

А.Н. Колесниченко

**МЕЖДУНАРОДНЫЕ
ТРАНСПОРТНЫЕ
ОТНОШЕНИЯ**



А.Н. КОЛЕСНИЧЕНКО

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ОТНОШЕНИЯ

«Никакие крепости не заменят путей сообщения».

*Петр Столыпин из речи на III Думе
«О стратегическом значении транспорта»*



Общество сохранения
литературного наследия

Москва
2013

УДК 338.47+351.815
ББК 65.37-81+67.932.112
К60

Колесниченко, Анатолий Николаевич.

Международные транспортные отношения / А.Н. Колесниченко. — М.: О-во сохранения лит. наследия, 2013. — 216 с.: ил.

ISBN 978-5-902484-64-6.

Агентство СІР РГБ

Развитие производительных сил общества вызывает рост межгосударственных торговых и иных экономических связей. В результате увеличивается спрос на внешнеэкономические транспортные услуги. При любой внешнеэкономической сделке проданный товар попадает в сферу международного обращения, где одним из видов транспорта или их вариациями он перемещается между двумя и более странами. В этом процессе участвуют отправители и получатели грузов, а также перевозчики, правоотношения между которыми носят международный характер, которые автор рассматривает в предлагаемой работе. В главе первой исследуются важнейшие тенденции развития транспорта. Во второй и третьей главах даны материально-техническая база различных видов транспорта и международная классификация грузов, в том числе для таможенного оформления. В остальных главах даются правовые основы международных правоотношений морского, железнодорожного, автомобильного и авиационного транспорта, а также коммерческие условия их взаимодействия в смешанных перевозках. В девятой главе подводятся итоги и рассматриваются перспективы дальнейшего развития транспорта. Монография будет полезной для студентов, аспирантов, внешнеторговых работников, предпринимателей и широкого круга читателей, интересующихся международными транспортными отношениями.

Автор благодарит за активное участие в подготовке книги к изданию д.э.н. Владислава Леонидовича Малькевича, к.т.н., доцента Московского государственного университета путей сообщения Льва Николаевича Матюшина, ученого секретаря Всероссийского научно-исследовательского конъюнктурного института Александра Сергеевича Иванова, ближайшего соратника Б.П. Бецева — начальника Управления внешних сношений МПС СССР Леонида Владимировича Малашко, д.э.н. Владимира Петровича Грузинова — заслуженного деятеля науки Российской Федерации, директора головного института Морского флота СССР, «Союзморшиппроект» (1975–1985 гг.), директора издательства ОСЛН Леонида Германовича Рудина.

На фронтисписе портрет Н.И. Бецевой, художник Георгий Блохин.

ISBN 978-5-902484-64-6

© А.Н. Колесниченко

© «Общество сохранения литературного наследия» (ОСЛН), 2013.

ВМЕСТО ПРЕДИСЛОВИЯ

Экономические условия, возникшие в результате либерализации внешней торговли в нашей стране обусловили значительный приток в эту сферу новых лиц, не всегда достаточно полно ориентирующихся в вопросах международных транспортных отношений. Транспорт, наряду с другими инфраструктурными отраслями, обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, его коммуникационные возможности, которые существенно влияют на экономический рост. Анализ практической работы и публикаций показал, что внешнеторговые фирмы и предприятия в РФ были не готовы к управлению транспортом из-за поспешной приватизации, которая привела к отставанию развития транспорта в России, развалу морского, речного и авиационного транспорта. В этих условиях крайне необходимо показать основные направления развития транспорта, его участия в международном разделении труда.



В.П. Грузинов

Поэтому автор впервые в отечественной транспортной литературе предпринял комплексное исследование теоретических и практических проблем состояния и правового регулирования международных транспортных отношений. Заслуживает внимания структура данной работы, в которой автор рассматривает важнейшие тенденции развития международных транспортных отношений, их региональные особенности, состояние материально-технической базы и необходимость модернизации и совершенствования морского, железнодорожного, авиационного, автомобильного транспортов в интересах повышения эффективности российской экономики. С точки зрения автора, целью формирования и развития международных транспортных коридоров на территории России являются обеспечение условий

для повышения надежности и эффективности российских внешнеторговых перевозок, вовлечение дополнительных транзитных грузопотоков в транспортные коммуникации страны, привлечение отечественных и иностранных инвестиций для развития транспортной инфраструктуры, интеграции российского транспорта в европейскую и мировую транспортные системы. Поэтому нужно оптимально использовать транспортный потенциал и транзитные возможности России.

Высокая квалификация в области международных транспортных отношений приобретает только опытом работы. Но для начала каждый работник данной сферы хозяйственной практики должен обладать определенным минимумом специальных знаний. Именно эти знания автор попытался изложить в данном труде, опираясь на собственный опыт работы на различных участках внешнеторговой деятельности, на результаты своих научных трудов и на собственный немалый жизненный опыт. В новейшие времена подобного рода литература не издавалась и предлагаемая работа должна восполнить этот пробел. Работа носит научно-практический характер и будет полезной в качестве учебного пособия для студентов, аспирантов, внешнеторговых работников, российских предпринимателей и широкого круга читателей, интересующихся международными транспортными отношениями.

*Доктор экономических наук, профессор,
заслуженный деятель науки РФ
Владимир Петрович Грузинов*



ВВЕДЕНИЕ

Мировая транспортная система относится к числу ключевых секторов мирового хозяйства, оказывающих сильное влияние на динамику экономического развития стран, глобализацию хозяйственной деятельности. Транспорт (от лат. *transporto* – «перевозить») – это отрасль материального производства, осуществляющая перевозки грузов и людей. В системе мирового хозяйственного комплекса транспорт занимает особое место, являясь одной из базовых отраслей, формирующих инфраструктуру мирового хозяйства и оказывающих непосредственное влияние на эффективное и динамичное развитие производства. Обеспечивая бесперебойное перемещение предметов и средств труда, транспорт создает условия для непрерывного функционирования общественного производства. Перемещение вещественного продукта из сферы производства в сферу потребления есть продолжение процесса производства в сфере обращения. Издержки по перемещению продукции из пунктов производства в пункты ее потребления относятся к издержкам обращения, его транспортным составляющим и включаются в конечную цену потребления. Поэтому в ценовой конкуренции товаров транспортный фактор играет значительную роль. Таким образом, транспорт относится к сфере материального производства: само движение транспорта, его перемещение и есть тот процесс производства, который он создает. При этом транспортная продукция (перемещение грузов) отличается тем, что не поддается накоплению, а конечный результат (запасы перемещенных товаров) всегда в какой-то степени ограничен. В отличие от других отраслей материального производства, где преобладают объемные показатели, понятие «количество перевезенных грузов» не полностью отражает объем работы транспорта, т.к. он зависит также от расстояния перевозки. Более точно объем продукции транспорта (перемещение грузов) выражается в грузообороте, который равен произведению объема перевезенных грузов на расстояние их перевозки и измеряется в тонно-километрах (т-км) или тонно-милях (т-миля). Эта же величина используется для характеристики объема

спроса на транспортные перевозки, поскольку весь спрос полностью удовлетворяется только благодаря постоянному наличию избыточного тоннажа.

Поэтому роль международных транспортных отношений в интернационализации мирового хозяйства постоянно возрастает. Осуществляя международные транспортные операции, перевозчики оказывают транспортные услуги, которые сами являются особым товаром международной торговли и служат предметом купли-продажи на международных транспортных рынках.

Исторически сложилась такая ситуация, когда Россия постоянно находится в сложной экономической конкурентной борьбе за свое место в мировой торговле. Несмотря на произошедшее изменение социального строя и либерализацию внешней торговли, США и европейские страны не способствуют развитию внешней торговли России, а наоборот изыскивают различные способы и приемы для ее торможения. Например, несмотря на вступление в ВТО, в экономически развитых странах, где производится современная техника, используются передовая технология и новые научные идеи, действуют жесткие системы экспортного контроля в отношении России.

Россия заняла 112-е место в рейтинге вовлеченности стран в международную торговлю, составленном Всемирным экономическим форумом (ВЭФ). Нашу страну обошли даже многие соседи по СНГ. По мнению экспертов, России мешают сложная таможенная система и низкий уровень гарантии безопасности инвестиций частных предпринимателей и банковских вкладов.

Транспорт в современных условиях играет важнейшую роль в осуществлении мирохозяйственных связей и его производительная сила постоянно возрастает. В перспективе значение транспорта в обеспечении потребностей мировой экономики будет постоянно расти, о чем свидетельствуют нарастающие процессы глобализации.

Без развития международных транспортных связей отдельная страна обречена на экономическое отставание, поскольку транспорт все более становится неотъемлемым элементом коммуникации общества, а международные перевозки промышленных грузов становятся обязательным условием функционирования и развития националь-

ной экономики. Либерализация российской экономики позволяет, а тенденции развития мирового хозяйства настоятельно требуют интернационализации грузоперевозок отдельных государств в мировую глобальную транспортную систему.

Особенностью предлагаемой читателю работы является то, что она в комплексе рассматривает основные виды транспорта не только в экономическом плане, но и в правовом международном регулировании отношений. Мировая экономика требует опережающего развития транспортной инфраструктуры. Без системной логистики развития транспортного сектора невозможно осуществить качественный прорыв в экономике, повысить конкурентоспособность производителей, обеспечить достойное качество жизни населения.

В работе дан обстоятельный анализ роли различных видов транспорта (морского, железнодорожного, автомобильного и авиационного). Рассматривается важность на современном этапе международных отношений, развития международных транспортных коридоров, проходящих по территории РФ и других стран, а также транзита грузов, что может дать огромные дополнительные доходы бюджету. Россия расположена на пересечении многих исторических путей между Европой и Азией и выступает в качестве естественного сухопутного моста между их странами. Используя географическое положение и геополитические факторы, Россия может дополнительно получать огромные доходы от транзита грузов по международным транспортным коридорам (МТК), проходящим по территории России. Этим определяется важность развития сотрудничества в области транспорта с зарубежными странами и использования древнего «шелкового пути» в современных условиях.*

* Совокупность международно-правовых принципов и норм, регулирующих отношения в сфере трубопроводного транспорта, в данной работе не рассматривается, т.к. это самостоятельный институт международного транспортного права, который до настоящего времени не разработан как в России, так и за рубежом. При этом отношения в сфере трубопроводного транспорта являются очень конфликтными и имеют значительную специфику, предполагающую учет в процессе международно-правового регулирования совокупности геополитических, экономических, экологических и иных факторов, особенностей правового статуса места расположения ресурсов углеводородов и территорий маршрута трубопроводного транспорта.

Глава 1. Важнейшие тенденции МТО в XXI веке

1.1. Краткая история возникновения логистики

Первые значимые торговые пути, запечатленные в мировой истории, появились в Финикии, древней стране на восточном побережье Средиземного моря. В VI в. до н.э. Финикия была завоевана персами, а затем Александром Македонским. С этого момента впервые в истории появилась система объединенных взаимосвязанных дорог и появились относительно упорядоченные потоки товаров, возникла необходимость выбора транспортных маршрутов, снижения времени и затрат на доставку товаров. Хаотические траектории движения в масштабе государства начали меняться на упорядоченные.

В конце XIV – начале XV в. торговые пути значительно расширились вследствие открытия морского пути в Новый Свет. Мировая торговля стала развиваться в планетарном масштабе.

В XVII в. были установлены судоходные линии между Европой и Индией, основаны торговые порты в Бомбее, Калькутте. Объявление в 1783 г. независимости Соединенных Штатов Америки привело к значительным изменениям в товарообмене между Америкой и Европой. США создали собственные порты, флот, конкурирующие с европейскими, прежде всего с английским торговым флотом, преобладающим в мировой торговле. Судоходная компания The Black Ball Lines затрачивала в среднем 23 дня на путь из Нью-Йорка в Ливерпуль в 1825 г. Спустя 20 лет тот же путь через Атлантику составлял не более 14 дней. Поиск рациональных путей транспортного обслуживания, выбор направления перевозок и способов транспортировки товаров, форм и методов организации перевозочного процесса, исследование альтернативных и компромиссных решений становятся важным фактором развития международных экономических отношений.

Возникает постоянная потребность создания эффективной материализованной системы, обеспечивающей экономические связи между странами мира.

Этим занимается наука об управлении транспортом во взаимосвязи с производством, сбытом, распределением продукции, о развитии транспортно-технологических систем на основе информатики и вычислительной техники, стандартизации и унификации транспортной документации. С развитием транспортных систем и систем товародвижения стала развиваться логистика международных транспортных сообщений.

Исторические корни понятия «логистика» уходят в эпоху Римской империи. Логистиками называли государственных служащих, которые занимались распределением еды и напитков среди свободных граждан Рима, направляющихся на гладиаторские бои и иные зрелищные мероприятия. В Византийской империи логистики занимались обеспечением войск всем необходимым для выполнения военных задач (функция снабжения) и выплатой жалованья солдатам (функция распределения). Однако понятие «логистика» заимствовано из военного дела, как, впрочем, и многие другие термины в лексике деловых дисциплин.

В военных науках логистика была введена в оборот как один из разделов стратегии и тактики швейцарцем по происхождению Анри Антуаном Жомини. После получения блестящего военного образования в Швейцарии накануне наполеоновских войн в 1804 г. он поступил на службу во французскую армию, с которой участвовал во всех ее победоносных военных походах, но и пережил ее разгром в Русском походе. Жомини был принят на службу в российскую армию, а в 1823 г. ему было присвоено звание генерала от инфантерии (пехоты). Практически все основополагающие труды по военной логистике были созданы им в России, правда, на французском языке. Жомини преподавал логистику в военных учебных заведениях России, в том числе участникам Отечественной войны, доказательством чему служат непонятные для многих современников стихи героя войны Дениса Давыдова: «Все Жомини да Жомини, а о водке ни слова»...

Военная логистика в ее точном определении есть «искусство управления перемещением войск и военного имущества до места боевых действий». В это понятие входит необходимое инженерно-техническое обеспечение войск, строительство дорог и рокад, мостов, переправ и других саперных сооружений для обеспечения своевременного маневра войск перед началом боевых действий. Военная логистика преподавалась и продолжает преподаваться в высших военных учебных заведениях России. Во время Второй мировой войны логистика использовалась при подготовке и проведении крупных военных операций под Москвой, Сталинградом, на Курской дуге и в Европе при открытии второго фронта.

Основы коммерческой логистики были заложены в конце 70-х – начале 80-х годов XX столетия американскими специалистами-управленцами в разработку системы EDIFACT (Electronic Data Interchange For Administration, Commerce and Transport), которая представляет собой электронную систему обмена данными (информацией) по финансовому положению, управлению, коммерции (маркетингу) и транспортному обслуживанию деятельности предприятия. В основу системы EDIFACT была положена глобальная компьютеризация процесса управления предприятием в режиме «on line», т.е. получения в режиме реального времени необходимой информации. Компьютеризация управления системой товародвижения создала условия для развития логистики в первую очередь с целью оптимизации товаропотоков, а также отслеживания мониторинга положения каждого отгрузочного места (товарной единицы). Эволюция логистики и совершенствование транспортных средств, поиск новых путей доставки неотделимы друг от друга. Развитие мировой экономики зависит от состояния международных торговых и иных связей, что предопределяет центральную роль транспорта в благосостоянии наций, который своим функционированием на практике реализует эти связи в их материальной форме. Транспорт обеспечивает передвижение грузов, пассажиров, багажа и почты не только как товаров в торговле, но и в процессе производства.

1.2. Информационные технологии для логистики

В условиях современной экономики, резкого возрастания информационных потоков новейшие телекоммуникационные технологии, базы данных, системы отслеживания (мониторинга) движения грузов (tracking systems, monitoring information systems) являются средствами реализации информационной логистики. Системы мониторинга, как правило, имеют доступ к ним через Интернет и являются относительно открытыми информационными системами, что определяет их стремительный рост. В настоящее время существуют следующие виды логистических информационных систем:

- интегрированные информационные системы управления процессами в закупочной, производственной, распределительной, транспортной логистике;
- комплексные системы планирования ресурсов предприятия, имеющие подсистемы управления процессов в закупочной, производственной, распределительной и транспортной логистике;
- системы отслеживания (мониторинга) грузов.

Логистическая информационная система может быть реализована с помощью стандартного программного обеспечения на основе одной из существующих стандартных систем управления базой данных. В отличие от транспортной системы система товародвижения специализируется не только на перемещении материальных объектов, но и в основном на перемещении товаров.

Существенные различия между этими системами проявляются в том, что первая акцентирует внимание непосредственно на процессе транспортировки, тогда как вторая (товародвижение) — на товар, требующий своевременного, надежного перемещения в пространстве. В товародвижение входят операции, связанные с реализацией товара на внешнем рынке (складирование, выбор тары и упаковки, маркировка, страхование, оформление документации, фрахтование тоннажа и др.).

Относительно договорно-правовых отношений первая система регулируется договором перевозки, вторая — договором купли-

продажи; в первом случае — это прибыль транспортной фирмы, во втором — прибыль внешнеторговой фирмы-предприятия. В современных условиях к транспорту выдвигаются все новые требования: ритмичность, регулярность, бесперебойность, надежность, высокая скорость доставки товара в строго обусловленные сроки и без потерь, порчи и повреждения товаров с минимальными издержками.

С появлением паровых двигателей возник принципиально новый вид передвижения и доставки — железная дорога. К 1835 г. в Европе уже существовали первые железнодорожные пути сообщения. **Ширина железнодорожной колеи в Европе составляет** с тех пор и по настоящее время 4 фута (1 фут = 30,48 см) и 8 1/2 дюйма (1 дюйм = 2,54 см). В России первая железная дорога общего пользования была открыта между Петербургом и Царским Селом в 1837 г. **Принятый в России стандарт колеи в 5 футов соответствовал американскому стандарту**, утвержденному для железной дороги Южной Каролины в США в 1833 г. Различия в данных стандартах по сей день приводят к дополнительным трудностям при перевозке грузов железной дорогой между Россией и Европой. Существует необходимость перегрузки или смены колесных пар на железнодорожных пограничных пунктах перехода на западноевропейскую колею и обратно.

Изобретение относительно малогабаритного двигателя внутреннего сгорания привело к созданию автомобиля. Первая автострада — автострада была открыта в Риме в 1924 г. В 1930-х годах Германия построила первую скоростную дорогу — автобан. Первый массовый рынок автомобилей сформировался к 1930 г. в США. Первая авиалиния была образована в Германии в 1919 г. Старейшая авиакомпания KLM была организована в Нидерландах в 1919 г. и год спустя, совместно с Британской авиакомпанией, начала полеты по маршруту Амстердам — Лондон.

В 1890 г. в Берне была заключена одна из первых конвенций, регулирующая международные перевозки грузов (международная конвенция по перевозкам грузов по железным дорогам). В 1929 г. в Варшаве была подписана международная конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевоз-

ок. В результате к началу Первой мировой войны сформировалась международная транспортная система.

Американский экономист Джон Койл в работе «Transportation» (Coyle John West Publishing Company, 1982 г.) пишет: «Транспорт является одним из инструментов, необходимых цивилизованному человеку, чтобы внести порядок в мир хаоса, транспорт входит в каждую сферу нашей жизни. Со всех точек зрения — экономической, политической, военной — это, бесспорно, важнейшая отрасль в мире. Без транспорта вы больше не сможете содержать овощную лавку или пивную, а тем более победить в войне. Чем сложнее становится наша жизнь, тем более мы нуждаемся в услугах транспорта».

По своей сути в международных отношениях транспортные операции начинают и завершают процесс реализации внешне-торговой сделки.

Затраты на транспортировку продукции непосредственно учитываются и включаются в цену товара или проявляются в ней в косвенном виде. В зависимости от вида товара сейчас транспортная составляющая в цене товара достигает 80%, например транспортировка нефти из Ирана или угля из Австралии.

Экономисты различают два вида разрывов между производством и потреблением. Разрыв во времени возникает из одновременного производства и потребления (на следующий день, месяц, год). Эта проблема решается за счет складирования, создания и управления запасами. Пространственный разрыв, когда производство и потребление находятся в разных местах, решается транспортом. Современное производство включает в себя создание как материальных благ и услуг, так и нематериальных. Сейчас грузовладельцу все сложнее становится ориентироваться в транспортной обстановке, зависящей от состояния международных рынков, транспортной политики отдельных стран, международных конвенций, обычаев, технических, экономических характеристик транспортных средств, состояния посреднических услуг, фрахтового рынка и т.д.

Поэтому поиск рациональных путей транспортного обслуживания, выбор направления перевозок и способов транспорти-

ровки товаров, форм и методов организации перевозочного процесса, исследование альтернативных и компромиссных решений становятся важным фактором развития международных экономических отношений.

Транспортная логистика — это оказание полного набора услуг по доставке контрактных грузов от дверей до дверей по всей цепочке: Поставщик — Таможня — Ваш склад — включая погрузочно-разгрузочные работы, хранение и складскую обработку грузов, таможенное оформление импортно-экспортных грузов, концентрацию сборных грузов на складах в разных странах, а также таможенное оформление документов на импортно-экспортные грузы, таможенные декларации и др. В XX в. возникли и стали важнейшими компонентами мировой экономики новые транспортные отрасли. Речь идет об автомобильном, авиационном и трубопроводном транспорте.

Благодаря качественным и количественным переменам морская торговля (по тоннажу достигавшая 4/5 всей международной торговли), увеличилась с начала XX в. к 1950-м годам в 5 раз, а во второй половине столетия, к 2000 г., еще в 10 раз. Иными словами, общий объем грузов, перевозимых в международной морской торговле, за столетие возрос в 50 раз. В других видах транспорта темпы роста были еще выше.

Сейчас на мировом фрахтовом рынке идет конкурентная борьба за более чем 1 триллион долл. США. В 1985 г. доля России на мировом транспортном рынке составляла около 5 млрд долл. США, а сейчас менее 0,5 млрд долл. США, т.е. примерно 0,05%. В этих условиях крайне необходимо показать основные направления развития транспорта в международных перевозках.

Морской транспорт совместно с другими видами транспорта (железнодорожным, автомобильным, речным, трубопроводным) образовал общемировую транспортную систему. На суше железнодорожный и автомобильный транспорт вытеснили гужевой, который исчез в развитых странах, хотя сохраняется в наиболее отсталых и отдаленных регионах.

Однако железные дороги уже вскоре начали испытывать сильнейшую конкуренцию со стороны автомобильного транспорта и

в настоящее время их развитие замедляется. Железнодорожный транспорт сосредоточивается на грузоперевозках на дальние расстояния, тогда как грузопотоки на короткие и частично на средние расстояния составляют сферу работы автомобильного транспорта.

Динамично меняется ситуация и с перевозкой пассажиров. Межконтинентальные перевозки на дальние расстояния все больше осуществляются воздушным транспортом, тогда как пассажирские суда снижают долю своего участия, переключаясь на круизное обслуживание. На суше автомобили теснят в этой сфере железнодорожный транспорт, в особенности на короткие и средние расстояния. Внутренний водный транспорт в основном переходит на обслуживание туристов, сохраняя свою роль в перевозке пассажиров лишь в наименее обжитых, мало развитых регионах. В конце XX столетия удельный вес в перевозке пассажиров составляет: легковых автомобилей – 62%; автобусов – 15; авиации – 7; остальных видов транспорта – 16%.

В связи со стремительным ростом потребностей мировой экономики, прежде всего в нефти и газе, возник новый вид транспорта – трубопроводный. Наибольший подъем строительства трубопроводов приходится на вторую половину XX столетия, и в особенности на его конец. Существующие проекты свидетельствуют о том, что этот транспорт будет быстро развиваться и в XXI веке.

1.3. Развитие инфраструктуры

Ускоренное развитие мирового транспорта в XX в. произошло благодаря созданию его мощной инфраструктуры. Финансирование транспортного строительства было во многом результатом энергичного вмешательства государств в его развитие. Значение инфраструктурных сооружений в развитии мирового транспорта можно проиллюстрировать той ролью, которую сыграли морские каналы. В результате их функционирования экономически целесообразными стали новые гигантские грузопотоки в межконтинентальной торговле.

С открытием Суэцкого канала 16 ноября 1869 г. связь между Европой и Китаем, Индией, Австралией и Новой Зеландией упростилась¹. Канал сократил морской путь из Европы в Индию до 11 200 км. В наше время по нему ежегодно проходит около 20 000 судов. Панамский канал был открыт для судоходства в 1914 г. Соединив Атлантику с Тихим океаном, он резко сократил расстояние между портами восточного и западного побережья Америки, а также сделал экономически обоснованными многие перевозки между Европой и тихоокеанскими портами Америки, а в отдельных случаях даже Дальнего Востока.

Намного возросли в XX в. количество и техническая оснащённость морских портов (число только крупных достигает нескольких тысяч), которые благодаря железным дорогам, автомобильным коммуникациям и речным путям оказались интегрированы в сети наземных транспортных систем. Стремительное развитие электронных средств в области связи все больше превращает транспортную инфраструктуру в материальную базу процесса производства и глобализации мировой экономики.

1.4. Совершенствование технологии

Определяющее значение для развития транспорта во второй половине XX в. имел быстрый технологический прогресс в период научно-технической революции 1960-х – 1970-х годов, вошедший в историю под именем «транспортной революции», а «контейнерная революция» явилась точкой отсчета для дальнейшего ускоренного прогресса всех видов транспорта. Если в перевозках массовых, сырьевых (навалочных, насыпных, наливных) грузов это привело к укрупнению партий товаров («отправок» по транспортной терминологии), то в перевозке генеральных грузов (промышленной продукции, полуфабрикатов и т.д.) это вызвало гораздо более значительные преобразования. По мере роста про-

¹ По случаю празднования этого события правитель Египта заказал Дж. Верди оперу «Аида» (с араб. – «Полюза»), премьера которой состоялась в Каире в 1871 г., включавшая шествие слонов.

мышленного производства в мире удельный вес генеральных, или тарно-штучных грузов, в общем объеме перевозимых товаров увеличивался. В середине XX в. генеральные грузы составляли уже не менее 25% от общего тоннажа всех перевозимых в международной торговле товаров. Затраты на перевозку, грузовые операции и складирование этих грузов были очень велики.

Методы транспортировки генеральных грузов, упакованных в различные виды тары (ящики, картонки, корзины, мешки и т.д.), с различными по своим размерам конкретными грузовыми местами стали серьезно тормозить развитие торговли, а в конечном итоге и производство. Выход был найден в объединении отправок, в унификации грузовых мест, сведению их к нескольким стандартным единообразным типам, к тому же максимально удобным для транспортировки. Эти идеи были воплощены в жизнь благодаря появлению более совершенного промышленного оборудования и новых материалов. Основным новшеством явилось создание контейнера, т.е. стандартной емкости для безтарной перевозки грузов различными видами транспорта. Стали применяться также трейлеры, пакеты, поддоны и проч. Укрупнение и стандартизация грузовых мест позволили использовать специализированные транспортные средства (например, суда-контейнеровозы на морском транспорте), механизировать погрузочно-разгрузочные и складские операции. Контейнерные перевозки сейчас играют существенную роль на магистральных направлениях международной торговли между Европой и странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), между Северной Америкой и Юго-Восточной Азией.

Контейнеризация и в целом «юнитизация» (объединение и укрупнение грузовых мест) создали предпосылки для ускорения прогресса на транспорте: автоматизации многих работ, создания системы слежения за продвижением грузовых партий. Поэтому к моменту появления электронной техники стала возможна широкая компьютеризация многих транспортных процессов, а в последнее время и резкое сокращение сопроводительной документации, что также упростило и удешевило перевозку товаров.

1.5. Основные принципы технологии перевозочного процесса

Повышение эффективности перевозок грузов связано с техническим усовершенствованием подвижного состава практически всех видов транспорта и погрузочно-разгрузочных средств, внедрением прогрессивной технологии, совершенствованием организации перевозки грузов. Технические усовершенствования позволяют увеличить скорость движения подвижного состава, сократить простои под погрузочно-разгрузочными операциями, увеличить объем партии перевозимого груза и т.д. Задача технологии – сократить продолжительность и трудоемкость перевозки груза за счет уменьшения числа выполняемых операций и этапов процесса перевозки. **Под технологией процесса перевозки груза понимается способ** реализации людьми конкретного перевозочного процесса путем расчленения его на систему последовательных взаимосвязанных этапов и операций, которые выполняются более или менее однозначно и имеют целью достижение высокой **эффективности перевозок**. Задача технологии – очистить процесс перевозки грузов от ненужных операций, сделать его целенаправленнее. Сущность технологии перевозки грузов выявляется через два основных понятия – этап и операция. **Этап – это набор операций**, с помощью которых осуществляется тот или иной процесс. **Операция – однородная, логически неделимая часть процесса перевозки**, направленная на достижение определенной цели, выполняемая одним или несколькими исполнителями.

1.6. Региональные особенности

Транспортно-коммуникационная инфраструктура выполняет ключевую функцию в процессе глобализации. Соответственно очевидна взаимосвязь прогресса на транспорте и степени вхождения любой страны в формирующиеся глобальные системы. На развитие транспорта в конкретной стране или регионе в основном воздействуют три фактора:

- пространственный фактор, т.е. характеристика территории (географическое расположение по отношению к основным международным грузо- и пассажиропотокам);
- собственный грузо- и пассажирообразующий потенциал данной страны (региона), который является частью более общего понятия о социально экономическом потенциале;
- адекватность транспортной политики, проводимой данной страной (или группой стран).

В силу в целом более благоприятного сочетания этих трех факторов к началу XXI столетия в сфере транспорта лидировали США, ЕС и Япония. По регионам положение складывается следующим образом.

Северная Америка является регионом с весьма высоким уровнем развития транспортно-коммуникационной инфраструктуры. Совокупные ежегодные расходы, связанные с транспортом, составляют в США 11–11,5% от валового внутреннего спроса страны. Для США характерны весьма значительные масштабы товарных и пассажирских перевозок как внутри страны, так и в международных перевозках. В целом во внутреннем сообщении в США перевозится ежегодно свыше 11 млрд т, что намного больше, чем в любой другой стране мира. К этому надо добавить еще 1,5 млрд т экспортно-импортных грузов, транспортируемых на порты или отгружаемых из портов США на морских судах. Пассажирские перевозки всеми видами транспорта также весьма внушительны, и лидерство США в этой области бесспорно. Успешное развитие транспорта США обеспечивает беспрецедентное расширение внешнеэкономических связей этой страны и развитие собственного гигантского внутреннего рынка. Благодаря этому стало возможным быстрое социально-экономическое развитие страны в целом.

Хорошее развитие транспорта лишь частично объясняется географическим положением, которое постепенно становилось все более благоприятным для этой страны в течение XX в. по мере роста мировой морской торговли, в особенности после открытия Панамского канала и интенсификации трансатлантических, а затем и тихоокеанских грузопотоков. Во второй половине XX

века быстрый рост авиаперевозок пассажиров и срочных грузов между Европой и Северной Америкой также стимулировал развитие экономических связей США. В последние десятилетия все большую роль стали играть воздушные мосты со странами Азии, в том числе Южной Азии, по транспортным трансполярным трассам транзитом через российское пространство. Кроме того, на развитие транспорта США оказывают воздействие собственный социально-экономический потенциал, выгоды общего географического расположения, и, несомненно, экспансия ТНК, что позволило реализовать объективные преимущества более общего экономического и геополитического порядка.

Страны Европы (в первую очередь государства ЕС) в совокупности являются основным участником международной торговли. Примерно 1/4 объема мировых морских перевозок грузов приходится на государства Западной Европы. Объединительные процессы в Европе сопровождаются поисками новых, наиболее выгодных схем работы на транспорте с максимальной приватизацией собственности. Реформы эти проходят с переменным успехом, однако в целом они продолжаются и свидетельствуют о динамичной транспортной политике в рамках ЕС. Одним из важных факторов, влияющих на эту политику, является императивное требование соблюдения экологических интересов и норм безопасности. Ужесточение соответствующих правил касается, прежде всего автомобильного и авиационного транспорта. В результате удорожаются перевозки и к транспортным средствам предъявляются повышенные требования по их усовершенствованию.

Третья зона мировой торговли включает Японию и еще несколько стран, расположенных на востоке Азиатского континента: КНР, Корею и др. Одна Япония по объему своих морских экспортно-импортных перевозок представляет 10% объема мировой морской торговли. Морской флот, принадлежащий японским судовладельцам, по тоннажу занимает 2 место в мире. Внутренние перевозки в этой стране по грузовому обороту соответствуют ведущим странам Западной Европы, а по пассажирообороту на много их превосходят, уступая лишь США.

1.7. Основы международного транспортного законодательства

При больших объемах перевозок грузов применяются межгосударственные соглашения. При этом возникает широкий круг отношений участников транспортных связей. Правоотношения между государствами регламентируются по поводу: использования международных транспортных путей сообщения и транспортных средств; порядка установления межгосударственных отношений при перемещении грузов; деятельности в международных транспортных организациях. К международным соглашениям относятся конвенции и соглашения, разработанные по каждому виду транспорта. Они обязательны для исполнения как юридическими, так и физическими лицами тех стран, которые эти документы подписали.

Международные соглашения в области транспорта охватывают такие организационные, технические, коммерческие, правовые вопросы, как:

- общие принципы деятельности отдельных видов транспорта;
- организация международных сообщений;
- коммерческие условия перевозки грузов и пассажиров;
- тарифы, фрахтовые ставки на перевозку грузов;
- совершенствование транспортных связей между государствами;
- условия перегрузки, хранения и перевозки режимных грузов;
- правовые вопросы защиты имущественных интересов грузовладельцев в сфере международных перевозок;
- предотвращение загрязнения окружающей среды.

Проблемы международного транспорта решаются в различных международных транспортных организациях. К ним относятся Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД); Европейская экономическая комиссия (ЕЭК), в которой создан Комитет по внутреннему транспорту; Комиссия ООН по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ).

Созданы и активно действуют международные организации по различным видам транспорта. Так, на железнодорожном транспорте работают: Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Общий парк грузовых вагонов (ОПВ), Постоянная группа по транспортному праву, созданная при ОСДЖ, Центральное бюро международных железнодорожных сообщений и др. На автомобильном транспорте создана неправительственная организация – Международный союз автомобильного транспорта (ИРУ). На воздушном транспорте в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации действует Международная организация гражданской авиации (ИКАО), а также работает специализированная неправительственная организация – Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА). На морском транспорте действуют: Межправительственная морская (консультативная) организация (ИМО), Балтийская международная морская конвенция (БИМКО), Международный морской комитет (ММК), Международная ассоциация судовладельцев (ИНСА). По транспортному экспедированию грузов создана Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА).

Характеризуем кратко основные транспортные конвенции и соглашения по различным видам транспорта.

Международные морские сообщения. Основным международным соглашением, определяющим взаимоотношения участников договора морской перевозки и правовой статус коносамента, является Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте от 1924 г. (Гаагские правила). Брюссельским протоколом 1968 г. в эту конвенцию были внесены некоторые изменения. В настоящее время в Брюссельской конвенции участвует более 70 государств. Главное внимание в ней уделено вопросу об ответственности морского перевозчика за груз. С учетом критики ряда положений Брюссельской конвенции 1924 г. со стороны грузовладельцев разных стран, особенно развивающихся, в 1978 г. была принята конвенция ООН о морской перевозке грузов, известная как Гамбургские правила, которая оказывает значительное влияние на практику международных морских перевозок.

Морские перевозки пассажиров и багажа до недавнего времени регламентировались Международной конвенцией об унификации некоторых правил, относящихся к перевозке пассажиров морем от 1961 г. В 1987 г. вступила в силу новая конвенция о морских перевозках пассажиров, их багажа, транспортных средств и ручной клади — Афинская конвенция.

Международные речные сообщения. Комплекс вопросов, связанных с организацией международных перевозок по реке Дунай, регулируется Братиславскими соглашениями, заключенными речными пароходствами придунайских стран. Участниками первого из них — Соглашения об общих условиях перевозки грузов по реке Дунай 1955 г. — явились пароходства Болгарии, Венгрии, Румынии, СССР и Чехословакии. В 1966 г. к этому соглашению присоединились речные пароходства Югославии, а в 1968 г. — Австрии и ФРГ. Следующим шагом было заключение в 1978 г. этими пароходствами Международного соглашения об общих условиях перевозки контейнеров по реке Дунай. В 1979 г. те же пароходства заключили соглашение о международных грузовых тарифах.

Международные железнодорожные сообщения. Наиболее универсальными многосторонними соглашениями о международных железнодорожных сообщениях являются Бернские конвенции о перевозках грузов (сокращенно МГК) и о перевозках пассажиров (МПК), первоначально заключенные в конце прошлого века между несколькими европейскими странами. В последующем они многократно пересматривались. В настоящее время действует единая Конвенция о железнодорожных перевозках в редакции 1980 г. (КОТИФ), содержащая объединенный текст Бернских конвенций. Участниками Бернских конвенций является большинство европейских и ряд азиатских и африканских стран.

Россия и страны СНГ не участвуют в КОТИФ, поэтому в железнодорожном сообщении с этими странами железные дороги России и стран СНГ аналогичных международных соглашений не имеют. СССР, а впоследствии Россия и восточноевропейские страны имели с 1974 г. свое Соглашение о международном гру-

зовом сообщении (СМГС) и Соглашение о международном пассажирском сообщении (СМПС), в которых участвовали также страны Азии (Китай, Сев. Корея, Монголия, Вьетнам). В 1991 г. из Соглашения вышли европейские страны, но форма накладной при отправке груза с территории и на территорию стран бывшего СССР сохранилась. Россия имеет также соглашения по транспортным вопросам с Австрией, Ираном, Турцией. Доставка грузов в западные страны и обратно осуществляется с переоформлением договора перевозки на выходных пограничных станциях железнодорожных стран, являющихся участниками СМГС и КОТИФ.

СМГС устанавливает порядок приема грузов к перевозке и выдаче их получателю, заключения договоров перевозки, коммерческих реквизитов железнодорожной накладной, сроки доставки грузов, правила перевозки грузов на особых условиях (длинномерные, тяжеловесные, опасные, химические, скоропортящиеся, живность).

Международные воздушные сообщения. К числу международных соглашений по воздушному транспорту относится Конвенция унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанная в Варшаве в 1929 г. и дополненная в последующем протоколами: Гаагским 1955 г., Гватемальским 1971 г. и Монреальским 1975 г. В ней участвует большинство стран мира.

Варшавская конвенция применяется в регулярных воздушных сообщениях. Правовой основой договора о воздушной перевозке в нерегулярных (чартерных) сообщениях являются положения Гвадалахарской конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1961 г.

Международные автомобильные сообщения. Этот вид сообщений регулируется Конвенцией о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (КДПП) и Европейским соглашением о международных автомобильных перевозках опасных грузов (ДОПОГ), которые вступили в силу, соответ-

ственно, в 1961 и 1968 гг. Участниками этих соглашений является большинство стран.

В целях упрощения таможенных процедур в международных автомобильных сообщениях европейских стран в 1959 г. была заключена Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки международной дорожной перевозки (Конвенция МДП). В 1975 г. была принята ее новая редакция.

Международные смешанные сообщения. В 1970-х годах в рамках нескольких международных организаций проводилась разработка проекта соглашения о договоре прямой смешанной перевозки. В результате этого в 1980 г. была принята Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов.

Глава 2. Материально-техническая база транспорта

2.1. Транспортные средства

Материально-техническая база транспорта – это совокупность путей сообщения и подвижных перевозочных средств, а также различных сооружений и устройств, обеспечивающих их нормальную работу. Путь – это среда, в которой или по которой движется транспортное средство. Определяют три вида путей: естественный природный, улучшенный природный и искусственный.

Естественный природный (дешевый, большая пропускная способность) – без больших текущих затрат: моря, океаны, воздушное пространство, космос.

Улучшенный природный – судоходные реки, по берегам которых расположены большие и малые города и поселки, удаление порогов и препятствий, очищение, углубление, расширение, удержание в заданном русле, устранение крутых поворотов, укрепление берегов и т.п. Сюда относятся также пустыни и степи.

Искусственный – автомобильные, железнодорожный, трамвайные пути, тоннели и монорельсовые дороги, аэродромы и т.п.

Доля отдельных видов транспорта в осуществлении мировых перевозок для разных стран составляет, %:

Развитые	Развивающихся	Восточноевропейских
Водных 62–70%	84%	23%
Наземных 27–17%	10%	64%
Др. видов 11–13%	6%	13%

- морских портов – 9800; из них международных – 1000;
- Аэропортов – 15 950; из них международных – 1020;
- на 1 кв. км – мировой поверхности приходится 8,08 м железных дорог; 103 м автодорог; 0,4 м водных путей.

Очевидно, что распределение линейной транспортной инфраструктуры по отдельным странам, континентам и регионам мира крайне неоднородно.

2.2. Терминалы

Для обеспечения перевозок по путям сообщения необходимы **специальные транспортные узлы**, обеспечивающие доступ к подвижному составу, смену подвижного состава или замену различных видов транспорта.

Размеры терминалов колеблются от мелких автотранспортных до крупных комплексов больших портов. Различия в размерах и оборудовании терминала зависят от количества груза, вида груза, транспортных средств, способов перевозки. При дальних перевозках терминал становится пунктом смены перевозочных средств. Загруженный трейлер доставляет на терминал местный водитель, и трейлер ожидает водителя дальних рейсов. Такая организация требует большого пространства для стоянки трейлеров. Перевозка сборных грузов — одна из основных задач терминалов. Грузы могут состоять из многих отправок, ни одна из которых не велика настолько, чтобы полностью загрузить автомобиль, если она срочная или ценная.

Здесь грузы рассматриваются, сортируются по пунктам назначения и объединяются с другими грузами для формирования дальней отправки или местной доставки. При такой технологии перевозок необходим *накопитель грузов* — терминал (сортировка, хорошее освещение, наличие кранов, автопогрузчиков, специальных машин и устройств). При пакетных перевозках грузов требуются аналогичные устройства.

Железнодорожные перевозки, как и грузовые автомобильные перевозки, могут быть разделены на несколько видов по степени участия терминалов в обеспечении перевозок, которые подразделяются на:

- отправительские маршруты;
- повагонные отправки;
- отправки меньше повагонной.

1) Почти все отправительские маршруты образуются на подъездных путях (терминал обеспечивает доступ к перевозочным средствам, однородные и часть перевозочных грузов, специальное грузо-разгрузочное оборудование).

2) Повагонная отправка действует тогда, когда транспорт не может следовать самостоятельно от пункта погрузки до пункта назначения. Поэтому он объединяется с другими повагонными отправителями в маршрутный поезд назначения на общую станцию или рядом. Этот процесс объединения или сортировки в маршрутный поезд определяет важность сортировочной станции.

3) Как и на других видах транспорта, терминалы воздушного транспорта различаются по величине от малых до крупных международных аэропортов. Грузы, состоящие из мелких отправок, должны быть пакетированы, требуются сложные системы транспортеров, грузоподъемные устройства.

Преобладающая часть грузов воздушных перевозок подвергается таможенному осмотру или акцизному налогообложению, поэтому предусмотрены обмерные устройства для временного хранения перерабатываемых грузов.

4) Терминал для морских перевозок — это порты, которые превратились в промышленные зоны со сложной инфраструктурой портового хозяйства и транспортных коммуникаций, навигационно-лоцманского обслуживания, складов запчастей и продовольственных запасов, охраны, санитарно-ветеринарной службой и т.п.

2.3. Транспортные средства водного транспорта

Для того чтобы разбираться в типах морских и речных судов необходимо знать порядок их регистрации и измерения технико-экономических данных.

