владивосток (морем и автотранспортом) - 2500 долл. Из всех транспортных рынков наиболее сложным и динамичным является так называемый рынок «морского тоннажа», или фрахтовый рынок.

Его многоплановость и одновременно непостоянство собственной структуры требуют более подробной характеристики этого рынка, которая будет приведена ниже.

Фрахт представляет собой вознаграждение, выплачиваемое перевозчику за безопасную и сохранную перевозку и доставку грузов. Оно выплачивается только в случае такой доставки. В соответствии с международным законодательством никакие обстоятельства, в том числе и гибель судна или груза, происшедшие не по вине перевозчика, не дают судовладельцу права на получение фрахта, если груз не доставлен по назначению.

Под мировым фрахтовым рынком, или рынком «морского тоннажа», понимается рынок морской транспортной продукции, рынок услуг по перевозке товаров морем. Сложность фрахтового рынка заключается в следующем. С одной стороны, пространственно масштабы фрахтового рынка огромны, так как он охватывает практически все моря и океаны, а с другой - в качестве объектов перевозки выступают все сколько-нибудь значительные товары мировой торговли, морским путем осуществляется 80% всех международных перевозок.

В целом мировой фрахтовый рынок подразделяется в зависимости от характера перевозимых грузов на рынок сухогрузных судов и рынок танкерного тоннажа, и прежде всего такой структуризации мирового рынка придерживаются при оценке его общей конъюнктуры. Вслед за основным делением оба этих рынка подразделяются по типам судов и размерам.

Соответственно, по типам судов различают фрахтовый рынок сухогрузных судов традиционного типа, рынок обычных танкеров, рынок балкеров и т.д. При этом часть тоннажа, обычно относимая к наливному (танкеры и комбинированные балкеры), в зависимости от конъюнктуры может переходить на сухогрузный рынок, например, на перевозку зерна, муки и т.д. Деление рынка по размерам судов несколько размыто, поэтому стало обычным его деление на рынок мелкого тоннажа, рынок судов ходового размера (среднего тоннажа) и рынок крупнотоннажных судов. В зависимости от характера собственности на суда и условий конкуренции фрахтовый рынок подразделяется на открытый и закрытый.

На закрытом рынке используются обычно суда монополий или государств для их собственных нужд, процесс фрахтования на этом рынке по существу не выходит за рамки данной системы и закрыт непосредственно для конкурентов.

Открытый рынок включает сделки на фрахтование или перевозку по трамповым и линейным судам общего пользования и формально доступен для всех. На открытом рынке зачастую фрахтуются суда монополий и государств, когда они не используются для внутрикорпоративных перевозок, поэтому деление фрахтового рынка на открытый и закрытый, хотя и тесно связано, но не тождественно формам собственности на суда. По примерным оценкам к собственному флоту монополий и государств относится около 30% тоннажа, остальной тоннаж составляет флот независимых судовладельцев, у которых в основном сосредоточен сухогрузный флот.

При рассмотрении этого аспекта рынка не следует смешивать два понятия - открытый рынок в целом и наличие на нем закрытых конференций.

Следующий структурный аспект фрахтового рынка - географический. Географически фрахтовый рынок делится на девять секций: Североевропейскую; Средиземноморскую; Североамериканскую; Южноамериканскую; Тихоокеанскую (Северная и Южная Америки); Индийскую; Дальневосточную; Австралийскую; Африканскую. Уровень ставок в различных секциях может складываться по-разному под влиянием как общих факторов, так и действующих только в данной секции. К общим факторам можно отнести различия в структуре импорта и степень отдаленности регионов и стран от мировых центров торговли.

В развитых странах в связи с большей единичной стоимостью товаров взаимной торговли, компактностью многих грузопотоков и более современной организацией транспортировки грузов доля фрахта в стоимости импорта существенно ниже, чем в развивающихся странах.

Следующий и один из основных аспектов структуры рынка связан со стабильностью массовых грузопотоков и осуществляется делением по видам фрахтования и типам сообщений на рынки линейного и трампового тоннажа. На рынке линейного тоннажа большое распространение имеют судоходные объединения картельного типа, которые получили название линейных конференций.

Они представляют собой добровольные объединения (союзы) перевозчиков, заключивших соглашения о координации работ и общих условиях перевозки грузов на определенных направлениях. Конференции начали создаваться более 100 лет назад, и в настоящее время их насчитывается около 400. Параллельно с линейными конференциями работают линейные судовладельцы, не являющиеся их членами. Такие линии называются линииаутсайдеры.

Одни из них соблюдают конференциальные условия перевозки, за что получили название «терпимых», другие ведут конкурентную борьбу с конференциями и называются «нетерпимыми» аутсайдерами.

Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД) разработала Конвенцию о Кодексе поведения линейных конференций, которая вступила в силу с октября 1983 г. и является практически первым международным нормативным документом, упорядочившим деятельность международных судовладельческих монополий.

В Кодексе (глава 4) довольно подробно регламентированы общие критерии установления ставок линейных тарифов, их классификация, порядок изменения уровня тарифов, системы надбавок и корректировки ставок с учетом изменений валютных курсов.

Тарифные ставки линейных конференций устанавливаются на единицу массы или объема груза и в тарифах в зависимости от базы расчета указываются «вес», «объем», «вес или объем». При перевозках особо ценных грузов провозная плата устанавливается в процентах от объявленной стоимости. Для привлечения грузов на суда линий, особенно в тех случаях, когда у грузовладельцев есть альтернатива в выборе перевозчиков, судовладельцы заключают с крупными фрахтователями договоры о лояльности, смысл которых состоит в том, что грузовладельцы обязуются отправлять грузы только на судах данной линии, а судовладельцы предоставляют им льготные условия перевозки. При чартерных перевозках основной доход судовладельца - это вознаграждение, получаемое от фрахтователя за выполненную перевозку в виде фрахта.

Помимо фрахта, доход слагается из «мертвого фрахта» и демереджа. Демередж (от фр. demeurer - задерживаться) - это термин, применяемый в торговом мореплавании и означающий денежную сумму, которую грузоотправитель (грузополучатель) выплачивает судовладельцу или фрахтователю за простой судна под разгрузкой или погрузкой сверх времени, определенного в договоре перевозки. Если срок грузовых операций в соглашении не определен, демередж определяется сроками, принятыми в порту, или принимается равным себестоимости содержания на стоянке судна и его экипажа. Ставка демереджа может быть предусмотрена в чартерах за каждые сутки сверхнормативного простоя или за тонну вместимости в сутки.

В некоторых случаях демереджем называют и само время простоя судна под грузовыми операциями. Срок демереджа определяется датой, следующей за днем выгрузки контейнера на терминал, и датой возврата контейнера в контейнерное депо. Демередж не предусматривает возмещение фрахтователю (судовладельцу) иных убытков, причиненных простоем судна. Условие о фрахте в чартере представляется в двух реквизитах: ставка фрахта и оплата фрахта.

Сумма фрахта определяется произведением количества груза на договорную цену перевозки единицы груза - ставку фрахта. Основой формирования уровня ставки фрахта служат расходы судовладельца, однако она зависит от многих причин и прежде всего от уровня спроса и предложений на фрахтовом рынке. В некоторых договорах согласовывается не ставка фрахта, а суммарная плата за перевозку, называемая «сделкой, заключенной на условиях люмпсум».

Люмпсум - провозная плата, взимаемая аккордно за все судно безотносительно к фактическому количеству перевозимого груза.

Оплата люмпсума обычно практикуется в случаях, когда перевозится разнохарактерный груз, массу и объем которого заранее трудно определить, либо когда фрахтователи не могут гарантировать полное использование грузо-подъемности или грузовместимости судна. Оговариваемая в таких случаях в чартере сумма фрахта выплачивается судовладельцу полностью независимо от того, какое количество груза фактически принято на судно. Обычно фрахтователи, соглашаясь на фрахт люмпсума, требуют включения в чартер данных о гарантировании грузоподъемности и грузовместимости судна с тем, чтобы лишить судовладельцев возможности ограничения количества принимаемого на судно груза, что в таких случаях является для них выгодным. Смысл этой сделки состоит в том, что судовладелец обязуется перевезти несколько видов грузов, а фрахтователь - оплатить за это определенный фрахт. Согласовывая вопрос о размере фрахта, стороны договариваются о сроках оплаты фрахта, так как в этом вопросе интересы судовладельца и фрахтователя противоположны.

Обоюдовыгодным считается порядок оплаты, связанный с процессом перевозки: в порту погрузки может быть выдан аванс по требованию судовладельца или производится часть выплат после подписания коносамента, являющегося как бы свидетельством начала рейса (например, 40% в течение трех дней после подписания коносамента); часть (30%) после выгрузки и окончательный расчет после правильной сдачи груза. Особенностью фрахтового рынка является то обстоятельство, что все рассмотренные выше аспекты деления рынка, взятые в отдельности, не отражают его структуру, поскольку фрахтовый рынок реально выступает как сложная и единая совокупность всех этих признаков.

Так, судно не может фрахтоваться только на рынке наливного тоннажа. Оно одновременно с этим фрахтуется, например, на рынке светлых нефтепродуктов, на рынке тайм-чартера, в Североевропейской секции и т.д. Одним из наиболее сложных вопросов изучения конъюнктуры фрахтового рынка является исследование изменений, постоянно происходящих на рынке и затрагивающих наиболее важные его параметры: спрос и предложение, издержки, цены (ставки) и т.д. Поскольку основным показателем конъюнктуры фрахтового рынка является движение цен морской перевозки, среди обобщающих показателей широкое распространение получили фрахтовые индексы, исчисляемые и публикуемые в различных странах. Фрахтовые индексы представляют собой обобщающие экономические показатели, отражающие изменение цен морской перевозки путем их сравнения со средним уровнем за какой-либо определенный период или с фиксированными величинами, принятыми за базу.

Фрахтовые индексы дают средние величины, т.е. «идею рынка», однако они позволяют проанализировать общее положение на фрахтовом рынке за определенный длительный период времени. Фрахтовые индексы исчисляются во многих зарубежных странах, имеющих большой торговый флот. Перерасчет индексов выполняет статистический отдел ООН.

Наиболее известными являются следующие фрахтовые индексы: на сухогрузный рейсовый тоннаж - Балтийский фрахтовый индекс генерального совета Британского судоходства, министерства торгового флота Италии; на сухогрузный тайм-чартерный тоннаж - индекс Британской палаты судоходства, министерства транспорта ФРГ, американской компании «Мэритайм рисеч. Инк»; на линейный тоннаж - министерства транспорта ФРГ; на нефтеналивной тоннаж - норвежского журнала «Норуиджиен Шиппинг Ньюз», английской фирмы «Муллион танкерс, ЛТД» и т.д. В нашей стране краткие ежемесячные обзоры конъюнктуры мирового фрахтового рынка даются в информационном бюллетене «Судоходство и фрахтование». Ежегодный обзор конъюнктуры мирового фрахтового рынка выпускает Всероссийский научно-исследовательский конъюнктурный институт (ВНИКИ), г. Москва.

**3.2 Развитие отдельных видов транспорта в мультимодальных перевозках**

Развитие транспорта во многом определяет эффективность решения социально-экономических задач и в свою очередь зависит от уровня развития экономики и доминирующей в обществе концепции относительно роли и стратегий развития транспорта.

Для развития мультимодального транспорта требуется соблюдение некоторых условий:

. Должны быть образованы транспортно-модальные компании, объединяющие различных акционеров (в их числе железные дороги, эксперты, автоперевозчики, операторы мультимодальных перевозок, судоходные компании), которые будут играть роль лидеров и осуществлять общий контроль над эксплуатационными и коммерческими аспектами.

. Учитывая роль железнодорожного транспорта на российском транспортном рынке, полное отделение инфраструктуры от эксплуатации со свободным доступом к железнодорожной сети не рекомендуется. Однако должен быть обеспечен открытый доступ к мультимодальным перевозкам и свобода учреждения компаний.

. Терминалы и операции на терминале не должны зависеть от владельца инфраструктуры. В идеале терминалы должны эксплуатироваться независимыми операторами, открытый доступ к терминалам должен быть гарантирован для всех пользователей.

. Идеальной для мультимодального транспорта является концепция предоставления услуг по расписанию. Для внутреннего водного транспорта это предполагает регулярные отходы согласно фиксированному расписанию.

Для железнодорожного транспорта необходимо изменить концепцию повагонных отправок. Для начального этапа идеальной является концепция блок-поездов.

Такие поезда, как правило, загружаются грузом от разных импортеров, следующим до одной станции назначения. С точки зрения таможни они рассматриваются как единый объект, на который оформляются общие перевозочный документ и таможенная декларация. На более позднем этапе на базе сложившихся грузопотоков может быть введена концепция челночных потоков.

. Сегментация рынка по принципу различных грузовых мест мультимодального транспорта. В пользу этого говорят международная стандартизация, гармонизация оборудования. Для железнодорожного транспорта приемлемы съемные кузова.

. Наиболее доступным сегментом рынка для мультимодальной концепции могут стать транзитные перевозки. Потоки транзитных перевозок представляют собой самостоятельные (замкнутые) цепочки, здесь может быть найдена оптимальная модель цены и качества. В этом сегменте рынка цены могут строиться по международному образцу.

Следующий шаг, который следует сделать, - это введение импортного и экспортного обслуживания на морские порты, а также на наземные пограничные пропускные пункты. Ряд позитивных аспектов для транзитных перевозок можно считать действительным и для экспортно- импортных перевозок.

Стоит, однако, отметить здесь одну проблему, которую представляет собой наземная перегрузка и распределение. Что касается внутринациональных мультимодальных перевозок, то для них время, похоже, еще не пришло. Перспективной альтернативы обычному железнодорожному транспорту, в особенности с точки зрения соотношения между ценой и качеством обслуживания, в настоящий момент нет. Качество, несомненно, может быть существенно улучшено, но учитывая структуру тарифов во внутринациональных перевозках, перспективы не являются оптимистичными.