Судовой патент

Подобно новорожденному, суда, сошедшие со стапелей, должны официально зарегистрировать свое «рождение» и «национальность». Судовладелец обязан отметить судно в морском регистре или другом соответствующем правительственном учреждении

страны, флаг которой будет нести судно. Он обязан представить план и характеристики судна и другие сведения об установлении тоннажа судна правительственным инспектором. В результате судовладелец получает судовой патент, где указываются: название и регистрационный номер судна, порт приписки, данные о тоннаже и конструкции, а также имя владельца. Это свидетельство является важнейшим судовым документом и должно храниться у капитана судна. Судно в море юридически считается частью территории страны, под флагом которой оно ходит. Название судна указывается на обеих сторонах носа судна. На корме указываются и название судна, и порт его приписки.

Предъявление патента обеспечивает экстерриториальность, помощь и защиту, в т.ч. и союзников флага государства. Судно без патента – это судно без гражданства, оно может считаться пиратским.

Коммерческие характеристики

Регистровый тоннаж

Вторая цель обязательной регистрации судна сводится к оценке тех качеств, которые влияют на размер дохода, и в переводе этой оценки в регистровые тонны.

Понятие «тонна», употребляемое в судоходстве, может ввести в заблуждение неспециалиста, а слово «тоннаж» имеет множество значений. Это условное понятие для установления различий между судами в связи с оплатой или сбором налогов. Оно не имеет никакого отношения ни к весу груза, которое судно способно взять при полной загрузке, ни к весу самого судна.

В международной практике принято считать, что одна регистровая тонна представляет собой единицу в 100 кубических футов закрытого пространства, заключенного в судне.

Тонна – (норвеж. «Типпе») – бочки в 220 галлонов (перевозилось вино) на Средиземноморье. На заре фрахтования бочка, как единица определения размера судна, служила и удобной единицей в качестве основы для расчетов по фрахту.

В 1861 г. по инициативе одного из основателей морского регистра, Комбера, была введена единица «tonneam», равная 1,44 куб.м, или 50,85 кубофутов, что несколько больше международной ре-

гистровой тонны. Используемая в настоящее время во всем мире единица измерения 100 кубофутов появилась на базе принципов, которые вывел более века тому назад Джордж Мурсом. В то время удельная грузоподъемность судов была гораздо ниже нынешней. А поскольку в тот период преобладали относительно легкие грузы, Д. Мурсом полагал, что было бы справедливо устанавливать размер судовых сборов в зависимости от внутренней полезной кубатуры судна. Сформулированные им в 1854 г. принципы до сих пор служат основой для официального определения тоннажа судов.

Регистровый тоннаж определяется на основании измерений, проделанных инспекторами, которые назначаются правительствами стран флага судна.

В официальной статистике мирового морского флота под «тонной» (ton) **всегда понимается брутто-регистровая тонна, а не тонна грузоподъемности или иной характеристики судна.**

Брутто-регистровый тоннаж – это объем (V), выраженный в тоннах (1 тонна = 100 кубофутов) и получаемый в результате обмера помещений под обмерной палубой и постоянных закрытых помещений под этой палубой, за минусом объема некоторых исключаемых пространств.

Обмерная палуба – это верхняя палуба в судах, имеющих менее трех непрерывных палуб. Во всех остальных судах – это вторая непрерывная палуба, считая от пайола трюма вверх (исключая объем открытого шельтердека, рулевой рубки, камбуза, санузлы, световые и вентиляционные люки, помещения палубных механизмов, все коробки люков, что составляет менее 0,5% от общей валовой вместимости).

Нетто-регистровый тоннаж – это часть валовой вместимости, которая считается предназначенной для груза (при этом исключаются все помещения, занимаемые экипажем, объем штурманской рубки, радиорубки, судовых кладовых, объем водяного балласта, танков – форпика и ахтерпика, объем помещения под главную машину).

Водоизмещение

Чистое водоизмещение соответствует фактическому весу металла корпуса и оборудования судна. Оно является основным показателем при продаже судна на слом.

Грузовая марка

Для того чтобы можно было определить осадку судна в любое время, на форштевне и ахтерштевне, а часто и в средней части судна наносят марки углублений. Пользуясь этими марками, можно определять дифферент и состояние судна при погрузке и разгрузке. Марки углублений используют также при заходе в порты с малой глубиной. В этом случае часто приходится разгружать суда на рейде, пока судно не получит допустимую осадку. Марки углублений вырезают из листовой стали и приваривают или накернивают на корпус судна. Они выделяются на фоне корпуса особой окраской и поэтому хорошо видны. На правом борту осадка указывается в дециметрах, а на левом — в футах.

Структура торгового морского флота зависит от типов судов и их рабочих функций, назначения и целей их постройки.

Одни и те же порты погрузки и выгрузки нефти и нефтепродуктов связаны между собой маршрутами, проложенными через разные части Мирового океана. Это обусловлено ограниченными габаритами (ширина, глубина) каналов, узкостей, находящихся на маршруте, что вынуждает к строительству судов соответствующих размеров, способных проходить теми или иными маршрутами.

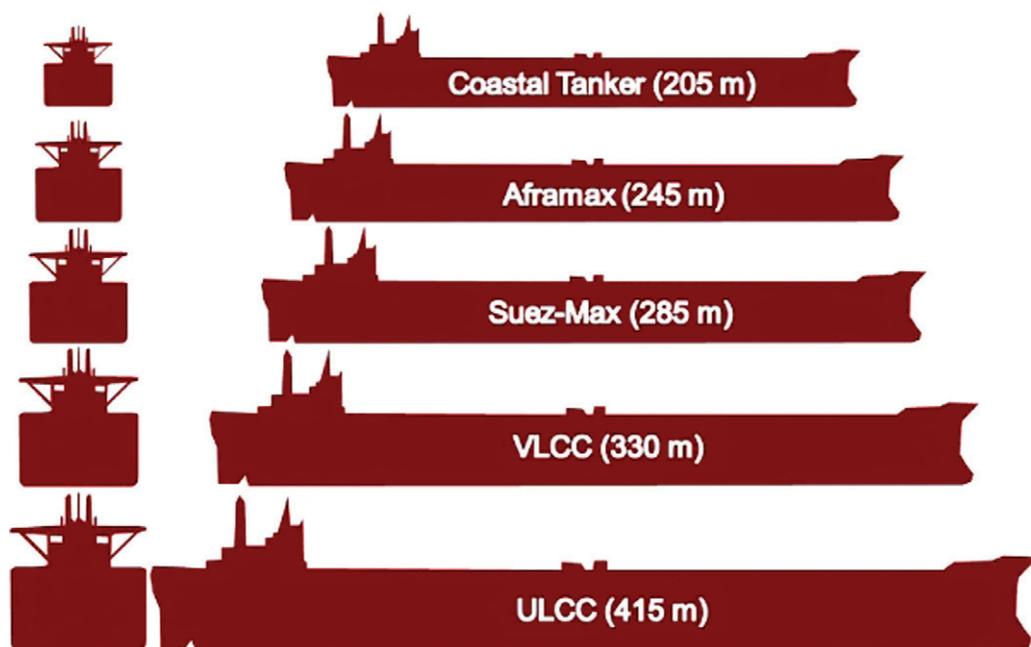
Суда делятся на: самоходные, несамоходные (буксируемые, парусные, гребные), буксиры, толкачи, теплоходы, пароходы, газотурбоходы, дизель-электроходы, атомоходы, надводные, глиссирующие, на подводных крыльях и воздушной подушке, подводные. При этом каждое судно отвечает потребности мировой торговли, а именно:

- пассажирские круизные суда,
- суда для перевозки генеральных грузов,
- ячеистые контейнеровозы,
- ролкеры,
- лихтеровозы,
- очень большие танкеры (VLCC – very large crude carrier tanker; ULCC – ultra large carrier tanker),
- танкеры для перевозки природного сжиженного газа (LNG-суда – tank liquefied natur gas ship),

- танкеры для перевозки просто сжиженного газа (LPG – liquefied petroleum gas),
- суда на подводных крыльях,
- суда на воздушной подушке.

Танкеры принято разделять на следующие группы:

Product carrier	– 35 000–50 000	т. дедвейт
Panamax	– 50 000–70 000	– – – –
Aframax	– 70 000–110 000	– – – –
Suezmax	– 110 000–200 000	– – – –
VLCC	– 200 000–310 000	
ULCC	– 310 000– > ...	



Танкер типа «Panamax» имеет габариты, позволяющие проходить Панамским каналом. Танкеры типа «Aframax» не могли по размерам вписаться в габариты Суэцкого канала до его реконструкции и вынуждены были следовать из портов Арабского залива вокруг Африки. Танкеры типа «Suezmax» вписываются по своим размерам в габариты Суэцкого канала после его рекон-

струкции. Далее идут очень крупные и сверхкрупные танкеры для перевозки сырой нефти, которые ходят только открытыми океанскими маршрутами.

Танкеры-продуктово­зы имеют меньшие размеры, поскольку партионность нефтепродуктов значительно уступает сырой нефти.

В классе сухогрузов наибольшее распространение получили балкеры – большегрузные суда для перевозки навалочных, насыпных грузов крупными партиями. Балкеры – относительно однотипные по конструкции однопалубные суда с большим люковым раскрытием. Их основные грузы – это уголь, зерно, удобрения, металлолом, бокситы, сахар навалом и т.п. Как и танкеры и по тем же причинам балкеры делятся на группы, т. дедвейт:

Capesize	– 80 000 – 150 000
Panamax	– 50 000 – 80 000
Handymax	– 35 000 – 50 000
Handysize	– 10 000 – 35 000

Балкеры типа «Panamax» относятся к числу наиболее популярных. Эти большегрузные суда осуществляют подавляющую часть морских перевозок массовых сухих грузов.

Пятьдесят лет назад, 25 апреля 1956 г., из порта Ньюарк (штат Нью-Джерси) в Хьюстон (штат Техас) вдоль Восточного побережья США отправился в путь первый контейнеровоз «Ideal X», груженный стандартными контейнерами TEU.

Признанная ныне во всем мире аббревиатура TEU расшифровывается как Twenty-five-Equivalent-Unit и в футах имеет размер 20x8x8,5. Порожний вес контейнера составляет 4,1 т, а максимальная загрузка – 21,5 т.

Некоторые сравнивают изобретение контейнера TEU по значимости с изобретением электричества, телефона или Интернета. Об этом, конечно, можно спорить, но ясно одно – **без стандартных контейнеров не мог бы столь быстро идти процесс глобализации всемирной торговли.**

2.4. Железнодорожные транспортные средства

— состоят из локомотивов, моторных и прицепных вагонов. По способу энергопривода делятся на: электровозы, тепловозы, паровозы, газотурбовозы, комбинированные.

Подвижной состав состоит из тяговых и грузовых средств, которые предназначены для передвижения грузов. Бывают совмещенные и сочлененные транспортные средства (имеют отдельно силовую и грузовую часть).

Вагоны — открытые (полувагоны, платформы).

Думкары — для перевозки сыпучих грузов, которые оборудованы устройством для их выгрузки, транспортеры.

Закрытые — цистерны, изотермические, зерновозы, цементовозы.

Специализированные — хопперы — для цемента, окатышей и горячего агломерата;

— специальные цистерны (для цемента, муки, каустической соды, полихлорвинил хлорида, спирта, сжиженных газов), рефрижераторы, двухъярусные платформы для автомобилей, вагоны для перевозки рыбы, четырех-восьми-многоостные вагоны до 20 осей.

2.5. Автомобильные транспортные средства

Это автофургоны, от легких фургонов снабженческих машин до вагонов для перевозки легковесных грузов;

— грузовые автомобили — открытого типа, имеют борта, но без крыши;

— самосвалы — для перевозки сыпучих грузов;

— автоплатформы — у них нет бортов для перевозки контейнеров, предназначенных для пакетированных лесоматериалов, упаковок, коробок, уложенных в несколько ярусов и стянутых тросами, цепями или брезентом;

— автоцистерны — нефть, сахар, мука, зерно, гранулированные вещества;

- саморазгружающиеся автомобили – для перевозки зерна, цемента и других аналогичных грузов;
- специальный тягач с полуприцепом, т.е. автомобиль – поезд (доставка груза «от двери до двери» и «от пакета до фуры» – рентабельная перевозка особенно скоропортящихся грузов, время простоя меньше).

2.6. Воздушные транспортные средства

По назначению – пассажирские, грузовые, военные.

- по типу движителя – винтовые, реактивные;
- по типу двигателя – поршневые, турбовинтовые, турбореактивные, реактивные, ракетные;
- по скорости полета – дозвуковые, сверхзвуковые и гиперзвуковые.

В последнее время стали появляться грузовые самолеты как реакция на спрос на авиационные грузовые перевозки. До сих пор из 70 авиалиний, например, проходящих через английский аэропорт «Хитроу», только три – чисто грузовые, а 500 тыс. т груза все еще перевозятся на пассажирских самолетах.

В России наиболее популярны тяжелые грузовые турбореактивные самолеты ИЛ – 7ВТД.

Полный взлетный вес самолета составляет 180 т, масса без топлива и груза – 100 т. Максимальная масса груза на борту – 40 т, L-50 м; размах крыльев 48.5 м. Для взлета ему необходима специально оборудованная взлетная полоса длиной в 1 км, а конструкция шасси позволяет в экстренных случаях садиться даже на вспаханные поля. Средняя скорость полета составляет 680 км в час при расходе топлива 10 т в час.¹

¹ При этом необходимо отметить, что успешное и быстрое развитие авиации в России связано с такими гениальными авиаконструкторами как А.Н. Туполев, С.В. Ильюшин, П.О. Сухой, В.М. Мясичев, Г.М. Бериев, А.М. Люлька, С.К. Туманский и др.

Глава 3. Международная транспортная классификация грузов

3.1. Виды грузов

В своей совокупности товары характеризуются следующими признаками:

- природное происхождение;
- биохимический состав;
- потребительское назначение.

По природному происхождению можно различать грузы минерального происхождения (большое содержание неорганической химии) и животного происхождения (большая концентрация жиров и белков). К ним можно отнести мясо и мясопродукты, продукты моря, птицы и т.д. Товары растительного происхождения в основном характеризуются высоким содержанием углеводов (зерно, злаки, крупы, масла, фрукты, овощи, лен, хлопок и т.д.)

Исходя из биохимического состава – грузы подразделяются на органические и неорганические.

Исходя из потребительского назначения – грузы делятся на продовольственные и промышленные.

По системе обработки – грузы можно разделить на следующие подгруппы: сырье (необработанный груз), полуфабрикаты (сырье, прошедшее технологическую обработку, но недоведенное до состояния, пригодного для потребления); готовые изделия (продукция, готовая для непосредственного употребления).

Помимо этого грузы подразделяются на торговые, тарифные и транспортные.

Международным стандартом торговой классификации стала гармонизированная система описания и кодирования (ГС) – синтез Брюссельской таможенной номенклатуры (БТН) и стандартной международной торговой классификации (СМТК) ООН. В ГС применяется шестиразрядная система кодирования товаров.

Тарифная классификация (или номенклатура) грузов построена по признакам производственного происхождения грузов, по размерам тарифов за перевозки и размерам ставок сборов.

Транспортная классификация грузов осуществляется по способам перевозки и перегрузки. По ней грузы делятся на генеральные, массовые и специальные.

Генеральные грузы — это штучные грузы в упаковке и без таковой. По виду упаковки это тарно-упаковочные грузы (в мешках, коробках, ящиках), а также грузы в укрупненных грузовых и транспортных единицах (пакеты, флеты, на поддонах, трейлерах, контейнерах, лихтерах).

Рутинные грузы — это грузы без тары и упаковки (различные трубы, металлоконструкции и др.).

Генеральные грузы разделяются по массе, размерам и габаритам. К легким грузам относятся грузы, которые на 1 т веса занимают объем не более 2 куб.м. (шерсть, табак, пух, вата, и т.п.). К длинномерным относятся грузы, длина грузового места которых более 3 м. Негабаритными называются грузы, которые по своим размерам не вписываются в габариты судовых помещений, ж/д вагонов, платформ и путей и т.д.

В зависимости от транспортных характеристик и физико-химических свойств грузов, дальности перевозок и используемых видов транспорта все генеральные грузы делятся на:

— контейнеропригодные, которые целесообразно перевозить укрупненными единицами — в пакетах, на поддонах, паллетах, доллтрейлерах или на специальных многоколесных тележках;

— комбинированные перевозки — смешанные виды транспорта;

— грузы, которые целесообразно перевозить своим ходом или методом буксировки, осуществлять погрузку и выгрузку самостоятельно (автотехника, сельхозтехника, транспортное оборудование и т.д.).

Массовые грузы, составляющие основную (по массе) часть перевозимых грузов всеми видами транспорта, подразделяются на четыре основные категории: наливные, навалочные, насыпные и лесные.

К *наливным* относятся жидкие грузы. Основную их массу (более 90%) составляют нефть и нефтепродукты. К ним также относятся продукты химической промышленности (смешенные газы, кислоты, щелочи, красители, лаки и т.д.) и продукты пищевкусовой промышленности (спирты, масла, вино, молоко, жиры, патока и т.д.).

Нефтепродукты составляют особую группу. Они подразделяются на светлые (бензин, керосин, газовый конденсат и др.), темные (мазут, тяжелые сорта топлива, сырая нефть), жидкие смазочные материалы и ряд других.

Навалочные грузы – грузы, перевозимые без тары и распределения по грузовым местам, предъявляемые к перевозке навалом (уголь, руда, зерно, соль, сахар, сырец и т.д.). Подавляющее большинство из них состоит из однородных или неоднородных частиц огромного размера. В зависимости от размера частиц (или гранулометрическому составу) навалочные грузы делятся на: особо крупные (размеры частиц >320 мм), крупные (61–320 мм), мелкие (10–60 мм), зернистые (0,5–9 мм), порошкообразные (0,05–0,49 мм), пылевидные ($<0,05$ мм).

Насыпные грузы – это сыпучие грузы, которые принимаются к транспортировке без счета мест и тары, но в отличие от навалочных – не навалом, а насыпью. Основная их характеристика – сыпучесть, которая определяет степень из подвижности при транспортировке. Сыпучесть определяется характером распространения внутренних сил в сыпучей массе груза. Степень их подвижности характеризуется величиной угла естественного откоса, и силой внутреннего сопротивления сдвигу, т.е. сцепления частиц по поверхности скольжения.

По механизму смещения грузы подвержены так называемому сухому смещению и в увлажненном состоянии (тиксотропными).

Лесные грузы – делят на: круглый лес, полукруглые пластины, пиломатериалы, рудостатки и крепежный лес, шпалы, стрелочные и мостовые брусья, фанера, древесноволокнистые и древесностружечные плиты, технологическая щепка, дрова.

К круглому лесу относят бревна, балансы, столбы и др. В зависимости от длины он может быть длинным (от 6,5 м и выше),

средним (от 3,75 до 6,5 м), коротким (от 2 до 3,75 м). К последним относят рудничные стойки, дрова и др.

Пиломатериалы различают по способу обработки – обрезные и необрезные. В зависимости от размеров пиломатериалы называют досками – толщина менее 100 мм (ширина > толщины не менее чем в 3 раза) и брусками – толщина > 100 мм (ширина > толщины не более чем в 2 раза).

Технологическая щепка образуется в результате дробления кусковых отходов при лесозаготовках и лесопилении (сучьев, горбылей, отрезков досок и т.п.). Щепку используют в качестве сырья для целлюлозно-бумажной промышленности и гидролизного производства, для изготовления древесно-волоконистых и древесно-стружечных плит.

Специальные грузы требуют при их транспортировке и хранении особых условий. К ним относятся: опасные, скоропортящиеся, живой скот и птица.

Опасные грузы требуют принятия мер предосторожности: взрывоопасность, огнеопасность, токсичность, инфекционная радиационная опасность, окислительное действие и коррозионность.

Скоропортящиеся грузы – требуют защиты в пути от воздействия высоких или низких температур (охлаждения, отопления, вентиляции, ухода или контроля над их состоянием).

Живой скот, птица и грузы животного происхождения – подвергаются обязательному ветеринарно-санитарному контролю и требуют особо оборудованных для перевозки помещений (клетки, аквариумы, стойла и т.д.). Перевозку и перегон животных осуществляют под контролем ветеринарной службы. Больных – только в специальных изоляторах или карантинных каютах.

3.2. Таможенное оформление

Ни одна страна мира не может иметь развитую экономику без отлаженной системы международных перевозок, без торговли с другими странами. В связи с этим значение международных грузоперевозок становится ключевым фактором успешной внешней

торговли. Международные перевозки помогают решить ряд задач, способствующих экономическому росту и процветанию страны. Помимо того что международные перевозки грузов обеспечивают своевременную поставку товаров из одной страны в другую, они еще и позволяют в значительной степени обогатить бюджет страны, так как одним из существенных источников пополнения казны являются таможенные платежи и таможенные сборы. Например, в России таможенные взносы в бюджет страны составляют около 50 млрд долларов.

Обязательным условием ввоза товара является его *таможенное оформление* при пересечении границы страны. Любой человек, занимавшийся когда-либо ввозом груза из других государств, так или иначе сталкивался с таможенным оформлением, таможенной очисткой груза.

При пересечении границы ввозимый товар и транспортное средство помещаются под специальный режим, где проводится тщательная проверка ввозимого груза и его таможенное оформление. Таможенное оформление грузов состоит из нескольких этапов. На начальном этапе таможенного оформления, или таможенной очистки, работники таможни принимают и регистрируют ввозимый товар. На следующем этапе производится контроль корректности кода ТН ВЭД, определяемого для продукции. После прохождения процедуры по растаможиванию грузов транспортное средство и ввозимый товар могут легально пересечь границу страны.

3.3. Классификация товаров для таможенного обложения

При пересечении таможенной границы товарами и транспортными средствами имеется возможность собрать в одном месте, в одном органе всю необходимую информацию для принятия решения о перемещенных товарах, обнаружить случайные или умышленные несоответствия между фактическими данными о товарах и устранить причины нарушения законов и принять меры по установлению причастных лиц, а также дать юридическую ква-

лификацию этих нарушений. Для этого необходимо знать товар, его свойства и четкую классификацию для его обложения таможенным тарифом.

В 1950 г. в Брюсселе была принята Конвенция о создании товарной номенклатуры (БТН) для таможенных целей, сообразуясь с интересами национальных экономик.

К концу 1960-х годов на основе БТН были построены тарифы более 100 государств, и около 75% мирового товарооборота облагались пошлинами по этой системе.

Эта система постоянно улучшалась, и в 1983 г. Совет по таможенному сотрудничеству принял проект по Международной конвенции о гармонизированной системе описания и кодирования товаров (ГС). Переход на эту систему начался 1 января 1988 г. Россия присоединилась к конвенции 1 января 1991 г. Этот классификатор лежит в основе таможенных тарифов стран, на долю которых приходится 9/10 мировой торговли. Другим важным документом является Стандартная международная торговая классификация (СМТК) ООН, одобренная ООН в 1960 г.

Классификация товаров осуществлена по нескольким признакам. Главный из них – признак последовательности обработки продуктов. Все товары разделены на 3 класса: сырьевые товары, полуфабрикаты, готовые изделия.

Сырьевые товары – продукты сельского хозяйства, лесного хозяйства, рыболовства, охоты, любое полезное ископаемое, стоимость которого лишь в незначительной степени зависит от обработки.

Полуфабрикаты – продукт, требующий дальнейшей обработки и включения в состав других товаров, прежде чем стать орудием производства или предметом потребления.

Готовые изделия – все промышленные товары, предназначенные для использования в домашних условиях, а также капитальное оборудование во всех отраслях.

Глава 4. Транспорт в системе международных перевозок

4.1. Транспорт в сфере внешней торговли

Под термином «международные перевозки» принято понимать перевозки грузов и пассажиров с территории (акватории) одной страны на территорию (акваторию) другой страны на взаимно согласованных или принятых на международном уровне экономических и правовых условиях. (Расчеты ведутся по согласованному и специально выработанному порядку – экономические условия; правовые – международные – взаимные претензии решаются в арбитражном порядке и согласовании, унифицированным грузовым документам.) Термин «международные перевозки» определяется примерно так же следующими международными соглашениями: Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении – СМГС ст. 1, §1; Бернская конвенция по перевозкам грузов в международном и железнодорожном сообщении (ст. 2); Варшавская конвенция об унификации условий международных воздушных перевозок (ст. 1), Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и багажа (ст. 2, п.1), Устав железных дорог России (ст. 4), Воздушный кодекс России (ст. 3), Устав автомобильного транспорта (ст. 3, часть 2), Кодекс торгового мореплавания РФ (ст. 16).

В зависимости от периодичности доставки грузов (или по форме организации транспортного процесса) можно выделить две основные категории перевозок: регулярные и нерегулярные. Первоначально это сложилось на морском транспорте, где регулярные рейсы стали называться линейными, а нерегулярные – трамповыми. Кроме морского транспорта, понятие регулярного и нерегулярного международного сообщения свойственно как воздушному, так и автомобильному транспорту. В последнее время все большее значение приобретают «регулярные грузовые поезда», а также фирменные пассажирские поезда.

Понятие «транспортный фактор» включает в себя степень развития в той или иной стране транспортной инфраструктуры, состояние парка средств автотранспорта, величину издержек товародвижения, специфику калькуляции «транспортной составляющей» при заключении договора купли-продажи, особенности выбора базисного товара с учетом возможности осуществления, характера и эффективности транспортного процесса, формулирования в торговых контрактах транспортных условий поставки, транспортную логистику и другие факторы. Во внешнеторговых операциях (ВЭД) транспортный фактор как количественно определенная доля в стоимости продукции играет важную роль, в ряде случаев решающую при обосновании целесообразности той или иной внешнеторговой сделки. При этом транспорт и ВЭД находятся в тесной взаимосвязи и взаимной обусловленности. Доля транспортных расходов в цене товара имеет тенденцию к росту в связи с реализацией требований к качеству транспортного обслуживания, безопасности движения, транспортных единиц, увеличению их стоимости, росту амортизационных расходов, увеличению затрат на топливо, использованию природных и трудовых ресурсов, защите окружающей среды.

В процессе ВЭД необходимо осуществлять сложный и специфический комплекс в системе: **«производство — внешняя торговля — транспорт — потребление»**.

Понятие «транспортные операции» имеет более широкое толкование, чем понятие «транспортировка груза». В международной торговле при использовании различных видов транспорта грузовладельцам необходимо выполнить ряд транспортных операций, обусловленных в контрактах базисными условиями поставки товаров и транспортными условиями. Содержание этих операций определяется характером международных перевозок или международных сообщений, которые подразделяются в зависимости от:

- предмета транспортных операций (груз, пассажир);
- вида транспорта (морской, сухопутный, воздушный);
- транспортной характеристики товара (генеральный, массовый, наливной, газообразный);

- периодичности (линейное, трамповое судоходство, регулярное воздушное сообщение, чартерные перевозки);
- порядка прохождения границы (перегрузочные, транзитные грузы);
- транспортно-технологической системы (пакетная, контейнерная, ролкерная, лихтеровозная, паромная, баржа буксирная, плавание «река–море»);
- вида сообщения (прямое, последовательными перевозчиками);
- перевозки на особых условиях режимных грузов (скоропортящиеся, опасные, тяжеловесные, длинномерные, негабаритные и др.).

Транспортные операции обычно классифицируются следующим образом:

- 1) операции, предшествующие внешнеторговой сделке;
- 2) операции, возникающие при ее реализации;
- 3) операции, возникающие после завершения сделки. Прежде чем проводить переговоры с целью заключения контракта и до его подписания, необходимо провести анализ транспортных услуг, тарифов, фрахтов и условий перевозки товаров; изучить транспортный фактор с определением транспортной составляющей в цене товара, ориентировочно определить цену товара для конечного покупателя; рассчитать и запланировать транспортные расходы; определить и конкретизировать транспортные условия и базис поставки с включением их в договор купли-продажи.

После подписания контракта и в процессе его выполнения предстоит осуществить целый ряд действий:

- запланировать потребность определенных видов транспорта в перевозках товаров;
- заключить договоры перевозки, оформить их соответствующими транспортными документами;
- подготовить товар к транспортировке – упаковать, затарить, замаркировать и в случае необходимости разместить на нем бирки;
- оформить необходимую транспортную, техническую и товаросопроводительную документацию;

- застраховать груз и оформить страховой полис;
- подготовить и оформить грузовую таможенную декларацию;
- произвести расчеты с перевозчиками;
- выполнить таможенные формальности, пограничные, санитарные, ветеринарные операции;
- оформить необходимые документы;
- оплатить расходы.

После выполнения контракта купли-продажи следует решить вопросы между грузополучателем и перевозчиком, продавцом и покупателем, если таковые появились: предъявить претензии к ним, разрешить их в установленном порядке.

Транспортное обслуживание должно быть организовано во время всего процесса перемещения товара из сферы производства в сферу потребления и включает такие понятия, как сохранность перевозимого груза, скорость доставки, регулярность, ритмичность, охрана окружающей среды. При транспортном обслуживании грузовладельцам предоставляются дополнительные услуги: накопление, хранение груза, ремонт тары, маркировка, подготовка к отгрузке, разделение материала и т.п. Могут возникнуть и другие посреднические операции: страхование груза и транспортных средств, лизинг и агентирование транспортных средств, брокерское и транспортно-экспедиторское обслуживание.

Местом осуществления транспортных операций могут быть: пункты отправления, путь следования груза, пункты перевалки с одного вида транспорта на другой, пограничные пункты у получателя товара. Производить их могут продавец или покупатель, изготовитель продукции, заказчик товаров, перевозчик, посредник в транспортных операциях, обслуживающий внешнеторговый грузооборот (транспортно-экспедиторские, агентские, брокерские и другие организации). Транспортные операции могут проходить как внутри страны (доставка товаров к пограничным пунктам, к портам, перегрузка, хранение, комплектация, перетаривание, передача грузов за рубеж), так и за границей (переадресование грузов, заключение новых договоров перевозки, транспортно-экспедиторские, агентские, брокерские услуги, страхование др.).

Чтобы перевезти груз, производителю необходимо подготовить продукцию таким образом, чтобы защитить ее от атмосферных и динамических воздействий во время транспортировки, учесть габаритные ограничения транспортных средств, доставить к месту погрузки, погрузить, осуществить ряд коммерческих, банковских, таможенных, карантинных, санитарно-ветеринарных и других операций. Еще в процессе проектирования и создания продукции производства товара необходимо предусмотреть возможность рациональной транспортировки создаваемого изделия.

Транспортное обеспечение следует рассматривать как совокупность технических, технологических элементов, экономических, коммерческих, правовых, организационных форм и методов управления транспортным процессом и операций на всех этапах в сфере производства, потребления и обращения продукции, обеспечивающих общественное воспроизводство и рациональное функционирование экономикой.

Транспортному обеспечению близка по своему назначению система международного товародвижения. Это технические средства, коммуникации, обустройство всех видов транспорта, складское хозяйство фирм, материально-технологическая база брокерских и агентских фирм, лизинговых компаний, транспортно-экспедиторских, бункеровочных фирм и др. Уровень транспортного обеспечения ВЭД оказывает существенное влияние на эффективность внешней торговли, проявляясь в цене товара, в качестве транспортной составляющей и прямо или косвенно воздействует на формирование самой цены товара, поэтому возник стандарт качества транспортного обслуживания по оптимизации транспортного обеспечения ВЭД в системе «Производство – обращение – потребление» от момента изготовления продукции до момента сдачи товара покупателю. В России разработаны первые три стандарта качества. В этих стандартах перевозка грузов и пассажиров рассматривается с позиции удовлетворения интересов потребителя. Стандарты качества транспортного обеспечения включают: 1) показатель качества транспортной услуги – количественная характеристика одного или нескольких потребительских свойств услуги, составляющих ее

качество; 2) сохранность перевозки — без потерь, повреждений, загрязнений; 3) своевременность доставки — гарантия прибытия в конечный пункт в соответствии с обусловленным сроком; 4) надежность транспортного обслуживания — в заданных объемах, качестве в течение установленного времени; 5) нормативный срок доставки грузов — своевременная доставка груза, в гарантированный срок.

4.2. Транспорт в сфере производства

Крупная машинная промышленность, развитие международного разделения труда, интернационализация экономики всех стран, новое размещение главных центров машинного производства уничтожили существовавшую обособленность отдельных стран и поставили удовлетворение потребностей каждой страны в зависимости от мировых транспортных связей. С переходом капитализма к монополистической стадии развития тенденция интернационализации производства, специализация и кооперирование продолжали нарастать, что требовало вовлечения в товарооборот все большего количества материальных средств, рабочей силы (труда), сырья, машин, оборудования и потребительских товаров. Это вызывало необходимость ускоренного развития новых видов транспорта.

4.3. Транспортные условия договора купли-продажи

Если в разделах контракта, называемых «базисные условия» или «условия поставки», подробно не оговорены транспортные условия, то они выносятся в отдельный раздел, в котором необходимо оговорить все детали, касающиеся обязанностей сторон: распределение расходов по перевозке грузов и их обработке в местах погрузки (выгрузки), порядок отгрузки товаров, предоставления взаимной информации партнеров об отгруженных товарах, условия транспортировки и др. Содержание транспортных усло-

вий контракта зависит от вида сделки, базисных условий, характеристики товара, способа транспортировки, вида транспорта для перевозки товара. В общих чертах транспортные условия включают в себя следующие пункты:

- выбор вида транспорта (морской, речной, воздушный, наземный, смешанный);
- указание документа, оформляющего договор перевозки (чартер, коносамент, накладная авиагрузовая, накладная железнодорожная, накладная товаротранспортная);
- направление перевозки;
- способ транспортировки (в трюме, на палубе, на платформе, в вагоне и т.д.);
- особые условия транспортировки (например, при железнодорожных перевозках – нормы погрузки и крепления грузов на открытых платформах);
- срок и порядок отгрузки товара из пункта отправления;
- место и порядок сдачи товара продавцом покупателю;
- наименование пункта погрузки (выгрузки) товара, морского (речного) порта или пункта передачи груза;
- распределение расходов по погрузке (выгрузке) товара между продавцом и покупателем;
- порядок передачи информации о подаче транспортного средства к погрузке (выгрузке) и определение готовности к выполнению грузовых операций;
- нормы погрузки (выгрузки) и порядок учета нормативного времени (при морской перевозке стояночное, стальнойное грузовое время – это количество дней (часов), в течение которых должны быть произведены работы по погрузке-разгрузке судна);
- ставки, условия и порядок оплаты перевозчику компенсации (штрафа), премии (вознаграждения) за превышение (снижение) норм погрузочно-разгрузочных работ;
- особые требования к транспортной упаковке, таре и маркировке;
- действие того или иного международного соглашения, конвенции, обычаи и другие указания для оформления договора перевозки.

Международная перевозка оформляется договором перевозки, фактическое пересечение товаром или пассажиром границ, т.к. международная перевозка может прекратиться в стране отправления груза, например, ввиду утраты груза или снятия его с экспорта. Внешним признаком договора международной перевозки является оформление его соответствующим международным транспортным документом, действующим в стране отправления груза. Понятие «международная перевозка» отличается от «внешнеторговой перевозки». Внешнеторговая перевозка указывает на ее характер, т.е. она является экспортной или импортной; она может совпадать по месту и времени с международной, если груз доставляется до пограничного пункта, и, наоборот, по внутренним документам, например при завозе экспортного товара в морские или речные порты и вывозе из них импортного груза. Как правило, внешнеторговая перевозка становится международной при заключении международного договора или при пересечении грузом границы. Содержание транспортных операций во внешней торговле во многом определяется характером международных перевозок или международных сообщений.

Особо важное значение имеют международные транспортные условия ИНКОТЕРМС-2010.

Они были опубликованы 27 сентября 2010 г. с обновленными правилами торговли, вступившими в силу с 1 января 2011 г.

В ИНКОТЕРМС-2000 были внесены следующие изменения:

1. Исчезли четыре (DAF, DES, DEQ и DDU) и вводятся два новых условия поставки (DAP – Доставлено до места (Delivered at Place) and DAT – Доставлено на терминал (Delivered at Terminal).

2. Создание двух классов ИНКОТЕРМС – (1) правил для любого вида транспорта и (2) правил для морских и речных перевозок (ИНКОТЕРМС-2000 имел 4 класса).

3. Правила, которые теперь работают как для международных, так и для внутренних поставок.

4. Введение ссылок на использование электронных записей – в случае согласия сторон или когда это общепринято.

5. Пересмотренное страховое покрытие с учетом поправок, внесенных в Institute Cargo Clauses (Институт лондонских страховщиков).

6. Четкое указание ответственности за уплату хранения на терминале.

Новые условия:

1. Исключение четырех видов из ИНКОТЕРМС-2000

Институт лондонских страховщиков (ИСС) вводит два новых условия доставки:

– DAP (Delivered At Place) – доставлено до места, – который будет использоваться вместо DAF, DES и DDU;

– DAT (Delivered At Terminal) – доставлено на терминал, – который будет использоваться вместо DEQ.

Эти условия могут быть использованы независимо от соглашения о виде транспорта. Причина принятия решения о снижении количества условий была обусловлена тем, что трейдеры зачастую выбирали неверные или запутанные условия, ведущие к противоречивым или неясным контрактам.

2. Две категории вместо четырех

11 условий теперь систематизированы в двух категориях:

– Доставка любым видом транспорта (морским, наземным, авиа, ж/д) – EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DAT и DDP. Они могут быть использованы, когда отсутствует морской транспорт.

– Доставка морским или речным путем – FAS, FOB, CFR и CIF.

3. Адаптированные правила

ИНКОТЕРМС-2010 особенно направлен на использование как в случаях международной, так и в случаях внутренней торговли. Это указано на титульной странице официального издания ИНКОТЕРМС.

Для торговых организаций и блоков (к примеру, ЕС), где границы формально отсутствуют, новые правила и условия стали проще для использования.

4. Электронные документы (записи)

Обязательства покупателя и продавца предоставлять контрактную документацию теперь могут быть в виде электронных документов. Введением этого пункта ИСС отражает свое понимание возрастающего объема использования электронной документации.

5. *Institute Cargo Clauses (Институт лондонских страховщиков)*

Там, где условия требуют получения страховки, страховые требования изменены с учетом поправок в Институте лондонских страховщиков.

6. *Безопасность*

Проблема безопасности товаров, судов и т.д. сейчас является одной из основных, когда осуществляется международная торговля. Учитывая, что большинство стран сейчас предъявляют требования высочайших проверок безопасности, новые правила вводят обязательство обеих сторон предоставлять всю необходимую информацию по запросу в случаях проведения таможенной импортно-экспортной очистки. ИНКОТЕРМС-2000 не предусматривал такой вид сотрудничества.

7. *Издержки по хранению на терминале*

Когда продавец должен организовать и оплатить доставку товаров до согласованного места (CIP, CPT, CFR, CIF, DAT, DAP и CDP), может случиться, что уплата издержек за хранение на терминале перейдет к покупателю как часть контрактной цены за товары. Тем не менее, исторически, в некоторых случаях, продавец также должен был платить терминалу за хранение (двойная плата).

ИНКОТЕРМС-2010 направлен на исправление ситуации и внесение ясности, кто ответственен за уплату издержек по хранению на терминале. Однако еще предстоит выявить, положит ли это конец двойным оплатам, для тех, кто с ними сталкивался в прошлом.

Предполагается, что ИНКОТЕРМС-2010 будет эффективно применяться в международной торговле. Тем не менее, как при любых изменениях, будет необходима работа с торговыми компаниями, чтобы быть уверенным, что они готовы к этим изменениям и сделали необходимые поправки в своих типовых контрактах.

Действующие условия (категории) поставок см. в Приложении № 2.

4.4. Договоры перевозки грузов

Транспортное обеспечение внешнеторговой сделки имеет огромное значение, т.к. может улучшить коммерческие условия договора купли-продажи, но может и ухудшить их, снизив конкурентоспособность товаров и по ценам, и по срокам поставки. Поэтому договор перевозки является одним из важнейших документов в общей системе договорных отношений, регулирующих внешнеторговую деятельность.

Торгово-экономическое сотрудничество стран, стабильно и активно поддерживающих внешнеэкономические связи, обычно строится на долгосрочной основе. Для этого на правительственном уровне разрабатываются долговременные программы (соглашения), заключаемые, как правило, на 10 и более лет. Для реализации этих программ и соглашений заключаются межправительственные торговые договоры, а также ежегодные протоколы о взаимных поставках и соглашения о сотрудничестве в области транспорта. Непосредственные исполнители внешнеторговых операций – объединения, предприятия или фирмы – как юридические лица заключают между собой сделки в виде контрактов купли-продажи (торговых контрактов), которые реализуются путем доставки товаров импортеру, для чего, в свою очередь, заключаются договоры перевозки.

4.5. Рынки транспортных услуг

Мировые рынки транспортных услуг подразделяются, прежде всего по видам транспорта, но основное деление всех транспортных рынков на две большие группы – линейные и чартерные. Они определяются по признаку стабильности грузопотоков, периодичности и объемам перевозимых грузов. По этому признаку всю систему мирового товародвижения можно разделить на рынки устоявшихся регулярных (линейных) грузопотоков массовых грузов или пассажиров и рынки нерегулярных разовых (чартерных) перевозок. Причем с внедрением контейнеризации все

большее число разовых грузов, объединенных в один контейнер, попадает в регулярные грузопотоки.

Независимо от видов используемого транспорта те и другие группы рынков имеют свои тенденции развития, особенности регулирования и, главное, порядок ценообразования. Рынки регулярных грузопотоков, как правило, контролируются государствами или межгосударственными органами, и цены на транспортную продукцию устанавливаются в виде заранее объявляемых тарифов, имеющих минимальные и максимальные пределы. На рынках нерегулярных грузопотоков цена на транспортные услуги свободно обсуждается в процессе заключения договора перевозки и зависит не только от эксплуатационных расходов перевозчика, но и от конъюнктуры рынка.

Как указывалось ранее, 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, правоохранные 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.

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 СМГС (в том числе и России) тарифная политика на перевозку внешнеэкономических грузов разра-

батывается 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 одной тонны 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 6 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 маршруту Йокогама – Москва (морем и железной дорогой) составляет примерно 4000 долл США, Йокогама – Хабаровск (морем и железной дорогой) – 2900 долл США, Йокогама – Владивосток (морем и автотранспортом) – 2500 долл США.

Из всех транспортных рынков наиболее сложным и динамичным является рынок «морского тоннажа», или так называемый фрахтовый рынок. Его многоплановость и одновременно непостоянство собственной структуры требуют более подробной характеристики этого рынка, которая будет сделана ниже.

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.

4.6. Брокерская деятельность по фрахтованию морского тоннажа

Фрахтование тоннажа является той сферой деятельности, где интересы судовладельцев совпадают с интересами владельцев перевозимых морем грузов – фрахтователей. Фрахтование представляет собой специфическую область деятельности, предметом которой является заключение договоров морской перевозки. В настоящее время наиболее принятым является заключение фрахтовых сделок через посредников-брокеров, в качестве которых чаще всего выступают специализированные брокерские фирмы.

Основная деятельность брокерских фирм заключается в оказании посреднических услуг судовладельцам и грузовладельцам в виде подыскания клиента и заключения сделок на фрахтование морских судов с оформлением договора морской перевозки. Выступая в посреднической роли, брокер в большинстве случаев оказывает сторонам сделки разовые услуги. Однако он может за-

ключать сделки и от своего имени, но за счет доверителя, выступая в этом случае уже как комиссионер.

Иногда в качестве посредников при заключении фрахтовой сделки выступают два брокера: один по поручению судовладельца, другой — фрахтователя. Вознаграждение брокерам обычно устанавливается в размере 1,5–5% от фрахта, включая демередж и мертвый фрахт. Во многих странах брокерская деятельность является частным предпринимательством национальных или смешанных компаний.