В этой связи предлагается устанавливать во внутринациональных перевозках местные тарифы, сопрягающиеся с тарифами экспортно-импортных услуг, которые, в свою очередь, строились бы в соответствии со структурой международных тарифов.

Дальнейшим этапом может стать внедрение полноценных внутринациональных перевозок после того, как рынок примет концепции мульти модального обслуживания. Московский железнодорожный узел, как центральный элемент российского железнодорожного транспорта, является в настоящее время основным препятствием для распространения концепции мультимодальных перевозок. Как для транзитного, так и для экспортно- импортного обслуживания серьезным препятствием является существующая организация деятельности этого железнодорожного узла. Спрос грузоотправителей на мультимодальные перевозки возрастает, большое количество участников мультимодальных перевозок занято организацией этого рынка. Они частично обслуживают этот рынок и частично выполняют другие функции. Эта ситуация, которая сложилась под влиянием исторических факторов, привела к разделению рынка транспорта.

Самым удивительным является то, что железнодорожные компании через свои дочерние контейнерные фирмы конкурируют со своими лучшими клиентами, а именно с компаниями, осуществляющими перевозки «пиггибэк», и автотранспортными компаниями.

Все возрастающее дублирование между двумя видами транспорта с вытекающей отсюда неопределенной привязкой одного типа пользователя к одной компании, занимающейся мультимодальными перевозками, привела к созданию неопределенной ситуации. Короче говоря, рыночная ситуация в Европе становиться все более и более неясной, в то время как «наслаивание» одних видов мультимодальных перевозок на другие увеличивается. Сомнения грузоотправителя в выборе между железными дорогами и компаниями по мультимодальным перевозкам непонятны и являются результатом неясной ситуации на рынке.

Грузоотправители воспринимают рынок мультимодальных перевозок как расчлененный (не имеющий общих характеристик) и как рынок, характеризующийся низкий качеством. Это является проблемой с точки зрения грузоотправителей, однако многие из них считают, что у мультимодальных перевозок хорошее будущее, особенно если учесть, что будут вводиться дальнейшие ограничения на автомобильном транспорте.

Роль грузоотправителя при мультимодальных перевозках велика. Окончательный выбор между одним видом и мультимодальными перевозками зависит от того, о каком сегменте рынка идет речь. Как правило, при наземных перевозках грузоотправитель выбирает экспедиторскую фирму или автотранспортную компанию для выполнения перевозки. Транспортная компания может затем выбрать между автотранспортом и мультимодальными перевозками, что не предполагает, однако, абсолютной свободы выбора. Грузоотправитель влияет на выбор в отношении мультимодальных перевозок. Однако в ряде случаев грузоотправитель отдает предпочтение комбинированным перевозкам.

В тех рамках, которые устанавливает грузоотправитель, транспортная компания все-таки имеет свободу выбора. Если грузоотправитель имеет свой собственный транспорт, то речь идет уже о частном транспорте, который в действительности не используется в транспортировке на большие и средние расстояния. Отсюда вытекает вывод с том, что грузоотправители не являются непосредственными пользователями наземных мультимодальных перевозок, хотя развитие событий во Франции и Западной Германии говорит о том, что эта ситуация может в будущем измениться, а настоящее время услугами мультимодального транспорта пользуются в основном компании, занимающиеся грузовыми автоперевозками.

В секторе перевозок морских контейнеров ситуация совершенно иная. Грузоотправители получают непосредственный контакт с компаниями по мультимодальным перевозкам, однако их роль грузоотправителей как непосредственных клиентов мультимодального транспорта довольно невелика.

Самая большая часть перевозок российских контейнеров производится мультимодальным транспортом в морские порты и из них осуществляется по заказу судоходных компаний, которые приобрели компании по автомобильным грузовым перевозкам и создают свою собственную европейскую транспортную сеть наземных перевозок.

В этом случае судоходные линейные компании становятся пользователями услуг мультимодального транспорта. Другим важным акцентом, использующим данный вид перевозок, являются агентства по аренде транспортных средств, т.е. посредники между сторонами, представляющими предложение и спрос на рынке мультимодальных перевозок.

Эти организации берут в аренду у стороны «предложения» грузоподъемность и сдают ее в пользование другой стороне - стороне «спроса». Прибыль этих фирм образуются за счет скидок за объемы аренды, которые достигают больших размеров из-за того, что спрос со стороны многих заказчиков консолидируется. Несмотря на то, что в условиях рынка грузоотправитель не является прямым клиентом оператора мультиперевозки, он, несомненно, заинтересован в высококачественной логистической службе, и в этой связи он также оказывает влияние (косвенное) на выбор, который делают транспортные компании. Грузоотправитель фактически устанавливает границы, в рамках которых может действовать транспортный сектор.

Для некоторых видов перевозок (например, для транспортировки опасных грузов и цистерн) грузоотправители предпочитают мультимодальные перевозки. В некоторых случаях это приводило к значительному вытеснению автомобильного транспорта. Тот выбор, который грузоотправители отдают автомобильному транспорту, объясняется сочетанием таких факторов, как сроки доставки, гибкости (с точки зрения сроков, оптимальной грузовместимости, количества, возможности импровизировать, дифференциации диапазона поставок, личных взаимоотношений).

Потребности клиентов можно кратко охарактеризовать следующим образом: регулярность, пунктуальность, надежность и сохранность и доставка «от двери до двери» по приемлемым ставкам. По большинству показателей, за исключением сохранности грузов и эффективности использований энергий, автомобильный транспорт имеет ряд преимуществ. В целом скорость современных мультимодальных перевозок ни в коей мере не может сравниться со скоростью перевозок автотранспортом.

Сравнение транспортных узлов в Западной Германии показывает, что средняя скорость автомобильного транспорта составляет 60 км/ч для автодорожных перевозок против 40 км/ч по железной дороге и 44 км/ч при транспортировке «пиггибэк».

Обзорно рассмотрим мультимодальные контейнерные перевозки, осуществляемые российскими операторами. Контейнерные перевозки грузов осуществляются в любых в направлениях: Западная Европа, Ближний Восток, Юго-Восточная Азия, Южная и Северная Америка, Австралия, Африка. Организация экспортных и импортных перевозок груза производится через порты РФ (Новороссийск, Санкт-Петербург, Кронштадт, Восточный, Владивосток, Ванино, Калининград, Архангельск), а также порты Финляндии (Котка, Хамина), Эстонии (Таллинн), Латвии (Рига), Литвы (Клайпеда).

Для мультимодальных перевозок характерен полный контейнерный сервис:

подача контейнеров под загрузку / выгрузку, возврат порожних контейнеров;

организация перевалки груза в порту и доставки авто-, железнодорожным транспортом получателю;

внутрипортовое экспедирование; - фрахтование судов; - доставка негабаритных и тяжеловесных грузов и различной колесной / накатной техники судами Ro-Ro;

выполнение обязанностей грузоотправителя при оформлении грузосопроводительных документов;

страхование груза в пути следования; - отслеживание груза.

Осуществление мультимодальных перевозок железнодорожным транспортом подходит для перевозки на большие расстояния (более 2 тыс. км) широкой номенклатуры грузов. Наиболее рентабельна доставка сыпучих материалов, лесной и сельскохозяйственной продукции.

Мультимодальные перевозки грузов с участием железнодорожного транспорта не зависят от атмосферных осадков, климата, времени суток и сезона, характеризуются высокой пропускной и провозной способностью, сравнительно низкими тарифами. Средняя скорость перевозки грузовым поездом - 45-50 км/ч, максимальная грузоподъемность вагона - 125 т. Автомобильным транспортом перевозки подходят для любого вида грузов, в том числе негабаритных и опасных. Наиболее рентабельна доставка на небольшие расстояния (до 2 тыс. км) дорогостоящих объектов и скоропортящихся продуктов.

Для перевозки грузов из морских портов Европы по территории России использование судов смешанного плавания «река - море» является наилучшим решением доставки негабаритного и тяжеловесного груза. Это позволяет существенно сократить транзитное время, исключить необходимость дополнительной перегрузки груза с морского судна на речное и значительно уменьшить бюджет перевозки. Клиентам предлагается самый лучший, экономичный и безопасный способ контейнерной перевозки морским транспортом, имеющий ряд следующих преимуществ:

. Индивидуальный подход. С каждым клиентом работает персональный менеджер, который информирует обо всех этапах мультимодальной перевозки, точном местонахождении груза и дате его получения.

. Гарантия сохранности груза. Компания является официальным экспедитором ОАО «РЖД», несет полную юридическую ответственность за каждую контейнерную перевозку. Товары страхуются у крупных российских и зарубежных партнеров.

. Полный комплекс услуг от одной компании. Обеспечивается полное сопровождение мультимодальных контейнерных перевозок: транспортировку по стране отправителя и хранение товара на складе, консолидацию грузов, оформление экспортной документации, прохождение таможенных формальностей, online-мониторинг доставки. Российские модальные перевозчики имеют налаженные связи с партнерами по всему миру, мультимодальные контейнерные перевозки осуществляются с помощью агентов-партнеров в Забайкальске, Достыке, Наушках и Эрляне, в портах Восточный, Владивосток, Находка, Котка, Рига, Таллинн, Санкт-Петербург и Новороссийск. Они имеют собственное представительство в Пекине, развитую агентскую сеть в Китае, Корее, Японии, Монголии и других странах Юго-Восточной Азии, а также Европы и мира.

**3.3 Региональное и международное развитие мультимодальной транспортной системы**

Формирование транспортного рынка России проходит в условиях распада централизованной административной системы управления транспортом и территориальной, технологической и экономической целостности транспортной системы. Особенностью переходного периода остается наличие крупных транспортных комплексов, не имеющих аналогов в мире, - морских и речных пароходств и железных дорог. Они сосредоточили у себя мощный, хотя и по многим параметрам устаревший потенциал: транспортные и перегрузочные средства, складские емкости, подъездные пути, информационные центры.

В условиях перехода от административных методов к экономическим и углубляющейся специализации производственной деятельности эффективность крупных транспортных комплексов зависит от того, насколько они будут следовать принципам и тенденциям логистики. Открытый рынок предполагает широкий спектр разнообразных договорных отношений, вступление в которые крупных транспортных предприятий связано с необходимостью организационно-правовой перестройки их деятельности.

При осуществлении мультимодальных перевозок в логистическую цепь доставки включаются следующие субъекты отношений: товаропроизводитель, поставщик, перевозчик, экспедитор, покупатель. Товаропроизводитель может выступать одновременно и поставщиком товара. Если товаропроизводитель не выступает в качестве поставщика, то между товаропроизводителем как продавцом и поставщиком как покупателем заключается договор купли-продажи. Между поставщиком как продавцом, осуществляющим предпринимательскую деятельность, и покупателем заключается договор поставки, согласно которому поставщик обязуется передать в обусловленный срок или сроки производимые или закупаемые им товары покупателю для использования в предпринимательской деятельности или в иных целях, не связанных с личным, семейным, домашним или иным использованием. Договор поставки является видом договора купли-продажи; как и договор купли-продажи, он направлен на перенесение права собственности от продавца (поставщика) на покупателя.

Для организации мультимодальных перевозок важное значение имеют сроки и периоды поставки. Срок поставки может быть определен различно, например, путем указания конкретной даты (месяца, квартала) либо указанием периода поставки в течение срока действия договора. В тех случаях, когда сторонами предусмотрена поставка товаров в течение срока действия договора поставки отдельными партиями и периоды поставки в нем не определены, то товары должны поставляться равномерными партиями помесячно.

Наряду с определенным периодом поставки в договоре поставки может быть установлен график поставки товаров (декадный, суточный, часовой). Определяемые сторонами графики поставки устанавливают сроки передачи товаров в пределах периода поставки. Досрочная поставка товаров может производиться с согласия покупателя. Покупателем по договору поставки может выступать посредническая организация. Конкретный получатель товара указывается в отгрузочной разнарядке, в этом документе покупатель указывает получателей товаров и их отгрузочные реквизиты. Доставка товара осуществляется поставщиком путем отгрузки их транспортом, предусмотренным договором поставки, и на определенных в договоре условиях (скорость доставки, вид тары и т.д.).

В случае, когда в договоре не определено, каким видом транспорта или на каких условиях осуществляется доставка, право выбора вида транспорта или определения условий доставки товаров принадлежит поставщику. Договором поставки может быть предусмотрено получение товара покупателем в месте нахождения поставщика. В этом случае перевозка осуществляется либо средствами получателя либо по договору перевозки с тем или иным перевозчиком. Следует отметить, что продажа некоторых товаров со специфическими свойствами, например, судов внутреннего водного плавания, производится не по договору поставки, а по договору продажи недвижимости.

Между грузоотправителем (грузополучателем) и транспортной организацией (перевозчиком) заключается договор перевозки, в соответствии с которым перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его уполномоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

Заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной (коносамента). В качестве перевозчика выступает юридическое или физическое лицо, имеющее соответствующую лицензию. Условия лицензирования частных перевозчиков определены Постановлением Совета министров РФ от 23 августа 1993 года. Взаимоотношения транспортных организаций при осуществлении мультимодальных (прямых смешанных, комбинированных) перевозок определяются соглашениями.

Не исключается организация перевозок оператором мультимодальных перевозок, особенно при международных перевозках грузов по территории России.

При осуществлении перевозок смешанного сообщения могут заключаться договоры об организации перевозок грузов. Договор об организации перевозки не является договором перевозки ввиду его значительных особенностей.

Перевозчик обязан подать грузоотправителю под погрузку в срок, установленный принятой от него заявкой (заказом), договором перевозки или договором об организации перевозок, исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза.

Погрузка (выгрузка) груза осуществляется самим грузоотправителем (получателем) либо транспортной организацией в порядке, предусмотренном договором. Между организациями различных видов транспорта могут закачаться договоры об организации работы по обеспечению перевозок грузов (узловые соглашения, договоры на централизованный вывоз грузов и другие). Договорами перевозки такого рода документа не являются. Это - договоры подрядного типа, имеющие свои особенности. Их заключение, содержание и исполнение определяются транспортными уставами и кодексами.