Брокерская фирма обычно состоит из нескольких отделов, каждым из которых руководит специалист, обладающий высокой квалификацией и большим опытом. Так, в Великобритании посреднической деятельностью в морском судоходстве могут заниматься только члены института фрахтовых брокеров, квалификация которых подтверждается королевским дипломом.

В США (Нью-Йорк) действует профессиональный орган — Ассоциация судовых брокеров и агентов, которая разрабатывает и публикует соответствующие правила и рекомендации по брокерской деятельности, кодекс профессиональной этики, списки членов, тарифы на оплату услуг брокеров и т.д. Аналогичные организации (ассоциации, союзы) существуют в Дании, ФРГ, Италии, Швеции, Японии и других странах.

Кроме вышеназванных организаций, в странах Запада действуют различные федерации национальных ассоциаций, целью которых является возможность представления брокеров на международном уровне. Примером такой организации может быть Федерация национальных ассоциаций брокеров и судовых агентов, основанная в Лондоне. Федерация считается международной некоммерческой организацией, ее членами-учредителями являются национальные ассоциации следующих стран: Бельгии, Дании, Финляндии, Нидерландов, Италии, Норвегии, Швеции, Великобритании и ФРГ.

Наиболее крупной международной организацией, играющей важную роль в брокерской деятельности, является Балтийский международный морской совет (БИМКО), до 1985 г. носивший название Балтийская и Международная морская конференция. В

настоящее время в БИМКО состоит свыше 2700 членов (из 103 стран мира), среди которых есть и судовладельцы, и брокеры, и клубы взаимного страхования, и фрахтовые ассоциации, и др. Общий тоннаж флота членов БИМКО составляет около 50% всего тоннажа морского торгового флота.

В России рыночная деятельность морского транспорта осуществляется через специализированные внешнеторговые объединения – АКП «Совфрахт», АКП «Совкомфлот», ВАО «Совбункер». Основные структурные подразделения этих объединений – специализированные фирмы, которые не являются юридическими лицами и могут заключать сделки только по поручению и от имени объединения.

Внешнеторговые объединения как коммерческие организации действуют на двух рынках: внутреннем и внешнем. Взаимоотношения объединения с комитентами (судовладельцами, грузовладельцами и т.д.) строятся на основе специальных договоров комиссии или договоров поручений. Как комиссионер объединение выступает на внешнем рынке от своего имени, но за счет комитента и за посредническую деятельность получает определенное договором комиссионное вознаграждение. По договору же поручения сделки с инофирмой заключаются от имени предприятия (пароходства, грузовладельца) и за его счет. Объединение не несет ответственности за ненадлежащее выполнение сделки (контракта), и его услуга как посредника оплачивается согласно поручению в виде вознаграждения.

Традиционно работу, связанную с фрахтовой деятельностью, осуществляет «Совфрахт» на основании полномочий, получаемых от пароходств, внешнеторговых организаций, акционерных компаний и др. За посреднические операции объединение получает брокерское вознаграждение. До 1987 г. «Совфрахт» был монополистом в этом виде деятельности, но значительное увеличение операций по найму судов привело к образованию еще одного объединения – АКП «Совкомфлот». Несмотря на то что в настоящее время «Совфрахт» не является монопольным брокером, особенно для судовладельцев стран СНГ, и его взаимоотношения с ними строятся на договорной основе, он по-прежнему остается

одной из основных брокерских компаний на территории бывшего СССР, не имеющей серьезных конкурентов.

Координатором в приобретении пароходствами бункерного топлива на рынке является ВАО «Совбункер». Наряду со снабжением топливом российских судов в иностранных портах, ВАО «Совбункер» организует через агентство «Инфлот» продажу бункерного топлива иностранным судам в отечественных портах. Отечественные суда за рубежом обеспечивает топливом брокерская компания «Боминфлот» (Гамбург).

Процесс перевозки можно разделить на два этапа:

основной – перевозочный, выполняемый транспортом;

дополнительный – охватывающий комплекс различных трудоемких операций, выходящих за пределы функции перевозчика.

Транспортные операции можно разделить на операции, предшествующие реализации внешнеторговой сделки:

– планирование, анализ конъюнктуры рынка, тарифы и т.д.;

– упаковка, маркировка, подготовка документов, страхование, таможенные, пограничные, санитарные, ветеринарные операции;

– внутренние внешние транспортные операции, на территории внутри страны и других стран (переадресовка, заключение нового договора – транспортно-экспедиторского, агентского, лизингового и т.п.);

– и операции после реализации. Наиболее частыми дополнительными (сопряженными) операциями являются:

1. *Агентские операции* – (agent) – доверенное лицо, совершающее определенные действия по поручению другого лица (принципала) от его имени и в его интересах. В торговом мореплавании в силу его особенностей, связанных с посещением судами разных портов, ряд функций по защите интересов судовладельца и содействия судовой администрации в выполнении ею своих обязанностей судового агента:

– предоставление достоверной информации о торговле и действующих в ней правилах и обычаях;

– осуществление всякого рода формальностей, связанных с заходами, стоянкой судна в порту, включая оплату судовых сборов;

– оказание помощи в организации грузовых операций, в снабжении судна топливом, пресной водой, провизией.

В зависимости от условий чартера судовые агентства назначаются либо судовладельцем, либо фрахтователем. И в этом, и в другом случае функции агентов одинаковы.

Protecting agent – функции доверительной защиты своих интересов.

2. *Бункерные операции (Bunkering)* – это операции по обеспечению поставки и загрузки транспортных средств водой и топливом.

3. *Лизинговые операции.*

4. *Стивидорные операции (stevedore)* – это операции по погрузке, разгрузке, перегрузке груза, его укладке на транспортные средства и по разравниванию, например, сыпучих грузов в трюмах судов.

5. *Страховые операции (insurance).*

6. *Сюрвейерные (surveyor)* – операции по исследованию судов и грузов с целью выявить их состояние, размер повреждения при аварии, мореходность суда и т.п.

7. *Тальманские операции (talliman)* – операции по учету груза, погрузке, выгрузке за определенный период времени (сутки, рабочую смену и т.п.).

8. *Фрахтование судов (Chartering of vessels)* – процесс заключения фрахтового договора, уторгование фрахтовой ставки.

Работа по бронированию, подписание букингнот (через фрахтовых брокеров в линейном судоходстве – через агентов – аквизиторов).

9. *Шипчандлерские операции (shipchandler)* – операции по поставке на суда продовольствия и их техническому снабжению.

10. *Транспортно-экспедиторские операции (expeditor)* – представляют собой наибольший интерес для организации.

4.7. Выбор вида транспорта

При выборе средств и способов транспортировки товаров прежде всего должны учитываться цели и задачи, стоящие перед про-

давцом и покупателем товара. Во-первых, одной из важных задач экспортера и импортера является сведение к минимуму расходов на перевозку товаров; во-вторых, обоюдное стремление сторон к обеспечению качественной и своевременной доставки товара; в-третьих, согласованные условия перевозки, которые устраивают обе стороны контракта.

Однако отдельные требования являются взаимоисключающими, например стоимость перевозки и скорость транспортировки. Кроме того, есть внешние ограничения, препятствующие выбору определенного вида транспорта, например авиаперевозка недопустима для легковоспламеняющихся и взрывоопасных грузов. Поэтому при решении вопроса о транспортировке груза, прежде всего необходимо определиться с главными целями, стоящими перед грузоотправителем.

За счет четкого определения главной цели из приведенных в левой колонке табл. № 3 – выбор вида транспорта упрощается. В зависимости от приоритетов грузоотправителя дешевизна перевозки в первую очередь или быстрота и надежность доставки, собственная организация погрузки и перегрузки или включение их в услуги транспортной компании – делается выбор оптимальных транспортных средств и транспортных путей.

Важно также правильно выбрать транспортную или экспедиторскую компанию, опыт которой поможет клиентам выбрать наиболее соответствующие их целям способы перевозки грузов. Помогая в выборе путей и средств доставки конкретного товара, транспортно-экспедиторские фирмы, как правило, ориентируются на оценки крупных грузоотправителей, которые оптимизируют свой выбор исходя из шести факторов:

Факторы, влияющие на выбор вида транспорта:

- а – скорость (время доставки «от двери до двери»);
- б – частота отправок (по плану в сутки);
- в – надежность (соблюдение графиков доставки);
- г – перевозочная способность (способность перевозить разные грузы);

д — доступность (число обслуживаемых географических точек);

е — стоимость (за тонно-милю).

Вид транспорта:	Факторы, влияющие на выбор вида транспорта					
	а	б	в	г	д	е
Железнодорожный	3	4	3	2	2	3
Водный	4	5	4	1	4	1
Автомобильный	2	2	2	3	1	4
Трубопроводный	5	1	1	5	5	2
Воздушный	1	3	5	4	3	5

Примечание: наиболее благоприятный показатель — 1.

Практика показывает, что наилучшие результаты достигаются при использовании смешанных перевозок с одновременным участием двух и более видов транспорта, например: рельсовый контейнер, т.е. перевозка с использованием железнодорожного и автомобильного транспорта; судовой контейнер — с использованием водного и автомобильного транспорта; «рельсы — судно» — с использованием водного и железнодорожного транспорта; «воздух — шоссе» — с использованием воздушного и автомобильного транспорта.

В нашей стране получить квалифицированную консультацию по расчетам стоимости грузоперевозок, выбору рациональных видов транспорта и оптимальных маршрутов доставки грузов можно в таких транспортных и посреднических организациях, как «Союзвнештранс», «Совмортранс», «Желдорэкспорт», «Совтрансавто» «Мострансэкспедиция» и др.

Глава 5. Морской транспорт

5.1. Краткие сведения о развитии морского транспорта

За истекшее столетие этот вид транспорта претерпел коренные изменения, но его роль в мировой экономике и внешней торговле сохранилась. Именно морской транспорт во многом обеспечивал не только развитие хозяйственных связей, но и пространственную экспансию экономической деятельности. Мы не располагаем сведениями относительно того, каких объемов достигала мировая торговля сто лет тому назад. Тем не менее можно сделать ориентировочные расчеты, основанные на отрывочных данных, сохранившихся до наших дней. Согласно этим данным, мировой торговый флот тех времен мог одновременно погрузить около 10 млн т различного груза, что приблизительно соответствует 20 млн т дедвейта. Маловероятно, что парусные суда, которые составляли подавляющую часть мирового флота тех лет, могли сделать в среднем более полутора круговых рейсов за год, что дает валовой объем мировой торговли всего лишь около 25 млн т. Из этого количества значительная часть приходилась на собственный груз, т.е. товары, перевозимые купцами, которые становились судовладельцами с единственной целью перевезти свой груз.

Сегодня в мире около 30 тыс. судов, способных совершать океанские рейсы, грузоподъемность которых колеблется от 1000 до 500 000 т. Более 1/3 этого флота представлена танкерами, остальная часть – сухогрузными судами. Объем мировой морской торговли приблизился к 4 млрд т, из которых около 1 млрд т составляют наливные грузы и остальное – сухие грузы.

Суда мирового торгового флота разбросаны по всем морям и океанам земного шара, и возможность использования тех или иных судов для перевозок во многом зависит от того, как далеко они находятся от порта, из которого исходит предложение груза.

Тип судна должен соответствовать характеру груза, а направление перевозки должно отвечать намерениям судовладельца в отношении дальнейшей эксплуатации судна. Интересы грузовладельцев, основанные на географии грузопотоков, обуславливают различную протяженность рейсов, которая колеблется в пределах от нескольких сот миль до круговых рейсов в 20 000 миль и более. В одних случаях бывает необходимость перевозить грузы из портов, которые в период приливов в состоянии принимать судна грузоподъемностью 500 т, в то время как в других случаях перевозка осуществляется между пунктами, располагающими безопасными якорными стоянками для судов в 150 000–270 000 т, т.е. в 300–500 раз большего тоннажа.

Огромные объемы и сложный характер современной мировой торговли, меняющиеся потребности грузовладельцев и судовладельцев, располагающихся во всех точках земного шара, вызывают необходимость существования особого института международного характера, который ставил бы своей целью соединять тех, кто располагает суднами для найма, с теми, кто нуждается в перевозке своих товаров.

Гармонизация интересов грузовладельцев с интересами судовладельцев с целью заключения соглашения о перевозке и есть основная функция фрахтового рынка. В процессе достижения такого альянса становится возможным в каждый данный момент путем переговоров и сопоставлений установить норму (ставку) фрахта за любой конкретный рейс.

Международное морское **торговое судоходство** — важнейшее условие развития всемирных экономических отношений, способствующее глобализации мировых экономических связей. Это объясняется целым рядом причин.

Во-первых, морской транспорт является самым массовым и дешевым видом транспорта. На его долю приходится более 75% мирового грузооборота.

Во-вторых, морской транспорт играет в ряде случаев решающую роль в углублении и расширении международного разделения труда. Он ускоряет обращение продукции и темпов роста общественного производства.

В-третьих, морской транспорт обеспечивает независимость национальной внешней торговли, а отсюда — экономическую независимость страны от иностранных судовладельцев и конъюнктуры фрахтового рынка.

В-четвертых, морской транспорт является важным источником экономики и поступления иностранной валюты в платежном балансе государства. Достаточно сказать, что степень покрытия торговым флотом дефицита платежного баланса составляет: в Великобритании — 20%, в Норвегии — 80–85%, в Швеции 70–80%, в Дании — более 100%.

В-пятых, морской транспорт играет важную роль в добыче полезных ископаемых со дна морей. По оценкам ООН, морские месторождения дают примерно 17–20% общей мировой добычи нефти и 6–8% мировой добычи природного газа.

Морской транспорт — важнейшая и неотъемлемая часть мировой транспортной системы, охватывающей и объединяющей разделенные морями и океанами части света. Его производительность существенно больше, чем у других видов транспорта. Грузоподъемность морских судов далеко превосходит возможности железнодорожных составов. Естественные морские пути не требуют особых затрат на их содержание. Количество людей, занятых на самих транспортных средствах, невелико. В результате себестоимость перевозок грузов морским транспортом была и остается одной из самых низких на транспорте.

В условиях рыночного хозяйства вся организация мирового торгового флота приобрела специфические особенности.

Панама, Либерия, Греция, Кипр в большей или меньшей степени только регистрируют чужие суда и дают право плавать под своим флагом, а это 38% всего мирового тоннажа торгового флота (политика «удобного» флага для уклонения от высоких налогов). В первую десятку крупнейших судовладельцев входят лишь немногие крупные государства мира: Япония — 6-е место (20 млн бр. — рег. т), КНР — 7-е место (17), Россия — 8-е место (15) и США — 10-е место (13 млн бр. — рег. т). В целом на 10 государств приходится 59% (!) тоннажа мирового торгового флота (по танкерам 65%).

Использование «удобного» флага предопределило и распределение флота по регионам мира. Самым крупным тоннажем располагает Западная Европа – 25%, Азия – 23, Южная Америка – 23, Африка – 16% мирового (Восточная Европа – 7, Северная Америка – 5%). Сопоставление показателей разгрузки судов в портах разных регионов показывает, что ни один из них не обслуживается полностью приписанными судами, особенно в Северной Америке. На них работает весь флот, плавающий под «удобными» флагами целого ряда стран. Нередко суда Панамы, Греции, Либерии и других стран принадлежат ТНК в США и стран Западной Европы.

Морские порты играют большую роль в международных экономических связях. Через них проходят главные потоки самых массовых внешнеторговых грузов, особенно топлива и руд. Непрерывное поступление этих грузов обеспечивает нормальную работу базовых отраслей промышленности (энергетики, металлургии, нефтепереработки, химии) в странах Западной Европы, Азии, Северной Америки. Специализация ряда государств на добыче и поставках этих видов сырья обусловила создание крупных специализированных портов по вывозу руды (Тубаран в Бразилии), угля (Ричарде-Бей в ЮАР), нефти, зерна и т.д. Рост перевозок генеральных грузов форсировал появление специализированных контейнерных портов.

Значение морского транспорта для России определено берегами морей акватории трех океанов: Атлантического, Северного Ледовитого и Тихого. Протяженность морских границ России около 40 тыс. км.

Изменились условия использования Россией важнейших портов бывшего СССР на Черном, Азовском, Балтийском и Каспийском морях, а также на Дунае, ставших заграничными для нашей страны. В настоящее время у России остались 8 парокходств из 17 у бывшего СССР – примерно половина тоннажа торгового флота. Значительная часть современных судов, танкеров находится теперь у государств Балтии и Украины, в т.ч. и крупнейшие порты в Таллинне, Клайпедде, Риге, Вентспилсе, Одессе и др.

В Калининграде находится самый западный порт России, один из четырех на Балтийском море, единственный незамерзающий. В Балтийске (Калининградская обл.) – главная база Балтийского флота. В глубине Финского залива действуют Санкт-Петербургский и Выборгский порты. На Черном море в Новороссийске находится главный нефтеналивной порт России. На Азовском море остался единственный порт – Таганрог. Далее из крупных портов можно назвать Мурманск, Находку, Архангельск, Владивосток, Ванино. Остальные порты (их около 30) – в основном небольшие. С потерей Дунайского флота прерваны торгово-транспортные, пассажирские и туристские связи России с Придунайскими странами. Притом у России почти нет на северо-западе и юге удобных приморских участков для строительства новых портов.

Бесперебойное функционирование судоходства стало непременным условием нормального развития экономики большинства стран. Поскольку морской транспорт является материальным средством реализации международного разделения труда, то расположение основных индустриальных центров определяет и основные регионы интенсивного судоходства. Такими регионами в настоящее время являются Европа, Северная Америка и Азия.

Динамика распределения международных морских перевозок в % между континентами:

Континент	Годы					
	1950	1960	1965	1973	1990	2005
Европа	35,4	35,0	33,7	32,6	27,6	28,0
Азия	15,8	23,1	29,2	33,8	32,6	33,0
Сев. Америка	29,2	23,6	17,1	13,8	13,8	14,0
Южная Америка	11,5	11,1	7,5	7,9	12,0	12,0
Африка	6,1	5,2	9,6	8,3	11,0	10,0
Австралия и Океания	2,0	2,0	2,9	3,6	3,0	3,4

С увеличением масштабов мирового промышленного и сельскохозяйственного производства при крайне неравномерном распределении на земном шаре природных ресурсов и населения роль морских перевозок в мировом товарообмене в будущем не только не уменьшится, но и заметно возрастет. На абсолютные значения объемов перевозок грузов морем и необходимого для их осуществления тоннажа флота, а следовательно, и объемов строительства судов влияет складывающаяся конъюнктура товарных рынков, зависящая от экономических, политических и иных факторов. Так, на объемы мирового транспортного судостроения в последние 25 лет значительно повлияли экономические кризисы в развитых зарубежных странах в 1973–1975 гг. и в 2005–2010 гг., которые привели к существенному сокращению объема перевозок грузов морем, уменьшению спроса на суда и резкому (в 2–3 раза) снижению объемов строительства судов.

Вместе с тем усилилась **специализация судов по виду грузов**. Уже в первой половине XX в. появились первые специализированные суда – танкеры, а затем и рефрижераторы. В 1960-х годах возник флот для перевозки массовых сухогрузов, и в 1980 г. он составил уже около 1/4 всего мирового тоннажа. Удельный вес танкеров в середине столетия достиг 1/5 всего флота, а к 1980 г. увеличился до 42%.

Существенно возросли размеры судов. Если в начале XX в. средний размер судна был равен 1000 рег. т, то к середине века – 2800 рег. т. Затем продолжался головокружительный рост, тесно связанный как с общим прогрессом в торговом флоте, так и особенно с процессом их специализации.

Основные показатели работы морского транспорта свидетельствуют о замедлении его развития. Ослабление спроса в начале XXI в. на морские перевозки прогнозируется и на ближайшие десятилетия. Соответственно рост морского торгового флота в новом столетии будет существенно тормозиться. Вместе с тем не следует ожидать замедления темпов научно-технического прогресса, качественного совершенствования судов, внедрения новых технологий в береговом хозяйстве.

5.2. Правовой режим морской транспортной среды

Делимитация (*demilitatio*, *лат.* – установление границ) морских пространств и их международно-правовой статус определяются положениями Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. Указанные в ней пространства включают: внутренние воды, территориальные воды (море), прилежащие зоны, исключительно экономические зоны и воды открытого моря.

Под *внутренними водами* понимают воды, расположенные между берегом и исходными линиями и состоящие из вод морских портов, заливов, бухт, губ, лиманов и вод исторических заливов. Так, например, Ниагарский водопад, расположенный между США и Канадой на берегах реки Ниагара.

Внутренние морские воды составляют часть государственной территории и полностью подчинены суверенитету прибрежных государств. Эти последние осуществляют уголовную, гражданскую и административную юрисдикцию в отношении не обладающих иммунитетом иностранных судов, находящихся в их внутренних водах, а также в отношении лиц, пребывающих на борту этих судов.

Территориальные воды представляют собой пространство, примыкающее к побережью государства, шириной не более 12 морских миль, отсчитываемых от исходных линий. На территориальные воды распространяется суверенитет прибрежного государства, а их внешняя граница совпадает с морской государственной границей.

В соответствии с разделом 3 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. в территориальных водах допускается мирный проход иностранных судов и военных кораблей через территориальное море с целью пересечь это море, не заходя во внутренние воды, при этом прибрежное государство не должно чинить препятствий осуществлению права мирного прохода и при условии должного опубликования может принимать законы и правила в отношении следующих вопросов:

– безопасности судоходства и регулирования движения судов;

- защиты навигационных средств и оборудования, а также других сооружений или установок;
- защиты кабелей и трубопроводов;
- сохранения живых ресурсов моря;
- предотвращения нарушения рыболовных законов и правил прибрежного государства; сохранения окружающей среды;
- морских научных исследований и гидрографических съемок;
- предотвращения нарушения таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных законов и правил прибрежного государства.

Пути международного судоходства могут также пролегать через пространства архипелажных (прилегающих) вод. Таковыми называют воды государства-архипелага, расположенные между островами, из которых состоит государство-архипелаг (например, Япония, Индонезия), и отграниченные от других частей моря вокруг него прямыми исходными линиями, соединяющими наиболее выдающиеся в море точки наиболее отдаленных островов и отсыхающих рифов архипелага. На архипелажные воды, воздушное пространство над ними, а также на их дно и недра, равно как и ресурсы, распространяется суверенитет государства-архипелага. Плавание через указанные пространства должно осуществляться по Морским коридорам, показанным на издаваемых государством-архипелагом морских картах.

Экономическая зона – это район за пределами территориального моря, внешняя граница которого не должна отстоять от исходных линий далее 200 морских миль. Не ограничивая права иностранных государств в осуществлении судоходства, в указанной зоне прибрежное государство распространяет свою юрисдикцию на разведку, разработку, сохранение и управление природными ресурсами, а также иностранные морские научные исследования, создание и использование искусственных островов, установок и сооружений, защиту и сохранение морской среды.

Открытыми водами (морем) признают пространства, на которые не распространяются ни суверенитет, ни юрисдикция какого бы то ни было государства. Судоходство здесь свободно от чьих

бы то ни было притязаний, но весь комплекс организационно-технических и правовых мер, связанных с мореплаванием, должен строиться с учетом общепризнанных свобод открытого моря, в том числе свобод: судоходства, полетов, рыболовства, прокладки подводных кабелей и трубопроводов, проведения морских научных исследований, возведения искусственных островов и сооружений.

5.3. Правовое регулирование перевозок грузов морем

Первым правовым актом, определившим международный статус коносамента, стала Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте, которая была принята под эгидой Международного морского комитета в 1924 г. Конвенция получила название Гаагских правил и вступила в силу 2 июня 1931 г. В 1968 г. в дополнение к Конвенции был принят протокол, именуемый Правилами Висби и вступивший в силу 6 декабря 1978 г. Статус правил для России представляется неясным. СССР не присоединился ни к Гаагским правилам, ни к дополнительному протоколу, хотя большая часть конвенционных норм де-факто была закреплена в Кодексе торгового мореплавания СССР (КТМ СССР) 1968 г. и принятом в 1999 г. Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации.

С этой целью Комиссией ООН по праву международной торговли ЮНСИТРАЛ (United Nations Commission on International Trade and Law) была разработана новая конвенция, принятая в 1978 г. в Гамбурге, получившая название Конвенция ООН о морской перевозке грузов (она известна так же как «Гамбургские правила»). Конвенция вступила в силу в ноябре 1992 г. Комиссия по праву международной торговли – United Nations Commission on International Law – создана в целях прогрессивной гармонизации и унификации права международной торговли. Ввиду того что между государствами нет единства в отношении применения всех вышеперечисленных конвенций, они действуют, не исключая друг друга, с учетом взаимных интересов стран.

Гаагские правила 1924 г.

Перед рейсом перевозчик обязан:

– привести судно (любое плавучее транспортное средство, используемое для морской перевозки грузов) в мореходное состояние;

– надлежащим образом укомплектовать его людьми, снабдить и снабдить всеми необходимыми средствами для безопасного плавания;

– приспособить и привести в состояние, пригодное для приема, перевозки и сохранения грузов (предметов, товаров, изделий любого рода, за исключением живых животных и груза, который объявлен по договору перевозки как перевозимый на палубе и действительно перевозится таким образом), трюмы, рефрижераторные и холодильные помещения и все другие части судна, в которых перевозят грузы.

Получив грузы и приняв их в свое ведение, перевозчик, капитан или агент перевозчика должен по требованию отправителя выдать отправителю коносамент, который выполняет три функции:

- 1) служит распиской в принятии груза к перевозке;
- 2) является товарораспорядительным документом;
- 3) опосредует заключение договора перевозки в линейном морском судоходстве.

Понятие «договор перевозки» применяют исключительно к договору перевозки, удостоверенному коносаментом или любым подобным ему документом, который является основанием для морской перевозки грузов. Оно применимо также к коносаменту или подобному ему документу, выданному на основании чартера, с того момента, когда такой коносамент или документ начинает регулировать отношения между перевозчиком и держателем этого коносамента или документа.

Положения Гаагских правил охватывают три группы вопросов, которые являются решающими при морских перевозках грузов:

- 1) порядок составления коносаментов и их реквизиты;
- 2) ответственность морского перевозчика за понесенные грузовладельцем убытки;
- 3) порядок предъявления требований к морскому перевозчику.

Коносамент выдается перевозчиком на основании погрузочного поручения отправителя и должен устанавливать ответственность за утерю или убыток груза. Положения об ответственности носят императивный характер, и всякое отступление от них не должно иметь юридической силы.

В отношении порядка предъявления требований к перевозчику Гаагскими правилами установлен следующий порядок:

1) заявление об убытках должно быть сделано перевозчику в письменной форме во время выдачи груза, в противном случае считается, что груз доставлен в состоянии, описанном в коносаменте;

2) когда убытки нельзя распознать сразу, заявление может быть сделано в течение трех дней с момента выдачи груза;

3) срок исковой давности по требованиям к перевозчику об убытках составляет один год после доставки груза.

Если характер и стоимость груза не были объявлены отправителем до погрузки и не внесены в коносамент, перевозчик не отвечает за любые утраты или повреждения, причиненные грузу или связанные с ним, в сумме, превышающей эквивалент 10 000 франков Пуанкаре за место или единицу груза либо 30 франков Пуанкаре за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше.

Общую сумму, подлежащую возмещению, исчисляют исходя из стоимости груза в том месте и в тот день, где и когда он был или должен быть выгружен с судна в соответствии с договором. Стоимость груза определяют по цене, действующей на товарной бирже, если нет такой цены – по существующей рыночной цене, а если нет ни той, ни другой цены – исходя из обычной стоимости грузов того же рода и качества.

Никакая девиация (включая разумную) для спасения или попытки спасти жизни либо имущество на море не считается нарушением Гаагских правил или договора перевозки, и перевозчик не несет ответственности за любые возникшие в результате нее потери или убытки.

Гаагские правила не содержат каких-либо норм о юрисдикции и арбитраже.

Этот вопрос регулируется обычными нормами, принятыми в торговом мореплавании.

Правила Висби

Правила Висби расширили сферу действия Брюссельской конвенции 1924 г., разрешив применять последнюю к любому коносаменту при наличии одного из следующих условий:

- коносамент выдан в одном из государств-участников;
- перевозка осуществляется из порта, находящегося в одном из государств-участников;
- коносамент содержит ссылку на подчинение его Гаагским правилам.

Предел ответственности по Правилам Висби составляет 10 тыс. франков Пуанкаре за место или единицу груза либо 30 франков Пуанкаре за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше. Этот предел ответственности применяется, если стоимость груза не была оговорена отправителем в коносаменте.

Гамбургские правила 1978 г.

Особенностью Гамбургских правил 1978 г. является более широкая, нежели у Гаагских правил, сфера действия. Они охватывают перевозку животных, грузов на палубе и опасных грузов и предусматривают дополнительно 13 обязательных реквизитов коносамента. Все их положения носят императивный характер.

Гамбургские правила сохранили принцип презумпции вины морского перевозчика, сформулированный в общей форме, а не в виде перечня оснований, исключающих ответственность. Презумпция – юридическое положение, устанавливающее наличие факта без полного доказательства существования; признание факта вероятного за юридически достоверного, пока не доказано противного. Однако эти правила не рассматривают навигационную ошибку как основание для освобождения перевозчика от ответственности.

Предел ответственности морского перевозчика по Гамбургским правилам установлен двояко. Для государств – членов

МВФ он выражается в SDR – условная денежная единица, получившая распространение во взаимозачетах государств – членом МВФ и принятая как единица специальных прав заимствования (англ. Special Drawing Right, сокращенно – SDR) по конвенции 1978 г. Для государств, не являющихся членами МВФ, предусмотрена возможность использования франков Пуанкаре, и в этом случае предел ответственности составляет 12 500 франков Пуанкаре за место или единицу груза (или 37,5 франка Пуанкаре за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза). Предел ответственности составляет 835 СДР за место или единицу груза либо 2,5 СДР за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза. Срок исковой давности по требованиям к перевозчику также повышен по сравнению с Гаагскими правилами и составляет два года.

В отличие от Гаагских правил Гамбургские правила содержат нормы по юрисдикции и арбитражу. Гамбургские правила предусматривают возможность передачи спора на рассмотрение в арбитраж при наличии письменного арбитражного соглашения между сторонами.

5.4. Участие России в международных договорах по морскому праву

В 1998–2000 гг. в России были приняты федеральные законы о ее участии в следующих многосторонних международных договорах по вопросам торгового мореплавания:

- Международная конвенция о спасании 1989 г.;
- Протокол 1979 г. «Об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте» от 25 августа 1924 г., измененной Протоколом от 23 февраля 1968 г.;
- Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов 1952 г.;
- Протокол 1992 г. об изменении Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г.;

– Протокол 1992 г. об изменении Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 г.;

– Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 г.;

– Международная конвенция о морских залогах и ипотеках 1993 г.;

– Протокол 1996 г. об изменении Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г.

Россия продолжает участвовать в Международной конвенции об унификации некоторых правил относительно столкновения судов (1910 г.). Федеральным законом от 26 февраля 1997 г. была ратифицирована Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. Несмотря на то что Советский Союз не был участником Конвенции о коносаменте 1924 г., ее положения составили основу гл. VIII «Договора морской перевозки груза» КТМ СССР 1968 г. Соответствующая глава КТМ РФ опирается на правила как самой Конвенции о коносаменте 1924 г., так и последующих (1968 г. и 1979 г.) протоколов о ее изменении.

Установленные в главе IX «Договора морской перевозки пассажира» КТМ РФ правила об ответственности перевозчика за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, и об ограничении такой ответственности применяются при перевозке пассажира в заграничном сообщении, если только перевозчик и пассажир не являются организациями или гражданами Российской Федерации. Если же перевозчик и пассажир являются организациями или гражданами Российской Федерации, ответственность перевозчика за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, определяется по правилам гражданского законодательства России.

Правила главы IX Кодекса об ответственности перевозчика за утрату или повреждение багажа и об ограничении такой ответственности не применяются при его перевозке в каботаже. При перевозке багажа в каботаже ответственность перевозчика за утрату или повреждение багажа либо за просрочку его выдачи определяется в соответствии с гражданским законодательством.

Нормы, закрепленные в ст. 414–426 КТМ РФ, обозначают в общем виде сферу их действия:

- 1) право собственности и другие вещные права на судно;
- 2) правовое положение членов экипажа судна;
- 3) права на затонувшее имущество;
- 4) отношения, возникающие из договоров, заключаемых в области торгового мореплавания;
- 5) общая авария;
- 6) отношения, возникающие из столкновения судов;
- 7) отношения, возникающие из причинения ущерба от загрязнения с судов нефтью;
- 8) отношения, возникающие из причинения ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ;
- 9) отношения, возникающие из спасания судна и иного имущества;
- 10) морской залог на судно;
- 11) ипотека судна или строящегося судна;
- 12) пределы ответственности судовладельца.

Содержание ст. 418 Кодекса, посвященной определению права, применимого к отношениям, возникающим из договоров в области торгового мореплавания, близко к содержанию ст. 166 Основ ГЗ 1991 г. («Обязательства по внешнеэкономическим сделкам»). Отношения, возникающие из договора морской перевозки груза, договора буксировки, договора морского агентирования, договора морского посредничества, договора морского страхования, тайм-чартера и бербоут-чартера, регулируются законом государства, предусмотренным соглашением сторон, из договора морской перевозки пассажира — законом государства, указанного в билете пассажира.

При отсутствии соглашения сторон о подлежащем применению праве отношения сторон, возникающие из договоров, регулируются законом государства, в котором учреждена, имеет основное место деятельности или место жительства сторона, являющаяся: перевозчиком — в договоре морской перевозки; судовладельцем — в договоре морского агентирования, тайм-чартере и бербоут-чартере; владельцем буксирующего судна — в договоре

буксировки; доверителем — в договоре морского посредничества; страховщиком — в договоре морского страхования.

Из ст. 414 КТМ РФ следует, что наличие соглашения сторон договора о применимом праве не может повлечь устранение или уменьшение ответственности, которую в соответствии с Кодексом перевозчик должен нести за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, утрату или повреждение груза и багажа либо просрочку их доставки.

Обычаи торгового мореплавания — инструментарий «негосударственного регулирования» — давно и прочно утвердились в качестве источника права, включая международное частное право. Так, К. Шмиттгофф писал: «Коносамент является детищем торгового обычая, типичным инструментом международной торговли. Он стал применяться в XVI веке» (об обычае как источнике международного частного права). КТМ РФ в ст. 285 прямо ссылается к Йорк-Антверпенским правилам об общей аварии и другим международным обычаям торгового мореплавания, а в ст. 414 называет признаваемые в России обычаи торгового мореплавания в составе источников, определяющих применимое право. Широко распространены проформы чартеров, определяющих условия морской перевозки различных видов грузов (проформы разрабатываются как национальными объединениями судовладельцев, так и международными морскими организациями).

В результате присоединения России к наиболее авторитетным международно-правовым документам начался процесс усовершенствования действующего законодательства по многим отраслям права, в том числе и в морском праве. Вступил в действие Кодекс торгового мореплавания 1 мая 1999 г. Федеральным законом от 26 февраля 1997 г. была ратифицирована Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. Конвенция содержит ряд положений, затрагивающих проблемы международного частного права: гражданская юрисдикция в отношении иностранных судов, иммунитет государственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях, национальность судов, применение параграфа о наиболее благоприятствуемой нации и др. В соответствии со ст. 784 ГК РФ

транспортные уставы и кодексы должны быть приняты в форме федеральных законов.

Морской транспорт в наибольшей степени способствовал развитию процессов интернационализации хозяйственной жизни стран и регионов мира. Это проявляется в его особой роли в кооперировании производства, которое получает все большее значение. Концентрация потоков различных грузов в портах обусловила создание крупных промышленных производств (нефтеперерабатывающих, металлургических и др.). Посредством морского транспорта осуществляется подавляющая часть перевозок межрегиональных торговых грузов. Само функционирование морского транспорта потребовало установления международных правил судоходства, его защиты и безопасности.

5.5. Договоры морской перевозки грузов

Морской транспорт можно по праву считать наиболее универсальным видом транспорта, специализированным на обслуживании международной торговли. Здесь зародились и получили развитие основные правовые институты и организационные формы международных перевозок грузов и пассажиров. Развитие системы правоотношений между участниками перевозочного процесса на других видах транспорта происходило под большим или меньшим влиянием международной практики морского торгового судоходства. Традиционно в международном судоходстве сложились две формы организации перевозок – линейная (регулярная) и трамповая (нерегулярная).

Линейное судоходство (коносамент перевозки)

Международные линейные сообщения организуются морскими перевозчиками на устойчивых географических направлениях международной торговли и связывают между собой основные мировые экономические центры (Западную Европу, Северную Америку и Дальний Восток) и эти центры с другими регионами.

Конкретное толкование линейных условий перевозок дается в проформах линейных коносаментов.

Этот вид договора морской перевозки на практике выступает как бронирование части тоннажа морских или речных судов и оформляется документом, называемым коносаментом.

Коносамент — это документ, выдаваемый судовладельцем грузоотправителю в удостоверение принятия груза к перевозке морским путем. Договор морской перевозки на основании коносаментов регулируется международным правом, в частности Законом о морской перевозке грузов и Гамбургскими правилами, являющимися приложением к этому закону. Коносамент выполняет три функции:

- 1) служит документом, удостоверяющим наличие договора морской перевозки;
- 2) является распиской капитана или его уполномоченного в принятии груза на борт судна;
- 3) является товарораспорядительным документом, дающим право получить груз тому, на кого он выписан.

Первая и вторая функции коносамента более подробно будут рассматриваться в следующих разделах, а здесь остановимся на его третьей функции, в соответствии с которой морской коносамент в отличие от других транспортных документов является ценной бумагой; его передача осуществляется по правилам передачи ценных бумаг и равносильна передаче груза.

С коммерческой точки зрения основная цель коносамента — предоставить владельцу товаров, на которые коносамент распространяется, возможность быстро сбыть их, хотя товары не находятся в его руках, а удерживаются перевозчиком. Если товары находятся в море, например на пути из Лондона в Сингапур, и коносамент пересылается авиапочтой покупателю в Сингапуре, в связи с чем покупатель становится собственником товаров, коносамент, представляющий эти товары, позволяет покупателю заложить их в сингапурском банке или перепродать покупателю в Нью-Йорке. Коносамент является детищем торгового обычая, типичным инструментом международной торговли. Он стал применяться уже в XVI в. В учебнике по торговому праву, изданном

в 1686 г., указывалось, что «коносаменты должны обычно присутствовать в отпечатанном виде во всех местах и на нескольких языках». Сущность коносамента как титульного документа была впервые признана английскими юристами еще в 1794 г.

Коносамент бывает трех видов: именной (указывается получатель грузов); на предъявителя; ордерный (выдан «по приказу отправителя» либо «по приказу получателя»). В коносаменте фиксируется объем причитающихся перевозчику платежей, время и место выдачи документа, количество экземпляров, в том числе оригиналов коносамента. Подписывается коносамент капитаном судна или представителем перевозчика, уполномоченным для этого. Коносамент входит в комплект документов, который высылается в банк или грузополучателю для расчетов по договору купли-продажи.

Линейные коносаменты, применяемые многими судоходными компаниями, идентичны и построены на базе унифицированной проформы линейного коносамента «Конлайнбил», разработанной БИМКО. Однако каждая компания включает в типовые условия дополнения, отражающие специфику своих перевозок. На лицевой стороне указываются главные договорные условия, а на оборотной — общие условия перевозок.

В случае, когда груз перевозчиком еще не принят или не выдан коносамент, стороны могут заключить договор перевозки, оформив его под названием «букинг-нот». Этот договор применяется в основном при резервировании места на регулярных линейных судах для перевозки мелких партий груза. Форма букинг-нот также рекомендована БИМКО.

В последние годы в практику международных линейных перевозок вместо коносамента начал входить другой транспортный документ — *морская накладная*. Этот документ, не являющийся товарораспорядительным, ускоряет процедуру сдачи груза в порту назначения. Линейное судоходство предполагает транспортировку судоходной компанией товарной массы (генеральных грузов), как правило однородной, через регулярные промежутки времени, по одному маршруту и по единым или общим тарифам, тогда как трамповое судоходство сводится к нерегулярным (разо-

вым) рейсам в целях перевозки различных грузов по заявкам грузовладельцев.

Уже в начале XIX в. международные линейные перевозки стали оформлять специальной распиской, удостоверяющей факт принятия перевозчиком груза для транспортировки; выдаваемая грузоотправителю в момент передачи груза перевозчику этим последним, она и получила впоследствии наименование коносамент.

Трамповое судоходство (чартерные перевозки)

В отличие от линейного в трамповом судоходстве суда эксплуатируются на нерегулярной основе. Они не закрепляются за определенными направлениями, а свободно перемещаются из одной секции фрахтового рынка в другую в зависимости от спроса на тоннаж и от предложения грузов. Поэтому оно и получило свое название от английского слова «tramp» (бродяга).

Договор морской перевозки — договор фрахтования судна в трамповом судоходстве заключается между морским перевозчиком (фрахтовщиком) и грузоотправителем или грузополучателем (фрахтователем) и называется чартером. В большинстве случаев этот договор заключается с помощью посредника или фрахтового брокера.

В любом чартере содержится ряд обязательных условий, относящихся к судну, грузу, фрахту, порядку оплаты стивидорных работ, диспача, демереджа. Основными условиями чартерного договора являются следующие:

- время и место заключения чартера;
- полное юридическое наименование сторон;
- название и описание судна;
- право замены первоначально указанного судна другим;
- род груза;
- место погрузки и разгрузки;
- условия погрузки и разгрузки;
- порядок оплаты фрахта;
- срок подачи судна;
- прочие условия.

В практике торгового мореплавания созданы типовые договоры перевозки — *проформы чартеров*. Процесс оформления чартерного договора очень сложен, трудоемок и длителен по времени. Чтобы упростить этот процесс, применяются специальные стандартные проформы чартеров, которые представляют собой типографским способом изготовленные бланки с набором и толкованием условий договора морской перевозки. В эти бланки вписываются согласованные характеристики договора. Проформы чартеров обычно разрабатываются крупными экспортерами и импортерами массовых грузов, судовладельческими и брокерскими фирмами.

Для получения признания на рынке проформы чартеров проходят стадию обсуждения и согласования в Совете по документации БИМКО и Палате судоходства Великобритании. После такой апробации проформа чартера получает определенную оценку: высшая оценка — «согласован», а в случае, если среди членов БИМКО нет единого мнения по отдельным статьям, он получает оценку «рекомендован» или «одобрен». Гриф оценки наносится в «шапке» чартера особым шрифтом. Наряду с такими проформами широко применяются так называемые частные проформы, не имеющие грифов с оценками, которые разрабатываются крупными судо- или грузовладельцами применительно к своим нуждам.

Для упрощения заполнения бланков чартеров стали внедряться и применяются более совершенные структурные формы чартеров. Отход от традиционного построения выразился в том, что новые проформы стали состоять из двух частей: раздела А (часть I, лицевая сторона, мини-чартер) и раздела Б (часть II, обратная сторона). Например, чартер под кодовым названием «Ньювой».

Отдельные судовладельцы стали оформлять мини-чартер строго на стандартных листах бумаги, а для каждого условия была выделена специальная клетка — «бюкс». Такие структуры чартеров получили название бюксовых форм. Впервые бюксовую форму применили в чартерах «Соворкон», «Мурмапатиты» и др.

По содержанию и возможности применения для оформления тех или иных фрахтовых сделок рейсовые проформы чартеров делятся на две группы: универсальные, используемые на перевозке

генеральных или массовых грузов, специализированные, отражающие специфику груза, особенности работы судов или региона.

Необходимо отметить, что бланковый текст любого чартера носит рекомендательный характер и по усмотрению сторон сделки в нем может быть дополнена нумерация основных статей и внесены особые вставки с изменениями и дополнениями основной части.