Для организации мультимодальной перевозки большое значение имеет регулирование экспедиторской деятельности. В Гражданском кодексе РФ (1995 г.) впервые в российском праве на уровне закона установлена система правовых норм об основных условиях транспортной экспедиции товаров. По договору транспортной экспедиции одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента - грузоотправителя или грузополучателя) выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой грузов.

Этим договором могут быть предусмотрены обязанности экспедитора организовать перевозку грузов транспортом и по маршруту, избранному экспедитором, обязанность экспедитора заключить от имени клиента или от своего имени договор перевозки грузов, обеспечить отправку и получение груза, а также другие обязанности, связанные с перевозкой. В качестве дополнительных услуг договором транспортной экспедиции может быть предусмотрено осуществление таких необходимых для доставки груза операций, как получение требующихся для экспорта- импорта документов, выполнение таможенных формальностей, проверка количества и состояния груза, его погрузка и выгрузка, уплата пошлин, сборов и других расходов, возлагаемых на клиента, хранение груза, его получение в пункте назначения, доставка непосредственно потребителю и т.д.

Клиентом, наряду с отправителем и получателем груза, может выступать и другое лицо - собственник груза, перевозчик. Экспедитором может быть юридическое или физическое лицо, получившее соответствующую лицензию. Перевозчик может выступать экспедитором в отношении другого лица (например, при организации переотправки груза по новому транспортному документу) и выполнять функции экспедитора в рамках заключенного им договора перевозки.

Договор экспедиции может возлагать на экспедитора обязанности заключить договор перевозки от имени клиента или от своего имени. Когда обязанности экспедитора исполняются перевозчиком, он не в праве заключать договор перевозки от своего имени.

На практике функции экспедитора зачастую осуществляет транспортная организация, не являющаяся перевозчиком данного груза. Например, речное пароходство обеспечивает клиенту получение груза автомобильным транспортом. В такой ситуации экспедитор не является перевозчиком, отношения между ним и клиентом регулируются только договором экспедиции.

В последнее время пароходства и порты выступают не только в качестве перевозчиков или производителей грузовых работ, но также и поставщиками продукции. Причем речь идет не только о традиционном для речных предприятий товаре - строительных материалах собственной добычи. Многие речные предприятия выступают поставщиками угля, нефтепродуктов, лесоматериалов, приобретая их у соответствующих товаропроизводителей. Регулирование отношений в сфере поставок, таким образом, распространяется и на них как на поставщиков, накладывая дополнительные ограничения и в то же время открывая новые экономические возможности Велением времени становится выход речных предприятий в сферу транспортно-экспедиционной деятельности.

При этом, однако, возникают противоречия с выполнением перевозчиком его основной функции. Так, он не вправе заключать договор перевозки от своего имени. Требуется поиск экономически выгодных вариантов разрешения противоречия и изменения правового статуса ряда подразделений. Первым этапом на этом пути является создание на уровне управления речного пароходства (генеральной дирекции ОАО) двух основных структур, экономически самостоятельных и ответственных: логистической фирмы и судоходной компании. Их статус представляется филиалом ОАО или дочерним акционерным обществом (ДАО). В отличие от ДАО, являющегося юридически самостоятельным акционерным обществом, контрольный пакет акций которого принадлежит ОАО, филиал не является юридическим лицом, а управляет частью имущества ОАО на правах полного хозяйственного владения, имеет собственный расчетный счет и самостоятельный баланс.

В состав логистической фирмы входят соответствующие подразделения как производственного назначения (терминалы, склады), так и собственно логистического (транспортно-экспедиционные и грузовые конторы, информационно-вычислительные центры). Крупные порты, входящие в ОАО, передают во владение логистической фирмой часть своих подразделений и сосредоточивают свою деятельность только на производственных функциях. Районные управления и небольшие порты входят в состав логистической фирмы на правах подразделений (представительств) и выполняют функцию ее агентов. Логистическая фирма ОАО разрабатывает и проводит в жизнь гибкую тарифную политику, ведет контроль и учет перевозок и доходов, а также работу по взысканию платежей, претензионную и правовую в части транспортного обслуживания. В соответствии с международной практикой логистическая фирма выступает фрахтователем флота судоходной компании и ведет с нею расчет за использование флота. Создание логистических фирм явится первым условием формирования бассейновых транспортно-логистических систем.

**3.4 Перспективы развития мультимодальных перевозок**

Вместо концепции единой транспортной системы в рыночных условиях более актуальна идея создания мультимодальных коридоров и региональных транспортно-логистических систем на основе важных грузовых направлений, имеющейся региональной транспортной инфраструктуры: путей сообщения, транспортных предприятий, оптовых торговых баз, складских емкостей, а также товарных бирж, банков, телекоммуникационных систем и информационных центров.

В качестве основных транспортных коридоров России определены следующие приоритетные направления и инфраструктура транспортной связи: Москва-Новороссийск, Москва-Астрахань, Москва-Нижний Новгород, Волго-Донской водный путь, Северный морской путь, Транссибирский путь. Предполагается реконструкция и строительство морских портов и перегрузочных терминалов в крупных транспортных центрах. Участие в мультимодальных перевозках речного транспорта как в Центральной, так и в Восточной части России, определяется в основном перспективой развития перевозок в меридиональном направлении.

Речной транспорт восточных бассейнов был ориентирован на обустройство месторождений нефти, газа, угля, развитие крупных территориально-промышленных комплексов и предприятий лесной, химической, алмазо- и золотодобывающей промышленности. В современных условиях участие предприятий водного транспорта в смешанных перевозках во многом зависит от их грамотной маркетинговой деятельности. На основе анализа транспортного рынка можно выделить следующие группы грузов, перевозки которых речным транспортом могут существенно вырасти: нефтепродукты, уголь, строительные грузы, продовольственные и промышленные товары.

Каждая группа грузов обладает определенной спецификой и требует отдельной логистической проработки по типу и характеристикам подвижного состава, терминалов, складского хозяйства. В соответствии с современными тенденциями транспортным предприятиям и экспедиторским фирмам все в большей мере необходимо углублять свою специализацию.

Другой тенденцией должно стать расширение набора транспортно-экспедиторских услуг, стремление к обслуживанию клиентов на уровне мировых стандартов, внедрение современных транспортных и информационных технологий.

Для этого необходимы модернизация грузового и складского хозяйства, создание производственной базы для доставки грузов непосредственно от товаропроизводителя и потребителю. Требуется организационная перестройка деятельности транспортных предприятий на основе логистических концепций и принципов. Речные пароходства. что в наибольшей мере характерно для восточных бассейнов, по-прежнему прежнему включают в себя не только транспортный флот, но также обслуживающий, вспомогательный, порты, промышленные и другие предприятия. Принципы логистики требуют прежде всего четкого выделения функций и органов, формирующих материальные потоки.

Мультимодальные перевозки - это эффективное сочетание возможностей морского, железнодорожного, автомобильного и воздушного транспорта. Такие перевозки позволяет оперативно и экономично доставлять грузы по всему миру.

Выбор мультимодальных перевозок обусловливается их экономичностью, выигрышем во времени и спецификой транспортной инфраструктуры каждой страны.

В этом виде перевозок благодаря использованию преимуществ каждого вида транспорта разрабатывается оптимальный маршрут доставки с учетом специфики перевозимых грузов. Мультимодальные перевозки используются для сокращения расходов на транспортировку, времени доставки или когда нет другого способа доставить груз. Сокращение расходов на перевозку при мультимодальной перевозке. Предположим, необходимо доставить груз весом 12 т, объемом 20 м 3 из Суджоу (Китай) в Оренбург (Россия).

На этом пути существует как минимум несколько «плеч» маршрута: - склад в Суджоу (так называемый перевалочный хаб (англ. hub) - порт, аэропорт или железнодорожная станция; - хаб в Китае - хаб в России (порт, аэропорт, железнодорожная станция); - хаб в России - склад в Оренбурге. Таких «плеч» может быть и больше, и чем больше их количество, тем дольше время доставки и тем обычно ниже стоимость доставки.

И наоборот: чем меньше «плеч», тем выше скорость и стоимость. Далее определяется, какая срочность доставки нас интересует: если 7-10 дн., то это только авиадоставка; если 10-20 дн., то авиа + авто; если 20-30 дн., то авиа + ж/д.

Если срок не существенен, а важно привезти как можно дешевле, то море + ж/д (45-50 дн.); если 50 дн. - это много, то можно выбрать море + авто и уложиться в 38-45 дн. Соответственно, чем больше в составе мультимодальной перевозки авиаперевозки и чем меньше морской, тем перевозка дороже и быстрее. Все комбинации перечислить не возможно, но постараемся указать наибольшее количество: Склад - авто - аэропорт - авиа - аэропорт - авто - склад. Склад - ж/д - аэропорт - авиа - аэропорт - авто - склад. Склад - авто - аэропорт - авиа - аэропорт - ж/д - склад. Склад - ж/д - аэропорт - авиа - аэропорт - ж/д - склад. Склад - авто - порт - море - порт - авто - склад. Склад - ж/д - порт - море - порт - авто - склад. Склад - авто - порт - море - порт - ж/д - склад. 48 Склад - ж/д - порт - море - порт - ж/д - склад. Склад - авто - ж/д станция - ж/д станция - авто - склад.

Это наиболее часто используемые способы мультимодальных перевозок. Для того чтобы выбрать подходящий способ, необходимо просчитать стоимость и сроки по всем маршрутам и только после этого выбирать. Это довольно трудоемкий процесс и, для того чтобы его оптимизировать, создана система EXPED.RU, где одним кликом запрос направляется в разные компании, специализирующиеся на разных видах мультимодальных перевозок и на различных маршрутах. Сегодня уже клиенты транспортных компаний знают о возможностях мультимодальных перевозок, так как для многих проектов транспортировки грузов именно эти схемы наиболее оправданы.

Наиболее распространенные в мировой практике схемы мультимодальных перевозок:

. Автотранспорт - авиатранспорт - автотранспорт.

. Автотранспорт - железнодорожный транспорт - автотранспорт.

. Железнодорожный транспорт - авиатранспорт - автотранспорт.

. Железнодорожный транспорт - морской транспорт - автотранспорт.

. Железнодорожный транспорт - морской транспорт - железнодорожный транспорт.

. Железнодорожный транспорт - автотранспорт - авиатранспорт - автотранспорт.

Приведем преимущества мультимодальных перевозок:

. Возможность доставки «от двери до двери» (door-to-door). Зачастую такая доставка при экспортно-импортной транспортировке грузов на большие расстояния возможна только при использовании мультимодальных перевозок.

Это связано с тем, что такие перевозки зачастую выполняются морским, железнодорожным или авиатранспортом, при этом для доставки груза непосредственно получателю необходимо использовать автотранспорт от аэропорта, морского порта или железнодорожной станции.

. В перевозке могут использоваться все типы контейнеров в зависимости от габаритов, химических и технических особенностей груза. Контейнерная перевозка наиболее оптимальна для мультимодальных схем, в которых осуществляется большое количество перегрузок.

Контейнеры могут быть полностью укомплектованы у заказчика и распакованы конечным получателем, что обеспечивает дополнительную сохранность груза.

. При мультимодальных перевозках учитывается развитость транспортной инфраструктуры каждого региона на маршруте следования. Это позволяет использовать в каждом регионе наиболее быстрый, надежный и экономичный вид транспорта, снижая в итоге затраты и время транспортировки.

. В случае необходимости возможна переадресация груза в процессе транспортировки и возможная корректировка маршрута в связи с переадресацией.

Такая возможность очень удобна при длительных маршрутах в случае, если у получателя изменился адрес.

. Быстрые сроки доставки. В случае использования авиационного транспорта срок мультимодальной доставки значительно сокращается, хотя сама перевозка увеличивается в цене.

Поскольку доставка груза при этом способе перевозок осуществляется одним перевозчиком, то это помогает избежать различных технических «накладок».

. Минимальное участие в мультимодальной перевозке владельца груза. Это участие может быть ограничено только оформлением документов на товар. Однако при желании владелец груза может принимать участие и в планировании маршрута, и в поиске транспорта, и в его подготовке.

. Низкая стоимость перевозки. Экономии финансовых средств клиентов способствует факт, что заказ комплекса работ в одной компании обходится всегда экономически выгоднее, чем в разных. Выгодно для клиента и действие единства тарифов мультимодальных перевозок.

. Возможность перевозки на любые по дальности расстояния и в самые труднодоступные места.

. Гибкие логистические схемы. В зависимости от расстояния и необходимой скорости (срочности) доставки груза, при мультимодальных перевозках можно выработать минимум два варианта логистических схем: тот вариант, когда груз доставляется быстро, но дорого, и тот, когда долго, но дешево. При быстрой, но дорогой перевозке речь, как правило, идет о привлечении к перевозкам воздушных судов, при медленной, но дешевой доставке грузов применяется схема сборных грузов, когда груз отстаивается на складах и перевозится попутным транспортом.

. Отвечает за всю перевозку одна компания, значит, и ответственность за доставку груза всеми видами задействованного транспорта тоже лежит на ней. Недостатков у мультимодальных перевозок значительно меньше, чем преимуществ:

. При использовании различных видов транспорта избежать разгрузочно-погрузочных работ нельзя, а это всегда несет риск потери и порчи товара.

. Смена транспорта затрудняет контроль над товаром.

. Увеличиваются временные сроки доставки.

. Риски, форс-мажорные обстоятельства, особенно когда дело касается трансконтинентальных перевозок. Выход здесь - страховка, которую старается оформить большинство организаторов перевозок.

Исследование возможностей развития мультимодального транспорта в России показывает, что потенциал здесь очень велик. Тем не менее в настоящее время они практически не используется. Правильный подход Правительство РФ, а также руководства российских железных дорог, автотранспортных предприятий и посредников необходим, чтобы превратить этот огромный потенциал в экономически эффективное и конкурентоспособное мультимодальное транспортное о служивание, которое отвечало бы каждой потребности рынка.

С введением мультимодального транспорта в России может быть создана новая транспортная альтернатива, сориентированная на лучшее направление функционирования всей транспортной системы в целом, учитывая, что развитие мультимодального транспорта в России может быть успешным лишь при определенных исходных условиях, например, если он консолидирует достаточный объем груза, отправляемого на достаточно большие расстояния.