Чартер имеет одну функцию – служит договором морской или речной перевозки. Чартеры могут быть чистыми и открытыми. Чистый чартер – это документ, подписанный без каких-либо изменений стандартной формы. Открытый чартер – это документ, в котором не указаны ни род грузов, ни пункт назначения. Чартеры могут заключаться заблаговременно либо в срочном порядке (промпт) и даже с условием немедленной готовности судна к перевозке (спот промпт).

Таким образом, наличие и содержание договора морской перевозки могут быть доказаны чартером, коносаментом или другим документом, который содержит права и обязанности сторон.

В трамповом судоходстве для оформления договора морской перевозки нашел применение чартер-соглашение, по которому одна сторона (фрахтовщик) обязуется подать судно в указанный порт погрузки и доставить груз в порт назначения на условиях:

- предоставления всех или части судовых помещений (англ. *single-trip charter*);
- фрахтования полностью оснащенного судна с экипажем на определенное время (англ. *time charter*);
- фрахтования судна на срок, в течение которого фрахтователь приобретает права владельца судна (англ. *demise charter*);
- фрахтования судна без экипажа (англ. *bare-boat charter* или *bare-hull charter*).

5.6. Агентирование судов

Обеспечение организованной и бесперебойной работы морского флота связано с четким выполнением сопутствующих

транспортному процессу операций, агентское, стивидорное, тальманское и шипчандлерское обслуживание судов в портах захода. Ввиду особой технологической и коммерческой специфики их выполнения, что порой не под силу судовому экипажу, во многих странах этот вид услуг выполняют специализированные агентские фирмы.

Агентирование производится на основе долгосрочных или разовых соглашений, заключаемых между судовладельцем и агентской организацией. За выполненную работу выплачивается вознаграждение, размер которого определяется агентским соглашением. По договору морского агентирования судовой агент обязан выполнить необходимые для судна работы и услуги:

- обеспечить проведение таможенных и портовых формальностей, связанных с пребыванием судна в порту, включая оплату пошлин, сборов, штрафов;
- организовать снабжение судна топливом, продовольствием, водой и т.д.;
- обеспечить проведение грузовых работ и расчетов по ним;
- своевременно оформить грузовую и судовую документацию;
- обеспечить медицинское и культурное обслуживание членов экипажа;
- документально оформить и отрегулировать претензии;
- оформить отчетную денежную документацию на судне;
- регулировать все вопросы между капитаном судна, грузовладельцами, таможенными и портовыми властями.

В отечественных портах организацией обслуживания иностранных судов (экспорт услуг) занимаются морские агентства «Инфлот», которые структурно входят в состав пароконств, а методическое руководство и координирование их деятельности осуществляет «Совфрахт». Импорт таких услуг в иностранных портах российскими судовладельцами также производится через АКП «Совфрахт», которое выступает генеральным агентом отечественных морских пароконств за рубежом. Агентирование российских судов в иностранных портах выполняется по соглашениям, в которые, помимо всех перечисленных ранее услуг, включается веде-

ние (учет) стояночного времени судна под грузовыми операциями, отзыв груза в порт к прибытию судна, прием и выдача груза, транспортно-экспедиторские операции с контейнерными грузами, оплата сборов и налогов, причитающихся с судна, подготовка грузовых документов. Все платежи и суммы вознаграждения включаются в дисбурсментский счет (перечень расходов судового агентства).

5.7. Фрахтовый рынок

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 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, т.к. он охватывает практически все моря и океаны, а с другой – в качестве объектов перевозки выступают все скольконибудь значительные товары мировой торговли, т.к. 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 (о которых будет сказано ниже).

Следующий структурный аспект фрахтового рынка – географический. Географически фрахтовый рынок делится на 9 секций: Североевропейская, Средиземноморская, Североамериканская, Южноамериканская, Тихоокеанская (Северной и Южной Америки), Индийская, Дальневосточная, Австралийская и Африканская. 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 удаленности регионов и стран от мировых цен-

тров 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.

На величину транспортного фрахта и тарифа влияют:

- транспортные характеристики товара;
- географические регионы товарообмена;
- объемы перевозок;
- партионность (состав партий в товаре);
- вид и тип транспортных средств;
- способы перевозок;
- вид транспортно-технологических систем;
- затраты на транспортировку на внутренних и международных сообщениях;
- виды кредитно-валютных отношений перевозчика и грузовладельца;
- скорость доставки груза;
- ритмичность и регулярность транспортных единиц;
- сохранность перевозимых товаров;
- защита окружающей среды;
- специальные условия транспортировки отдельных товаров (ядовитых, взрывоопасных);
- возможность перевозки продукции в разобранном виде;
- состояние конъюнктуры транспортных рынков;
- виды и формы посредничества в международном транспортном сообщении;
- возможность накопления, хранения, подработки товара;
- бонусные и компенсационно-фрахтовые операции и др. виды сервиса;
- коммерческо-правовое и организационное обеспечение внешнеторговых перевозок.

Транспортный фактор активно воздействует на характер внешнеторговой сделки, включая:

- выбор базиса поставки, определение контрактной цены товара;
- возможность осуществления сделки;
- содержание транспортных условий в договоре купли-продажи;
- реализацию внешнеторговых операций;
- прибыль для организации и предприятий ВЭД.

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. Характеристика того и другого вида судоходства приводилась ранее, поэтому в данной главе мы рассмотрим только особенности функционирования этих рынков.

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 линии-аутсайдеры. 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 IV) 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 устанавлива-

ются на единицу массы или объема груза и в тарифах в зависимости от базы расчета указывается: «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 складывается из «мертвого фрахта» и демареджа. 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 «делкой, заключенной на условиях люмпсум». Смысл этой сделки состоит в том, что судовладелец обязуется перевезти несколько видов грузов, а фрахтователь — оплатить за это определенный фрахт.

Согласовав вопрос о размере фрахта, стороны договариваются о сроках оплаты фрахта, т.к. в этом вопросе интересы судовладельца и фрахтователя противоположны. Обоюдновыгодным 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 3 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 таймчартера, 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 предложения, 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. Например, динамика фрахтовых ставок (в индексах) на суда сухогрузного рынка составляют в среднем по видам перевозки: тайм-чартерные – 87, генеральные грузы – 98, контейнеровозы – 91. За базу принят 2010 г.

Фрахтовые индексы дают средние величины, т.е. «идею рынка», однако 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».

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).

В результате рассмотрения положения с морским транспортом можно заключить, что морской транспорт сохранит свою приоритетность в перевозках, так как стоимость перевозки водным транспортом громоздких нескоропортящихся товаров невысокой стоимости типа песка, каменного угля, зерна, нефти, металлических руд очень мала. Но, с другой стороны, водный транспорт самый тихходный и нередко подвержен влиянию погоды.

Однако мировая морская торговля начиная с 1996 г. по темпам прироста (2,3%) продемонстрировала наиболее низкий показатель за весь длительный период с 1987 г. (окончание предыдущего кризиса). Еще более четко об изменениях тенденций свидетельствовали данные грузооборота (в т-миллях). Прирост в 2006 г. составил всего 1%, что вообще находится в пределах возможных неточностей в подсчетах. Иными словами, объем работы мирового морского транспорта если и увеличивался, то весьма медленно. При этом рост мирового торгового флота явно обгоняет динамику спроса, особенно с учетом возрастающих технических возможностей новых, более современных судов. В этой ситуации сколько-нибудь существенное сокращение спроса на фрахтовом рынке может вызвать не только падение ставок, но и цепную кризисную реакцию, которая приведет к глубоким и болезненным последствиям на морском транспорте и других связанных с ним отраслях.

Российское морское судоходство испытывает трудности, вызванные, в первую очередь, внутренними причинами. Если перед распадом СССР отечественный морской транспорт обеспечивал перевозки большей части внешнеторговых грузов (в отдельные годы до 80%), то после 1992 г. российский торговый флот (под

флаг которого передано чуть более половины тоннажа бывшего советского флота) сокращается ежегодно в среднем на 10% и к настоящему времени в целом уменьшился практически наполовину.

Доля участия российских судов во внешнеторговых перевозках упала с 80 до 12%. Соответственно иностранные судовладельцы берут в свои руки все бóльшую часть перевозок таких экспортных грузов, как металл, уголь, руда и даже нефть и нефтепродукты. В результате иностранные судоходные компании, перевозя российские внешнеторговые товары, получают доходы более 2 млрд долл. в год. Кроме того, неудачные организационные реформы и высокое налогообложение привели либо к бегству российского тоннажа под «удобные флаги», либо к уходу капитала из судоходства в другие сферы деятельности.

5.8. Внутренний водный транспорт

Развитие этого вида транспорта, зародившегося еще в древности, определялось прежде всего природными условиями, а именно наличием пригодной для этой цели речной сети. Постепенно усилилась роль искусственных сооружений – каналов и т.д. Вместе с тем возросло и значение дноуглубительных и иных работ по улучшению условий судоходства на внутренних водных трассах.

Общая протяженность водных транспортных путей в мире составляет 175 тыс. км.

По грузообороту вплоть до начала 1990-х годов второе место среди стран мира занимал СССР, тогда как первое сохраняли (и сохраняют) США.

В течение первой половины XX в. продолжался рост грузооборота внутреннего водного транспорта. С 1913 г. до начала 1970-х годов он увеличился в 5,6 раза и достиг 948 млрд т-км. За это же время пассажирооборот возрос даже в 8,4 раза и достиг 42 млрд пассажиро-километров. Затем внутренний водный транспорт стал постепенно терять свои позиции. Общая протяженность внутренних водных транспортных путей имеет тенденцию

к сокращению. Объем перевозок в настоящее время составляет 1250 млн т. В сфере перевозок пассажиров речной транспорт все больше ориентируется на круизно-туристические цели. Внутриконтинентальные речные перевозки стали все больше переключаться на автомобильный и железнодорожный транспорт, которые могут обеспечить и более быструю доставку, и более точное соблюдение сроков перевозки. Речной транспорт старается «выжить» за счет эксплуатации судов типа «река—море», позволяющих поддерживать прямую бесперегрузочную связь, например, между речными пристанями в европейской части России и внутренними пунктами в бассейнах Рейна и Дуная. Другим (новым) направлением работы явилось подключение внутренних водных перевозок в общие схемы совместно с железнодорожным и автомобильным транспортом. В этом отношении наиболее успешно речной транспорт функционировал в странах ЕС.

Перевозки грузов по внутренним водным путям уже пережили свой расцвет, и новые коммуникационные направления осваиваются, как правило, без участия речного транспорта. Разумеется, уже существующая инфраструктура, которая создавалась длительное время, еще будет использоваться и даже совершенствоваться. Однако новые крупные капиталовложения весьма сомнительны, за исключением особых случаев из-за каких-нибудь специфических условий. Примерами таких специфических решений могут явиться великие сибирские реки, водные артерии Южной Америки, Африки и Индии. Более того, все более обостряющаяся экологическая обстановка и, соответственно, ужесточение требований к перевозчикам не способствуют развитию этого вида транспорта. Экологические требования в этой сфере, становятся более категоричными ввиду все большей нехватки ресурсов пресной воды.

В США перевозки на внутреннем водном транспорте в целом возрастали до середины 1980-х годов, затем их рост практически прекратился. К началу нынешнего столетия объем грузов, перевозимых по внутренним водным путям, включая судоходство по Великим озерам, составляет примерно 670 млн т ежегодно.

Общие тенденции, характерные для этого транспорта, проявили себя и в России, в особенности в 1990-х годах: протяженность судоходных путей сократилась со 120 тыс. км в 1980-х годах до примерно 80 тыс. км из-за их обмеления, а также резкого уменьшения тоннажа речного флота. Объем ежегодных перевозок по внутренним водным путям упал с более чем 560 млн. т до менее чем 100 млн т. Вместе с тем сохраняется острая потребность в восстановлении судоходства по речным путям, в том числе по меридианальным трассам северных рек (связанных природной системой с Северным морским путем), а также по «Большому транспортному кольцу» (Волга—Дунай—Рейн). В связи с этим есть некоторые основания ожидать, что в России в ближайшее десятилетие при участии государства будет происходить постепенное возрождение этого вида транспорта.

По данным Счетной палаты, степень износа российского водного транспорта превышает 83%. В России, стране с самой большой протяженностью рек в мире (101,3 тысячи километров) речной флот деградирует! Минтранспорта предлагает направить до 2030 г. 2,25 трлн руб. из федерального бюджета на развитие внутреннего водного сообщения в стране.

Министерство транспорта подготовило «Стратегию развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года». Развал в отрасли совпал с распадом СССР. Объем грузоперевозок по внутренним водным путям сократился в 4,6 раза. В 2012 г. было перевезено 142 млн т грузов. Пассажиропоток снизился в 7,4 раза, составив 13 млн человек. При этом протяженность водных путей в нашей стране превышает длину железнодорожных магистралей в 4 раза и в 11 раз длину автомобильных дорог.

По внутренним путям России перевозится 1,2% перемещаемых по стране внутренних грузов. Несколько лет назад в Евросоюзе стали развивать речной транспорт как «приоритетный вид перевозок». В Западной Европе по воде перевозят 11% всего объема внутренних грузов и собираются поднять эту долю до 17%. В Германии этот показатель составляет 11%, в Нидерландах — 34, во

Франции – 10. Это неудивительно, так как основное конкурентное преимущество водного транспорта – дешевизна.

При этом для ряда регионов страны авиация и речной транспорт вообще являются основными способами доставки людей и грузов. В 2012 г. секретарь Совета безопасности России Николай Патрушев, находясь в Сибири, заявил, что «внутренние водные пути Амурского, Енисейского, Ленского и Обь-Иртышского бассейнов являются безальтернативными для обеспечения жизнедеятельности большинства прилегающих населенных пунктов». По внутренним водным путям обеспечивается порядка более 80% северного завоза, перемещение около 30% строительных грузов, около 15% леса, 7% грузов сельхозназначения.

В некоторых районах речные суда являются и важнейшим пассажирским транспортом: в Ханты-Мансийском автономном округе в год по воде судами перемещаются более 300 тыс. человек. В целом же, за пределами европейской части России, т.е. на Урале, Дальнем Востоке, Сибири внутренним водным транспортом перевозится ежегодно около 5 млн человек.

Впрочем, громадную роль речной флот играл и в европейской части России. На долю Единой глубоководной системы европейской части СССР приходилось более 60% речного грузооборота.

Деградирующий флот продолжает выполнять важнейшие социальные функции, но процесс физического износа ускоряется, а сама отрасль стремительно теряет кадры. Отсутствие необходимых дноуглубительных работ привело к тому, что судоходство исчезло не только на малых реках, но и на участках больших рек. Как отмечается в стратегии, восстановлению и развитию отрасли препятствует смена времен года, ведь она делает перевозки по большинству рек страны сезонными. Кроме того, серьезно устарели портовые гидротехнические сооружения, шлюзы, перегрузочная техника, сам флот и состояние рек, которые стремительно мелеют. В советское время сезонность тоже была и с ней приходилось мириться, хотя ввод в строй современных судов на воздушной подушке позволял бы осуществлять пассажирские перевозки на некоторых линиях на постоянной основе.

В разработанной стратегии предполагается модернизировать сеть речных путей на Единой глубоководной системе и повысить потенциал других водных путей за счет строительства новых гидротехнических сооружений. Также Минтранс считает необходимым строительство тримодальных терминалов, которые включают реки в систему транспортных путей страны. Они необходимы и для того, чтобы стимулировать конкуренцию среди грузоперевозчиков, сделать интересными и доступными речные магистрали. Кроме того, необходимо снижать фискальную нагрузку и совершенствовать нормативно-правовую базу.

При этом, как считают в ведомстве, способствовать росту спроса на речные перевозки может введение в IV квартале 2014 г. платы за перемещение по федеральным автомобильным дорогам грузовиков массой свыше 12 т. На сегодня расходы на перевозку грузов речным транспортом в 8 раз меньше, чем на железных дорогах, и в 20 раз меньше, чем при перевозке грузовиками. Но если не будет флота и соответствующей инфраструктуры, грузы по реке не пойдут.

В стратегии предлагается обновлять флот с помощью программ утилизации судов. Союз «Национальная палата судоходства» (СНПС) считает, что толчок процессу замены парка станет утилизация судов возрастом свыше 30 лет с одновременным выделением разовой выплаты из бюджета на приобретение нового судна. При этом размер утилизационного гранта должен составлять не менее 10% от стоимости нового судна.

За десять лет таким образом удастся получить 300–500 новых судов. Но этого мало. На сегодня в речном реестре числится более 25 тыс. судов, немногим более 9 тыс. из них являются самоходными. Из них только около 400 судов – не старше 10 лет. В министерстве предлагают также активнее использовать методику субсидирования кредитных ставок по лизинговым платежам. А мощности российских верфей оцениваются всего в 30–50 судов в год.

По оценке экспертов Минтранса, порядка 2,25 трлн руб. при инновационном сценарии развития экономики позволят речникам к 2030 г. забрать перевозку примерно 20 млн т грузов у железнодорожников, около 8,7 млн т – у автоперевозчиков, плюс

14 млн т даст развитие контейнерных перевозок. Предполагается, что 1 трлн рублей выделит федеральный бюджет, средства которого пойдут на инфраструктуру и безопасность. Еще 13 млрд поищут в местных бюджетах – на организацию перевозок по социально значимым маршрутам. Еще 1,2 трлн вложат частные инвесторы, на деньги которых и предполагается обновлять флот. При инновационном сценарии развития экономики, к 2030 г. грузопоток по внутренним водным путям может увеличиться в 2,1 раза и составить 298 млн т, а при консервативном варианте предполагается рост составить 1,4 раза, до 205 млн т.

Глава 6. Железнодорожный транспорт

6.1. Виды перевозок

Этот вид транспорта возник более чем за полстолетия до начала XX в., однако наиболее быстрый его рост, технические преобразования и перемены в его значении относятся именно к прошлому веку.

В мире общая протяженность железных дорог составила: в 1860 г. 107 тыс. км (в том числе 52 тыс. км в Европе), в 1900 г. — 803 тыс. км (в Европе — 282). В дальнейшем продолжалось быстрое создание инфраструктуры этого вида транспорта — путевого хозяйства — и строительство подвижного состава. В XX в. железнодорожный транспорт превратился в главный вид наземного транспорта и доминировал на суше до середины века, когда положение начало меняться.

Основное формирование железнодорожной сети мира происходило до Первой мировой войны. В дальнейшем темпы роста постепенно снижались, а к концу XX в. приостановились.

Протяженность железных дорог мира к 1940 г. достигла 1,3 млн км. К 2000 г., как показывают данные по 67 странам Европы, Азии и Америки, она несколько снизилась и остановилась на уровне 900 тыс. км. В этом, безусловно, отразились общие тенденции развития. В настоящее время общая протяженность железнодорожных путей 47 основных стран мира превышает 930 тыс. км, по которым перевозится более 5 млрд т грузов, в том числе в заграничном сообщении (экспортно-импортных и транзитных) — около 1,5 млрд т. В XX в. происходило техническое совершенствование железных дорог, путевого хозяйства, подвижного состава и т.д. Качественные показатели работы железнодорожного транспорта улучшались. Возрастала пропускная способность, скорости движения, обеспечивалась лучшая сохранность грузов, быстрая их доставка, возможность слежения за продвижением партий то-

варов, в особенности перевозимых в контейнерах и других наиболее современных «юнитизированных» транспортных емкостях. На железнодорожном транспорте широко стали использоваться автоматические системы управления, новейшая компьютерная техника. Появились скоростные линии, «транспортные коридоры». Поэтому грузооборот железных дорог очень быстро возрос. Он составил по всему миру в 1929 г. 1163 млрд т-км, в 1937 – 1269, в 1957 – 2988, в 1973 – 5872 млрд т-км., в 2005 – 11 744 млрд т-км.

В середине XX в. произошел настоящий скачок объема работы, выполняемой железнодорожным транспортом. Грузооборот всего за 20 лет возрос в 2 раза. Интересно, что этот рост, равно как и многие другие общие показатели по миру в целом, в основном зависел от ситуации на железных дорогах двух великих держав – Советского Союза и США. По своему значению с некоторым отрывом за ними следовали региональные лидеры по данному виду транспорта: Канада в Северной Америке, Бразилия в Южной Америке, Китай и Индия в Азии. В Западной и Центральной Европе основной грузооборот приходится на железные дороги Германии и Франции. В дальнейшем, после распада СССР, в числе крупных региональных железнодорожных стран оказались: в Европе – Украина, Польша и Беларусь, в Азии – Казахстан. Изменение транспортоемкости мирового хозяйства характеризуется известной устойчивостью за послевоенный период – и суммарный грузооборот, и общий пассажирооборот росли примерно такими же темпами (с некоторым отставанием), как и внутренний валовой продукт. За 40 лет удельный мировой грузооборот на тонну произведенной продукции вырос на 1/3, а душевой грузооборот и километрическая подвижность населения увеличились в 3,5–4 раза.

Традиционно железнодорожным транспортом осуществляется два вида перевозок: *пассажирские* и *грузовые*. И хотя в последнее время, по крайней мере в Европе, поднимают вопрос преимущественно о высокоскоростных пассажирских перевозках, существуют и грузовые перевозки, которые в отличие от пассажирских обеспечивают железным дорогам основные доходы.

Пассажирские же перевозки, наоборот, за редким исключением являются дотационными и поглощают почти все капиталовложения без особых от этого выгод.

Более того, в мировом масштабе доля грузовых перевозок (в приведенных единицах с уравниванием тонно и пассажиро-километров) составляет примерно 75% в общем объеме перевозочной работы железных дорог мира. Поэтому ниже речь пойдет о грузовых железнодорожных перевозках.

Все грузовые перевозки подразделяются на прямые, в которых участвует только железнодорожный транспорт, и смешанные, где железнодорожный транспорт является одним из главных звеньев общей транспортной цепи.

Прямые перевозки, в свою очередь, исходя из принципов организации перевозки грузов и взаимодействия с грузовладельцами, подразделяются на повагонные и маршрутные.

Повагонные перевозки, как следует из самого названия, подразумевают комплектование сборных поездов из повагонных грузов разных грузоотправителей, а самое главное – разных грузополучателей, расположенных в разных географических пунктах. Это требует наличия мощных промежуточных сортировочных станций, на которых происходит пересортировка и составление новых сборных поездов из повагонных грузов, следующих в одном направлении. Такая технология перевозки грузов сказывается на общей продолжительности транспортировки, увеличении транспортных затрат и возможности потери грузов, ведет к снижению конкурентоспособности железнодорожного транспорта.

Поэтому в настоящее время многие железнодорожные компании при организации движения поездов из отдельных вагонов или групп вагонов стремятся по мере возможности ограничить число промежуточных сортировочных станций до одной, создавая их, например, на пограничных станциях.

Маршрутные перевозки доминируют во всех сферах, где требуется транспортировка массовых грузов. В настоящее время еще сохраняются значительные потоки массовых грузов, таких как уголь (особенно в странах с недостаточно развитой ядерной энергетикой), железная руда, зерно. Организуя маршрутные поезда,

железные дороги стремятся наилучшим образом использовать здесь свой главный козырь — поезда большой массы, которые позволяют предлагать конкурентоспособные в отношении автомобильного и водного транспорта тарифы и возможность доставки «от двери до двери без необходимости промежуточных перегрузок и риска потери или порчи груза. При этом эксплуатационные расходы снижаются до минимума, средние скорости доставки ограничиваются лишь техническими проблемами, связанными с движением поездов с высокими осевыми нагрузками и скоростями. В то же время перевозки по принципу «от двери до двери» предполагают наличие железнодорожных линий, проложенных по оптимальному маршруту от пункта отправления до пункта назначения, и соответствующим образом оснащенных погрузочно-разгрузочных терминалов в этих пунктах. Однако таких линий, полностью отвечающих требованиям массовых маршрутных перевозок, еще недостаточно. Как утверждают специалисты, доля маршрутных в общем числе грузовых поездов составляет около 50%. Это меньше, чем можно было ожидать, исходя из подтверждающейся тенденции сокращения числа повагонных отправок. В США доля маршрутных поездов приближается к двум третям. Оставшаяся часть приходится на сборные поезда и поезда системы смешанных перевозок, которые в принципе становятся все более похожими на маршрутные, так как использование вагонов — платформ для перевозки контейнеров, автомобильных полуприцепов и обменных кузовов позволяет сократить объем распыленных перевозок и потребность в промежуточной переработке.

Некоторые железные дороги (Японии, Великобритании и др.) решили вообще отказаться от перевозок повагонными отправлениями, другие железные дороги изучают эту возможность по мере сокращения спроса на такие перевозки. Однако большинство грузоотправителей противятся этому, хотя большая часть их перевозок осуществляется маршрутными поездами. Поэтому еще существует проблема выбора способа организации перевозок (особенно в Европе), в то время как ее нет в США, где все начальные и конечные операции успешно выполняются небольшими железными дорогами.

Железные дороги Северной Америки по-своему решили проблему убыточного транспортного обслуживания, продав почти бесплатно все мало- и нерентабельные линии местным железнодорожным компаниям. Последние поддерживают инфраструктуру в работоспособном состоянии и доставляют грузы в конкретные пункты назначения, достигая равновесия между доходами и расходами благодаря упрощенным методам организации работы и гибкости использования персонала.

Желание европейских железных дорог полностью перевести повагонные перевозки на смешанные практически невыполнимо, так как характер и объем грузов, перевозимых повагонными отправлениями, зачастую не соответствует условиям перевозки в контейнерах или полуприцепах. Опыт показал, что грузы, ранее перевозимые в отдельных вагонах, а затем подготовленные под перевозки в контейнерах и полуприцепах, ушли на другие виды транспорта, и вернуть их на железные дороги практически уже невозможно.

Международные железнодорожные сообщения между Россией, странами СНГ и западноевропейскими странами несколько осложнены двумя причинами. Первая – это разная ширина железнодорожной колеи (в странах бывшего СССР – 1524 мм, а в Европе – 1435 мм), что требует или перегрузки вагонов, или перестановки вагонов на колесные пары другой колеи. И то и другое ведет к дополнительным транспортным расходам, задержкам и скоплению грузов на пограничных станциях.

Вторая причина, которая уже указывалась ранее, – это участие тех и других в различных международных конвенциях. Россия и страны СНГ являются участниками договора СМГС, а западноевропейские страны – конвенции КОТИФ, к которой Россия не присоединилась. Поэтому каждый раз требуется переоформление перевозочных документов. Железнодорожные перевозки продолжают оставаться одним из самых надежных и прогнозируемых способов перемещения грузов в пределах нашей страны и между странами, связанными железнодорожным сообщением. Однако достаточно развитая система железнодорожных перевозок уже не один десяток лет сталкивается с трудностями в сфере

международных поставок и международного железнодорожного транзита. Обусловлено это тем, что регулирующие международные железнодорожные перевозки соглашения Россия получила в наследство от Советского Союза, правопреемником которого стала после распада «сверхдержавы». Первым документом, регулирующим международные железнодорожные перевозки, было Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), вступившее в силу еще в 1951 г., между одиннадцатью странами, в числе которых был и СССР. В дополнение к этому соглашению был принят Единый международный транзитный тариф и регламентирована перевозка грузов между странами – участницами соглашения по единой международной накладной СМГС. К сегодняшнему дню участниками СМГС являются все страны СНГ, бывшие и настоящие социалистические страны Азии, Польша, Болгария и денонсировавшие соглашение, но продолжающие пользоваться его нормами Словакия, Румыния, Венгрия и Чехия. Международная накладная СМГС формально одина для всех стран-участниц, оформляется грузоотправителем и сопровождает перевозимый груз вместе с дорожной ведомостью, учитывающей все операции с грузом в пути следования. Страны Западной Европы, являющиеся участниками Международной конвенции по перевозке грузов по железным дорогам (МГК) (Бернская конвенция 1890 г., в которую сегодня входят 33 страны Западной, Восточной Европы, Азии, Африки), в 1980 г. приняли Соглашение о международных железнодорожных перевозках (СОТИФ). Россия, как и страны СНГ, не является участником СОТИФ, что сделало перевозки в прямом железнодорожном сообщении между ней и участниками СОТИФ невозможными. Поэтому долгое время используется система международных перевозок между Россией и странами СОТИФ через посредников, являющихся одновременно участниками СМГС и СОТИФ – Венгрию, Румынию, Словакию, Польшу, Чехию. Упрощенно железнодорожная перевозка из России в западные страны оформляется по накладной СМГС и адресуется начальнику выходной пограничной станции, где происходит переотправка груза с оформлением

накладной СІТ. Аналогично, но в обратном порядке происходит железнодорожная перевозка импорта в Россию.

Ответственность железных дорог определяется положениями двух отдельных соглашений, СМГС и СОТІФ, и разграничивается территориально, что вызывает определенные трудности при подаче исков и претензий. Эти неудобства становятся довольно значительными при перевозке небольших партий оборудования и товаров для некоторых отраслей народного хозяйства (импланты для стоматологии, товары народного потребления, бытовая техника и т.д.). Нормы СМГС и СОТІФ требовали корректировки, что было выполнено Международным комитетом железнодорожного права (Comite Internationale des Transport pas Chemnis de Fer), принято Генеральной ассамблеей в редакции, содержащейся в «Вильнюсском протоколе об изменениях от 3 июня 1999 г.» и ратифицировано в 2006 г. Однако проблема не исчезла и может быть снята только после присоединения России к Международной транспортной конвенции СОТІФ. Вопрос сдвинулся с «мертвой точки» только в июне 2009 г. постановлением правительства РФ о внесении в Госдуму проекта федерального закона «О присоединении РФ к Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 г. в редакции протокола об изменениях от 3 июня 1999 г.».

Рассмотрим практический *порядок оформления международной железнодорожной перевозки грузов* между странами, одна из которых является участником СМГС, а другая – КОТИФ.

В графе накладной «Дорога назначения» отправитель указывает последнюю транзитную дорогу, участвующую в СМГС, на которой должна производиться переотправка грузов в страну, железные дороги которой участвуют в КОТИФ. В графе накладной «Станция назначения» отправитель указывает выходную пограничную станцию транзитной дороги СМГС. В этой же графе после названия выходной пограничной станции отправитель указывает: «Для дальнейшей переотправки средствами железной дороги на станцию...» (указывается станция и дорога окончательного назначения). В графе накладной «Получатель и его почтовый адрес» отправитель указывает: «Начальник станции», а в графе «Особые

заявления отправителя» – окончательного получателя груза на станции окончательного назначения и его почтовый адрес.

На основании указанных отметок выходная пограничная станция в качестве уполномоченного отправителя и под его ответственность отправляет груз до станции окончательного назначения уже по перевозочным документам действующего там транспортного права (накладной КОТИФ). В новой накладной в графе «Отправитель, фирма» переотправляющая станция указывает отправителя груза по первоначальной накладной и его почтовый адрес, а также станцию и страну первоначального отправления. Первоначальная накладная СМГС прилагается к новой накладной. В графе новой накладной «Приложения к накладной» делается отметка: «Приложена накладная номер ... от ... (дата)». В графе новой накладной «Календарный штемпель станции отправления» переотправляющая станция ставит свой календарный штемпель.

Перевозки грузов в направлении России и стран СНГ оформляются перевозочными документами соответствующего международного сообщения до входной пограничной станции первой транзитной дороги, участвующей в СМГС. Дальнейшая перевозка грузов производится между всеми станциями, открытыми для грузовых операций во внутренних сообщениях стран, участвующих в СМГС, без перегрузки на пограничных станциях.

6.2. Система железнодорожного транспорта в России

Железнодорожный транспорт играет исключительно важную роль в развитии экономики любого государства, так как, осуществляя перевозки грузов в соответствии с потребностями производства, он обеспечивает нормальное функционирование и развитие всех его отраслей, регионов и предприятий. Железнодорожный транспорт – жизненно важная отрасль хозяйства, обеспечивающая экономическую безопасность и целостность государства. Российские железные дороги (РЖД) – это развитая, мощная транспортная система. Мировой опыт свидетельствует, что основ-

ная проблема управления транспортом в условиях рыночной экономики заключается в обеспечении рационального соотношения между воздействием государства на деятельность транспортных предприятий (компаний) и степенью их самостоятельности. От этого соотношения зависит решение многих вопросов экономической, социальной и технической политики на транспорте.

Особенность работы железных дорог, связанная с необходимостью обеспечения регулярного движения поездов на огромной территории страны в различных климатических условиях и четкого взаимодействия всех звеньев железнодорожного конвейера, требует специального управления. Такая структура построена в России на принципах, сочетающих единое централизованное руководство с предоставлением определенных прав линейным предприятиям и организациям, размещенным на территории страны.

Единое централизованное руководство отраслями железнодорожного транспорта обеспечивает Министерство транспорта и ОАО «РЖД».

Возглавляет ОАО «РЖД» президент, который совместно с советом директоров рассматривает важнейшие вопросы транспортной политики, осуществляет разработку решений важнейших проблем развития транспорта и представляет министру рекомендации по их реализации. Через вице-президентов осуществляется руководство работой департаментов. В непосредственном подчинении президента ОАО «РЖД» находятся 17 начальников железных дорог (по числу дорог).

Производственно-территориальный принцип управления основан на разделении всей железнодорожной сети на железные дороги. Руководство каждой из них осуществляет Управление дороги, возглавляет которое начальник железной дороги.

Наибольшую протяженность имеет Октябрьская железная дорога (10,2 тыс. км). За ней по протяженности следуют: Московская железная дорога (9,1 тыс. км), Свердловская (7,1 тыс. км), Северо-Кавказская (6,5 тыс. км), Дальневосточная (6 тыс. км), Западно-Сибирская (5,9 тыс. км), Горьковская (5,4 тыс. км), Южно-Уральская и Куйбышевская (по 4,8 тыс. км), Юго-Восточная (4,3 тыс. км), Приволжская (4,2 тыс. км), Восточно-

Сибирская (3,8 тыс. км), Забайкальская (3,4 тыс. км), Красноярская (3,2 тыс. км). Сахалинская железная дорога отделена от общей сети Татарским проливом, а Калининградская – государственными границами.

Начальник дороги через аппарат управления дороги, включающий заместителей начальника дороги и производственные отделы и службы, осуществляет общее руководство работами, проводит в жизнь государственную политику в области транспорта. В непосредственном подчинении начальника дороги находятся начальники отделений. Аппарат отделения дороги осуществляет общее руководство работами находящихся в его границах линейных предприятий (станции, вокзалы, депо, различные дистанции и др.).

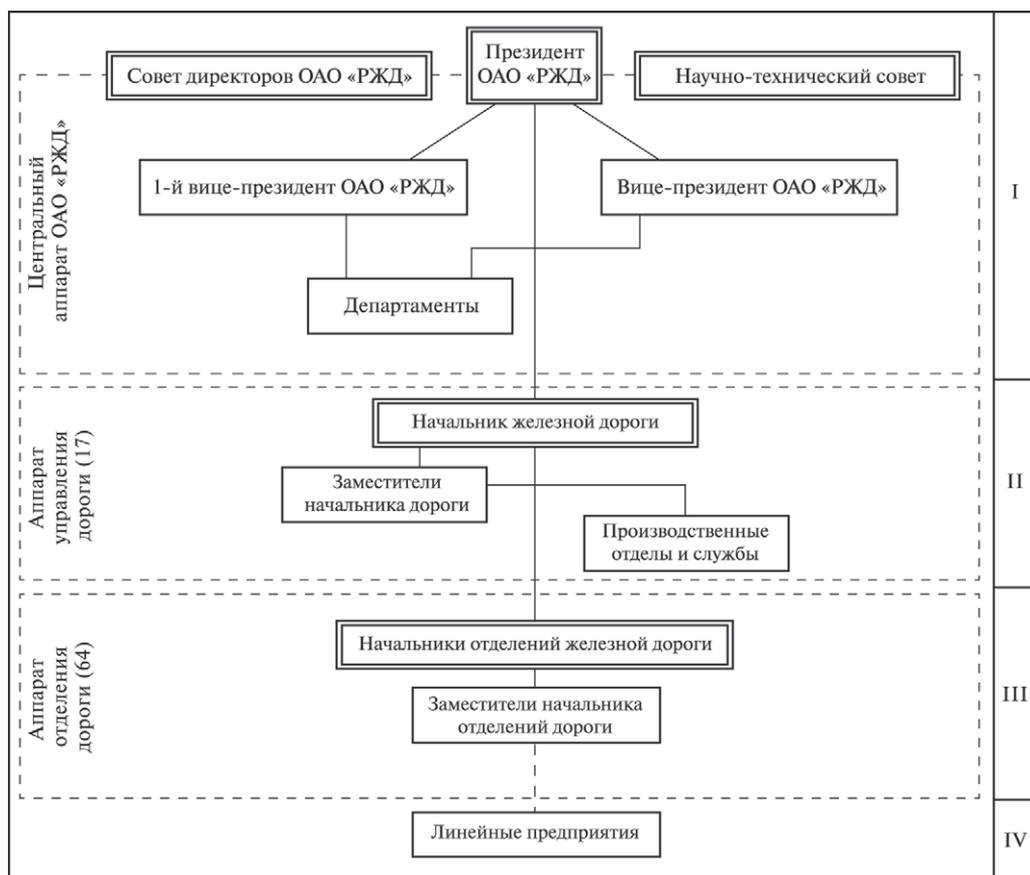


Рис. 1. Структурная схема управления железнодорожным транспортом

В центральном аппарате ОАО «РЖД» имеются департаменты по основным направлениям деятельности, частично представленные на рисунке. В управлениях железных дорог этим департаментам соответствуют службы дорог, которые осуществляют руководство аналогичными отделами отделений дороги и линейными предприятиями.

От слаженного взаимодействия всех подразделений железнодорожного транспорта зависят обеспечение перевозок пассажиров и грузов в соответствии с графиками движения поездов и бесперебойная, безаварийная работа.

Четкая работа всех звеньев железнодорожного транспорта и безопасность движения поездов достигаются выполнением Правил технической эксплуатации (ПТЭ) железных дорог Российской Федерации. Соблюдение работниками всех предприятий и подразделений железнодорожного транспорта ПТЭ играет огромную роль в обеспечении безопасности на железной дороге. Эти Правила устанавливают порядок работы железных дорог и всех работников железнодорожного транспорта, обеспечивающих движение поездов, от рабочего до министра.

Автоматизированная система управления железнодорожным транспортом (АСУЖТ) предполагает совершенствование управления эксплуатационной системой железных дорог, контроль, учет, планирование, регулирование и анализ деятельности предприятий железнодорожного транспорта.

В структурном отношении АСУЖТ делится на три иерархических уровня. На высшем уровне решаются задачи управления в масштабе сети железных дорог с уточнением заданий по дорогам. К среднему уровню относятся вопросы планирования и управления в пределах железной дороги с определением заданий для отделений дороги. На низшем уровне решаются технологические задачи на линейных предприятиях.

В последние годы активно создаются современные магистральные сети оперативно-технологических линий связи, в том числе спутниковые и волоконно-оптические (ВОЛС). Цифровая транспортная волоконно-оптическая сеть, созданная ОАО «РЖД» совместно с компанией «ТрансТелеКом», представляет со-

бой мощную коммуникационную систему. Вдоль железных дорог строится и вводится в эксплуатацию сеть волоконно-оптических кабелей (ВОК), общая протяженность которой составит примерно 35 тыс. км.

За последние годы, так же как и во всей экономике страны, на железных дорогах наблюдается спад производства и падение производительности труда. Неудовлетворительно используется подвижной состав, замедлился оборот грузовых вагонов, повысилась аварийность. В срочной реконструкции нуждается большое количество железнодорожных вокзалов, резко возросли тарифы.

6.3. Правовое регулирование международных железнодорожных перевозок

Перевозка грузов по железным дорогам является весьма сложным в техническом, технологическом и правовом отношении процессом. Деятельность железнодорожного транспорта имеет две стороны. Первая связана с решением широкого круга задач по непосредственной организации перевозочного процесса. Вторая сторона — это реализация межотраслевых технологических связей и правовых отношений железнодорожного транспорта с предприятиями различных форм собственности, частными лицами, а также другими видами транспорта. Взаимоотношения, возникающие при перевозке грузов по железным дорогам в пределах одной страны, регулируются национальными уставами, правилами и различного рода инструкциями, издаваемыми и утверждаемыми в порядке, установленном законодательством данной страны.

Очевидно, что правовые и технологические нормы перевозочного процесса в международном железнодорожном сообщении значительно сложнее, так как при их разработке необходимо учитывать интересы нескольких стран, особенности их национальных нормативных актов, условий работы железных дорог и технологические особенности перевозок за рубежом. Развитие международ-

ной торговли требует создания надежных транспортных связей, обеспечивающих своевременную и сохранную доставку товаров, беспрепятственную передачу грузов на государственных границах и обеспечение качества сданного к перевозке груза.

Особенность участия железнодорожного транспорта в перевозках внешнеторговых грузов России заключается в том, что по территории страны он доставляет подавляющую часть товаров в/из российских портов для дальнейшей их отправки морским и речным транспортом. Кроме того, железнодорожный транспорт осуществляет транзитные перевозки грузов иностранной клиентуры по территории России, экспортируя транспортные услуги. Таким образом, оценивая роль железнодорожного транспорта во внешнеэкономических связях в целом, не следует ограничиваться данными непосредственно по железнодорожным перевозкам, надо принимать во внимание и объемы грузов, перевозимых в смешанном железнодорожно-водном сообщении, а также транзитные перевозки.

Железнодорожные перевозки грузов, пассажиров и багажа в международном сообщении выступают как составная часть международной транспортной системы. Разветвленная сеть железных дорог позволяет осуществлять грузопассажирские перевозки наземным путем практически в любой конец того или иного материка. Объективно существующая специфика железнодорожного транспорта, выражающаяся в настоятельной необходимости технической и технологической унификации самого процесса перевозки, обусловила большую регулируемую роль государства в этом процессе. Необходимость технической унификации и четкости в организации железнодорожного сообщения вызвала потребность в правовой унификации соответствующих стандартов и норм, что особенно важно в области международных грузо- и пассажиропотоков на железнодорожном транспорте.

Железнодорожные перевозки на сегодняшний день уступают по объему воздушным и автомобильным. Это обусловлено тем, что железнодорожные перевозки экономически эффективны на расстоянии свыше 500 км. Однако из-за экологических проблем

и высокой стоимости автотранспорта наблюдается постепенный переход от автомобильных перевозок к железнодорожным.

В 1923 г. была принята Бернская конвенция о международных железнодорожных перевозках пассажиров и багажа, получившая сокращенное название МПК, или СИВ. Обе конвенции, действовавшие достаточно продолжительное время, неоднократно пересматривались и дополнялись. Их последняя редакция была принята в 1970 г.

Однако в целях улучшения структуры и содержания конвенций Центральное бюро международных железнодорожных сообщений в Берне, ведавшее вопросами исполнения и толкования их норм, подготовило проект единого Соглашения о международных перевозках, содержавшего положения как правового, так и организационного характера. Соглашение было принято на очередной Бернской конференции по пересмотру МГК и МПК в 1980 г. и получило название Бернской конвенции о международных железнодорожных перевозках – КОТИФ. Единая конвенция вступила в силу 1 мая 1985 г., в число ее участников входят около 40 государств Европы, Азии и Северной Африки. Она объединяет международно-правовые нормы МГК и МПК, а также Дополнительного соглашения к МПК 1966 г. об ответственности железных дорог при перевозках пассажиров, к которому имеются два приложения («А» и «В»), содержащие нормы гражданско-правового характера об условиях международных железнодорожных перевозок. Приложение «А» определяет условия перевозок пассажиров и получило наименование «Единые правила МПК»; Приложение «В» определяет условия перевозок грузов и именуется «Единые правила МГК». Хотя сами конвенции – и МГК, и МПК – прекратили свое существование, наименования приложений «А» и «В» отражают преемственность ранее действовавших Бернских правил.

Изменения в условиях международных железнодорожных перевозок грузов и пассажиров, внесенные при принятии КОТИФ, не носили принципиального характера. Вместе с тем они заслуживают внимания как отражающие современные тенденции в развитии международного транспортного права. Наиболее важными из них являются:

– дальнейшее расширение оперативно-хозяйственной самостоятельности железных дорог в целях повышения конкурентоспособности их услуг. Железные дороги могут сами договариваться об осуществлении перевозок в отдельных сообщениях и заключать соглашения о снижении тарифов и предоставлении иных льгот клиентам, находящимся в сопоставимых условиях;

– опущено указание об обязанности железных дорог принимать к перевозке грузы мелкими отправлениями, что также направлено на рационализацию осуществления перевозок. Практическим следствием нового регулирования должно быть сокращение объемов перевозок мелких партий грузов и повышение роли транспортно-экспедиторских организаций, укрупняющих мелкие партии в повагонных отправлениях;

– несколько сокращены сроки доставки грузов повагонными отправлениями. При просрочке в доставке груза предусматривается взимание несложной для исчисления неустойки, а возмещение причиненных убытков – в пределах трехкратного размера провозной платы. При возмещении ущерба, причиненного багажу, введен предел ответственности перевозчика, исчисленный как за вес, так и за место багажа ввиду применения на ряде железных дорог провозной платы за багаж в зависимости от числа мест;

– полно и ясно сформулирована общая коллизионная норма, которая существенно облегчает процесс применения к международным железнодорожным перевозкам положений национального права. Теперь эта норма отсылает к национальному праву страны, в которой уполномоченное лицо осуществляет свое требование, включая положения и его коллизионного права. Таким образом, в КОТИФ ныне прямо выражен коллизионный принцип – закон страны суда (*lex fori*), причем допускается обратная отсылка и отсылка к праву третьих стран.

Правовой основой, регулирующей в России взаимоотношения грузовладельца и перевозчика при осуществлении внутренних и внешних перевозок грузов, являются нормативные и законодательные документы по видам транспорта – Кодекс торгового мореплавания, Воздушный кодекс, уставы железнодорожного, автомобильного, речного транспорта, инструкции и положе-

ния ведомственного характера, правила перевозок, технические условия погрузки и крепления грузов, преysкуранты по тарифным ставкам, а также другие документы. Однако большинство нормативных документов требуют переработки применительно к обособленным транспортным системам суверенных государств, сложившихся на территории СНГ и стран ближнего зарубежья. Российская транспортная система, обеспечивающая внешнеэкономические связи, находится в значительной зависимости от транспортных систем ближнего зарубежья и Прибалтики, т.к. большая часть железнодорожных пограничных переходов, крупных авиа и морских портов расположена на их территориях, а морские транспортные средства, приписанные к этим портам, перешли в их ведение.

Россия крайне заинтересована в сохранении единой транспортной системы, для поддержания устойчивых, равноправных и взаимовыгодных связей, отвечающих потребностям экономики внешнеторговых связей и интересам потребителей услуг транспорта. Российской Федерацией заключено более 60 многосторонних и двусторонних соглашений с государствами СНГ и Прибалтики о сотрудничестве в области транспорта. Подписанные соглашения предусматривают обеспечение благоприятных условий функционирования всех видов транспорта, в частности, транспортные средства освобождаются от налогов и государственных сборов, связанных с использованием дорог и иных путей сообщения, налогов и сборов на доходы, получаемые от перевозок. Сохраняются действующие правила, инструкции, положения, стандарты и другие документы, регламентирующие работу транспортных средств. Сохраняется прежний порядок осуществления международных перевозок, решены многие другие вопросы функционирования транспортной системы как единого целого.

Россия, несмотря на все трудности, остается в транспортном отношении по преимуществу железнодорожной державой. По грузообороту (т-км) первое место — 77% — уверенно удерживает именно железнодорожный транспорт. Даже пассажирооборот в основном обеспечивают железнодорожный и автомобильный транспорт (примерно по 40% каждый).

Будущие перспективы железнодорожного транспорта в РФ во многом связаны с правильной тарифной и налоговой политикой, а также адаптацией сети железных дорог и их служб к возможностям новых транзитных и экспортно-импортных грузопотоков. При этом особое значение приобретает создание «транспортных коридоров» и осуществление интермодальных перевозок.

Значительны также возможности для прокладки железнодорожных магистралей в регионах севера РФ. Идет укладка железнодорожного полотна будущей магистрали длиной 1200 км, которая протянется от Архангельска на восток до Урала. Дорогу строят совместно Республика Коми, Архангельская и Пермская области. Акционерное общество «Белкомур» (созданное для этой цели) должно будет восстановить значительную часть пути, а 756 км отстроить заново. Дорога даст прямой выход экспортным грузам через Белое море в Европу и будет способствовать ускорению экономического развития российских регионов, входящих в ассоциацию «Северо-Запад» и «Большой Урал».

Национально-правовые акты России регулируют не только перевозочную, но и эксплуатационную деятельность. К их числу относятся:

- 1) Федеральный закон от 25 августа 1995 г. «О федеральном железнодорожном транспорте»;
- 2) Постановление Правительства РФ от 15 мая 1998 г. № 448 «О концепции структурной реформы федерального железнодорожного транспорта»;
- 3) Постановление Правительства РФ от 5 июня 2002 г. № 383 «О лицензировании перевозочной и другой деятельности на железнодорожном транспорте» в редакции от 3 октября 2002 г. (СЗРФ. — 2002. — № 23. Ст. 2183; № 41. — Ст. 3983);
- 4) Транспортный устав железных дорог Российской Федерации от 8 января 1998 г. в редакции от 6 июля 2001 г.
- 5) Правила перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа на федеральном железнодорожном транспорте, утвержденные приказом МПС России от 26 июля 2002 г. № 30, вступивших в силу с 1 ноября 2002 г.

6.4. Железнодорожный транспорт России

Главный вид транспорта в России – ж/д транспорт. Это обусловлено географическими особенностями нашей страны. По протяжению ж/д Россия занимает 2-ое место в мире после США – 87 тыс. км. (в 1913 – 72 тыс.). И протяженность российских железных дорог составляет 11% от мировой их протяженности. Железнодорожный транспорт обслуживает массовые перевозки различных грузов.

85% железных дорог – размещается в европейской части страны. Это объясняется историческими причинами – экономика России концентрировалась в европейской части, и ее основные связи и, следовательно грузопотоки ориентировались на запад и на юг, где были расположены крупные порты. В европейской части концентрация железных дорог напоминает гигантское колесо, ось которого Москва, из которой в 12 направлениях расходятся дороги. На восток от европейского колеса протянулись широтные магистрали, и по мере продвижения на восток их число уменьшается.

С 1837 по 1890 создавалась железнодорожная сеть в европейской части России. В 1851 инженер Мельников построил железную дорогу из Москвы в Санкт-Петербург. В дальнейшем железные дороги стремительно строились в разных направлениях. От Москвы и Санкт-Петербурга в разные стороны шли железные дороги в лучевых направлениях.

Главная задача железных дорог России – обеспечивать надежную транспортную связь европейской части с восточными районами.

Железные дороги России занимают **первое место в мире** по протяженности электрифицированных магистралей и количеству электровозов, второе (после США) – по эксплуатационной длине, равной 125,9 тыс. км, или 7% мировой сети, третье – по грузообороту (после КНР и США) и по числу пассажиров (после Японии и Индии). Доля железных дорог в суммарном грузообороте всех видов российского транспорта общего пользования со-

ставляет более 80% (в США – 50, в Западной Европе – 30), а в пассажирообороте – более 41%.

К началу XX столетия эксплуатационная длина сети железных дорог России составляла 71,7 тыс. км – примерно 1/4 от протяженности всех европейских железных дорог. Еще в 1891 г. было начато сооружение Сибирской железнодорожной магистрали протяженностью 7 тыс. км. Полностью она была закончена к 1916 г., хотя частично стала функционировать раньше, в 1903 г. Тогда же заработала Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД): Маньчжурия – Харбин – Дальний (Далян). Общая длина железных дорог в СССР, в период их наибольшего развития (1970–1980-е гг.), достигала 225 тыс. км. Грузооборот составлял 3900 млрд т-км. Правительство РФ на своем заседании 6 сентября 2007 г. рассмотрело и одобрило Стратегию развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 г. При разработке проекта этого документа были учтены прогнозные макроэкономические показатели развития страны до 2020 г., перспективы ключевых отраслей экономики, интересы и предложения регионов. Стратегия предусматривает значительное расширение сети железных дорог, модернизацию ее инфраструктуры и обновление подвижного состава, ликвидацию ограничений в провозных способностях на железнодорожном транспорте.

В настоящее время общая протяженность железных дорог России составляет 160 тыс. км, в том числе около 90 тыс. км путей общего пользования и 70 тыс. км подъездных и иных путей необщего пользования, грузооборот в 1999 г. оценивался в 1205 млрд т-км. Несмотря на снижение объема перевозок, железнодорожный транспорт играет главную роль в экономике РФ, обеспечивая 85% всего грузооборота и 38% всего пассажирооборота страны. По данным ФСГС и компании «Российские железные дороги» (РЖД), протяженность железнодорожных путей в России составляет около 85 тыс. км, а грузооборот – около 2 трлн т-км против 230 тыс. км железнодорожных путей и 2,3 трлн т-км грузооборота в США. Доля железнодорожного транспорта в структуре грузооборота транспортной системы страны (с учетом трубопроводного транспорта) возросла в 2012 г. на 1,2% и составила 43%. При поло-

жительной динамике коммерческих перевозок на железнодорожном транспорте наблюдается спад объемов перевозок. Причиной нарастания отрицательных тенденций в транспортной работе является негативное влияние мирового финансового кризиса на объемы производства и конъюнктура внешней торговли.

По оценкам экспертов, на рынке железнодорожных перевозок ожидается появление принципиально нового вида транспортно-логистических услуг – управления вагонным парком, находящимся в собственности структур, для которых транспортный бизнес не является профильным. Также к числу ключевых факторов, способных оказать влияние на рынок железнодорожных грузоперевозок, относят присоединение России к КОТИФ, что позволит значительно увеличить объемы железнодорожных грузовых перевозок через Калининградский транспортный узел из Европы в страны СНГ и обратно.

Российские железные дороги, занимая по протяженности 59% эксплуатационной сети бывшего Союза, выполняют 68% всех грузовых и пассажирских перевозок. По ним перевозится более 60% нефти и нефтепродуктов, свыше 90% лесопродукции, более половины угля, минеральных удобрений, черных металлов.

Для обеспечения устойчивых экономических связей между государствами – участниками СНГ главы их правительств по предложению железнодорожных администраций, Соглашением от 14 февраля 1992 г. учредили Совет по железнодорожному транспорту. Главная цель этого органа – координация работы железнодорожного транспорта на межгосударственном уровне и выработка согласованных принципов его деятельности. Одновременно было решено для координации эксплуатационной деятельности железных дорог, разработки нормативных актов, регламентирующих организацию перевозок пассажиров и грузов между государствами Содружества, образовать постоянно действующий исполнительный орган Совета – Дирекцию. Переход железнодорожного транспорта в новую организационно-правовую форму является историческим событием, для достижения которого проделан непростой путь.

Идеология эволюционного подхода к реформе отрасли была заложена в «Основных направлениях развития железнодорожного транспорта», принятых на Всероссийском съезде железнодорожников в 1996 г. и Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте 2001 г. Правительство РФ на своем заседании 6 сентября 2007 г. рассмотрело и одобрило Стратегию развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 г. При разработке проекта этого документа были учтены прогнозные макроэкономические показатели развития страны до 2020 г., перспективы ключевых отраслей экономики, интересы и предложения регионов

Стратегическое развитие ж/д транспорта в РФ до 2030 г. включает два этапа. Первый – этап модернизации ж/д транспорта (2008–2015 гг.), в течение которого будут обеспечены необходимые пропускные способности на основных направлениях перевозок, коренная модернизация существующих объектов инфраструктуры, обеспечение перевозок подвижным составом с исключением парков с истекшими сроками службы, будут разработаны новые технические требования к технике и технологии, начаты проектно-изыскательские работы и строительство новых железнодорожных линий. В этот период планируется построить свыше 6,4 тыс. км новых линий, в том числе линии для высокоскоростного пассажирского движения.

Второй этап – этап расширения сети железных дорог (2016–2030 гг.). На данном этапе предусматривается расширение ж/д сети и создание инфраструктурных условий для развития новых «точек» экономического роста в стране, выход на мировой уровень технологического и технического развития ж/д транспорта и повышение глобальной конкурентоспособности российского ж/д транспорта. В это время должны быть построены важнейшие стратегические, социально значимые и грузообразующие линии общей протяженностью более 15,8 тыс. км.

К 2030 г. предполагается ввести более 20 тыс. км новых железнодорожных линий и электрифицировать около 7,5 тыс км путей. Реализация «стратегии» позволит организовать транспортное

обеспечение 18 перспективных месторождений полезных ископаемых и промышленных зон.

Согласно стратегии, протяженность линий, обеспечивающих движение пассажирских поездов со скоростью до 350 км/ч, к 2030 г. составит 1528 км. К 2030 г. также будет обновлен подвижной состав; планируется закупить более 23 тыс. единиц локомотивов, более 900 тыс. единиц грузовых вагонов и около 29,5 тыс. единиц пассажирских вагонов. Железнодорожным транспортом общего пользования будут обслуживаться 83 из 86 субъектов РФ. Плотность ж/д сети к 2030 г. будет увеличена на 23,8% при полной ликвидации ограничений пропускной и провозной способности. В развитие железнодорожной инфраструктуры до 2030 г. Правительство РФ инвестирует 585 млрд рублей.

Основным минусом развития российского железнодорожного транспорта является то, что железнодорожная сеть России недостаточно ориентировалась на использование транзитного потенциала нашей территории. Крупнейшей задачей является восстановление так называемого Транссибирского контейнерного сервиса. По имеющимся оценкам ежегодные доходы России от транзита составляют в настоящее время менее 1 млрд долл., тогда как в 1980-е годы только один иранский транзит приносил более 5 млрд долл.

Другим минусом является недостаточная кооперация железнодорожного транспорта с другими видами транспорта, прежде всего, автомобильным.

Кроме того, объективные условия — большие размеры территории, явились причиной того, что многие российские пространства, в особенности к востоку от Урала и на Севере, оказались слабо связанными железнодорожным сообщением с остальными регионами или вообще лишены такого сообщения. Густота железнодорожной сети и сейчас остается явно недостаточной. Средний уровень износа основных средств на этом транспорте составляет 58 %. За пределами нормативных сроков службы находится значительная часть подвижного состава российских железных дорог, в том числе 74% пассажирских вагонов, 84 % тепловозов и 86 % грузовых вагонов. Износ подвижного состава железнодорожного транспорта

не общего пользования составляет более 70 %. Превышены нормативные сроки службы 31% тепловозов и 52% электровозов.

6.5. Железнодорожный транспорт Западной Европы

Транспортная сеть отличается густотой и сложностью конфигурации, часто не вписывающихся в современные политические границы. Природные рубежи все в меньшей степени являются препятствием для развития сети. Трудно говорить об абсолютном преобладании одного вида транспорта над другими даже в небольших странах. Это переплетение отражает происходящий процесс сращивания функциональных сфер отдельных видов транспорта. Растет число подъездных железнодорожных путей при сокращении магистральной сети, увеличивается средняя дальность перевозок на каждом виде транспорта.

Грузооборот железных дорог стран – членов ЕС и ЕАСТ в 2000 г. составил 251 млрд т-км и приблизился к наивысшему уровню за время, прошедшее с конца Второй мировой войны. Это явление имело место во всех рассматриваемых странах, кроме Великобритании. В настоящее время грузооборот несколько снизился вследствие замедления экономического роста в Западной Европе, но есть все предпосылки для его дальнейшего увеличения по мере оживления экономики. Доля международных грузовых сообщений за последние 30 лет возросла почти до 50 % всей грузовой работы железных дорог. Пассажирские сообщения также постоянно развивались. Общий пассажирооборот достиг 312 млрд пассажиро-км, что почти в 2 раза больше, чем 50 лет назад. Примерно до начала 1980-х годов объем пассажирских перевозок постепенно возрастал во всех видах так называемых традиционных сообщений – дальних, региональных и пригородных. С 1981 г. (когда во Франции была введена в эксплуатацию первая высокоскоростная линия Париж – Лион) особенно быстрое развитие получили высокоскоростные сообщения, которые взяли на себя заметную долю общего прироста объема перевозок, во многих случаях заменив обычные междугородные сообщения.

Увеличивающиеся объемы перевозок в настоящее время осваиваются на сети железных дорог, общая протяженность которой намного (примерно на 22%) меньше, чем ранее, и несравнимо (более чем в 25 раз) меньше, чем протяженность сети автомобильных дорог, составляющая около 4 млн км. Однопутные линии составляют 59% длины сети (этот показатель весьма различен для разных стран, превышая 90% в Норвегии и Финляндии и не доходя до 30% в Великобритании и Бельгии), которые имеют ограниченную пропускную и провозную способность. Поэтому преобладающая часть перевозочной работы приходится на линии с числом путей два и более, образующие мощные транспортные магистрали и коридоры. Вместе с тем на многих железнодорожных линиях и в узлах интенсивность движения поездов настолько высокая, что уже тормозит дальнейший рост объема перевозок, создавая своего рода узкие места. Эта проблема требует решения путем прокладки дополнительных линий и обходов, увеличения числа путей или специализации по роду движения. Гораздо большей стала и производительность труда железнодорожников. Увеличение объема перевозок сопровождалось значительным уменьшением численности персонала железных дорог.

Данные по перевозкам грузов в Европе в настоящее время не обнаруживают сколько-нибудь четких тенденций роста. К началу нового столетия объем железнодорожных перевозок по 15 европейским странам колебался на уровне 870–890 млн т.

В развитых странах улучшение работы железнодорожного транспорта в основном связано с повышением качества техники и организации работы. Внедряются новые типы транспортных средств, совершенствуются методы управления работой, имея в виду как эксплуатационные вопросы, так и коммерческую деятельность. Например, Eurostar – железнодорожная сеть, соединяющая Лондон и графство Кент в Великобритании с Парижем и Лиллем во Франции и Брюсселем в Бельгии, – проходит под Ла-Маншем через Евротоннель. Протяженность ее составляет 390 км, скорость движения 300 км/час. Затраты на ее создание составили около 30 млн фунтов стерлингов. Срок окупаемости – 40 лет. Акции ее распределены: Великобритания – 57%, Франция

– 27, США – 8, Бельгия – 6%. Прибыль составляет 16% в год от общей суммы инвестиций.

6.6. Железнодорожный транспорт США

В крупнейшей железнодорожной державе мира – США – суммарная протяженность железных дорог общего пользования достигает примерно 165 тыс. км, по которым перевозится до 1,5 млрд т грузов ежегодно.

С 1960 по 1980 г. грузооборот на этом виде транспорта увеличился с 915,7 до 1470,2 млрд т-км, показав общий рост 160,5%. В дальнейшем он достиг в 1990 г. – 1654,4 млрд т-км, а к 1999 г. – 2202,9 млрд т-км.

Во второй половине 1990-х годов увеличение грузооборота происходило более медленными темпами. Темпы прироста составляли всего 1,75% в год. При этом увеличение объема работы, осуществляемой железными дорогами, происходило в значительной степени в результате роста дальности перевозок (километража). Средняя дальность перевозки в расчете на одну тонну груза составляла в 1960-е годы около 735 км, а в 1990-е годы достигла 1360 км, что подтверждает общую тенденцию вытеснения железнодорожного транспорта из сферы перевозок на короткие и (частично) средние расстояния.

Специфично малым для США является «вклад» железных дорог в пассажирские перевозки. Этим видом транспорта ежегодно пользуются около 23 млн человек, пассажирооборот составляет лишь 22,4 млрд пасс-км. Эти показатели на порядок уступают аналогичным по автомобильному транспорту и авиалиниям.

6.7. Правила перевозки грузов в прямом международном железнодорожном сообщении

Международные правила перевозки железнодорожным транспортом определяются в Бернской конвенции о перевозках грузов

и в Единой конвенции о железнодорожных перевозках в редакции 1980 г. (КОТИФ), в основе которой содержатся положения из Бернской конвенции. Россия не является участником КОТИФ и по-прежнему, как правопреемник СССР, осуществляет железнодорожные перевозки в соответствии с международным грузовым соглашением (СМГС), в котором также участвуют в настоящее время страны СНГ, страны Балтии, Польша, Болгария, Монголия, Китай, Северная Корея, Турция, Иран.

Перевозка грузов в западноевропейские страны – участницы КОТИФ и в обратном направлении сопровождается вынужденным переоформлением договора перевозки на пограничных железнодорожных станциях стран, присоединившихся к КОТИФ и СМГС. Железные дороги обязаны принимать к перевозке предъявляемые грузы. Нуждающиеся в упаковке грузы отправитель обязан предъявить в упакованном виде, обеспечивающем их сохранность в пути. При невыполнении этого требования дорога может отказать в приеме груза или потребовать внести соответствующую оговорку в накладную. Возможно также составление отправителем общего заявления о недостатках тары. Вес и порядок погрузки грузов определяются правилами дороги отправления. Предусмотрена ответственность отправителя в виде штрафа при неправильном наименовании груза, перегрузке подъемной силы вагона, а также возмещение отправителем возможных убытков. Документом, свидетельствующим о заключении договора перевозки, является железнодорожная накладная, которая выдается в трех экземплярах и выступает в качестве товарораспорядительного документа. Единые правила МГК КОТИФ предусмотрели обязанность железных дорог принимать грузы к перевозке, если речь идет только о повагонных отправлениях. Мелкие отправки не упоминаются, что практически означает усиление функции транспортно-экспедиторских организаций, осуществляющих укрупнение мелких грузовых партий в повагонные отправки и КОТИФ изменили сроки доставки грузов. Общие сроки были несколько сокращены и составляют для грузов большой скорости 400 км в сутки, а для грузов малой скорости – 300 км в сутки. Однако железные дороги вправе устанавливать для отдельных

сообщений специальные сроки доставки, а также применять дополнительные сроки в случае особых обстоятельств.

Единые правила КОТИФ не устанавливают обязанность получателя принять прибывший в его адрес груз, но обязывают принявшего грузополучателя оплатить падающие на него провозные платежи. При не сохранности груза должен быть оформлен акт, составление которого входит в обязанность железной дороги. Порядок составления и форма такого акта предусмотрены Правилами международного грузового сообщения (ПИМ), имеющими характер служебной инструкции. Получатель теряет право требования к перевозчику, если при выдаче груза акт не был составлен. В отношении скрытых недостатков допускается требование о составлении акта в течение семи дней после выдачи груза, но получатель должен доказать, что повреждение имело место во время перевозки. Согласно Единым правилам МГК КОТИФ, ответственность перевозчика за сохранность и просрочку в доставке грузов строится на единых основаниях. Перевозчик освобождается от ответственности, если повреждение или несвоевременная доставка груза были вызваны обстоятельствами, которых железная дорога не могла избежать и последствия которых не могла устранить. Перевозчик не отвечает также за повреждение груза при наличии обстоятельств, которые именуется особыми опасностями для груза (недостатки тары, погрузка и выгрузка груза клиентом, естественные свойства груза, внесение неправильных сведений в накладную и др.). Бремя доказывания в первом случае лежит на железной дороге, а во втором — на грузовладельце.

В действовавшей ранее Бернской конвенции МГК КОТИФ 1890 г. в редакции 1970 г. перечень особых опасностей для груза был дополнен указанием на погрузку груза отправителем в вагон с очевидными неисправностями. В случае не сохранения груза возмещение определялось по рыночной цене. В Единых правилах МГК КОТИФ, во-первых, было исключено положение об освобождении перевозчика от ответственности за повреждение груза, вызванное погрузкой в вагон с очевидными для отправителя неисправностями. Это положение было признано неоправданным по существу, так как предоставление исправных вагонов входит в

компетенцию перевозчика. Во-вторых, было исключено правило подсчета размера штрафа, уплачиваемого железной дорогой за просрочку в доставке груза. Оно было заменено более общей формулой, согласно которой причиненные грузовладельцу убытки в результате просрочки в доставке груза возмещаются перевозчиком в пределах трехкратных провозных платежей. Предельный размер ответственности железных дорог за повреждение перевозимых грузов в МТК КОТИФ оставлен на прежнем уровне (50 золотых франков за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза), но определен в расчетных единицах МВФ и составляет 17 СДР за 1 кг.

В МТК КОТИФ включено также новое положение об ответственности железных дорог при перевозках сопровождаемых автомашин. В случае их не сохранения предел ответственности перевозчика составляет 4 тыс. СДР за машину. За несохранность деталей, находящихся на машине, перевозчик не отвечает, а при несохранности деталей, находящихся в машине, предел его ответственности составляет 700 СДР, причем лицо, заявившее требование о возмещении убытков, должно доказать вину перевозчика в такой утрате. Пределы ответственности не применяются, если утрата или повреждение груза, а также его несвоевременная доставка вызваны умышленными действиями перевозчика.

Что касается международных железнодорожных перевозок пассажиров и багажа, то они регулируются Приложением «А» к КОТИФ – Едиными правилами МПК. Правила различают ущерб, причиненный жизни и здоровью пассажира, а также ущерб, выразившийся в утрате или повреждении багажа. В случае ущерба, причиненного жизни или здоровью пассажира, железная дорога несет строгую имущественную ответственность, если только не докажет, что данные события наступили вследствие несчастного случая, который:

- 1) не связан с эксплуатацией железнодорожного транспорта и функционированием железной дороги и который невозможно было избежать или предотвратить;
- 2) полностью или частично вызван виной самого пассажира;

3) причинен действиями третьих лиц, не могущими быть предотвращенными или преодоленными железной дорогой.

За повреждение или утрату зарегистрированного багажа, а равно за просрочку в его доставке перевозчик несет ответственность во всех случаях, если не докажет, что данный ущерб был вызван одной из следующих причин:

- 1) виной самого пассажира;
- 2) указаниями, данными пассажиром;
- 3) характером багажа;
- 4) обстоятельствами непреодолимой силы;
- 5) рисками, связанными с ненадлежащей или отсутствующей упаковкой;
- 6) особыми свойствами багажа;
- 7) перевозкой в составе зарегистрированного багажа неразрешенных предметов.

Предел ответственности железной дороги установлен в 70 тыс. СДР за ущерб, причиненный жизни и здоровью пассажира (ст.30), и в 700 СДР за утрату или повреждение багажа (ст.31). Железная дорога не вправе ссылаться на пределы ответственности, если ущерб был причинен в результате грубой неосторожности или умысла. Тем не менее в случае грубой неосторожности ответственность за утрату или повреждение багажа ограничивается двукратным размером обычно принятых сумм.

Согласно ст. 110 ТУЖД РФ железная дорога возмещает ущерб, причиненный при перевозке груза: 1) в размере стоимости утраченного или недостающего груза в случае его утраты или недостачи; 2) в размере суммы, на которую понизилась стоимость груза в случае его повреждения (порчи) или 3) в размере его стоимости при невозможности восстановить поврежденный груз (конечно, речь здесь идет о грузе с необъявленной стоимостью, так как по общему правилу, если стоимость груза объявлена, перевозчик несет ответственность в размере объявленной стоимости). Таким образом, действующее российское законодательство предусматривает полную материальную ответственность железнодорожного перевозчика за утрату или повреждение перевозимого им груза. Однако надо отметить, что перевозки пассажиров, грузов,

багажа и грузобагажа в международном железнодорожном сообщении осуществляются в соответствии с ТУЖД РФ только в том случае, если иное не предусмотрено международным договором России (ст. 4).

КОТИФ устанавливает следующий порядок урегулирования спорных вопросов между сторонами по договору международной железнодорожной перевозки грузов.

1. При просрочке в доставке груза претензия должна быть заявлена грузовладельцем в течение 60 дней с момента получения груза. Если применимое внутреннее право предусматривает претензионный порядок урегулирования споров, он должен соблюдаться и при международных перевозках.

2. Претензии и иски могут быть предъявлены только к одному из следующих перевозчиков: железной дороге отправления, железной дороге назначения или к железной дороге, на которой произошли утрата или повреждение груза.

3. Срок исковой давности составляет один год, а при наличии умышленных действий перевозчика, а также по спорам о возмещении за реализованный груз и в некоторых других случаях — два года. Течение срока исковой давности приостанавливается на период рассмотрения претензии перевозчиком и в других случаях в соответствии с применимым правом страны суда. КОТИФ предусматривает возможность передачи спора на рассмотрение в арбитраж, однако такая процедура разрешения споров, вытекающих из железнодорожной перевозки грузов, широкого распространения на практике не получила.

Несмотря на устойчивый характер применяемых норм КОТИФ, сложившихся в международной практике на протяжении многих лет, Центральное бюро в Берне приступило к работе по обновлению всей системы соглашения КОТИФ. Сфера действия КОТИФ будет распространена на всю железнодорожную сеть стран — участников соглашения, а не только на определенные и заранее объявленные линии, как в настоящее время. Исключением останутся лишь водные и морские линии, используемые для осуществления перевозок в смешанном сообщении, перечень которых будет заранее объявляться.

Изменения норм КОТИФ будут следующие.

1. Правовая природа договора перевозки груза, который согласно четким положениям текста КОТИФ, является реальным и возникает в момент передачи груза перевозчику, меняется: то договор признается консенсуальным и для него достаточно соглашения сторон о перевозке груза, и поэтому предлагается соответствующим образом уточнить его определение в КОТИФ. Такой подход должен облегчить оформление договоров перевозки грузов и отвечает потребностям практики.

2. Отменяются обязанность осуществлять перевозки и обязательность тарифов, которые в течение всего периода действия Бернских конвенций, а затем и КОТИФ при некотором их постепенном смягчении рассматривались в качестве принципов железнодорожного права вообще и международного в частности. Иначе говоря, железные дороги утрачивают статус публичных перевозчиков. Должна наступить эра неограниченной конкуренции с отражением ее результатов в договорах, свободно заключаемых между перевозчиками и грузовладельцами или с их экспедиторами, роль которых заметно повышается.

3. Выработанные ранее принципы ответственности железных дорог за груз сохраняются (возмещение в пределах стоимости груза, но не выше установленного предела за килограмм веса, распределение бремени доказывания между перевозчиком и грузовладельцем, солидарная ответственность соперевозчиков). При этом железные дороги несут ответственность за действия организаций, эксплуатирующих их инфраструктуру.

4. Для урегулирования взаимоотношений между организациями, эксплуатирующими инфраструктуру, и перевозчиками Центральное бюро в Берне разработало проект Единых правил о договорах об использовании инфраструктуры железных дорог, которая определяется как железнодорожные пути и неразрывно связанные с ними устройства, необходимые для безопасного осуществления железнодорожных сообщений (сокращенно РУИ). По своему содержанию это принципиально новый международно-правовой документ в системе применяемых в настоящее время транспортных конвенций. Единые правила насчитывают около 30 статей и

предусматривают заключение новых для транспортного права договоров об использовании инфраструктуры железных дорог, которые могут быть бессрочными. Определены основные условия таких договоров, причем значительное внимание уделено взаимной ответственности участников договоров — железных дорог и организаций, эксплуатирующих инфраструктуру; ее условия совпадают с ответственностью железных дорог перед грузовладельцами. Исковая давность установлена в три года. Осуществляемая реформа КОТИФ пока далека от завершения. Пройдет еще несколько лет, прежде чем новые транспортно-правовые идеи получат окончательное практическое воплощение в правовых нормах и реально начнут работать.

До развала системы социалистических государств в начале 1990-х годов на их территории действовали два международных договора, заключенные в 1950 г.: Соглашение о международных грузовых сообщениях (СМГС) и Соглашение о международных пассажирских сообщениях (СМПС). После выхода из состава их участников стран Восточной Европы и с возникновением на территории СССР новых государств в сфере действия этих соглашений произошли важные изменения. Правила СМГС и СМПС получили новую жизнь и стали применяться к перевозкам грузов и пассажиров между всеми государствами, возникшими на территории бывшего СССР. В рамках СНГ был образован Совет по железнодорожному транспорту для координации работы железных дорог на международном уровне и для выработки согласованных принципов их функционирования.

В рамках данного Совета было заключено Соглашение администраций железных дорог стран СНГ и Прибалтийских государств от 1 октября 1997 г. (Сборник правил перевозок и тарифов железнодорожного транспорта государств — участников СНГ — 1998. — № 4), в соответствии с которым перевозки грузов в прямом международном сообщении по железным дорогам сторон осуществляются на основании Правил СМГС с учетом особенностей применения отдельных норм, изложенных в Приложениях № 1—5 к данному Соглашению, которое вступило в силу 1 июля 1998 г. Наиболее важные новшества приложений по сравнению

с Правилами СМГС – это нормы о перевозках опасных грузов и негабаритных тяжеловесных грузов; о порядке оформления перевозочных документов; об оплате провозных платежей по транзитным железным дорогам отправителем или получателем через экспедитора, имеющего договор с дорогой транзита. Аналогично был решен вопрос и о пассажирских перевозках между странами СНГ: с 1 сентября 1997 г. такие перевозки регулируются Правилами СМПС, к которому согласован ряд отклонений в Таллиннском соглашении между железнодорожными администрациями государств – участников СНГ, Латвийской, Литовской и Эстонской республик об особенностях применения СМПС от 28 мая 1997 г.

Наряду с принятием решения о применении СМГС и СМПС на территории республик бывшего СССР, в рамках упомянутого Совета были приняты:

- Соглашение о разделении инвентарных парков грузовых вагонов и контейнеров бывшего МПС СССР (1993 г.);
- Соглашение о совместном использовании грузовых вагонов и контейнеров (1993 г.);
- Соглашение о сотрудничестве в области технического переоснащения и обновления железнодорожного подвижного состава (1994 г.) и др.

Железные дороги являются наиболее рентабельным видом транспорта для перевозок вагонных партий грузов навалом – каменного угля, руды, песка, сельскохозяйственной и лесной продукции – на дальние расстояния. Недавно железные дороги начали увеличивать число услуг с учетом специфики клиентов. Было создано новое оборудование для более эффективной грузообработки отдельных категорий товаров, платформы для перевозки автомобильных прицепов (рельсовый контейнер), стали предоставляться услуги в пути, такие как переадресование уже отгруженных товаров в другой пункт назначения прямо на маршруте и обработка товаров в ходе перевозки.

Долговременные тенденции развития железнодорожного транспорта сохраняют свое значение. Однако количественные показатели работы железных дорог в наиболее развитых странах

мира свидетельствуют в целом о весьма умеренном росте перевозок. В США грузооборот на этом виде транспорта за последние 25 лет возрастал в среднем примерно на 2% ежегодно. Это существенно уступает темпам прироста на автомобильном транспорте. Характерно, что протяженность железнодорожных путей в США во второй половине 1990-х годов даже сократилась с 322 до 290 тыс. км.

В Западной Европе начиная с 1970 г. грузооборот на железнодорожном транспорте постоянно сокращался, в том числе и в таких ведущих странах, как Франция и Германия. Весьма сильно (в 2 раза) упал грузооборот японских железных дорог. Тем не менее очевидно, что тенденция к падению роли железных дорог имеет свои пределы. В последние годы наблюдается некоторая стабилизация, объясняемая тем, что железнодорожный транспорт нашел определенную нишу в рамках интермодальных схем перевозки. Кроме того, не исключено, что железнодорожный транспорт получит возможности для весьма существенного роста на новых обширных, еще недостаточно освоенных пространствах Евразии. Речь идет о проектах трансконтинентальных трасс, соединяющих Европу с Тихоокеанским регионом (возрождение «Великого шелкового пути»), и некоторых других. Благодаря новым значительным магистралям мировой железнодорожный транспорт хотя бы частично укрепит свои позиции.

Глава 7. Автомобильный транспорт

7.1. Краткие сведения о развитии автомобильного транспорта

В 1885 г. Бенц привез свой трехколесный «безлошадный экипаж» в Мангейм и гордо разъезжал на нем вокруг завода. Так появился первый автомобиль с двигателем, работающим на бензине.

Хотя первые автомобили были сконструированы еще в конце XIX в., развитие этого вида транспорта началось в XX столетии. При этом в течение многих десятилетий темпы роста были очень высоки, а само внедрение этого транспорта в повседневную жизнь привело ко многим качественным переменам в экономике, социальной сфере, экологии и т.д.

В 1900 г. во всем мире насчитывалось всего 6 тысяч автомобилей. В 1950 г. их было уже 62,3 млн единиц. В 1970 г. эксплуатировалось 246,4 млн машин. В начале 1990-х годов их количество возросло еще вдвое. Наконец, на пороге XXI столетия число грузовых автомашин превысило 140 млн, а легковых — 460 млн.

В первые два десятилетия XX в. недавно появившиеся автомобили пользовались дорогами, которые были проложены еще для гужевого транспорта. Затем возникла необходимость в создании своей инфраструктуры.

Первые дороги, предназначенные специально для автотранспорта, были построены в 1923 г. в США и Италии. К 1960 г. общая протяженность дорог составила 14,2 млн км, в том числе с твердым покрытием — 8 млн км. В дальнейшем продолжался рост протяженности автомобильных дорог, в том числе и за счет крупных строек. Так, к 1970-м годам в Южной Америке было закончено сооружение Панамериканской дороги протяженностью 22,5 тыс. км. При постоянном совершенствовании дорог и автомобилей параллельно происходила рационализация структуры грузо-

вого парка, специализация подвижного состава (трейлеры, прицепы, контейнеровозы и т.п.).

Грузооборот автотранспортом в мировом масштабе увеличился с 1913 по 1970 г. в сотни раз, был превышен рубеж в 2000 млрд т-км. В последующие три десятилетия грузооборот возрос еще на треть.

В целом мировой парк грузовых автомобилей только за последние 30 лет вырос в 2 раза, а легковых автомобилей в 1,7 раза. Большая часть автотранспортных средств принадлежит развитым странам Европы и Северной Америки, равно как и основная часть дорожной сети с твердым покрытием.

К началу XXI в. общая протяженность автомобильных дорог с улучшенным покрытием в мире превысила 12,7 млн км.

Ежегодно по ним перевозится более 20 млрд. т грузов. Общий грузооборот по 29 странам (по которым имеется статистика) составляет 3247 млрд т-км. Пассажирские перевозки по автодорогам достигают 10 600 млрд пасс-км.

Появление, а затем быстрое развитие автомобильного транспорта радикально изменило всю ситуацию с сухопутными перевозками грузов и пассажиров, что в конечном итоге привело к ограничению развития железнодорожного транспорта.

Пассажирооборот на автомобильном транспорте к началу XXI столетия достиг колоссальной величины — 10620 млрд пасс-км. Автомобили стали основным видом транспорта в пассажирских сообщениях (более 2/3 всего пассажирооборота развитых стран).

Автомобильный транспорт доказал свои преимущества при перевозках на короткие и средние расстояния. Он доминирует во внутригородских перевозках. Во внутриевропейских перевозках на автомобильный транспорт в настоящее время приходится почти 60% всего грузооборота.

По количеству перевезенных грузов в целом в мире автотранспорт занимает первое место. Однако, в среднем расстояние перевозок на автотранспорте значительно меньше, чем на морском и железнодорожном, поэтому в итоге по грузообороту автотранспорт уступает морскому и железнодорожному.

Важной особенностью автомобилей являются их адаптационные возможности в едином процессе перевозки с другими видами транспорта: водным (паромы, суда ро-ро и т.д.), железнодорожным (платформы, трейлеры), авиационным (большегрузные самолеты).

7.2. Правовое регулирование перевозок автомобильным транспортом

В сфере автомобильных перевозок действует целый ряд документов правового характера, регулирующих деятельность на автомобильном транспорте во внутреннем и в международном общении.

Под международными перевозками понимаются перевозки, во время которых транспортное средство пересекает территории хотя бы двух государств. Международные автоперевозки представляют собой специфическую область деятельности автотранспорта, так как они осуществляются на базе международных нормативных актов с учетом национальных законодательств тех государств, по чьим территориям пролегает маршрут. При этом международные правовые документы охватывают следующий круг вопросов:

- инфраструктура;
- дорожное движение;
- требования к автотранспортным средствам;
- условия работы экипажей транспортных средств;
- налоговое обложение;
- перевозка пассажиров и грузов, таможенные процедуры;
- перевозка специфических категорий грузов.

Основные условия международных автомобильных грузовых перевозок регулируются Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 г. (КДПГ). Россия как правопреемница бывшего СССР является участником этой Конвенции.

Договор перевозки оформляется товарно-транспортной накладной в 3-х экземплярах, а в некоторых случаях и более, в за-

висимости от направления перевозки. Стандартная форма накладной разработана Международным союзом автомобильного транспорта. В автодорожной накладной указываются: дата отгрузки, наименование груза, подлежащего перевозке, имя и адрес перевозчика, наименование получателя, срок доставки, размер штрафа за задержку поставки, стоимость перевозки. Накладная подписывается перевозчиком и грузоотправителем. Первый экземпляр накладной вручается отправителю, второй прилагается к товарам, а третий остается у перевозчика.

Накладная не является оборотным или товарораспределительным документом. Она лишь достаточное доказательство заключения договора перевозки, ее условий и получения товара перевозчиком. Если в накладной нет пункта в отношении состояния товаров при их получении перевозчиком, предполагается, что товары и их упаковка находятся в хорошем состоянии и что при их приемке перевозчиком маркировка и номера соответствуют данным накладной.

Для выполнения таможенных и других формальностей отправитель должен приложить к накладной необходимые документы или передать их перевозчику, сообщив ему всю информацию, которую тот может потребовать. Грузополучатель имеет право распоряжаться товарами уже с момента составления накладной, если отправитель оговорил это в ней. Перевозчик несет ответственность за полную или частичную утрату товара и за ущерб, причиненный в период с момента принятия товара к перевозке до момента доставки, а также за задержку в доставке.

При автодорожных перевозках грузов без их промежуточной перегрузки через таможенные границы нескольких государств применяется международный документ — книжка МДП (Carnet TIR). Такая перевозка грузов с применением вышеназванной книжки регулируется Таможенной конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП «Конвенция МДП от 14 ноября 1975 г.».

Автомобильный транспорт играет существенную роль в организации туристских путешествий. Это связано с его мобильностью и дешевизной по сравнению с другими видами транспорта.

Отличительной особенностью автомобильных перевозок является то, что они используются не только для массовых перемещений туристов при реализации экскурсионных, познавательных, развлекательных и шоп-туров, но и для трансфера пассажиров, пользующихся услугами воздушного, железнодорожного и водного транспорта.

7.3. Перевозки пассажиров автомобильным транспортом

В основе международных пассажирских автомобильных перевозок лежат многосторонние и двусторонние договоры, заключенные между несколькими или двумя государствами на правительственном уровне. Одним из важнейших многосторонних договоров в этой области является «Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа» (КАПП), которая была разработана Комитетом по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН в 1973 г. В Конвенции даны определения таких основных понятий, как «перевозчик», «пассажир», «транспортное средство»; перечислены транспортные документы, применяемые при международной автоперевозке (индивидуальный или коллективный билет, багажная квитанция); установлена ответственность перевозчика за ущерб, причиненный жизни, здоровью пассажира или его багажу в результате происшествия, связанного с перевозкой.