Мультимодальные перевозки на базе железнодорожного или морского транспорта могут стать более эффективной альтернативой перевозке по сравнению с только автомобильной, железнодорожной или морской перевозкой.

В различных типах перевозок грузоотправители сталкиваются с различным соотношением цены и качества. Если в цену перевозки включаются не все существующие расходы, то выбор вида перевозки (или последовательности видов транспорта) будет лишь оптимальным на данный момент решением, а не отражением реальных экономических принципов.

Таким образом, другим отправным моментом для развития мультимодальных перевозок в России является местная конкуренция между различными видами транспорта, что подразумевает приватизацию транспортного рынка, создание равных стартовых условий и разукрупнение оставшихся транспортных монополий.

**Заключение**

Проведенное исследование позволяет сделать следующие выводы.

Мультимодальными называются перевозки грузов с использованием различных видов транспорта. Соответственно под мультимодальным транспортом будем понимать комплекс видов транспорта, вовлеченных в перевозку груза на всем пути его следования.

По сравнению с другими рассмотренными понятиями мультимодальная перевозка имеет ряд особенностей, а данный термин является предпочтительным к применению на международном и национальном уровнях по следующим причинам: «комбинированная перевозка» не отражает его сути, поскольку оперирует в основном понятием «груз»; «смешанная перевозка» делает акцент на «транспорт» - количество его используемых видов, не позволяя установить, что понимается под «смешанностью»; термин «интермодальная перевозка» является пространным, отражающим в большей степени явление общественной жизни, не способным определить рассматриваемую перевозку как явление правовое; понятие «мультимодальная перевозка» успешно применяется за рубежом и представляется универсальным, являясь удобным для целей перевода. Отличительной особенностью мультимодальной перевозки является наличие оператора - ответственного за перевозку лица, что характеризует перевозочный процесс с позиций его организационно-правовой, а не технологической стороны. Последнее является наиболее приемлемым для применения в области права и рассмотрения перевозки - технологического процесса в иной плоскости - с позиции юридического регулирования определенной группы общественных отношений.

Наиболее распространенные в мировой практике схемы мультимодальных перевозок:

. Автотранспорт - авиатранспорт - автотранспорт.

. Автотранспорт - железнодорожный транспорт - автотранспорт.

. Железнодорожный транспорт - авиатранспорт - автотранспорт.

. Железнодорожный транспорт - морской транспорт - автотранспорт.

. Железнодорожный транспорт - морской транспорт - железнодорожный транспорт.

. Железнодорожный транспорт - автотранспорт - авиатранспорт - автотранспорт.

Мультимодальные перевозки обладают рядом несомненных преимуществ.

. Возможность доставки «от двери до двери» (door-to-door). Зачастую такая доставка при экспортно-импортной транспортировке грузов на большие расстояния возможна только при использовании мультимодальных перевозок.

Это связано с тем, что такие перевозки зачастую выполняются морским, железнодорожным или авиатранспортом, при этом для доставки груза непосредственно получателю необходимо использовать автотранспорт от аэропорта, морского порта или железнодорожной станции.

. В перевозке могут использоваться все типы контейнеров в зависимости от габаритов, химических и технических особенностей груза. Контейнерная перевозка наиболее оптимальна для мультимодальных схем, в которых осуществляется большое количество перегрузок.

Контейнеры могут быть полностью укомплектованы у заказчика и распакованы конечным получателем, что обеспечивает дополнительную сохранность груза.

. При мультимодальных перевозках учитывается развитость транспортной инфраструктуры каждого региона на маршруте следования. Это позволяет использовать в каждом регионе наиболее быстрый, надежный и экономичный вид транспорта, снижая в итоге затраты и время транспортировки.

. В случае необходимости возможна переадресация груза в процессе транспортировки и возможная корректировка маршрута в связи с переадресацией.

Такая возможность очень удобна при длительных маршрутах в случае, если у получателя изменился адрес.

. Быстрые сроки доставки. В случае использования авиационного транспорта срок мультимодальной доставки значительно сокращается, хотя сама перевозка увеличивается в цене.

Поскольку доставка груза при этом способе перевозок осуществляется одним перевозчиком, то это помогает избежать различных технических «накладок».

. Минимальное участие в мультимодальной перевозке владельца груза. Это участие может быть ограничено только оформлением документов на товар. Однако при желании владелец груза может принимать участие и в планировании маршрута, и в поиске транспорта, и в его подготовке.

. Низкая стоимость перевозки. Экономии финансовых средств клиентов способствует факт, что заказ комплекса работ в одной компании обходится всегда экономически выгоднее, чем в разных. Выгодно для клиента и действие единства тарифов мультимодальных перевозок.

. Возможность перевозки на любые по дальности расстояния и в самые труднодоступные места.

. Гибкие логистические схемы. В зависимости от расстояния и необходимой скорости (срочности) доставки груза, при мультимодальных перевозках можно выработать минимум два варианта логистических схем: тот вариант, когда груз доставляется быстро, но дорого, и тот, когда долго, но дешево. При быстрой, но дорогой перевозке речь, как правило, идет о привлечении к перевозкам воздушных судов, при медленной, но дешевой доставке грузов применяется схема сборных грузов, когда груз отстаивается на складах и перевозится попутным транспортом.

. Отвечает за всю перевозку одна компания, значит, и ответственность за доставку груза всеми видами задействованного транспорта тоже лежит на ней. Недостатков у мультимодальных перевозок значительно меньше, чем преимуществ:

Исследование возможностей развития мультимодального транспорта в России показывает, что потенциал здесь очень велик. Тем не менее в настоящее время они практически не используется. Правильный подход Правительство РФ, а также руководства российских железных дорог, автотранспортных предприятий и посредников необходим, чтобы превратить этот огромный потенциал в экономически эффективное и конкурентоспособное мультимодальное транспортное о служивание, которое отвечало бы каждой потребности рынка. С введением мультимодального транспорта в России может быть создана новая транспортная альтернатива, сориентированная на лучшее направление функционирования всей транспортной системы в целом, учитывая, что развитие мультимодального транспорта в России может быть успешным лишь при определенных исходных условиях, например, если он консолидирует достаточный объем груза, отправляемого на достаточно большие расстояния.

Мультимодальные перевозки на базе железнодорожного или морского транспорта могут стать более эффективной альтернативой перевозке по сравнению с только автомобильной, железнодорожной или морской перевозкой.

В различных типах перевозок грузоотправители сталкиваются с различным соотношением цены и качества. Если в цену перевозки включаются не все существующие расходы, то выбор вида перевозки (или последовательности видов транспорта) будет лишь оптимальным на данный момент решением, а не отражением реальных экономических принципов.

Таким образом, другим отправным моментом для развития мультимодальных перевозок в России является местная конкуренция между различными видами транспорта, что подразумевает приватизацию транспортного рынка, создание равных стартовых условий и разукрупнение.