Согласно КАПП общая сумма возмещения, которая должна быть выплачена пострадавшему в связи с нанесением вреда его физическому или психическому здоровью, ограничивается суммой 250 000 швейцарских франков. Однако любое договаривающееся государство может устанавливать в этом случае более высокий предел. Ответственность перевозчика за утрату или повреждение багажа определяется выплатой суммы, равной размеру причиненного ущерба, но эта сумма не должна быть больше 500 швейцарских франков на единицу багажа и не более 2000 швейцарских франков на пассажира. За повреждение вещей, находящихся при пассажире, перевозчик несет ответственность в разме-

ре не более 1000 швейцарских франков на пассажира. Перевозчик освобождается от ответственности полностью или частично, если ущерб возник по вине пассажира или в результате его поведения, противоречащего правилам поведения людей на транспорте.

В Конвенции предусмотрены статьи по предъявлению претензий и исков. Претензии в отношении багажа могут предъявляться пассажиром к перевозчику в течение 7 дней с момента получения багажа. Иск в суд, связанный с телесным или психическим повреждением здоровья или смертью пассажира, может быть предъявлен в течение 3 лет. Следует отметить, что Российская Федерация не подписала данную Конвенцию, однако многие ее положения нашли отражение в двусторонних соглашениях о международном автомобильном сообщении, заключенных Россией с рядом государств.

В октябре 1997 г. в Бишкеке была принята «Конвенция о международной автомобильной перевозке пассажиров и багажа» государств–участников СНГ (КМАПП). Отличительной особенностью КМАПП по сравнению с КАПП является то, что в ней оговариваются вопросы страхования; порядок таможенного, пограничного и санитарного видов контроля. Все эти аспекты должны регулироваться международными конвенциями, многосторонними и двусторонними правительственными соглашениями, а также внутренними законодательствами стран, подписавших этот документ. Конвенция предусматривает ответственность перевозчика за ущерб, нанесенный здоровью пассажира или его багажу, а также порядок и сроки предъявления претензий и исков. При этом сумма компенсаций устанавливается судами сторон в соответствии с их национальным законодательством. Приложение к Конвенции «Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в международном сообщении государств – участников СНГ» регламентирует процессы перевозки пассажиров и багажа автобусами в регулярном и нерегулярном сообщениях.

Под *регулярной перевозкой* понимается перевозка, которая осуществляется с определенной частотой по обозначенному маршруту, а посадка и высадка пассажиров могут происходить только

на заранее определенных местах остановок. Регулярные перевозки выполняются по ранее установленным расписаниям и утвержденным тарифам.

Нерегулярная перевозка — это перевозка с закрытыми дверями (т.е. ни один из пассажиров не может выйти или сесть в автобус на маршруте), осуществляющаяся одним транспортным средством, перевозящим одну и ту же группу пассажиров на протяжении всей поездки, начинающейся и заканчивающейся в месте отправления или заканчивающейся в месте назначения, если транспортное средство возвращается обратно порожним.

С целью либерализации пассажирских перевозок автомобильным транспортом страны ЕС в 1982 г. заключили в Дублине «Соглашение о международной нерегулярной перевозке пассажиров автобусами» (АСОР). Впоследствии аналогичное соглашение (Интербус), предназначенное для присоединения к АСОР, было разработано Комитетом внутреннего транспорта Европейской комиссии ООН. В настоящее время положение о нерегулярных перевозках распространяется на большинство стран Западной и Восточной Европы и Турцию.

Следует иметь в виду, что помимо регулярных и нерегулярных перевозок выделяют еще челночные перевозки. Это повторяющиеся перевозки предварительно сформированных групп пассажиров из пункта отправления в пункт назначения и обратно. Они осуществляются при закрытых дверях. Как правило, во время челночных перевозок автобус едет пустым в первом обратном рейсе, когда он отвез первую группу, и в последнем прямом рейсе, цель которого забрать оставшуюся группу перевезенных пассажиров.

При осуществлении нерегулярных и челночных перевозок на борту транспортного средства должны быть списки пассажиров, заверенные печатью и подписями перевозчика и водителя. Если автобус едет за пассажирами пустым, то список пассажиров может быть составлен в момент их посадки.

Принадлежность международных автомобильных перевозок к тому или иному виду — регулярные, нерегулярные, челночные — определяет необходимость получения разрешений на въезд на территорию одной из договаривающихся сторон или на транзит

через третьи страны. В основном разрешения требуются при реализации регулярных и челночных перевозок. Для выполнения нерегулярных перевозок, связанных с обслуживанием организованных групп туристов, такие разрешения в большинстве случаев не требуются. Разрешительная система оговаривается государствами при заключении двусторонних и многосторонних договоров на международные автомобильные перевозки.

Российская Федерация, как правило, осуществляет автомобильное сообщение на основании двусторонних соглашений. Такие соглашения она имеет с Азербайджаном, Австрией, Албанией, Арменией, Беларусью, Бельгией, Болгарией, Великобританией, Венгрией, Германией, Грецией, Грузией, Данией, Ираном, Ирландией, Италией, Казахстаном, Кипром, Китаем, Киргизией, Латвией, Литвой, Люксембургом, Македонией, Молдовой, Монголией, Нидерландами, Норвегией, Польшей, Португалией, Румынией, Сербией, Словакией, Словенией, Таджикистаном, Украиной, Финляндией, Францией, Хорватией, Чехией, Швейцарией, Швецией, Эстонией. В соответствии с этими соглашениями компетентными органами договаривающихся сторон заблаговременно передаются друг другу предложения по организации регулярных перевозок. Предложения должны содержать данные о наименовании перевозчика (фирмы), маршруте следования, расписании движения, пунктах остановок, на которых перевозчик будет производить посадку и высадку пассажиров, а также о намечаемом сроке и регулярности выполнения перевозок.

Компетентные органы договаривающихся сторон должны выдавать разрешения в письменной форме на осуществление регулярных перевозок пассажиров на тот участок пути, который проходит по территории их государства. При выполнении нерегулярных перевозок разрешение не требуется в случае, если группа пассажиров в одном и том же составе перевозится на одном и том же автобусе в течение всей поездки и при этом:

- 1) поездка начинается и заканчивается на территории государства той договаривающейся стороны, где зарегистрирован автобус;

2) поездка начинается на территории той договаривающейся стороны, где зарегистрирован автобус, и заканчивается на территории другой договаривающейся стороны при условии, что автобус покидает эту территорию порожним или въезжает пустым в целях обратной перевозки тем же перевозчиком группы пассажиров с территории государства другой договаривающейся стороны, на которую эта группа была доставлена.

Разрешение на выполнение нерегулярной перевозки не требуется при замене неисправного автобуса другим автобусом.

К международным документам, регулирующим инфраструктуру в области автомобильных перевозок, относится «Европейское соглашение о международных магистральных» (от 15.11.1975) и «Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах» (от 01.02.1991). В первом документе приводятся определение плана международной сети «Е», перечень дорог международной сети, условия, которым должны соответствовать международные автомобильные магистрали; во втором приведен перечень международных терминалов, пограничных пунктов и железнодорожно-паромных переправ и портов, имеющих значение для международных комбинированных перевозок; определены технические характеристики грузовых автотранспортных средств для перевозки на железнодорожных платформах и т.п.

Среди наиболее важных международных документов, посвященных дорожному движению, следует назвать «Конвенцию о дорожном движении» (от 08.11.1968); «Конвенцию о дорожных знаках и сигналах» (от 08.11.1968); «Протокол о разметке дорог к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах» (от 01.03.1973). В данных нормативных актах установлены единые основные правила дорожного движения; требования к автотранспортным средствам и водителям; утверждены единообразные системы дорожных знаков и сигналов, правила разметки дорог и другие предписания при осуществлении международных автомобильных перевозок. Установлены пять категорий транспортных средств (А, В, С, D, Е), на управление которыми выдаются удостоверения определен-

ного образца. Каждое автотранспортное средство должно иметь свидетельство регистрации и отличительный знак страны регистрации. Кроме того, существует ряд документов с изложением требований к внешнему и внутреннему оборудованию, уровню шума и загазованности, внешним световым приборам, тормозам и другим техническим и экологическим характеристикам автотранспорта. Следует иметь в виду, что эти требования меняются и поэтому страны, подписавшие подобные документы, должны следить за вносимыми изменениями и принимать меры по приведению оборудования автотранспортных средств в соответствие с нововведениями.

В области условий работы на автотранспортных средствах действует международное «Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки» (от 01.07.1970). В этом соглашении изложены основные требования, предъявляемые к водителям, осуществляющим международные перевозки, к их возрасту, квалификации, ежедневной продолжительности управления автомобилем, максимальному времени непрерывного управления, а также к контролю за соблюдением режима труда и отдыха водителей на маршруте. Для выполнения последнего требования автотранспортные средства, выполняющие международные перевозки пассажиров и грузов, должны быть оснащены тахографами – контрольными устройствами, непрерывно регистрирующими пройденный путь, скорость движения на нем, режим труда и отдыха водителей.

Помимо этого существует ряд документов, касающихся аспектов налогового обложения и таможенного режима при автоперевозках. Эти документы разработаны с учетом «Международной конвенции о таможенных льготах для туристов» (1959) и действующего внутреннего законодательства стран, на территории или через территорию которых осуществляется автоперевозка.

Содержание всех перечисленных выше соглашений и конвенций должно учитываться при реализации поездок в зарубежные страны.

В России учреждена Ассоциация международных автоперевозчиков (АСМАП), которая, являясь членом Международного союза автомобильного транспорта, оказывает помощь в практических вопросах, связанных с организацией автоперевозок за рубеж. В частности, она издает информационные справочники, где предоставляются сведения по нормативно-правовой базе и практическим условиям выполнения перевозок по территории той или иной страны.

Авторитетными международными организациями, занимающимися вопросами автоперевозок, являются Международный союз автомобильного транспорта, Европейская экономическая комиссия ООН, Европейская комиссия министров транспорта, Координационное транспортное совещание государств – участников СНГ и др.

Все эти организации в той или иной мере занимаются вопросами безопасности; таможенными формальностями; унификацией правил, регламентирующих автомобильные перевозки; гармонизацией национальных и международных требований в области автомобильного транспорта и другими проблемами, касающимися этой сферы деятельности.

7.4. Автотранспортные перевозки грузов

В последние годы наблюдается устойчивая тенденция повышения роли автомобильного транспорта в обеспечении экспортно-импортного товарообмена между странами, имеющими общие сухопутные границы. Особенностью автотранспортных перевозок является то, что они единственные из всех видов перевозок обеспечивают бесперевалочную транспортировку грузов «от двери до двери», выполняя тем самым одно из основных требований клиентов – своевременную и без потерь доставку грузов. Всем остальным видам транспорта (за исключением маршрутных железнодорожных перевозок в Северной Америке) при организации перевозок «от двери до двери» на заключительном этапе приходится использовать автотранспорт.

Международные автоперевозки, как правило, осуществляют- ся автопоездами, состоящими из автотягача, полуприцепа и при- цепа.

Экипаж автопоезда состоит из двух водителей, что позволяет им безостановочно покрывать значительные расстояния. В тяга- чих иностранного производства оборудуется специальное место отдыха для свободного от управления водителя. При регулярных сообщениях автопоезда комплектуются в сборные автоколонны.

Все международные автоперевозки подразделяются в зависи- мости от:

- вида груза и транспортной характеристики товара на нава- лочные, штучные (генеральные), продовольственные;
- места завершения перевозки – на соседские (в сопредель- ные страны) и транзитные (с прохождением нескольких государ- ственных границ);
- периодичности перевозок – на регулярные и нерегулярные (разовые);
- способа прохождения транзитных границ – с таможенным досмотром и без него.

Навалочные грузы перевозятся в открытых автомашинах, ав- тофургонах и все чаще в контейнерах; штучные грузы – в контей- нерах или закрытых автофургонах; продовольственные грузы – в фургонах-рефрижераторах. Наименее рентабельными являются перевозки штучных грузов (например, мебели), которые не по- зволяют полностью использовать грузоподъемность автомобиля, что сказывается на себестоимости перевозки. Перевозки нава- лочных грузов автотранспортом по большей части осуществля- ются в приграничные районы сопредельных стран на короткие и средние расстояния, т.к. на дальних расстояниях они не могут конкурировать с железнодорожным транспортом.

Сама организация международных перевозок по сути своей мало чем отличается от внутренних перевозок, за исключением таможенных процедур.

Перевозчик на основании договора загружается непосред- ственно у грузоотправителя или в контейнерном терминале («от

двери») и, оформив все сопроводительные документы, направляется к грузополучателю («до двери»), проходя при этом таможенный и пограничный контроль на пограничном переходе. Если это транзитные перевозки, то перевозчику приходится проходить таможенный досмотр на каждой промежуточной границе, затрачивая на это значительную часть перевозочного времени.

Книжка МДП выдается предоставляющей гарантию ассоциацией, входящей в состав Международного союза автомобильного транспорта и уполномоченной таможенными властями. При временном ввозе транспортного средства с применением книжки МДП, имеющей табличку с литером «TIR», не требуется декларирование в таможене этого транспортного средства как ввезенного имущества. Транспортное средство пломбируется в таможене отправителя и в транзитных таможнях не досматривается. Книжка МДП составляется для каждого транспортного средства или контейнера. Она действительна для выполнения одной перевозки. Книжка МДП состоит из одного желтого и 6, 14 (при пересечении более двух границ) или 20 (при пересечении более шести границ) парных (имеют четные и нечетные номера) белых отрывных листов. Каждый отрывной лист состоит из двух частей: грузового манифеста (первая часть), в котором описывается перевозимый товар, и свидетельства-сертификата (вторая часть), где указываются условия и маршрут перевозки, наложенные пломбы и опознавательные знаки.

Несколько более подробно следует остановиться на организации и состоянии международных автотранспортных перевозок в России. Характерной особенностью российского рынка автотранспортных услуг является то, что доля зарубежных перевозчиков в несколько раз превышает долю отечественных.

Сложившемуся положению есть несколько объяснений. Прежде всего доля импортных грузов в общем объеме перевозок составляет около 70%, а экспортных — 30%, что создает немалые преимущества зарубежным конкурентам в получении заказов на перевозку импортных грузов.

В России международные автоперевозки осуществляют около 2,5 тыс. фирм. Часть из них объединена в АСМАП (Ассоциация

международных автомобильных перевозчиков, которая до ноября 1990 г. являлась структурным подразделением «Совтрансавто», а сейчас — независимая добровольная организация, в состав которой входят более 800 действительных и ассоциированных членов — автотранспортных и транспортно-экспедиторских фирм России и 11 государств). Но в основном российские автоперевозчики — это малые предприятия (имеющие до 10 автомобилей), на которые приходится бóльшая часть автопарка, занятого международными перевозками. В последние годы клиенты предъявляют к ним серьезные требования по сокращению сроков доставки грузов и предоставлению более твердых гарантий их сохранности.

В западноевропейских странах автомобильный парк регулярно обновляется после 3- и 4-летней интенсивной эксплуатации на принципиально новый, а изношенные тягачи нередко приобретаются российскими перевозчиками, что резко повышает их эксплуатационные затраты. Это связано с тем, что автомобильная промышленность России пока не выпускает тягачи, соответствующие международным требованиям. В результате средняя протяженность перевозки грузов при равных затратах в 1000 долларов автотранспортом России составляет 775 км, стран ЕС — 930 км, США — 1290 км, то есть американцы при равных затратах доставят грузы на 40% дальше, чем россияне.

В связи с тем что автотранспортные фирмы России не могут на равных конкурировать с иностранными перевозчиками, они практически заполнили наш рынок транспортных услуг. Подвижной состав автотранспортных фирм ряда стран, участвующих в международных автоперевозках в России, в 2007 г. составлял (в тыс. ед.): Польша — 20, Болгария — 20, Литва — 12, Украина — 11, Россия — 10,8, Латвия — 10, Словакия — 5,5 и т.д.

Увеличение автопарка для международных перевозок в России затрудняют несовершенство налоговой политики и высокие таможенные платежи. Импортный автотранспорт сам по себе достаточно дорог, а ввозные пошлины, налоги на импортный подвижной состав и другие выплаты увеличивают его стоимость более чем на 60%. Причем встречаются явные несоразимости. Так, после 1992 г. таможенные пошлины на подвижной состав были

повышены в связи с началом совместных работ АО «ЗИЛ» и компании «Паккер» (США) по подготовке к выпуску современного магистрального тягача на базе ЗИЛа. Участники проекта добились повышения ввозной пошлины с 5 до 20%. В дальнейшем партнер из США отказался от участия в проекте. Магистральные тягачи в России так и не производятся, а пошлина так и не была снижена. Для сравнения: сумма ежегодных налогов в расчете на большегрузный автомобиль в ряде стран мира составляет (ЭКЮ): Россия – 8000, ФРГ – 5134, Бельгия – 1111, Франция – 751, Италия – 485, Греция – 312.

Между тем потребность в обновлении парка у российских перевозчиков постоянно растет. Сейчас она составляет в среднем 2,5 тыс. единиц в год, а по оценкам Минэкономики РФ после 2010 г. спрос на магистральные тягачи превысит 3 тыс. единиц в год и в дальнейшем может возрасти до 4–5 тыс.

И еще одна проблема, связанная с международными автотранспортными перевозками, требует своего разрешения. В 2007 г. в России было всего 12 современных международных пунктов пропуска автотранспортных средств, в результате чего, например, на границе Беларуси и России с Польшей время простоя автопоездов нередко составляло 100 часов. В настоящее время модернизируется и строится 30 терминальных комплексов для улучшения обслуживания международных автомобильных перевозок.

В СССР автотранспорт, в особенности легковой, развивался медленнее, чем в западных странах, и менее успешно, чем такие виды транспорта, как железнодорожный и водный, что объясняется общей социальной политикой. Более быстрое развитие автомобильного транспорта относится ко второй половине XX в.

Эксплуатационная длина автодорог с твердым покрытием в 1928 г. составляла в Российской Федерации всего 20 тыс. км, в 1950 г. – 83 тыс. км, в 1970 г. – 264 тыс. км. Общая протяженность автомобильных дорог в СССР в конце 1990-х годов превысила 900 тыс. км (в том числе в РСФСР – 656 тыс. км).

В последнее десятилетие в России грузооборот автомобильного транспорта составлял 280 млрд т км, а пассажирооборот 254 млрд пасс-км. Обращает на себя внимание низкий уровень обе-

спеченности населения легковыми автомобилями. После 2005 г. развитие автотранспорта получило новый импульс и стало адаптироваться к рыночным требованиям. Трудности связаны с недостаточно развитой инфраструктурой, ее отсталостью и нехваткой автотранспортных средств, которые, как правило, не соответствуют экологическим и другим нормативам, действующим в передовых странах.

Все это сыграло немалую роль в замедлении интеграционных процессов и создавало дополнительные трудности вхождения России в мировую экономику. Например, в мире стоимость кв. км автодороги варьируется от 1,4 до 2,8 млн долл. США. В Санкт-Петербурге стоимость строительства 2 кв. км обходилась в 142 млн долл. США, в Москве – 400 млн.

7.5. Правила перевозки автомобильным транспортом в России

В Российской Федерации принят ряд нормативных актов, определяющих правовые нормы в *международном автомобильном сообщении*. К таким документам относится Федеральный закон «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» (от 09.07.1998). Он регулирует ряд правил, которые должны выполняться российскими и иностранными перевозчиками в международном сообщении. В частности, иностранные перевозчики должны:

- иметь разрешение на перевозку и списки перевозимых пассажиров;
- соблюдать режим труда и отдыха водителей;
- не использовать принадлежащие им транспортные средства для перевозки пассажиров между пунктами, расположенными на территории России (так называемый запрет на автотранспортный каботаж);
- иметь отличительные знаки тех государств, где зарегистрировано транспортное средство, и т.д.

Контроль за выполнением этих правил осуществляется органами транспортной инспекции на контрольно-пропускных пограничных пунктах, расположенных на территории Российской Федерации.

Для отечественных перевозчиков нарушение ряда требований, изложенных в этом документе, влечет за собой наложение штрафов, вплоть до приостановления действия лицензии на международные перевозки.

С целью усиления требований к безопасности движения Правительством РФ 03.08.1996 было принято постановление «О повышении безопасности междугородных и международных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом». Согласно постановлению все вновь изготавливаемые автобусы с января 1998 г. с числом мест более 20 и грузовые автотранспортные средства полной массой более 15 т, предназначенные для междугородных и международных перевозок, должны оснащаться тахографами. За нарушение правил использования тахографов, а также за превышение допустимого времени управления автотранспортными средствами на должностных лиц и водителей налагается административная ответственность. Этот документ был принят в соответствии с Европейским соглашением, которое касается работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки. (В связи с тем что усталость водителей-профессионалов является частой причиной многих дорожно-транспортных происшествий с тяжелыми последствиями, решением Европейской транспортной комиссии было введено требование по обязательному оснащению всех туристских автобусов с количеством мест 9 и более специальными контролирующими приборами.)

Законом РФ «О дорожных фондах в Российской Федерации» предусмотрено введение сборов за проезд по автодорогам России в случае введения иностранными государствами сборов за проезд по их территории. Величина сборов определена постановлением Правительства РФ от 24.06.1998 г. «О сборе за проезд автотранспортных средств, зарегистрированных на территории иностранных государств, по автомобильным дорогам Российской

Федерации» и зависит от вида транспортного средства и продолжительности пребывания его на территории России.

Для внутреннего *автомобильного сообщения* также существует целый ряд документов, регламентирующих условия пассажирских и грузовых перевозок. Основным нормативным актом здесь является Устав автомобильного транспорта РСФСР. Этот документ считается действующим в настоящее время на территории Российской Федерации, хотя многие его положения на данный момент устарели, не соответствуют рыночным отношениям, развивающимся в стране, а в некоторых случаях противоречат современному национальному законодательству.

Одним из важных правовых документов, касающихся внутренних автоперевозок, является Закон РФ «О безопасности дорожного движения», который предусматривает защиту жизни, здоровья и имущества граждан, интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий или снижения тяжести последствий, возникающих в их результате. Для этого Законом введено обязательное лицензирование деятельности следующих организаций, связанных с обеспечением автоперевозок:

- автопредприятий, организующих пассажирские и грузовые перевозки;
- предприятий ремонта и технического обслуживания автотранспортных средств;
- учреждений, занимающихся подготовкой водителей и повышением их профессионального уровня;
- предприятий, занимающихся изготовлением производственной документации (водительских удостоверений, справок, бланков и т.д.), номерных знаков, торговлей автотранспортными средствами и т. п.

Согласно Закону все автотранспортные средства, изготовленные на территории РФ или ввезенные из-за рубежа на срок более 6 месяцев должны иметь сертификаты соответствия, выданные уполномоченными органами. Кроме того, в целях обеспечения безопасности движения Закон предусматривает введение обяза-

тельного медицинского освидетельствования водителей и кандидатов в водители, а также проведение предрейсовых, послерейсовых и текущих медицинских осмотров.

Единый порядок дорожного движения на территории Российской Федерации введен «Правилами дорожного движения» (от 23.10.1993), утвержденными Правительством РФ. Этим актом на территории России узаконено правостороннее движение.

В целях повышения безопасности автомобильных перевозок 08.01.1997 Министерством транспорта было издано «Положение об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами». В документе приведены определения таких понятий, как «автобус», «автобусный маршрут», «вид автобусных перевозок»; дана классификация автоперевозок по различным признакам; определены основные задачи физических и юридических лиц по обеспечению безопасности перевозок пассажиров автобусами, в том числе при осуществлении туристско-экскурсионных поездок, при перевозке детей, а также при реализации автоперевозок на горных маршрутах.

Для регулирования автомобильных перевозок в 1997 г. приказом Министерства транспорта были утверждены «Временные правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в Российской Федерации». В правилах дается определение понятий «пассажир», «водитель», «перевозчик», «багаж», «ручная кладь», «автовокзал», «автостанция» и т.д.; рассмотрен порядок перевозки пассажиров различными автотранспортными средствами (в том числе в автобусах, предоставляемых организациям и гражданам по договорам или отдельным заказам); обозначены основные права и обязанности перевозчика и пассажиров.

7.6. Операторы смешанной перевозки грузов

Широкое развитие различных видов транспорта и задача рационализации перевозок грузов, пассажиров и багажа в международном сообщении требуют выполнения перевозок между

различными государствами с использованием нескольких видов транспорта. Такие перевозки получили название смешанных (multimodal carriage of goods). Переход к их осуществлению поставил ряд технических и правовых проблем: потребовалось, во-первых, определить статус и взаимоотношения перевозчиков, осуществляющих смешанную перевозку, и, во-вторых, установить правовой режим смешанной перевозки, в частности ответственность перевозчиков перед грузовладельцем. Это связано с тем, что возможна организация смешанной перевозки экспедитором. Такие перевозки именуется непрямым смешанным сообщением. Они выполняются на основе нескольких договоров, и их правовой режим на отдельных этапах следования перевозимого груза различен, что создает определенные трудности для грузовладельца.

Поставщиков международных транспортных услуг можно подразделить на тех, кто оперирует каким-либо видом транспорта, – операторов, и тех, кто осуществляет сопутствующие операции, – экспедиторов.

В последнее время главным действующим лицом на рынке транспортных услуг все чаще выступают операторы смешанной перевозки грузов – ОСПГ (английское сокращение МТО), доставляющие груз по принципу «от двери до двери». В их качестве могут выступать в первую очередь перевозчики одного вида транспорта: судовладельцы, авиационные и железнодорожные компании, а также их объединения, совместные транспортные предприятия, крупные контейнерные консорциумы, посреднические компании. Они объединяют свои ресурсы и обеспечивают многие элементы системы смешанных перевозок (суда, контейнеры, перегрузочное оборудование, грузовые автомобили и т.д.), чтобы уменьшить тяжесть инвестиций.

Например, для роли ОСПГ наилучшим образом подходят совместные предприятия, создающиеся между перевозчиками стран, не имеющих выхода к морю, и их «транзитными» соседями. Они могут действовать в сфере судоходства, воздушного транспорта и железных дорог, причем подобные предприятия могут создаваться как между развитыми, так и между развиваю-

щимися странами. Особой группой ОСПГ (МТО) являются совместные предприятия национальных и иностранных судоходных компаний. Иностранцы оказывают местным компаниям техническую и финансовую помощь, позволяющую им внедрять современные транспортные технологии и укреплять свои позиции на фрахтовом рынке. Однако при создании таких предприятий необходимо обеспечивать эффективный контроль за деятельностью этих организаций со стороны принимающего государства с целью защиты его национальных интересов.

В зависимости от наличия финансовых ресурсов национальные ОСПГ приобретают суда и оборудование на поэтапной основе. Для минимизации капиталовложений они могут фрахтовать суда и арендовать контейнеры, откладывая на более поздний период инвестиции в них. Однако, поскольку ОСПГ будут привлекать в качестве субподрядчиков нескольких перевозчиков, включая даже крупных операторов судов-контейнеровозов, необходимо, чтобы их финансовое положение было достаточно прочным и вызывало доверие у партнеров.

Таким образом, в связи с тем что ОСПГ выступает в качестве принципала и принимает на себя ответственность за всю транспортную операцию, он должен быть признанным поставщиком транспортных услуг, то есть признан в качестве компании, действующей от своего, а не от чьего-то, как это часто бывает, имени (если же компания предоставляет услуги не от своего имени, то она просто занимается сбытом чужого бизнеса). Для этого она должна располагать статусом независимого перевозчика и иметь право заключать договор смешанной перевозки. Поскольку эти договоры имеют исковую силу, то ОСПГ должен представлять собой сторону, которая принимает на себя всю ответственность за исполнение договора, охватывающего все виды деятельности, осуществляемые в процессе транспортировки грузов. Простейшим методом выявить, имеет ли ОСПГ независимый статус, считается ознакомление с бланками его транспортных документов, используемых в текущей деятельности. Указание в бланке наименования компании или ее принципала показывает, в качестве кого действует ОСП.

Кроме того, для получения признания в качестве поставщика услуг ОСПГ должен также иметь соответствующий статус в своей стране, например, получить лицензию от государственного органа или ассоциации, если существует лицензионная система.

В настоящее время 20% экспедиторов в мире находятся в развивающихся странах и странах с переходной экономикой, причем их подавляющее большинство обслуживает перевозки генеральных грузов. Они могут учреждать компании по смешанным перевозкам грузов самостоятельно или совместно с судоходными линиями. Кроме того, они могут объединяться со своими партнерами в соседних странах, включая страны, не имеющие выхода к морю, а также создавать соответствующие организации на региональном уровне. Уже сейчас многие экспедиторы контролируют или владеют элементами системы смешанных перевозок грузов (грузовики, трейлеры, контейнерные площадки и т.д.) и предоставляют услуги (привлечение и координация взаимодействия различных видов транспорта, комплектация контейнерных отправок, упаковка экспортных грузов, подготовка и выдача документации, выполнение импортно-экспортных и таможенных формальностей и т.п.), возникающие при этих перевозках.

Следовательно, совместное предприятие экспедиторов на национальном или региональном уровне будет иметь в своем распоряжении не только опыт, необходимый для осуществления смешанных перевозок, но и значительную часть инфраструктуры. Поэтому у него больше возможностей противостоять экспансии иностранных ОСПГ (МТО), стремящихся получить контроль над внутренним транспортом в его стране.

Совместные предприятия экспедиторов могут также играть возрастающую роль в организации «сухопутных мостов», или наземных транспортных систем, пересекающих страны, включая те, которые не имеют выхода к морю. Комбинация использования трейлеров и грузовиков (тягачей) на авто- и железных дорогах позволяет использовать системы «сухопутных мостов» для смешанных перевозок грузов без контейнеров.

Наконец, услуги по смешанным перевозкам могут предоставлять самостоятельно или совместно *посреднические компании* (су-

довые и таможенные агенты, стивидорные фирмы), обслуживающие в настоящее время судовладельцев или грузоотправителей.

7.7. Типовая форма международной транспортной накладной

Согласно Конвенции о типовой форме международной транспортной накладной – **CMR** (Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, Convention on the contract for the international carriage of goods by road), документ содержит следующую информацию.

В пункте 1 указываются реквизиты грузоотправителя (наименование, адрес, страна). Кроме этих данных перевозчик обязан записать номер телефона и фамилию контактного лица грузоотправителя на случай, если возникнут какие-либо вопросы в процессе перевозки (на таможне, у грузополучателя).

Пункт 2 содержит реквизиты грузополучателя (наименование, адрес, страна). Необходимо также иметь номер телефона грузополучателя для решения возникающих вопросов на таможне при въезде в страну, для поиска офиса получателя в случае плохого владения национальным языком получателя.

В пункте 3 указывается адрес места разгрузки. Если адрес места разгрузки совпадает с адресом грузополучателя, то у перевозчика не должно возникать особых вопросов. Но, как правило, у 50 % отправителей адрес места разгрузки не совпадает с адресом грузополучателя. Это связано с тем, что груз направляется сразу на филиал, склад или магазин. В данном случае перевозчику необходимо иметь номер телефона места разгрузки, а если получатель и место разгрузки находятся в разных городах, то сразу же у грузоотправителя уточнить маршрут движения, выяснив, необходимо ли заезжать к грузополучателю или сразу ехать по адресу места разгрузки.

В пункте 4 указываются место и дата погрузки груза.

Пункт 5 содержит перечень прилагаемых документов. К ним относятся:

- счет-фактура (invoice);
- отгрузочная спецификация;
- сертификат качества, если грузы имеют промышленное происхождение;
- ветеринарный сертификат, если грузы имеют животное происхождение;
- карантинный сертификат, если грузы имеют растительное происхождение;
- сертификат о происхождении (certificate of origin);
- акт загрузки.

В пункт б заносятся знаки и номера, обозначающие класс, подкласс перевозимых опасных грузов, классифицируемых по Конвенции ДОПОГ.¹

7.8. Правовое регулирование международных смешанных перевозок

Основным международным договором в области правового регулирования международных смешанных перевозок выступает Женевская конвенция ООН 1980 г. о международных смешанных перевозках грузов (Закон, 2000. № 6), разработанная в рамках ЮНКТАД – международной организации системы ООН. Конвенция дает определения основных правовых терминов.

«Договор смешанной перевозки» означает договор, на основании которого оператор смешанной перевозки за уплату провозных платежей обязуется осуществить или обеспечить осуществление международной смешанной перевозки. «Документ смешанной перевозки» означает документ, удостоверяющий договор смешанной перевозки, принятие груза оператором смешанной перевозки в свое ведение, а также его обязательство доставить груз в соответствии с условиями договора. «Груз» включает

¹ Подробно см.: Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ). Женева, 19 мая 1956 г.; Международная товарно-транспортная накладная Internationaler Frachtbrief (CMR)

любой контейнер, поддон или аналогичное приспособление для транспортировки, либо упаковку, если они предоставлены грузоотправителем.

Нормы Конвенции носят императивный характер и применяются ко всем договорам смешанной перевозки из одного места в другое, которые расположены в двух государствах.

Конвенция не затрагивает право каждого государства регулировать и контролировать на национальном уровне операции по смешанным перевозкам и операторов смешанной перевозки.

Ответственность оператора смешанной перевозки за груз на основании Конвенции охватывает период с момента принятия им груза в свое ведение до момента его выдачи. Груз находится в ведении оператора смешанной перевозки:

1) с момента, когда он принял груз от: грузоотправителя либо лица, действующего от его имени, или какого-либо органа, либо иного третьего лица, которому в силу законодательства или правил, подлежащих применению в месте принятия груза в его ведение, груз должен быть передан для перевозки;

2) до момента, когда он выдал груз: путем вручения груза грузополучателю либо в случае, когда грузополучатель не принимает груз от оператора смешанной перевозки, путем предоставления его в распоряжение грузополучателя в соответствии с договором смешанной перевозки или с законодательством либо обычаем данной отрасли торговли, применимым в месте выдачи груза, или путем передачи груза какому-либо органу, или иному третьему лицу, которым в силу законодательства или правил, применимых в месте выдачи груза, должен быть передан груз (ст. 14).

В случаях, когда оператор смешанной перевозки несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, его ответственность ограничивается суммой, не превышающей 920 СДР за место или другую единицу отгрузки, либо 2,75 СДР за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше. Если международная смешанная перевозка не включает в соответствии с договором перевозку морем или по внутренним водным путям,

ответственность оператора смешанной перевозки ограничивается суммой, не превышающей 3,33 СДР за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза (ст. 18).

Конвенция предусматривает претензионный порядок урегулирования разногласий. Уведомление об утрате или повреждении груза должно быть сделано в письменной форме грузополучателем оператору смешанной перевозки не позднее рабочего дня, следующего за днем выдачи груза грузополучателю. Когда утрата или повреждение не очевидны, уведомление должно быть сделано в письменной форме в течение шести календарных дней после дня выдачи груза грузополучателю (ст. 24, п. 1 и 2). Никакая компенсация не выплачивается за ущерб, вызванный задержкой в доставке, если уведомление в письменной форме не было сделано оператору смешанной перевозки в течение 60 календарных дней после дня выдачи груза грузополучателю (ст. 24, п. 5). Если уведомление об утрате или повреждении груза не сделано в письменной форме оператором смешанной перевозки грузоотправителю не позднее 90 календарных дней после возникновения такой утраты или повреждения, либо после выдачи груза в зависимости от того, что имеет место позже, отсутствие такого уведомления является доказательством того, что оператор смешанной перевозки не понес никакого ущерба или убытков по вине грузоотправителя, его служащих или агентов (ст. 24, п. 6).

Любой иск, связанный с международной перевозкой на основании Конвенции, погашается давностью, если судебное или арбитражное разбирательство не начато в течение двух лет. Однако, если уведомление в письменной форме с изложением характера и основных обстоятельств требования не было сделано в течение шести месяцев после дня выдачи груза или если груз не был выдан после дня, когда он должен быть выдан, исковая давность погашается по истечении этого срока. Срок исковой давности начинается в день, следующий за тем днем, когда оператор смешанной перевозки выдал груз или часть груза, а в случае, если груз вообще не был выдан — в день, следующий за последним днем, когда груз должен был быть выдан. Лицо, которому предъявлено требо-

вание, может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем заявления, сделанного в письменной форме заявителю требования. Этот срок может быть в дальнейшем продлен путем другого заявления или заявлений (ст. 25).

В случае судебного разбирательства, связанного с международной смешанной перевозкой грузов, истец по своему выбору может предъявить иск в суде того государства, в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест (ст. 26, п.1):

— местонахождение основного коммерческого предприятия или при отсутствии такового обычное местожительство ответчика;

— место заключения договора смешанной перевозки при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, через которое был заключен договор;

— место принятия груза к международной смешанной перевозке или место выдачи груза;

— любое другое место, указанное с этой целью в договоре смешанной перевозки и подтвержденное в документе смешанной перевозки.

Стороны вправе предусмотреть путем извещения, подтвержденного в письменной форме, что любой спор, который может возникнуть в связи с международной смешанной перевозкой, подлежит передаче в арбитраж. Арбитражное разбирательство проводится по выбору заявляющего требование лица в одном из следующих мест:

1) в государстве, на территории которого находится:

— основное коммерческое предприятие ответчика или, при отсутствии такового, обычное местожительство ответчика;

— место заключения договора смешанной перевозки при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через которое был заключен договор;

— место, в котором груз принимается к международной смешанной перевозке, или место его выдачи;

2) в любом другом месте, указанном с этой целью в арбитражной оговорке или соглашении.

Арбитр или арбитражный трибунал обязаны применять положения Конвенции, которые должны быть составной частью любой арбитражной оговорки или соглашения, и любое условие, несовместимое с этими положениями, является недействительным (ст. 27, п.1–4). Однако ничто в ст. 27 не затрагивает действительности арбитражного соглашения, заключенного сторонами после возникновения требования, связанного с международной смешанной перевозкой (п. 5).

Традиционный характер конкуренции в области транспорта существенно изменила интермодальность, т.е. развитие смешанных перевозок грузов. Многие основополагающие принципы и правила подхода к перевозке устарели или нуждаются в пересмотре. Наиболее фундаментальное изменение – это переход от традиционной практики перевозки «от пункта до пункта» (порт–порт или станция–станция) на систему сквозной перевозки «от двери до двери» (от пункта происхождения груза до пункта его конечного назначения).

Ключевым элементом данной системы является контроль над грузом. Действительно, кто контролирует перемещение груза по всей интермодальной системе (независимо от того, охватывает ли она суда, железнодорожные составы, автомобильный транспорт и/или морские порты), имеет конкурентное преимущество перед тем, кто контролирует груз, перевозимый лишь отдельными видами транспорта. Сторона, контролирующая груз на всем пути следования, может принимать любые решения, относящиеся к перевозке: от выбора маршрута следования, перевозчика или портов захода до видов транспорта. Такой контроль освобождает грузоотправителей от их традиционных забот относительно конкретных маршрутов, портов, складских помещений, перегрузочного оборудования. В результате отдельным видам транспорта необходимо менять свою стратегию маркетинга, и прежде всего применительно к центральному объекту конкуренции – контролю над грузами.

Возросшая специализация видов транспорта, требуемая интермодальной системой, и разные организационные структуры

перевозки внешнеторговых грузов обострили не только «интермодальную» конкуренцию, но и конкуренцию в рамках отдельных видов транспорта («одновидовую» или «внутривидовую»). Основная причина в том, что расширились, иногда за конвенциональные рамки, потенциальные возможности каждого вида транспорта, в том числе пространственный и функциональный диапазон операций транспортных сегментов (морского и наземного).

Так, смешанные перевозки создали благоприятные возможности для судоходных линий, занятых транспортировкой контейнеров. По мере роста интермодального сообщения эти линии, будучи его главными инициаторами и приверженцами и имея преимущество в контроле над грузами перед другими видами транспорта, оказались вынужденными в конкурентной борьбе расширять операции за пределы своей традиционной ответственности, т.е. развитие интермодальности существенно ускорило и интенсифицировало участие судоходных контейнерных линий в наземной перевозке. Если в период до внедрения контейнеризации главной заботой морского перевозчика и его ответственностью обычно была морская составляющая, то в интермодальной системе он часто добавляет к своим функциям наземную транспортировку, т.е. вступает в прямую конкуренцию прежде всего с железными дорогами. Основная цель этого заключается в попытках увеличения объемов перевозок, возможности которых ограничены, т.к. диапазон варьирования весом груза (тоннажом) и фрахтовыми ставками зависит от рыночных условий, и прежде всего от избытка или недостатка тоннажа на ведущих направлениях, а также уровня конкуренции, в том числе со стороны линейных конференций.

Однако капиталовложения оператора контейнерного тоннажа во флот огромны, намного превышают те, которые делал традиционный линейный оператор, а следовательно, требуются максимальные усилия, чтобы обеспечить загрузку каждого современного судна-контейнеровоза и повысить эффективность его работы. В частности, стоит задача снижения объема перевозок

пустых контейнеров в связи с весовой несовместимостью встречных грузопотоков. Перевозки вхолостую оцениваются в 20% общего оборота контейнеров, что приводит к потерям в пределах 2–3 млрд долл. Поэтому в последние годы усилились процессы концентрации, в результате чего около 20 компаний – владельцев контейнеровозов объединились в 6 союзов, располагающих более 50% соответствующего мирового тоннажа.

В последние 10–15 лет с внедрением перевозки контейнеров на баржах в конкурента превратился речной транспорт. Ранее на направлении, например, из Роттердама железные дороги не испытывали, как правило, конкуренцию. Сейчас же им и автотранспорту серьезную конкуренцию составляют баржи на Рейне, полностью загруженные контейнерами.

Новичком в интермодальной конкуренции является и воздушный транспорт, который постепенно создает свою собственную нишу. Конкурентные преимущества воздушного транспорта по сравнению с другими видами можно определить четырьмя основными факторами: время и стоимость перевозки, характер груза и характеристика рынка. Одним из преимуществ воздушного транспорта является меньшая продолжительность перевозки, особенно на средних и больших расстояниях. Фактор экономии времени особенно важен, если временем перевозки считается общая продолжительность перевозки груза от пункта происхождения до пункта конечного назначения. При расположении этих пунктов внутри страны часто аэропорты находятся ближе и более доступны, чем морские порты. Другой аспект общей продолжительности перевозки – частота транспортных услуг. Число авиарейсов в неделю или месяц, которыми могут воспользоваться отправители в большинстве крупных торговых центров, существенно больше, чем частота отходов линейных судов. Более того, передача груза с одного рейса на другой занимает меньше времени на воздушном транспорте, чем на морском.

Второй фактор, влияющий на конкуренцию, – стоимость перевозки. Высокая стоимость воздушных перевозок является одним из основных ограничений их развития. Главные причины

закljučаются в более высоких капитальных вложениях в самолеты сравнительно с их провозной способностью и относительно высокой стоимости топлива. Однако воздушный транспорт не всегда является наиболее дорогим. Система товарораспределения (от пункта происхождения до пункта конечного назначения) включает перечень стоимостных элементов, таких как упаковка, страхование, подвоз и доставка груза, капитальные затраты. По ряду этих элементов воздушный транспорт имеет преимущества по сравнению с морским. Например, быстрая перевозка и осторожное обращение с грузом позволяют использовать более легкую упаковку, чем прочные ящики или контейнеры, а более легкая упаковка — это экономия труда, материалов, массы и объема груза, которая в целом ведет к меньшим общим транспортным расходам. Конечно, контейнеризация существенно сократила стоимость упаковки для морской перевозки, однако воздушный транспорт все же имеет явное преимущество, а с преимуществом по упаковке связана стоимость сохранности груза. Страховые сборы — еще одна область, где воздушный транспорт имеет преимущество. Статистика показывает, что самолеты выполняют больше миль без несчастных случаев, чем любой другой вид транспорта. Кроме того, благодаря меньшей продолжительности перевозки и большей сохранности груза страховые ставки на определенных направлениях ниже, чем на морском транспорте. Удобное расположение аэропортов по отношению к рынкам также дает заметное стоимостное преимущество.