Необходимым условием развития мультимодальных перевозок является развитие транспорта. Развитие транспорта во многом определяет эффективность решения социально-экономических задач и в свою очередь зависит от уровня развития экономики и доминирующей в обществе концепции относительно роли и стратегий развития транспорта.

Для развития мультимодального транспорта требуется соблюдение некоторых условий:

. Должны быть образованы транспортно-модальные компании, объединяющие различных акционеров (в их числе железные дороги, эксперты, автоперевозчики, операторы мультимодальных перевозок, судоходные компании), которые будут играть роль лидеров и осуществлять общий контроль над эксплуатационными и коммерческими аспектами.

. Учитывая роль железнодорожного транспорта на российском транспортном рынке, полное отделение инфраструктуры от эксплуатации со свободным доступом к железнодорожной сети не рекомендуется. Однако должен быть обеспечен открытый доступ к мультимодальным перевозкам и свобода учреждения компаний.

. Терминалы и операции на терминале не должны зависеть от владельца инфраструктуры. В идеале терминалы должны эксплуатироваться независимыми операторами, открытый доступ к терминалам должен быть гарантирован для всех пользователей.

. Идеальной для мультимодального транспорта является концепция предоставления услуг по расписанию. Для внутреннего водного транспорта это предполагает регулярные отходы согласно фиксированному расписанию.

**Список используемой литературы**

1. Конвенция о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (КДПГ), 19 мая 1956 г. Женева.

2. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 г.)

. Декларация I Международной евроазиатской Конференцией по транспорту (г. Санкт-Петербург, май 1998 г.). М.: Минтранс России, 1998 г.

. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 №6-ФКЗ, от 30.12.2008 №7-ФКЗ) // «Российская газета», №7, 21.01.2009.

. Таможенный кодекс Таможенного союза (приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27.11.2009 №17) // «Российская газета», №148-149, 06.08.1998.

. Федеральный закон от 08.12.2003 №164-ФЗ «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности» (ред. от 02.02.2006) // «Собрание законодательства РФ», 15.12.2003, №50, ст. 4850,

. Гражданский кодекс РФ (ГК РФ) от 30.11.1994 №51-ФЗ // СПС КонсультантПлюс.2016.

. Воздушный кодекс РФ от 19.03.1997 №60-ФЗ // СПС КонсультантПлюс.2016.

. Кодекс торгового мореплавания РФ (КТМ РФ) от 30.04.1999 №81-ФЗ // СПС КонсультантПлюс.2016.

. Кодекс внутреннего водного транспорта РФ (КВВТ РФ) от 25.10.2001 №136-ФЗ // СПС КонсультантПлюс.2016.

. Астапов М. Развитие транспортной отрасли России: Развитие логистической инфраструктуры России [Текст] /Астапов М. // Логистика и управление цепями поставок. - 2011. - 03 (44). - С. 7.

. Бочкарев Андрей Планирование и моделирование цепи поставок. - М.: Альфа-Пресс, 2013. - 192 с.

. Воинов Н. Вступление России в ВТО: Будущее транспортно-логистического рынка: Анализ рынка [Текст] /Воинов Н. // Логистика-2013. - №5. - С. 22-24.

. Волгин Владислав. Логистика хранения товаров. - М.: ИТК «Дашков и К», 2008. - 368 с.

. Гаджинский А.М. Основы логистики. М.: Маркетинг, 2013. - 456 с.

. Голубчик, А.М. Транспортно-экспедиторский бизнес: создание, становление, управление / А.М. Голубчик. - Москва: ТрансЛит, 2011. - 317 с.

. Григорьев М.Н. Логистика: продвинутый курс: учебник для магистров / Г.М. Григорьев, А.П. Долгов, С.А. Уваров. - 3-е изд., перераб. и доп. - М.: Юрайт, 2011. - 834 с.

. Дашков Л.П. и др. Коммерция и технология торговли /Л.П. Дашков, В.К. Памбухчиянц - М: Издательско-торговая корпорация «Дашков и Ко», 2013 - 417 с.

. Дегтяренко В.Н. и др. Организация перевозок грузов. - М.: Приор, 2012. - 448 с.

. Дыбская В.В. Логистика складирования: Учебник /В.В. Дыбская. - М.: ИНФРА-М, 2011. - 559 с.

. Егоршев С.М. Тенденция развития логистических центров в Р. Ф [Текст]: Логистические центры в транспортном коплексе/ Егоршев С.М. // Логистика и управление цепями поставок. - 2011. - 06 (47). - С. 22-23.

. Единая транспортная система: Учебник для вузов /Под ред. В.Г. Галабурды. - М.: Транспорт, 2009 - 303 с.

. Еремеева, Л.Э. Транспортная логистика [Текст]: учеб. пособие для студентов / Л.Э. Еремеева; Сыкт. лесн. ин-т. - Сыктывкар: СЛИ, 2013.

. Еремеева, Л.Э. Интермодальные и мультимодальные перевозки [Электронный ресурс]: учебное пособие / Л.Э. Еремеева; Сыкт. лесн. ин-т. - Электрон. дан. - Сыктывкар: СЛИ, 2014. - 144 с.

. Иванов, С.Е. Транспортная инфраструктура: учеб. пособие /С.Е. Иванов, Д.С. Панфилов. - СПб.: Изд-во НМ-СУ «Горный», 2012.

. Левиков Георгий. Логистика, транспорт и экспедирование. - М.: РосКонсульт, Транслит, 2013. - 224 с.

. Кардашин Л.И. Основы технологии товародвижения и организации торговли: учеб. пособие для вузов. /Л.И. Кардашин. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2013. - 133 с.

. Коган Л.А. Контейнерная транспортная система. - М.: Транспорт, 2010. - 254 с.

. Костоглодов Д.Д., Харисова Л.М. Распределительная логистика. - М.: Экспертное бюро, 2012. - 127 с.

. Маргунова В. И Логистика: учебное пособие для студентов учреждений высшего образования по экономическим специальностям / В.И. Маргунова - Минск: Вышэйшая школа, 2011. - 507 с.

. Савин В.И. Перевозки грузов автомобильным транспортом. Справочное пособие - М.: Наука, 2012. - 544 с.,

. Столяр Е. Система управления транспортировкой: Управление транспортировкой в цепях поставок [Текст] / Столяр Е. // Логистика и управление цепями поставок-2012. - 01 (48) - С. 66.

. Технология перевозок грузов в условиях рыночной экономики: Сб. тр. /Под ред. В.А. Шарова. - М.: Транспорт. - 2013. - 111 с.

. Транспортная логистика. Учебное пособие под редакцией Миртина Л.Б.М.: Брандес, 2012. - 512 с.

|  |  |
| --- | --- |
| [**КНИЖНЫЙ МАГАЗИН**](http://учебники.информ2000.рф/chitai.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**ТОВАРЫ для ХУДОЖНИКОВ и ДИЗАЙНЕРОВ**](http://учебники.информ2000.рф/kar.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**АУДИОЛЕКЦИИ**](http://учебники.информ2000.рф/lectr.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**IT-специалисты: ПОВЫШЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ**](http://учебники.информ2000.рф/otu.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**ФИТНЕС на ДОМУ**](http://учебники.информ2000.рф/fit1.shtml) |  |