Среди участников конкурентной борьбы пристального внимания заслуживают так называемые общественные перевозчики, не эксплуатирующие суда, которым интермодальность предоставляет благоприятные возможности, особенно в установлении контроля над грузами.

Важно отметить, что интермодальность привела не только к интенсификации конкуренции на транспорте, но и усилила элемент взаимодополняемости как для смешанной, так и одновидовой перевозки. Например, стало выгоднее сотрудничать и взаимодействовать железным дорогам и операторам грузовых автомобилей. Наиболее заметным показателем взаимодополняемо-

сти в новых условиях развития транспорта является возможное образование общетранспортных или мультимодальных компаний, т.е. компаний, которые контролируют комбинацию однови- довых транспортных услуг.

Тенденции, привнесенные интермодальностью, сопровождаются дерегулированием транспортной отрасли. Так, в США автомобильные, железнодорожные, водные и воздушные перевозки ранее регулировались и контролировались разными правительственными организациями. Они не шли на сотрудничество и взаимодействие между видами транспорта, предполагая, что это мешает конкуренции. Но данный подход оказался неправильным. Такая политика снизила уровень конкуренции на транспорте США и привела к определенной стагнации в системе железных дорог. Водные и железнодорожные перевозки, которые характеризуются высокой долей постоянных расходов, по-прежнему имеют преимущество на больших расстояниях, а грузовой автотранспорт, отличающийся более гибкими операциями, конкурентоспособен на коротких. Однако на некоторых направлениях перевозки и на определенных участках маршрутов наземный транспорт может успешно конкурировать с водным. На макроуровне примером этого является развитие сухопутных мостов.

Отечественные транспортные организации, выполняющие смешанные перевозки внешнеторговых грузов, оказались недостаточно подготовленными к работе в новых условиях. Не удовлетворительная маркетинговая деятельность, низкий уровень использования большого производственного и кадрового потенциала, доставшегося с прежних времен, приводят к сдаче конкурентных позиций. Наиболее показательным примером этого является использование Транссибирской магистрали.

Транспортный путь Япония – Находка включает две основные транспортные линии: Trans-Siberian Container Service (TSCS – транссибирские контейнерные перевозки) и Japan-Nakhodka Line (JNL – линия Япония – Находка). В свою очередь, линия JNL осуществляет два вида перевозок: контейнерные (JNLCS) и обыкновенные.

Линия TSCS управляется совместно японской (NAVICS Line, UNO Line) и российской (FESCO – Дальневосточное морское пароходство) сторонами и связывает трехдневным морским переходом несколько японских портов (Иокогама, Кобэ, Нагоя, Модзи, Симидзу, Томакомай) с портом Восточный. Эта линия с момента открытия в сентябре 1975 г. специализируется на морских контейнерных перевозках грузов, направляемых по маршруту Япония – Европа и Средний Восток через Сибирь. С января 1985 г. также были начаты регулярные грузовые контейнерные перевозки Япония – Россия на линии JNLCS.

Контейнерные перевозки между Японией и Россией на линиях TSCS и JNLCS в период наибольшего грузопотока осуществлялись четырьмя японскими и четырьмя российскими судами средней вместимостью 425 TEU (=425 20-футовых контейнеров) с суммарной частотой около 24 рейсов в месяц. С уменьшением объема грузоперевозок количество используемых судов постепенно сократилось до трех с каждой стороны с июля 1987 г., до двух с каждой стороны с декабря 1993 г. и до 2 судов с российской и одного судна с японской стороны с 1994 г. С 1996 г. используются два судна в месяц.

Объем грузовых перевозок по транссибирскому пути (Siberian Land Bridge), например, в 1996 г. составил в западном направлении 2315 TEU, в восточном – 6181 TEU, всего 8469 TEU, что равняется 1/13 от уровня перевозок в период наибольшей активности линии в 1983 г. (110730 TEU).

Снижение объема перевозок является следствием значительного удешевления под влиянием международной конкуренции стоимости перевозок морскими транспортными путями, повышением уровня услуг пароходными компаниями по доставке грузов в материковые части Европы путем интермодальных перевозок. Интермодальные перевозки несколькими видами транспорта по единому договору с единственным экспедитором являются естественным следствием и ответной реакцией логистических систем на изменившиеся условия в экономическом пространстве вследствие причинно-следственной обратной связи.

Задача эволюции логистической системы была сформулирована как эволюция системы в направлении уменьшения времени и затрат на доставку при стремлении к увеличению жизненного цикла логистической услуги по доставке товара. Интермодальные перевозки соответствуют условиям данной задачи. Комбинирование различных видов транспорта, использование операторов смешанной перевозки приводят к более открытым логистическим системам и широким услугам по доставке, что приводит к развитию систем по траектории роста числа предоставляемых логистических услуг и объема заказов на логистические услуги. Благодаря интермодальным перевозкам стали возможными система доставки «от двери до двери» и контроль доставки посредством одного экспедитора.

Необходимость единого транспортного оператора, принявшего ответственность за доставку товара «от двери до двери», синхронизации всех этапов смешанной перевозки, создание логистических систем «точно в срок» (just-in-time), необходимость отслеживать информацию или товар в режиме реального времени, требование рынка оптимизировать стоимость и маршруты доставки привели к возникновению экспедиторов-операторов смешанных перевозок и соответствующих логистических интермодальных систем. Смешанные перевозки стали возможны и благодаря развитию средств доставки товара, контейнерным перевозкам, упростившим процесс перегрузки с одного вида транспорта на другой, сократившим время доставки на условиях «от двери до двери».

Правила оформления документов, контрактов для интермодальных перевозок определяются правилами, рекомендованными Конференцией ООН по торговле и развитию (the United Nations Conference on Trade and Development – UNCTAD).

Таким образом, можно заключить, что автомобильный транспорт приобретает все большее и большее значение в международных перевозках. Сейчас без автомобильного транспорта просто не обойтись. Мировой автопарк насчитывает 142 млн грузовых машин и 462 млн легковых машин и автобусов. Этот вид транс-

порта очень чутко реагирует на все изменения спроса, который, в свою очередь, зависит от состояния экономики, социального положения населения и т.д. В целом в последние годы потребности в автоперевозках возрастают. Соответственно увеличивается не только автопарк, но и объем перевезенных грузов, а также протяженность автодорог.

Грузовой автотранспорт постоянно увеличивает свою долю в перевозках, т.к. этот вид перевозок чрезвычайно гибок в отношении маршрутов и графиков движения. Грузовики в состоянии перевозить товар «от двери до двери», избавляя отправителя от необходимости лишних перегрузок. Грузовики – рентабельный вид транспорта для перевозки на небольшие расстояния дорогостоящих товаров. Во многих случаях автотранспортные тарифы конкурентно сопоставимы с тарифами железных дорог, но при этом грузовики обычно обеспечивают более высокую оперативность оказываемых услуг.

В 39 основных странах Европы и Северной Америки, на которые приходится более 3/4 всего парка грузовых автомашин, сейчас перевозится ежегодно около 21 млрд т грузов. Основную массу составляют национальные перевозки, хотя постепенно автотранспорт все более расширяет свое участие и в международном сообщении (например, в Европе) как самостоятельно, так и в тесной кооперации с другими видами транспорта в рамках интермодальных перевозок.

Простая конкуренция между автомобильным транспортом и железнодорожным, когда все большее количество контейнеризованных грузов переключалось с железных дорог на автомашины, уступает место сотрудничеству. Последнее позволило создать интермодальное сообщение и дало импульс для нового технического прогресса на транспорте. Одновременно возрастала протяженность дорог. В настоящее время общая протяженность дорог с асфальтовым покрытием в основных странах достигла 13 млн км. Наибольшей сетью автодорог обладают США, Канада, Франция и Россия, хотя качество покрытия дорог разное.

В западноевропейских странах удельный вес автомобильных перевозок весьма высок и в целом по Западной Европе грузообо-

рот автомобильного транспорта более чем в 4 раза превышает железнодорожный. Весьма существенным является и то, что автомобильный транспорт в западных странах продолжает расширять свое участие в сухопутных перевозках. Несмотря, однако, на такую в целом радужную картину в Западной Европе, специалисты выражают беспокойство в связи с высокой себестоимостью автомобильных перевозок. При этом указывается, что показатели на западноевропейском транспорте отличаются в невыгодную сторону от аналогичных данных, например, в США. Так, перевозка генеральных грузов автотранспортом по дорогам ЕС обходится на 38% дороже, чем по дорогам США, изотермических грузов – на 48%, а налива в цистернах – на 30%.

В настоящее время преобладает мнение, что должна быть упрощена и улучшена сама система взыскания разнообразных плат и сборов на европейских автодорогах. При этом ставки должны быть напрямую привязаны к амортизационным отчислениям на инфраструктуру, на возмещение ущерба окружающей среде, компенсации затрат в связи с дорожно-транспортными происшествиями на дорогах и т.п. Система оплат, по мнению экспертов, должна быть построена и объявлена для информации перевозчиков таким образом, чтобы заранее можно было при выборе пути следования по дорогам Европы полностью скалькулировать будущие затраты. В результате можно создать условия для более свободной конкуренции на автомобильном транспорте, что будет способствовать снижению издержек, совершенствованию автодорожной инфраструктуры, развитию наиболее прогрессивных технологий и способов перевозки.

Глава 8. Воздушный транспорт

8.1. Краткие сведения о развитии воздушного транспорта

Быстрое развитие авиационной техники и потребности в высокоскоростных перевозках особо ценных грузов, почты и пассажиров привели к тому, что после Первой мировой войны стал быстро формироваться воздушный транспорт. Вначале техническая мысль была направлена не только на создание летательных аппаратов тяжелее воздуха, но и на использование дирижаблей. Однако затем от строительства последних на длительное время отказались.

Развитие авиации происходило стремительными темпами. В 1939 г. воздушный транспорт уже обеспечил пассажирооборот порядка 2 млрд пасс-км. В 1950-х годах авиатранспорт обогнал морской на основных океанских направлениях по числу перевезенных пассажиров. В начале 1970-х годов общая протяженность воздушных трасс достигла 6250 тыс. км. Соответственно уже в то время грузооборот составил 30 млрд т-км, а число перевезенных пассажиров достигло 560 млн чел.

Частота пользования воздушным транспортом прямо зависит от уровня экономики страны. В развитых странах Европы, по данным НИИЭАП, она лежит в пределах 0,8–1,1 полета в год на душу населения, в США и Канаде – до 1,8–2,0 полета в год, в развивающихся странах – в пределах 0,05–0,5 полета в год. В СССР за счет государственного регулирования тарифов на авиаперевозки частота пользования воздушным транспортом поддерживалась на уровне около 0,6 полета в год. В условиях общего экономического спада в России она сократилась до 0,2 полета в год на душу населения. Доля воздушного транспорта во внутренних пассажирских перевозках сократилась до 15%, в то же время в связи с развитием международных связей, пассажиропоток на международных авиарейсах вырос и достиг в 2008 г. более 35% всего пас-

сажирооборота на воздушном транспорте (в 1990 г. – около 12%). Дальнейшее развитие авиационного транспорта осуществлялось также быстрыми темпами: к концу 1990-х годов грузооборот достиг 293 млрд т-км, в том числе в международном сообщении 189 млрд т-км. Число пассажиров увеличилось до 2244 млн, включая 1252 млн на международных линиях. Развитие авиационной техники в XX в. воплощалось в совершенствовании двигателей и улучшении конструкции летательных аппаратов. Примерно в это же время увеличение пассажиропотоков стимулировало создание самолетов с большой вместимостью. Появились аэробусы.

В течение всего XX в., второй половины в особенности, возрасли скорости машин и дальность их полета. В последние годы на первый план выдвигалась проблема топливной экономичности летательных аппаратов. Важное значение приобрели вопросы защиты окружающей среды. Экологические требования включают особенно снижение уровня шума.

Экономические и экологические нормативы в полной мере касаются и наземной инфраструктуры воздушного транспорта – аэропортов. Сложные и дорогостоящие комплексы современных аэропортов занимают большие площади – до 70 кв. км и более. Их размещение становится все большей проблемой. Одно из направлений поиска ее решения заключается в создании самолетов укороченного и вертикального взлета, что позволит уменьшить длину взлетно-посадочных полос и сократить размеры аэродромов.

Гораздо шире, чем раньше, стали применяться вертолеты для перевозок грузов и пассажиров на короткие расстояния, в том числе и во внутригородских рейсах. Можно ожидать вследствие этого в ближайшем будущем определенного усиления конкурентной борьбы за клиентуру между авиацией и автотранспортом на рынке в том, что касается перевозок на средние и даже короткие расстояния. Пригородные перевозки (в районах мегаполисов), без сомнения, станут ареной соперничества между воздушным транспортом, с одной стороны, и автомобилями и железными дорогами – с другой, за пассажиров и срочные грузы.

Успешное обращение в конце XX столетия к давним техническим идеям использования вертолетов (геликоптеров) немало способствовало новой переоценке проектов использования дирижаблей для транспортировки больших масс грузов. Речь, естественно, идет о создании дирижаблей нового поколения, с исключением опасности взрыва, поскольку планируется наполнять их гелием. Надежность конструкции современных дирижаблей должна быть повышена за счет применения современных особо прочных и легких синтетических материалов.

При всех поисках новых решений в авиации ряд общих требований приходится учитывать в обязательном порядке. Летательные аппараты должны быть экономичными и одновременно удовлетворять тем качественным требованиям, которые предъявляются к этому виду транспорта грузовладельцами и пассажирами в части безопасности полетов, скорости и комфорта. Вместе с тем, новые машины должны соответствовать более строгим нормам экологического характера.

8.2. Правовое регулирование международного воздушного транспорта

Открытое воздушное пространство — это пространство над открытым морем и иными территориями с особым режимом (Антарктида, международные проливы и каналы, архипелажные воды).

Воздушное пространство, расположенное над территорией государства, является частью его территории. Государство обладает полным и исключительным суверенитетом над своим воздушным пространством и имеет право разрешать или запрещать любые полеты над своей территорией.

Важнейшими принципами современного международного воздушного права являются:

— уважение суверенитета государства над воздушным пространством в пределах его территории;

- обеспечение безопасности международной гражданской авиации;
- свобода полетов в международном воздушном пространстве.

Международные воздушные передвижения регулируются Чикагской конвенцией 1944 г. и национальным законодательством.

Общепринятого определения воздушного судна в международном праве не существует. Наиболее общее определение восходит к формуле Приложения А к Парижской конвенции 1919 г., согласно которой под воздушным судном понимается «любой аппарат, который может держаться в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом».

Национальное право многих государств идет либо по пути простого перечисления конкретных летательных аппаратов, иногда с их определением, либо по пути введения в нормативный оборот специальных элементов понятия «воздушное судно». Например, по законодательству Германии, к воздушным судам могут относиться даже космические аппараты на участке пролета воздушного пространства.

С учетом подразделения атмосферы, простирающейся до высоты 100–110 км, воздушное пространство подразделяется на:

- суверенное — расположенное над территорией государств;
- открытое, или международное, — находящееся за пределами государственных границ.

Основу международного воздушного права составляют основные (общепризнанные) принципы общего международного права, в том числе принципы территориальной целостности государств и нерушимости их границ, запрет на применение силы и угрозы силой, разрешения межгосударственных конфликтов, включая территориальные споры, исключительно мирными средствами. Особое место здесь занимают юридические нормы, регулирующие гражданские правоотношения: взаимоотношения между перевозчиком, с одной стороны, и пассажирами, грузоотправителями и грузополучателями — с другой, по поводу оказания многообразных услуг, поиску и спасанию терпящих бедствие людей и объектов, пожаротушению с воздуха.

Принципы и нормы, используемые для регулирования воздухоплавания, закреплены в Международной (Парижской) конвенции о воздушных передвижениях 1919 г., Чикагской конвенции о международной гражданской авиации 1944 г., Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., Токийской конвенции о преступлениях и некоторых других действиях на борту воздушного судна 1963 г., Гаагской конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 г., Монреальской конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации 1971 г. и др. В 1929 г. в Варшаве была принята действующая по настоящее время Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, установившая основные условия договора воздушной перевозки, проформы транспортных документов, порядок установления и пределы материальной ответственности авиаперевозчика за вред, причиненный пассажиру и грузу. Тому же предмету посвящены заключенные в 1933 г. Римские конвенции о правилах предупредительного ареста воздушного судна и об ущербе, причиненном воздушным судном третьим лицам на поверхности (ныне действует в редакции 1952 г.), а также Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил относительно оказания помощи воздушным судам и их спасания или помощи и спасания посредством воздушных судов на море 1938 г.

Под *международными воздушными полетами* (сообщениями) понимаются передвижения летательных аппаратов с пересечением границ более чем одного государства, а транспортировка при этом пассажиров, багажа, грузов и почты является международной авиаперевозкой. Преобладающая практика регулирования международных полетов и авиаперевозок в соответствии со ст. 6 Чикагской конвенции придерживается порядка, когда «никакие регулярные международные сообщения не могут осуществляться над территорией или на территорию... государства, кроме как по специальному разрешению или с иной санкции этого государства и в соответствии с условиями такого разрешения или санкции». Несоблюдение разрешительной процедуры может служить осно-

ванием для применения законодательства о нарушении государственной границы.

Положениями Чикагской конвенции (ст. 16 и 29) и национальным законодательством установлено обязательное наличие на воздушном судне, прибывающем в иностранное государство и убывающем из него, документов:

- свидетельство о регистрации;
- удостоверения о годности к полетам;
- свидетельства о наличии у каждого члена экипажа необходимой профессиональной подготовки;
- бортовой журнал;
- разрешение на пользование бортовой радиостанцией;
- список фамилий пассажиров с указанием пунктов их посадки (отправления) и следования (назначения);
- манифест и подробная декларация на перевозимый груз.

В регулировании коммерческой деятельности международной гражданской авиации непосредственное участие принимает ряд организаций, крупнейшей из которых является Международная организация гражданской авиации. На региональном уровне свой вклад вносят Европейская конференция гражданской авиации, Европейская организация по обеспечению безопасности аэронавигации – Евроконтроль, Африканская комиссия гражданской авиации, Агентство по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре, Центральноамериканская организация по обслуживанию аэронавигации, Латиноамериканская комиссия гражданской авиации и Совет гражданской авиации арабских государств.

В соответствии с международными договорами выработаны следующие «права или свободы воздуха»:

- право выполнять транзитные беспосадочные полеты в своем пространстве иностранным авиаперевозчиком;
- право выполнять полет с посадкой (для дозаправки и др.);
- право принимать на борт и высаживать на территории иностранного государства пассажиров, выгружать грузы, багаж и почту;
- те же действия для любых третьих стран;

- право осуществлять перевозки между третьими государствами через свою территорию;
- право осуществлять перевозки между третьими странами, минуя свою территорию.

В США, Англии, Италии, Японии изданы правила, а также законы частных космических полетов. В России 24.02.1992 принят Указ Президента РФ о структуре управления космической деятельностью в РФ. В результате был осуществлен космический мост Плесецк – Сиэтл. Частный сектор и ВПК, предприниматели и светлые головы некогда сверхсекретных конструкторских бюро решили осуществить невиданно дерзкий гуманитарный проект. Это событие произошло в год 500-летия открытия Америки Колумбом, 35-летия запуска первого спутника Земли, 35-летия создания ЕЭС. С американской стороны в реализации проекта участвовал Роберт Уолш – координатор Игр доброй воли в Сиэтле. Проект перелета межпланетного корабля не с планеты на планету, а с одного континента на другой привлек внимание миллионера именно своей необычностью.

В итоге нужно сказать, что воздушный транспорт приобретает все большую значимость. Хотя тарифы грузовых авиаперевозок гораздо выше железнодорожных или автомобильных, транспортировка по воздуху оказывается идеальной в тех случаях, когда основное значение имеют скорость или необходимость достичь отдаленных рынков. Среди наиболее часто доставляемых по воздуху грузов – скоропортящиеся продукты (свежая рыба, живые цветы) и негромоздкие изделия высокой стоимости (приборы, ювелирные изделия). Фирмы убеждаются, что использование авиационного транспорта позволяет снизить требуемый уровень товарных запасов, уменьшить число складов, сократить издержки на упаковку.

Период длительного бума, который начался в начале 1990-х годов и продолжался на этом виде транспорта не менее 20 лет, закончился. Будущее покажет, насколько масштабными окажутся кризисные явления, возникшие в 1998 г., и сколько долго они продлятся. Между тем перед началом спада 1995 г. воздушный транспорт мира перевозил грузы с грузооборотом 295 млн т-км, в том

числе в международном сообщении – 190 млн т-км. Количество пассажиров достигло 2,2 млрд, включая 1,2 млрд на международных линиях. Это были весьма внушительные достижения.

В России положение иное. Масштабы пассажирских перевозок в последние годы уменьшались из-за снижения платежеспособного спроса и по ряду других причин. Если в 1990 г. на Россию приходилось почти 10% мировых пассажирских перевозок, то в 2010 г. – чуть более 2%. Одновременно произошло резкое сокращение грузовых перевозок, охарактеризованное как «обвальное», – на 24%. Перевозка пассажиров продолжала падать, как и в предыдущие годы, и составила всего 1/3 уровня 1991 г. В то же время в России продолжается процесс укрупнения авиакомпаний. Их число с 1991 г. уменьшилось с 500 до 215 (в 1997 г.) и в ближайшие годы, как полагают, будет доведено до 100–110, из которых 5–8 будут иметь федеральный статус, около 25 – региональный и 60–70 – местный. В настоящее время авиапарк компаний включает 7900 воздушных судов, в том числе 1800 магистральных, т.е. способных летать на большие расстояния.

8.3. Воздушные перевозки грузов

Воздушный транспорт всегда ассоциировался с понятием «пассажирские перевозки». Имея неоспоримое преимущество перед другими видами транспорта в скорости доставки пассажиров на дальние расстояния, авиация давно и прочно заняла лидирующее положение в международных пассажирских перевозках.

Однако одним из наиболее быстро развивающихся сегментов транспортного рынка в настоящее время являются воздушные грузовые перевозки. До 1970-х годов их не считали существенным конкурентом морскому судоходству или наземному транспорту и рассматривали как пасынка воздушных пассажирских перевозок. Даже сейчас многие отправители и экспедиторы не считают воздушные грузовые перевозки независимым и самостоятельным видом грузового транспорта, т.к. доля воздушного транспорта в общем объеме международных перевозок грузов мала. В стои-

мостном выражении авиагрузы составляют 10–20% международной торговли в зависимости от конкретного маршрута.

Массовые перевозки грузов воздушным транспортом начались относительно недавно, после окончания Второй мировой войны, когда высвободился огромный парк военно-транспортной авиации и конструкторы, чтобы не оставлять без заказов авиапромышленность, занялись перепроектированием бомбардировщиков в гражданские самолеты. Оказалось, что подъемной силы у будущего аэроплана достаточно для перевозки не только пассажиров, но и коммерческого груза.

Получив огромный парк самолетов, авиакомпании: сами занялись решением первоочередных проблем, связанных с перевозками и обслуживанием пассажиров, а всю предполетную обработку и привлечение грузов возложили на экспедиторов. Для этого еще в 1950 г. Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) учредила службу грузовых перевозок (экспедиторов впервые называли правильно – «транспортными агентами»), установила обязательную процедуру их подбора и назначения, сформулировала редакцию агентского договора: грузовой агент должен быть профессионалом своего дела, финансово состоятельным юридическим лицом, который обязан строгойше следовать правилам авиационных перевозок грузов, привлекать их к перевозке и использовать только ставки официальных грузовых тарифов ИАТА (general cargo rates – GCR). За эту работу агентам авиакомпании выплачивали обязательное вознаграждение, размер и состав которого значительно превышал экспедиторскую и агентскую комиссию, назначавшуюся в то время за аналогичную работу владельцами средств транспорта других отраслей.

В течение многих лет воздушные грузовые перевозки сдерживались в своем развитии отсутствием мощного грузоподъемного транспортного, экономичного в эксплуатации самолета. Введение в действие широкофюзеляжных реактивных самолетов, особенно «Боинга-7417», усилило конкурентоспособность воздушного сообщения. Возник огромный спрос на дальние пассажирские авиаперевозки. Увеличилась пассажировместимость самолетов,

одновременно возросла и грузовая. Более того, появились чисто грузовые варианты самолетов.

Перед агентами грузовых перевозок была поставлена задача переключения части грузов с морского и железнодорожного транспорта на авиационный. Экспедиторы ответили авиаторам, что такие грузы есть. Правда, им не нужны высокие скорости доставки, но они являются «чувствительными» к сохранности. Это – мелкопартионные отправки грузов, требующих особого внимания на перевалках в пути (приборы, дорогая посуда и стекло, электроника). Требуется только, чтобы перевозка была недорогой. И в авиатарифах появилось выражение – DDL (unit load device), что лучше всего переводится как «сборная отправка», а также термин «pilot weight» (PW), что в морских тарифах имеет название «фрагтовой тонны». В результате такого «нововведения» оказалось, что ряд грузов вообще дешевле возить по воздуху, чем морем. «Сборные отправки» (их называли «группажом» – groupage) изменили всю технологию грузовой работы: появились специальные поддоны (pallets) и способы пакетирования (pallet extenders).

Настоящую революцию внесла в организацию грузовых авиаперевозок их контейнеризация. Технически она идет по двум направлениям. Первое – создание бортовых грузовых устройств для быстрой погрузки в самолет или выгрузки стандартного контейнера длиной 6 м. Второе – конструирование специальных авиационных контейнеров, учитывающих конфигурацию фюзеляжа и обеспечивающих максимальное использование ширины главной палубы самолета (в том числе контейнеры типа «иглу» – igloo). Одновременно экспедиторы вместе с аэропортами создали и совершенствуют новые складские технологии хранения грузов с применением автоматических систем распределения их по направлениям и подачей ленточными конвейерами к местам формирования контейнеров, с полной компьютеризацией изготовления отправительской документации.

По прогнозам специалистов США, мировой рынок грузовых авиаперевозок имеет хорошие перспективы и до 2015 г. объем этих перевозок будет возрастать ежегодно более чем на 6%, а перевозки крупногабаритных грузов – на 10%. В США уже соз-

дается самолет для крупногабаритных грузов типа российского «АН-124-100», который является лидером на мировом рынке авиаперевозок сверхтяжелых и крупногабаритных моногрузов.

Организация воздушных перевозок во многом схожа и осуществляется по образу морских сообщений: имеют регулярные (линейные) и нерегулярные (чартерные) перевозки, правовую основу, которая подтверждена соответствующими конвенциями.

Несколько иная роль экспедиторов на рынке авиатранспортных услуг. Используя положения Гвадалахарской конвенции 1961 г. о фактическом авиационном перевозчике, они учредили правовое понятие «консолидированного/контрактного» перевозчика, что позволило им активно участвовать в чартерных перевозках. При этом получили распространение самые различные *формы аренды* экспедиторами у авиакомпаний грузовых самолетов и грузовой вместимости пассажирских лайнеров:

- аренда «чистого» самолета без экипажа (dry lease);
- сдача самолета в аренду с экипажем, топливом и наземным вспомогательным оборудованием (wet lease);
- аренда части самолета (part charter);
- распределение грузоместимости самолета на один порт назначения между несколькими грузовыми агентами (part load charter, split, slot charter);
- арендное распределение грузоместимости по аэропортам назначения между различными экспедиторами (single entity charter) и другие.

Возросла дифференциация авиатарифов. Треть перевозок осуществляется в настоящее время по контрактным (contract rates) или унифицированным (uniform) ставкам, не зависящим от номенклатуры грузов, помещенных в контейнеры (ставки ФАК – freight all kinds). Для «узкого перечня» грузов, переключаемых с других видов транспорта, ИАТА устанавливает специальные тарифы (SCR – Specific Commodity Rates).

В 1986 г. ИАТА сделала важнейшую уступку экспедиторам, введя проформу «нейтральной авианакладной» – Neutral Air Waybill – NAVB, позволяющей экспедитору оформлять договор авиационной перевозки в качестве перевозчика. Экспедиторы присвоили

ей название «домашняя». Этот термин вошел даже в тексты официальных инструкций, а ряд агентов стал «украшать» такую «нейтральную» накладную своей эмблемой, что подтверждало усиление острой и порой открытой конкуренции на рынке «в борьбе за грузы» между авиакомпаниями и экспедиторами. Сложившаяся на рынке ситуация с обслуживанием грузовых авиаперевозок не могла не беспокоить грузовладельцев, ИАТА и ФИАТА, а Международная торговая палата, ссылаясь на протесты банков, выступала против дальнейшего распространения «домашних авианакладных».

ФИАТА и ИАТА пришли к выводу, что проблемы совершенствования грузовых перевозок нужно решать на основе справедливого, равноправного и взаимовыгодного сотрудничества авиакомпаний и экспедиторов. Соответственно была принята совместная программа профессионального обучения ФИАТА/ИАТА. Объединенный консультационный совет подготовил проект нового «Соглашения о грузовом агентировании».

Еще 15 лет назад все банки мира руководствовались при международных расчетах «Унифицированными правилами для документальных аккредитивов 1983 г.», требовавшими представления в банк бортового коносамента, но очень скоро банки поняли, что перевозки самых дорогостоящих товаров оформляются авианакладной и устоявшиеся каноны необходимо менять. Поэтому «Правила 1994 г.» признали авианакладную, наряду с ней и другие транспортные накладные, а также экспедиторский коносамент ФБЛ, разработанный ФИАТА.

Как считают специалисты, в организации воздушных перевозок еще имеются значительные резервы. В настоящее время продолжительность авиаперевозок между экономически развитыми странами составляет в среднем 6 суток. Многочисленность участвующих посредников доводит число «оформляемых» операций до 36; 70% времени транспортировки тратится на простои самолетов и автомобилей; доля прогрессивного варианта перевозок по принципу «от двери до двери» составляет всего 5% (а должна достигнуть к 2015 г. 37%). Основная масса грузов пока комплектуется и разбирается в аэропортах. Ускорение перевозок может быть

достигнуто только на основе тесного партнерства между авиаперевозчиками и экспедиторами. Называются даже установочные современные «нормативы»: 2 ч. на обработку и прием груза; не более 4 ч. на обработку документов прибытия; максимальное время на разгрузку, включая деконсолидацию контейнеров и расформирование пакетов, 3–4 ч. для пассажирских и 6–12 ч. для грузовых самолетов. Время движения груза от момента прибытия самолета до размещения на складе экспедитора не должно превышать 24 ч.

Для этого ФИАТА и ИАТА совместно разработали образец «грузового ярлыка» на клейкой, прочной и влагостойкой основе с внесением в него обязательной словесной и штрихкодовой информации о грузе и перевозке, что обеспечивает слежение за движением каждого грузового места. В авиации успешно внедряется программирование автоматизированных расчетов за услуги, оказываемые всеми участниками транспортировки и таможенной очистки груза, совмещаемое с расчетами за товар, платежами по страховым операциям и др.

8.4. Договор воздушной перевозки по накладной

На воздушном транспорте внешнеторговые грузы принимаются к перевозке за границу на основе договора перевозки и разрешения на вывоз. Для перевозки грузов необходимо производить предварительное бронирование самолетов для предполагаемого объема перевозимых грузов. Документом, который удостоверяет заключение договора, является *грузовая накладная международного образца*. Оформление накладной регламентировано Конвенцией об унификации некоторых правил, относящихся к международным авиаперевозкам, подписанной в Варшаве в 1929 г. Этот документ получил название «Варшавская конвенция». В 1955 г. в Гааге Варшавская конвенция была пересмотрена. Она стала приложением к Закону об авиаперевозках 1961 г., который вступил в силу 1 июня 1967 г.

Грузовая накладная международного образца для перевозки грузов воздушным транспортом представляет собой комплект, состоящий из 12 экземпляров (в том числе 3 оригинала). На первом экземпляре ставится штамп «Для перевозчика». Он подписывается грузоотправителем и остается у перевозчика. Второй экземпляр следует вместе с грузом и предназначен для получателя груза. Он подписывается отправителем груза и перевозчиком. Третий экземпляр подписывается перевозчиком и передается грузоотправителю после принятия груза к перевозке. Остальные 9 экземпляров – копии, предназначенные для подтверждения доставки груза. Они вручаются каждому участнику перевозочного процесса, включая аэропорт, агента по продаже товара и других заинтересованных лиц. Грузовая накладная международного образца, записи в которой были исправлены, воздушным транспортом не принимается.

Авиагрузовая накладная не является товарораспорядительным документом. Однако в последние годы в международной практике все чаще применяется *экспедиторский коносамент ФБЛ* – основной перевозочный документ для смешанных перевозок ФИАТА является одним из видов сквозного коносамента. Выписывая коносамент ФБЛ, экспедитор берет на себя ответственность оператора по смешанным перевозкам и обязан покрывать этот риск страхованием. Этот коносамент, использовавший в качестве аналога форму морского коносамента, предоставляет его владельцу право распоряжаться товаром.

К началу XXI столетия мировой авиационный транспорт подошел с несомненными успехами: быстрыми темпами развития, более надежными техническими средствами, улучшением качества обслуживания, повышением скоростей.

По размеру спроса на авиаперевозки и интенсивности движения выделяются три региона: США, Европа и Дальний Восток, на которые в совокупности приходится 2/3 мирового грузо- и пассажирооборота.

США опережают другие страны. Положение на авиационном транспорте США характеризовалось очень быстрым ростом в течение длительного периода. Объем грузооборота с 1960 по 1970 г.

вырос почти в 5 раз, в 1970–1990 гг. он еще удвоился и, наконец, после 1990 г. вырос еще в 1,5 раза, составив 22 млрд т-км. Другой крупный регион по масштабам авиаперевозок расположен в Восточной Азии и включает Японию, КНР, Сингапур, Таиланд и Индонезию. В совокупности на них приходится до 1/5 мирового грузооборота и пассажирооборота. Так, в 2001 г. их удельный вес в мировых воздушных перевозках достигал 22,3% по грузообороту и 18% по пассажирообороту. Значительная часть этих грузо- и пассажиропотоков является потенциальным резервом для воздушного транзита через территорию России в меридиальном направлении между Азией и Северной Америкой или в широтном направлении между Дальним Востоком и Европой.

Воздушное пространство Европы весьма густо насыщено пролегающими здесь авиатрассами, которые обеспечивают как интенсивные внутриевропейские перевозки, так и сообщение с другими континентами. На Европу приходится более 1/4 мирового грузооборота по этому виду транспорта и примерно 1/5 пассажирооборота. Из 15 западноевропейских государств основная доля воздушных перевозок приходится на шесть стран: Францию, Германию, Великобританию, Нидерланды, Испанию и Швейцарию. Темпы развития авиаперевозок в европейских странах достаточно высоки.

В современной России грузооборот воздушного транспорта упал с 2,6 млрд т-км в 1990 г. до 1,6 млрд т-км в 1995 г., однако затем стал быстро восстанавливаться и уже в 1999 г. достиг 2,3, а в 2000 г. – 2,7 млрд т-км. Тем не менее в 2009 г. российский авиатранспорт с трудом сохранил этот уровень, столкнувшись к тому же на перспективу с новыми трудностями износа авиапарка и сокращением производства.

Пассажирские перевозки в России достигли также своего пика в 1990 г. – 91 млн пассажиров, затем стали очень быстро падать, снизившись в 1995 г. до 32, а в 1999 до 22 млн чел. В 2000 г. было перевезено 21,8 млн чел. В 2001 г. их численность возросла до 25 млн чел., что породило определенные надежды отечественных компаний. Авиапарк в значительной мере устарел и нуждается в обновлении. Количество иностранных воздушных судов возрос-

ло с 2003 г. по сегодняшний день в 5 раз и составляет 264 единицы. 179 из них зарегистрированы в Росреестре гражданских воздушных судов РФ. Даже таможенные пошлины и налоги не останавливают их прирост. В 2010 г. российский парк воздушных судов будет нуждаться примерно в 580 пассажирских и грузовых самолетов, а также в 350 новых вертолетов. Сейчас число пассажирских самолетов со сроком службы более 10 лет составляет свыше 75% численности парка, более 20 лет – 15% численности.

Доля международных перевозок составляет 48% на пассажирском рынке и 68% – на грузовом. Потребность в пассажирских перевозках как минимум удвоится к 2010 г. и в 2015 г. может практически достичь уровня 1990 г. Наиболее значительное увеличение потребности прогнозируется для грузовых перевозок. К 2015 г. этот рынок может возрасти в 3 раза.

В сфере наземной инфраструктуры российского авиатранспорта делаются попытки увеличить доходы, повышая сборы с авиалиний, одновременно расширяя число услуг для пассажиров. В целом курс взят, по примеру западных аэропортов, на превращение их в международные транспортные узлы. При этом надежды возлагаются на организацию коммерческих перевалочных пунктов с удобными стыковками между рейсами.

Общие перспективы российских международных авиасвязей во многом будут зависеть от способности отечественных компаний адаптироваться к неминуемым новым, еще более строгим требованиям в развитых странах Запада.

Глава 9. Итоги и перспективы

1. Состояние и изменение транспорта в мировой экономике характеризуются определенной устойчивостью. За послевоенный период суммарный грузооборот и общий пассажирооборот росли примерно такими же темпами (с некоторым отставанием), как и внутренний валовой продукт. За 40 лет удельный мировой грузооборот на тонну произведенной продукции вырос на 1/3, а душевой грузооборот и километрическая подвижность населения увеличились в 3,5–4 раза. Общая протяженность транспортной сети по видам путей сообщения в последние десятилетия существенно стабилизировалась. В то же время происходит значительное качественное изменение сети: растет протяженность электрифицированных железных дорог, автомагистралей с усовершенствованным покрытием, трубопроводов с крупным диаметром труб. В регионе сформировался свой особый тип транспортной системы, для которого характерны многосторонность, сбалансированность и высокий уровень развития всех видов транспорта и транспортных средств.

2. Темпы развития и качественные перемены в транспортном секторе в XX в. сравнимы по своим масштабам с тем, что было достигнуто за всю его предыдущую историю.

Именно в XX в. возникли, начали практически функционировать и стали важнейшими компонентами мировой экономики новые транспортные отрасли: автомобильная, авиационная и трубопроводная.

Колоссальную трансформацию претерпел в XX в. основной традиционный вид транспорта — морской, на который приходится наибольшая часть грузооборота, особенно в международных перевозках. Радикальный прогресс меняет все технические характеристики: типы судов, их размеры, грузоподъемность, скорость, безопасность эксплуатации и т.д. Благодаря качественным и количественным переменам морская торговля увеличилась с начала

XX в. к 1950-м гг. в 5 раз, а к 2000 г. – еще в 10 раз, т.е. общий объем перевозимых грузов за столетие возрос в 50 раз.

Вместе с тем в прошедшем столетии (впервые) трассы морских судов превратились в сеть постоянных морских коммуникаций, постепенно формируя совместно с другими видами транспорта (железнодорожным, автомобильным, речным, трубопроводным) общемировую транспортную систему.

3. Перспективы развития международного транспорта будут зависеть не только от общего развития мировой экономики, ее возможностей выхода из кризиса и восстановления основных грузопотоков, но и от способности самого транспорта (наиболее крупных судовладельцев и авиаперевозчиков) реорганизовать работу и адаптировать свои структуры к новым кризисным условиям и требованиям.

Причем в этих переменах кроме экономических важная роль отводится и геополитическим факторам. Хотя морской транспорт в обозримом будущем удержит первое место по объемам перевозок в мировой торговле, процесс «регионализации» вокруг основных геоэкономических центров будет постепенно вносить свои коррективы в схему транспортировки товаров, организацию перевозок и сам выбор вида транспорта.

4. Отсутствует необходимая комплексность в управлении развитием и функционированием транспортной системы.

В период реформ транспорт фактически не рассматривался как единый объект государственного управления. Для первого поколения программ развития транспорта был характерен традиционный отраслевой подход. Элементы комплексного планирования развития транспорта, которое применялось в советский период, были утрачены. Кроме того, на транспорте не завершены структурные преобразования. В значительной мере сохранились организационные структуры и экономические механизмы, присущие плановой экономике. В важнейшем секторе железнодорожного транспорта рыночные реформы находятся на начальном этапе. Присутствие государства в сфере транспортного бизнеса и государственное регулирование отдельных видов транспортной

деятельности избыточны. Не завершено создание правовой базы транспорта, адекватной рыночным условиям

5. Темпы развития автомобильных дорог не соответствуют тенденциям устойчивой автомобилизации.

Отставание в развитии автомобильных дорог всегда было традиционной проблемой для России. С началом рыночных реформ, зарождением основ рыночной экономики эта проблема еще более усугубилась. Слаборазвитая дорожная сеть страны стала оказывать негативное влияние на экономику страны, сдерживая развитие целого ряда богатых природными ресурсами регионов, в которых не обеспечено круглогодичное транспортное сообщение, и резко усугубила социальные проблемы населения, проживающего в населенных пунктах, не имеющих круглогодичной постоянной связи с внешним миром по дорогам с твердым покрытием.

6. Усиливается неравномерность в использовании производственных мощностей действующих инфраструктурных объектов.

Значительная часть инфраструктурных объектов работает с превышением номинальной загрузки. Так, специализация и оснащенность российских торговых портов не соответствуют сложившимся и перспективным структурам и объемам внешнеторговых и транзитных грузопотоков, в результате чего около 30% российских внешнеторговых грузов отправляются через иностранные порты.

Вместе с тем существуют объекты, оптимальная загрузка которых не может быть достигнута в среднесрочной перспективе.

7. Во всех отраслях транспортного комплекса наметились устойчивые тенденции старения основных фондов и их неэффективного использования.

Основные фонды всех видов транспорта обновляются недостаточными темпами, их износ достиг в настоящее время 55–70% и продолжает нарастать. При этом финансово-экономические механизмы, в том числе обеспечивающие воспроизводство основных фондов и инновации, недостаточно эффективны и не в полной мере адаптированы к особенностям транспортной отрасли.

В результате нарушения воспроизводственных процессов в течение последних 10–15 лет на транспорте наблюдается устой-

чивая тенденция физического старения инфраструктуры транспорта и парка транспортных средств. Все бóльшая доля их эксплуатируется за пределами установленного срока службы. В районах Крайнего Севера в ближайшие 2–3 года более 80% действующего парка транспортных средств будет выведено из эксплуатации по причине полного физического износа. Это влечет за собой снижение уровня безопасности транспортного процесса, рост транспортных издержек и может стать причиной возникновения определенного дефицита провозных и пропускных возможностей в отдельных элементах транспортной системы.

8. Существуют значительные региональные несоответствия в развитии транспортной сети.

В настоящее время существует множество узких мест в развитых центральных районах и крупных городах (около 25% от общей протяженности дорог работают в режиме, превышающем оптимальный уровень загрузки) и проблема доступности периферийных областей (значительная часть населения, проживающая в 49 тыс. населенных пунктах, не имеет круглогодичного сообщения с основными транспортными коммуникациями страны). Между тем имеется тесное взаимодействие между развитием транспортной системы и пространственным распределением экономической активности, т.е. надежная транспортная система является тем инструментом, который способен внести существенный вклад в исправление экономического и социального неравенства в развитии регионов.

9. Недостаточен технологический уровень развития транспортных систем.

Технико-экономические характеристики большинства эксплуатируемых транспортных средств, в том числе и новых, поставляемых транспортным машиностроением, существенно ниже мирового уровня. В транспортной инфраструктуре наиболее существенно отставание в применении современных транспортных технологий, а также в информатизации транспорта. Следствием этого на внутреннем рынке являются недостаточное качество предоставляемых услуг, высокий уровень издержек, сохранение недопустимо высоких показателей транспортной аварийности и

негативного экологического воздействия транспорта. В условиях постоянного ужесточения на международных транспортных рынках технических требований к транспортным средствам следствием снижается конкурентоспособность отечественных перевозчиков.

Анализ современных тенденций и проблем развития транспортной инфраструктуры и основных фондов указывает на то, что они приняли системный характер и требуют комплексного подхода к их решению. Прогнозируемое возрастание спроса на перевозки всех видов транспорта, с одной стороны, и негативные явления в транспортной системе в целом и отдельных ее подотраслях с другой, создают угрозу общеэкономическому росту России в целом и отдельных ее регионов, ослабления позиций России на мировом рынке транспортных услуг.

10. Наиболее успешно прогресс на транспорте осуществляется в развитых странах. В США за последние 25 лет грузооборот на внутренних перевозках увеличился вдвое, превысив 5000 млрд т-км. Очень быстрый рост наблюдался на воздушном и автомобильном транспорте, тогда как внутренние водные перевозки фактически топтались на месте, а железнодорожный транспорт показал скромные результаты. Подобные тенденции проявляются и в Западной Европе, где общий грузооборот за этот же период также увеличился примерно в 2 раза благодаря быстрому развитию автомобильного транспорта, при стагнации перевозок по железным дорогам и внутренним водным путям. Правда, в самые последние годы возобновился рост грузооборота на европейских железных дорогах и водном транспорте благодаря их интегрированию в интермодальные системы перевозок.

11. В последнее время после успешного развития мировой транспорт стал испытывать трудности, вызванные как внешними (воздействием кризисных явлений в экономике целого ряда стран), так и чисто внутренними «транспортными» причинами, проистекающими из самой логики прогресса отрасли, требующей серьезных перемен. Кризисные явления в мировой экономике, проявившие себя на рубеже 1997–1998 гг. и 2007–2008 гг., почти немедленно отразились на грузо- и пассажиропотоках.

При этом, в первую очередь, они затронули наиболее уязвимые регионы и наиболее «чувствительные» виды транспорта. В географическом отношении прежде всего пострадали перевозки в азиатско-тихоокеанских секциях и на территории бывшего СССР, в отраслевом – после начала финансового кризиса упали перевозки на авиалиниях и сократились отгрузки контейнерных грузов на ряде морских направлений.

Между тем потребности мировой экономики в совершенствовании транспортных процессов и дальнейшем развитии наиболее оптимальных высокотехнологичных и интегрированных схем перевозки грузов с гарантированной сохранностью и соблюдением строго ритмичных поставок продолжают оказывать воздействие на развитие транспорта в основных странах мира. Они по-прежнему направлены на расширение мировой сети транспортных коммуникаций, повышение их загрузки, улучшение синхронности работы разных видов транспорта. Одной из форм интеграции современных видов транспорта на обозримую перспективу является совместное их функционирование при интермодальных перевозках. Комплексное обеспечение таких перевозок в международном масштабе все чаще практикуется в рамках так называемых транспортных коридоров.

12. Основным требованием развития транспорта является обеспечение безопасности страны, которая должна соответствовать жизненно важным национальным интересам и повышать качество жизни народа.

Заключение

Общий ход развития мирового транспорта в XX в. и современные тенденции позволяют выделить основные направления тех процессов, которые наиболее вероятны как в долгосрочной, так и в ближайшей перспективе.

Рост населения, прежде всего в развивающихся странах, быстрое развитие мировой экономики, перемены в международном разделении труда будут и впредь влиять на объемы и товарную структуру грузопотоков, равно как и на географию перевозок. Возникший фактор — глобализация мировой экономики — будет воздействовать на развитие транспорта как непосредственно, так и через политику государств, и инфраструктурная роль транспорта вполне осознана руководством крупнейших держав и транснациональных корпораций.

При этом все больше будет проявлять себя новый подход к транспорту на уровне логистики, который учитывает весь путь перемещения материальных компонентов производственного процесса, начиная от добычи сырья до выпуска готовой продукции и далее ее доставки непосредственно конечному потребителю. Затраты на такое перемещение достигают суммарно 50% всех издержек. Более того, интеграционные процессы, внедрение новейших электронных информационных систем приводят к все большей унификации производственных процессов, использованию однотипных машин при производстве идентичных товаров, внедрению сходных или даже идентичных технологий. Это способствует нивелировке чисто производственных затрат. В результате на первый план в качестве решающего фактора ценовой конкуренции выходят транспортные затраты производителей. Проблемы логистики приобретают особое значение. Очевидно, что в XXI в. на все стороны развития транспорта решающее воздействие будет оказывать то, как будут организованы с пространственной точки зрения производственные процессы, прежде

всего в основных отраслях промышленности. Иными словами, какие будут приняты схемы перемещения в пространстве основных материальных элементов производства и готовой продукции. Усилия по рационализации транспортных схем, безусловно, будут сдерживать количественные показатели развития транспортной сферы: объем перевозок, парк транспортных средств, протяженность дорог и трасс, размеры других инфраструктурных сооружений.

Все более мощного и разностороннего воздействия следует ожидать в связи с обострением экологической обстановки в мире, в особенности в развитых странах, включая Россию. Существенный вред окружающей среде наносит воздействие инфраструктурных транспортных объектов: морских портов, трубопроводов, аэропортов, прокладка шоссейных и железных дорог. Особенно болезненный ущерб в последние десятилетия наносился легко ранимой северной природе из-за аварий трубопроводов и танкеров, что приводило к разливам нефти. Взрывы и пожары из-за аварий на газопроводах также стали регулярными. Воздушный транспорт не только изымает из сельскохозяйственного оборота или природных комплексов большие площади для строительства аэропортов, но и создает сильное зашумление, пагубно влияющее на все живое, включая человека. Кроме того, развитие реактивной авиации крайне вредно отражается на земной атмосфере, поскольку постоянно сжигается огромное количество кислорода. Даже такой традиционный вид транспорта, как водный, по мере увеличения количества судов и их суммарного тоннажа стал очень мощным источником загрязнения Мирового океана и впадающих в него рек. Речной транспорт к тому же приводит к разрушению берегов и гибели фауны и флоры как в самих реках, так и на окружающих землях. Ввиду изложенного неизбежно введение все более строгих экологических ограничений и даже запретов, связанных с работой транспорта. Примерами могут служить международные соглашения о предотвращении загрязнения Мирового океана и меры, принимаемые ЕС по строгой регламентации автомобильного транспорта (нормы, касающиеся выхлопных газов, и т.д.) и работы аэропортов.

Конкуренция между различными видами транспорта в международном сообщении ведет к постепенному нивелированию правовых режимов перевозки, и главным образом ответственности перевозчиков. В настоящее время, когда технические возможности для обеспечения своевременной и безопасной доставки грузов находятся на высоком уровне, сложились объективные экономические предпосылки для формирования ее единого унифицированного правового режима. Унификация международного транспортного права остается пока стратегической целью, однако постепенно расширяющееся применение комбинированных перевозок грузов способствует тенденции такой унификации. Таким образом, несмотря на то что в мировом сообществе правовые вопросы железнодорожных перевозок урегулированы должным образом, Россия, как член ВТО, а в недалеком будущем и других международных экономических организаций, обязана привести в порядок, в соответствие с международными нормами, нормы собственного национального права. Наше транспортное законодательство всегда вступало в противоречие с нормами международного транспортного права. Взять хотя бы главу 40 Гражданского кодекса Российской Федерации о перевозках, которая по-иному, нежели в мировой практике, определяет правовое положение грузополучателя, по-иному рассчитывает размер возмещения по грузу.

Перспективы развития международного транспорта будут зависеть не только от общего развития мировой экономики, но и от способности самого транспорта (наиболее крупных судовладельцев и авиаперевозчиков) реорганизовать работу и адаптировать свои структуры к новым послекризисным условиям и требованиям.

Причем в этих переменах, кроме экономических, важная роль отводится и геополитическим факторам. Хотя морской транспорт в обозримом будущем удержит первое место по объемам перевозок в мировой торговле, процесс «регионализации» вокруг основных геоэкономических центров будет постепенно вносить свои коррективы в схему транспортировки товаров, организацию перевозок и сам выбор вида транспорта. Роль различных видов

транспорта определяется их долей в общей транспортной работе (доля в грузообороте определенных видов транспорта в %):

1. Трубопроводный ~ 44%
2. Железнодорожный ~ 43%
3. Морской ~ 9%
4. Речной ~ 4%
5. Автомобильный ~ 1,2%
6. Воздушный ~ 0,1%

Надо всегда помнить, что «*Vectura es via de vita*» – транспорт – это дорога жизни, путь к благосостоянию нации. За морем телушка полушка, да перевозу рубль. Бог цену строит. Базар цену скажет. Мало в привозе – много в запросе. То и дешево, чего не надо; а что нужно, то дорого. Правило выживания в конкурентной борьбе на международном транспортном рынке – дележ частью добычи – *Fari vagnari a pizzu*, при обете молчания «*Omerta*».

Приложение № 1

Основные международные проливы, каналы и туннели

Важнейшие проливы	L	S max.	S min.	H min.
Босфор	30 км	3,3 км	0,7 км	20 м
Гибралтар (Геркулесовы столбы)	59 км	44 км	14 км	53 м
Дарданеллы	120 км	27 км	1,3 км	29 м
Каттегат	270 км	160 км	60 км	17 м
Ла-Манш	578 км	260 км	32 км	23 м
Па-де-Кале (Дувр)	37 км	51 км	32 км	21 м
Скагеррак	225 км	155 км	60 км	53 м
Флоридский	651 км	180 км	80 км	150 м

Важнейшие судоходные каналы

Рейн—Майн—Дунай	677 км	53 м	4,2—4,8 м
Рона—Рейн	320 км	25—100 м	1,8—2,2 м
Волго-Балтийский	372 км	4 м
Беломорско-Балтий.	227 км	5 м
Суэцкий	161 км	120—318 м	16,2 м
Кильский	99 км	104—214 м	11,3 м
Панамский	81,6 км	194—214 м	12,5 м
Амстердам—Рейн	72 км	100—130 м	6 м
Сайменский	43 км	35—65 м	4,2 м

Важнейшие ж.д. туннели

Сейкан, Яп. остр. Хокайдо—Хонсю длина	— 53,9 км
Симплонский, Швейцария	— 19,9 км
Сен-Готард, Швейцария	— 15,3 км

Автомобильные

Сен-Готард	— 16,32 км
------------	------------

Мосты

Пантарей	— 38,422 км
----------	-------------

Приложение № 2

Инкотермс-2010 г.

Рассмотрим ныне действующие условия (категории) поставок

Категория Е

Отгрузка

EXW	<p>Франко-завод (... название места)</p> <p>Термин «Франко завод» означает, что продавец считается выполнившим свои обязанности по поставке, когда он предоставит товар в распоряжение покупателя на своем предприятии или в другом названном месте (например, на заводе, фабрике, складе и т.п.). Продавец не отвечает за погрузку товара на транспортное средство, а также за таможенную очистку товара для экспорта.</p> <p>Данный термин возлагает, таким образом, минимальные обязанности на продавца, и покупатель должен нести все расходы и риски в связи с перевозкой товара от предприятия продавца к месту назначения. Однако, если стороны желают, чтобы продавец взял на себя обязанности по погрузке товара на месте отправки и нес все риски и расходы за такую отгрузку, то это должно быть четко оговорено в соответствующем дополнении к договору купли-продажи. Этот термин не может применяться, когда покупатель не в состоянии выполнить прямо или косвенно экспортные формальности. В этом случае должен использоваться термин FCA при условии, что продавец согласится нести расходы и риски за отгрузку товара.</p>	Любые виды транспорта
-----	---	-----------------------

Категория F**Основная перевозка не оплачена продавцом**

FCA	<p>Франко-перевозчик (... название места назначения)</p> <p>Термин «Франко перевозчик» означает, что продавец доставит прошедший таможенную очистку товар указанному покупателем перевозчику до названного места. Следует отметить, что выбор места поставки повлияет на обязательства по погрузке и разгрузке товара на данном месте. Если поставка осуществляется в помещении продавца, то продавец несет ответственность за отгрузку. Если же поставка осуществляется в другое место, продавец за отгрузку товара ответственности не несет. Данный термин может быть использован при перевозке любым видом транспорта, включая смешенные перевозки.</p> <p>Под словом «Перевозчик» понимается любое лицо, которое на основании договора перевозки обязуется осуществить или обеспечить перевозку товара по железной дороге, автомобильным, воздушным, морским и внутренним водным транспортом или комбинацией этих видов транспорта. Если покупатель доверяет другому лицу, не являющемуся перевозчиком, принять товар, то продавец считается выполнившим свои обязанности по поставке товара с момента передачи его данному лицу.</p>	Любые виды транспорта
-----	--	-----------------------

FAS	<p>Франко вдоль борта судна (... название порта отгрузки)</p> <p>Термин «Франко вдоль борта судна» означает, что продавец выполнил поставку, когда товар размещен вдоль борта судна на причале или на лихтерах в указанном порту отгрузки. Это означает, что с этого момента все расходы и риски потери или повреждения товара должен нести покупатель. По условиям термина FAS на продавца возлагается обязанность по таможенной очистке товара для экспорта. Однако, если стороны желают, чтобы покупатель взял на себя обязанности по таможенной очистке товара для экспорта, то это должно быть четко оговорено в соответствующем дополнении к договору купли-продажи.</p>	Морской или внутренний водный транспорт
FOB	<p>Франко-борт (... название порта отгрузки)</p> <p>Термин «Франко борт» означает, что продавец выполнил поставку, когда товар перешел через поручни судна в названном порту отгрузки. Это означает, что с этого момента все расходы и риски потери или повреждения товара должен нести покупатель. По условиям термина FOB на продавца возлагается обязанность по таможенной очистке товара для экспорта. Данный термин может применяться только при перевозке товара морским или внутренним водным транспортом. Если стороны не собираются поставить товар через поручни судна, следует применять термин FCA.</p>	Морской или внутренний водный транспорт

Категория С**Основная перевозка оплачена продавцом**

CFR	<p>Стоимость и фрахт (... название порта назначения)</p> <p>Термин «Стоимость и фрахт» означает, что продавец выполнил поставку, когда товар перешел через поручни судна в порту отгрузки.</p> <p>Продавец обязан оплатить расходы и фрахт, необходимые для доставки товара в названный порт назначения, однако риск потери или повреждения товара, а также любые дополнительные расходы, возникающие после отгрузки товара, переходят с продавца на покупателя. По условиям термина CFR на продавца возлагается обязанность по таможенной очистке товара для экспорта. Если стороны не собираются поставить товар через поручни судна, следует применять термин СРТ.</p>	Морской или внутренний водный транспорт
CIF	<p>Стоимость, страхование и фрахт (...название порта назначения)</p> <p>Термин «Стоимость, страхование и фрахт» означает, что продавец выполнил поставку, когда товар перешел через поручни судна в порту отгрузки. Продавец обязан оплатить расходы и фрахт, необходимые для доставки товара в указанный порт назначения, НО риск потери или повреждения товара, как и любые дополнительные расходы, возникающие после отгрузки товара,</p>	Морской или внутренний водный транспорт

	<p>переходят с продавца на покупателя. Однако, по условиям термина CIF на продавца возлагается также обязанность приобретения морского страхования в пользу покупателя против риска потери и повреждения товара во время перевозки. Следовательно, продавец обязан заключить договор страхования и оплатить страховые взносы. Покупатель должен принимать во внимание, что согласно условиям термина CIF, от продавца требуется обеспечение страхования лишь с минимальным покрытием.</p> <p>В случае если покупатель желает иметь страхование с большим покрытием, он должен либо специально договориться об этом с продавцом, либо сам принять меры по заключению дополнительного страхования.</p> <p>По условиям термина CIF на продавца возлагается обязанность по таможенной очистке товара для экспорта. Если стороны не собираются поставить товар через поручни судна, следует применять термин CIP.</p>	
СРТ	<p>Фрахт/перевозка оплачены до (... название места назначения)</p> <p>Термин «Фрахт/перевозка оплачены до» означает, что продавец доставит товар названному им перевозчику. Кроме этого продавец обязан оплатить расходы, связанные с перевозкой товара до названного пункта назначения. Это означает, что покупатель берет на себя</p>	Любые виды транспорта

	<p>все риски потери или повреждения товара, как и другие расходы после передачи товара перевозчику.</p> <p>Под словом «перевозчик» понимается любое лицо, которое на основании договора перевозки берет на себя обязательство обеспечить самому или организовать перевозку товара по железной дороге, автомобильным, воздушным, морским и внутренним водным транспортом или комбинацией этих видов транспорта.</p> <p>В случае осуществления перевозки в согласованный пункт назначения несколькими перевозчиками переход риска произойдет в момент передачи товара в попечение первого из них.</p> <p>По условиям термина СРТ на продавца возлагается обязанность по таможенной очистке товара для экспорта.</p>	
СІР	<p>Фрахт/перевозка и страхование оплачены до (... название места назначения)</p> <p>Термин «Фрахт/перевозка и страхование оплачены до» означает, что продавец доставит товар названному им перевозчику. Кроме этого продавец обязан оплатить расходы, связанные с перевозкой товара до названного пункта назначения. Это означает, что покупатель берет на себя все риски и любые дополнительные расходы до доставки таким образом товара. Однако по условиям СІР на продавца также возлагается обязанность по обеспечению страхования</p>	Любые виды транспорта

от рисков потери и повреждения товара во время перевозки в пользу покупателя. Следовательно, продавец заключает договор страхования и оплачивает страховые взносы. Покупатель должен принимать во внимание, что согласно условиям термина СІР от продавца требуется обеспечение страхования с минимальным покрытием.

В случае, если покупатель желает иметь страхование с большим покрытием, он должен либо специально договориться об этом с продавцом, либо сам принять меры по заключению дополнительного страхования. Под словом «перевозчик» понимается любое лицо, которое на основании договора перевозки берет на себя обязательство обеспечить самому или организовать перевозку товара по железной дороге, автомобильным, воздушным, морским и внутренним водным транспортом или комбинацией этих видов транспорта.

В случае осуществления перевозки в пункт назначения несколькими перевозчиками переход риска произойдет в момент передачи товара в попечение первого перевозчика.

По условиям термина СІР на продавца возлагается обязанность по таможенной очистке товара для экспорта.

Категория D**Доставка**

DAF	Поставка в пункте (... название пункта) Данное условие используется вместо DAF, DES и DDU (ИНКОТЕРМС-2000).	Любые виды транспорта
DAT	Поставка на терминале (... название терминала) Данное условие используется вместо DEQ (ИНКОТЕРМС 2000).	Любые виды транспорта
DDP	Поставка с оплатой пошлины (... название места назначения)	Любые виды транспорта

Паспорт – TIR

Международные перевозки грузов по TIR.

Документы, используемые при оформлении международных автомобильных перевозок Грузы ЕЭС происхождения.

При международной автомобильной перевозке, к грузам ЕЭС происхождения прикладываются следующие документы:

1. Invoice – счет-фактура.
2. CMR – международная товарно-транспортная накладная.
3. EX-1 – экспортная декларация, по которой поставщику возмещается НДС. Для этого нужно, чтобы груз покинул границы ЕЭС.

4. TIR Carnet – книжка МДП – универсальный документ, который позволяет беспрепятственно перемещать таможенные грузы в странах – участницах АСМАП (Ассоциации международных автоперевозчиков). Перевозчик гарантирует сохранность и доставку груза до таможенного терминала назначения, а в случае пропажи груза – уплату таможенных пошлин государству

5. Packing List – документ, в котором помимо информации об отправителе и получателе груза, его наименовании, указаны все весовые, объемные и упаковочные характеристики груза. Этот документ крайне удобен для контроля целостности груза.

Грузы не ЕЭС происхождения.

Документы, которые прикладываются к грузам не ЕС происхождения:

1. Invoice – счет-фактура.
2. CMR – международная товарно-транспортная накладная.
3. Северный паспорт – T1 или TIR Carnet – книжка МДП.

Это значит, что такие грузы являются таможенными для ЕЭС и могут перемещаться по ЕЭС только между таможенными складами, иначе – груз должен быть растаможен. Для перевозки таких грузов до другого таможенного склада ЕЭС или до границы ЕЭС открываются либо Северный паспорт – T1, либо TIR Carnet. Открывает эти документы таможня в стране ЕЭС. Отличие TIK

Carnet от T1 в том, что T1 действует только на территории ЕЭС, для перемещения таможенного груза по России нужно оформлять другие, уже российские документы, а груз по TIR Carnet идет прямо до российского таможенного склада назначения. Поэтому укоренилось мнение, что TIR Carnet – самый простой способ перевозки, а все остальные – невероятно сложны и неудобны. Это не так. Существует по крайней мере три варианта международной перевозки на территории Европейского Союза:

1. С использованием TIR Carnet. Груз идет до таможенного склада назначения без дополнительного оформления документов. К грузу прилагаются: invoice, CMR, TIR Carnet.

2. По северному паспорту (Т 1). После границы ЕС нужно оформлять документы на транзит таможенного груза по стране назначения. К грузу прилагаются: invoice, CMR, T1.

3. По CMR. После границы ЕС нужно оформлять документы на транзит таможенного груза по стране назначения. К грузу прилагается: invoice, EX-1 и CMR.

Последние два способа целесообразно применять, когда груз пересекает одну границу. К примеру, Финляндия – Россия. Удобство TIR Carnet в том, что груз может пересекать более одной границы без транзитного переоформления. Документы, которые могут потребоваться для оформления перевозки импортных грузов по России.

1. Invoice – счет-фактура.

2. CMR – международная товарно-транспортная накладная.

3. TIR Carnet – книжка МДП.

4. Договор поручительства. По этому договору гарантию возмещения таможенных платежей государству дает таможенный терминал назначения.

5. Временная декларация. Используется при обеспечении уплаты таможенных платежей, вносимых на депозит таможенного органа, при доставке товаров от таможи отправления до таможи назначения. Документ составляется заранее, до пересечения границы грузом. Затем на основе временной декларации на погранпереходе составляется ДКД.

6. Предварительная ГТД – ПТД. Составляется до представления товаров таможенному органу, но не ранее акта погрузки товаров на транспортное средство. Одновременно с ПТД в таможенный орган представляются документы, необходимые для таможенного оформления, в том числе платежные документы, подтверждающие уплату таможенных платежей в отношении товаров, сведения о которых в ней заявлены. Обычно ПТД составляется при ввозе электроники для упрощения прохождения границы и таможенного оформления выпуска товаров.

7. Гарантия поручительства. Иногда груз из-за своей стоимости подлежит конвойному сопровождению от границы до терминала назначения. Гарантия поручительства освобождает груз от таможенного конвоя. Обычно такие гарантии обеспечивает все-российский таможенный брокер ГУП РОСТЭК.

8. Таможенное сопровождение.

9. ДКД – документ контроля доставки. Заполняется на специальных бланках декларантом, перевозчиком или должностным лицом таможенного органа отправления и подлежит сдаче таможенному органу оформления (при импорте). Служит для контроля доставки при перевозках груза между российскими таможнями. Например, Выборгской – Санкт-Петербургской или Выборгской – Московской.

Использованная литература и другие источники

1. *Алексеев С.С.* Теория права. М., 1995.
2. *Беляев М.И.* Основные тенденции развития средств коммуникации и мировой транспортной инфраструктуры. www.Unlogiya.ru, 2005.
3. *Бордунов В.Д., Котов А.И., Малеев Ю.Н.* Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов. М., 1999.
4. *Грузинов В.П.* Международные перевозки. М., Транспорт, 1984.
5. *Гудин Ю.Г.* Международные транспортные операции, ВГУ-ЭВ, Владивосток, 1999.
6. *Забелин В.Г.* Фрахтовые операции во внешней торговле. М., «Росконсульт», 2000.
7. *Зыкин И.С.* Обычаи и обыкновения в международной торговле. М., 1983.
8. *Колесниченко А.Н.* Внешнеторговое дело. М., ТЦ Сфера, 2009.
9. *Колесниченко А.Н.* Основы организации работы транспорта во внешней торговле. Под общей редакцией д.э.н. Малькевича В.Л. М., ОСЛН, 2011.
10. *Корне Ж.* Железнодорожный транспорт Западной Европы – новый взгляд, Rail International. 2004, № 4.
11. *Луниц Л.А., Марышева Н.И., Садиков О.Н.* Международное частное право: Учебник. М., 1999.
12. *Малеев Ю.Н.* Международное воздушное право: Вопросы теории и практики. М., 2002.
13. *Малькевич В.Л., Митрофанов И.Л., Иванов А.С.* Внешняя торговля СССР при Н.С. Патоличеве, 1958–1985 годы. М., ОСЛН, 2010.
14. *Назаренко В.М.* Международная деятельность по совершенствованию транспортного обеспечения внешнеэкономических связей. М., МГИМО, 1966.
15. *Назаренко В.М.* Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности. Учебное пособие. М., МГУК, 1998.

16. *Осипова О.Я.* Сущность и основы Международных транспортных операций. Академия, 2006.

17. *Шмиттгофф К.М.* Экспорт: право и практика международной торговли. Пер. с англ. М., Юридическая литература, 1993.

18. Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте. Принята под эгидой Международного Морского Комитета в 1924 г., вступила в силу 2 июня 1931 г. (Гаагские правила).

19. Конвенция ООН о морской перевозке грузов. Принята в 1978 г. в Гамбурге (Международная конвенция о спасании 1989 г.).

20. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть первая – от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ (ред. от 12 августа 1996 г.). Часть вторая – от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ (ред. от 24 октября 1997 г.).

21. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г., № 81-ФЗ.

22. Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002–2010)».

23. Речь П.А. Столыпина на III Думе «О стратегическом значении транспорта». Журнал «Нива», № 16, 1908.

24. *Кузьмина Л.* Неизвестный Люлька «пламенные сердца» гения, Москва, «Яуза», 2007.

25. *Розум В.* Великий из Великого. К 100-летию со дня рождения Б.П. Бещева, Ярославль, «Верхняя Волга», 2003.

26. Интернет-ресурсы.

Список сокращений и терминов

АКП «Совкомфлот» – открытое акционерное общество по перевозке энергетических грузов со штаб-квартирой в Санкт-Петербурге

АСМАП – Ассоциация международных автоперевозчиков

АСОР – Соглашение о международной нерегулярной перевозке пассажиров автобусами

АСУЖТ – автоматизированная система управления железнодорожным транспортом

БИМКО – Балтийский и международный морской совет судовладельцев, брокеров и агентов

ВАО «Совбункер» – открытое внешнеторговое акционерное общество по снабжению судов топливом и т.п.

ВСТО – трубопроводная система Восточная Сибирь – Тихий океан

ВЭД – внешнеэкономическая деятельность

ГУП РОСТЭК – всероссийский таможенный брокер

ДКД – документ контроля доставки

ДОПОГ – Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов, подписанное 30 сентября 1957 г. в Женеве.

ИНКОТЕРМС – система разработки свода международных правил толкования наиболее часто встречающихся в во внешней торговле торговых терминов. Часто сторонам контракта неизвестны различия в торговой практике в их странах. Это влечет за собой недопонимание, споры, обращения в суды, а также необоснованную потерю времени и денег. Для устранения подобных проблем Международная Торговая Палата впервые в 1936 году опубликовала международные правила толкования торговых терминов, известных, как ИНКОТЕРМС-1936. Дополнения и изменения вносились затем в 1953, 1967, 1976, 1980, 1990 гг. (и позднее) с целью приведения правил в соответствие с текущей международной торговой практикой.

ИНКОТЕРМС-2010 – базисные условия поставки, международные правила, признанные правительственными органами, юридическими компаниями и коммерсантами по всему миру как толкование наиболее применимых в международной торговле терминов.

Инфлот, Совфрайт – морские агентства, занимающиеся обслуживанием зарубежных судов

КАПП – Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа

КДПГ – Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 г.

КМАПП – Конвенция о международной автомобильной перевозке пассажиров и багажа государств – участников СНГ

КОКОМ – международная организация стран НАТО (кроме Исландии) и Японии, созданная с целью экспортного контроля над товарами и технологиями, запрещаемыми к ввозу в СССР и другие социалистические страны. Была создана в 1949 г. со штаб-квартирой в Париже.

КОТИФ – Конференция по международным ж/д перевозкам

МВФ – Международный валютный фонд

МДП – Конвенция МДП от 14 ноября 1975 г.

МДП (Carnet TIR) – книжка МДП выдается предоставляющей гарантию ассоциацией, входящей в состав Международного союза автомобильного транспорта и уполномоченной таможенными властями

МТТ – межрегиональные транзитные тарифы

МТК – международные транспортные коридоры

НИИЭАП – «Научно-Исследовательский институт экономики авиастроительной промышленности», учрежден в 2006 г.

ООН – Организация Объединенных Наций, международная организация, созданная для поддержания и укрепления международного мира и безопасности, развития сотрудничества между государствами. «ООН остается универсальным форумом, наделенным уникальной легитимностью, несущей конструкцией международной системы коллективной безопасности, главным элементом современной многосторонней дипломатии». Год создания ООН – 1945.

ОСПГ – операторы смешанной перевозки грузов (английское сокращение МТО)

ПТЭ – Правила технической эксплуатации железных дорог РФ

СМГС – Соглашение о ж/д сообщении

ТУЖД РФ – Транспортный устав ж/д транспорта РФ

ФБЛ – экспедиторский коносамент

ФИАТА – Международная федерация экспедиторов

ЮНКТАД – Конференция ООН по торговле и развитию

ЮНСИТРАЛ – Комиссия ООН по праву международной торговли (United Nations Commission on International Trade and Law)

НИИЭАП – Научно-исследовательский институт экономики авиационной промышленности

ИАТА – Международная ассоциация воздушного транспорта

в. – век

г. – год

гг. – годы

долл. — доллар США

млн — миллион

млрд — миллиард

км — километр

лат. — латинский

т — тонн

трлн — триллион

м — метр

пасс-км — пассажиро-киллометр — единица измерения пассажирских перевозок. Данный показатель получают путем умножения числа перевезенных пассажиров на расстояние их перевозки, выраженное в километрах.

ч. — часов

чел. — человек

ж/д — железнодорожный

CIP, CPT, CFR, CIF, DAT, DAP и CCP — условия доставки груза

DAP — доставлено до места, (Delivered At Place); термин, который принят вместо DAF, DES и DDU DAT (Delivered At Terminal) — доставлено на терминал; термин, который принят вместо DEQ

EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DAT и DDP — доставка любым видом транспорта (морским, наземным, авиа, ж/д), они могут быть использованы также, когда отсутствует морской транспорт

FAS, FOB, CFR и CIF — Доставка морским или речным путем

ICC — Институт лондонских страховщиков (Institute Cargo Clauses)

TSCS — транссибирские контейнерные перевозки (Trans-Siberian Container Service)

JNL — линия Япония — Находка

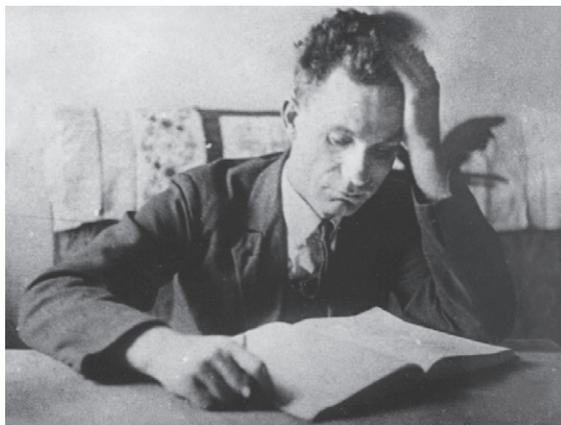
FESCO — Дальневосточное морское пароходство

JNLCS — контейнерные перевозки

ОГЛАВЛЕНИЕ

Вместо предисловия	3
Введение	5
Глава 1. Важнейшие тенденции МТО в XXI веке	
1.1. Краткая история возникновения логистики	8
1.2. Информационные технологии для логистики	11
1.3. Развитие инфраструктуры	15
1.4. Совершенствование технологии	16
1.5. Основные принципы технологии перевозочного процесса.	18
1.6. Региональные особенности	18
1.7. Основы международного транспортного законодательства.	21
Глава 2. Материально-техническая база транспорта	
2.1. Транспортные средства	26
2.2. Терминалы	27
2.3. Транспортные средства водного транспорта	28
2.4. Железнодорожные транспортные средства	34
2.5. Автомобильные транспортные средства	34
2.6. Воздушные транспортные средства.	35
Глава 3. Международная транспортная классификация грузов	
3.1. Виды грузов.	36
3.2. Таможенное оформление.	39
3.3. Классификация товаров для таможенного обложения	40
Глава 4. Транспорт в системе международных перевозок	
4.1. Транспорт в сфере внешней торговли	42
4.2. Транспорт в сфере производства	47
4.3. Транспортные условия договора купли-продажи.	47
4.4. Договоры перевозки грузов	52
4.5. Рынки транспортных услуг.	52
4.6. Брокерская деятельность по фрахтованию морского тоннажа	55
4.7. Выбор вида транспорта	59
Глава 5. Морской транспорт	
5.1. Краткие сведения о развитии морского транспорта	62
5.2. Правовой режим морской транспортной среды	68
5.3. Правовое регулирование перевозок грузов морем	70

5.4. Участие России в международных договорах по морскому праву	74
5.5. Договоры морской перевозки грузов	78
5.6. Агентирование судов	83
5.7. Фрахтовый рынок	85
5.8. Внутренний водный транспорт	92
Глава 6. Железнодорожный транспорт	
6.1. Виды перевозок	98
6.2. Система железнодорожного транспорта в России	105
6.3. Правовое регулирование международных железнодорожных перевозок	109
6.4. Железнодорожный транспорт России	115
6.5. Железнодорожный транспорт Западной Европы.	120
6.6. Железнодорожный транспорт США	122
6.7. Правила перевозки грузов в прямом международном железнодорожном сообщении	122
Глава 7. Автомобильный транспорт	
7.1. Краткие сведения о развитии автомобильного транспорта	132
7.2. Правовое регулирование перевозок автомобильным транспортом.	134
7.3. Перевозки пассажиров автомобильным транспортом	136
7.4. Автотранспортные перевозки грузов	142
7.5. Правила перевозки автомобильным транспортом в России	147
7.6. Операторы смешанной перевозки грузов	150
7.7. Типовая форма международной транспортной накладной	154
7.8. Правовое регулирование международных смешанных перевозок	155
Глава 8. Воздушный транспорт	
8.1. Краткие сведения о развитии воздушного транспорта	168
8.2. Правовое регулирование международного воздушного транспорта.	170
8.3. Воздушные перевозки грузов	175
8.4. Договор воздушной перевозки по накладной	180
Глава 9. Итоги и перспективы	184
Заключение	190
Приложение	194
Список сокращений и терминов	208



ЛЮЛЬКА Архип Михайлович (23 марта 1908 г., село Саварка, Богуславский район, Киевская обл. – 1 июня 1984 г., Москва) – генеральный конструктор авиационных двигателей, Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской и Государственных премий СССР, академик.

Стойко и смело прошел через технические трудности, отрицание, неверие многих специалистов в то, что его непоршневой, без воздушного винта двигатель позволит самолету развить сверхзвуковую скорость и поднимет его в стратосферу. В 1941 г. Архипу Михайловичу выдали авторское свидетельство на новое его изобретение – двухконтурный турбореактивный двигатель. Спустя десятилетия схема получила международное признание. Модели разработанного им двигателя прошли испытания и были установлены на самолетах авиаконструкторов П.О. Сухого, А.И. Микояна, С.В. Ильюшина, А.Н. Туполева, Г.М. Бериева. Вершиной же творчества Люльки – гениального ученого, конструктора, инженера, организатора – стало создание уникального двигателя для самолета СУ-27 и его модификаций, которые применяются и сейчас. Помимо СУ-27 его двигатели устанавливались на самолеты: ТУ-110, ТУ-128, М10, ЛА-250.



МАЛЬКЕВИЧ Леонид Петрович

Л.П. Малькевич (1909–1972) – зам. министра путей сообщения СССР (1948–1961 гг.), соратник Неонилы Ивановны Бещевой по совместной работе в электрификации железнодорожного транспорта, модернизации подвижного состава, перехода на тепловозную и электровозную тягу.



КОЛЕСНИЧЕНКО Анатолий Николаевич

Кандидат экономических наук, профессор, имеет два базовых высших образования – инженер-механик по корабельным энергетическим установкам, экономист в области международных экономических отношений и предпринимательское право зарубежных стран. Окончил Высшее военно-морское инженерное училище, Академию внешней торговли, аспирантуру МГИМО. Служил в ГШ ВМФ, работал во внешнеторговых объединениях «Машиноэкспорт», «Судоимпорт», «Медтехснаб», Ученым секретарем «Союзморниипроекта», за рубежом. В последнее время был заведующим кафедрой «Международные финансовые и валютно-кредитные операции» Института мировой экономики.

Его общий стаж работы в области внешней торговли более 40 лет и научно-педагогической работы более 30 лет (ВАВТ, МГИМО МИД СССР, ИМЭИ, ИМЭ).

В 1976 г., предложил государственным органам создавать акционерные общества с привлечением частного зарубежного капитала в нашу страну. При защите диссертации в МГИМО МИД СССР теоретически обосновал производительный характер интеллектуального труда и труда внешнеторгового работника. В 1990 г. при его непосредственном участии было создано одно из первых совместных предприятий в России «Сименс-Союзмедтехника», в котором был акционером и членом наблюдательного совета, представляя интересы Министерства здравоохранения РФ и которое сыграло важную роль в оснащении лечебных учреждений России медицинской техникой. Свободно владеет двумя иностранными языками: английским и испанским, знает латынь.

Научные работы:

«Экономико-математическая модель использования трудовых ресурсов внешнеторгового объединения», «Эффективность АСУ внешнеторгового объединения и её влияние на коммерческую деятельность», «Характер деятельности внешнеторгового объединения», «Оптимальные пределы роста фирмы», «Внешнеторговое дело», «Основы организации работы транспорта во внешней торговле» и др. Проживает в Москве.

Научная монография

Колесниченко Анатолий Николаевич

**МЕЖДУНАРОДНЫЕ
ТРАНСПОРТНЫЕ ОТНОШЕНИЯ**

Директор АНО «ОСЛН» *Л.Г. Рудин*

Редактор *Т.Е. Ширма*

Вёрстка – *А.Е. Успенский*

Корректор *Л.И. Смирнова*

Подписано в печать 04.10.2013. Формат 70 x 100 1/16

Объём 13,5 п.л. Тираж 500 экз.

Заказ

Интернет магазин ЛитНаследие – www.knigaln.ru

Издательство

«Общество сохранения литературного наследия»

«ОСЛН» www.osln.ru

Москва, 109044, а/я 22; e-mail: litnas@mail.ru

Тел. 8(495) 589-81-33, тел./факс 8(495) 671-99-64

Автор и издательство будут благодарны за отзывы на книгу.

Адрес для писем: 109044, Москва, а/я 22; e-mail: litnas@mail.ru

ISBN 978-5-902484-64-6



9 785902 484646



Лихтеровоз (баржевоз) «Севморпуть». Такой способ перевозки грузов во время 2-й Мировой войны в США получил название «Float on – Float off»



Один из самых современных и больших теплоходов, назван в честь Королевы Великобритании Елизаветы II. Длина – 293 м, ширина – 32 м, осадка – 9,8 м, водоизмещение – 90 400 т, мощность силовой установки – 130 000 л.с., скорость – 31 узл./час, количество пассажиров – 1756 человек



Перевозка грузов в контейнерах на морском судне-контейнеровозе



Танкер для перевозки сжиженного газа (LPG – liquefied)



На отвалах Асбестового карьера: шагающий экскаватор и состав думпкаров



Специализированные хоперы – для перевозки окатышей и горячего агломерата



Niagara Falls – эффективно используется для туризма. Ниагарский водопад – граница между США и Канадой



Скоростной поезд Сапсан. Эффективно обеспечивает пассажирское сообщение между Москвой – Санкт-Петербургом, Москвой – Нижним Новгородом со скоростью 250–300 км/ч. В перспективе готовится запуск высокоскоростной железнодорожной магистрали на маршруте Москва – Казань через Чебоксары. Впоследствии скоростные поезда будут ходить в Екатеринбург, Пермь и Уфу



Поезд Eurostar отправляется от станции Воксхолл. Поезд совершает 16 рейсов в сутки Париж – Лондон – Париж. Для эксплуатации на железнодорожной сети Eurostar специально разработаны электропоезда серии 373 (по Британской классификации, en)



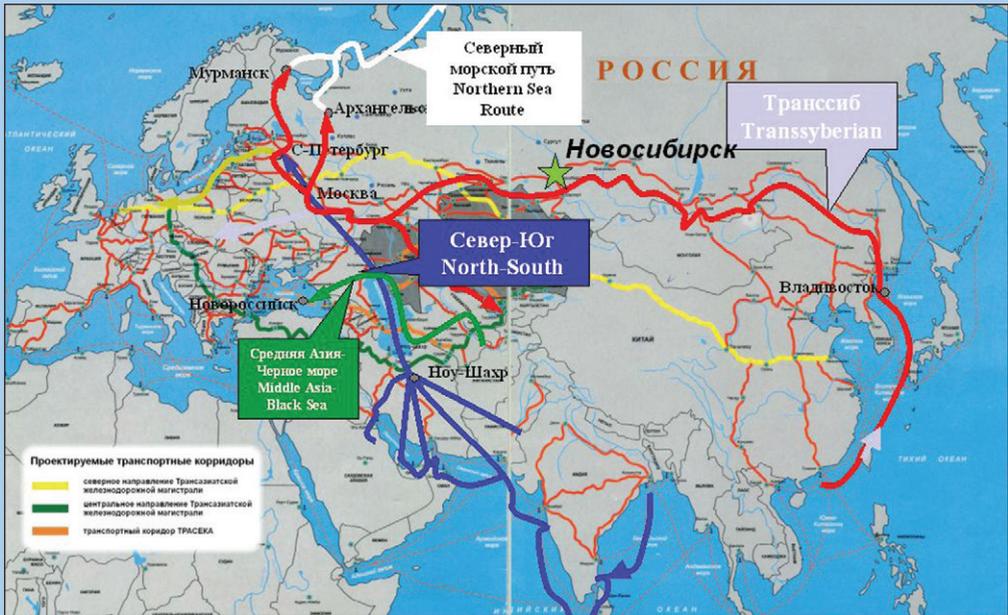
2ЭС10 «ГРАНИТ». Грузовой двухсекционный восьмиосный магистральный электровоз постоянного тока с асинхронным тяговым приводом. Электровоз выпускается в городе Верхняя Пышма Свердловской области ООО «Уральские локомотивы», совместным предприятием немецкого концерна Siemens и ЗАО «Группа Синара» на базе Уральского завода железнодорожного машиностроения, с 2011 г.



Система международных железнодорожных коридоров ЭСКАТО – ОСЖД в сообщении Европа – Азия



Полная версия коридора Север–Юг – между Европой и Азией



Основные транспортные коридоры



Пассажирский самолет Сухой Суперджет-100 (Sukhoi Superjet-100, ранее название RRJ - Russian Regional Jet) примечателен тем, что является первым самолетом, разработанным в России после распада СССР с использованием цифровых технологий. Самолет предназначен для эксплуатации на малозагруженных авиалиниях протяженностью до 3000 км (базовая комплектация) и до 4500 км (LR - комплектация с увеличенной дальностью полета). Количество пассажирских мест – 95–98 (эконом класс)



Alma Mater – Адмиралтейство в Санкт-Петербурге. Высшее военноморское инженерное ордена Ленина училище. им. Дзержинского, в котором учился автор. Nomen est omen – имя это все. В настоящее время здесь находится Генштаб ВМФ РФ

*С глубоким уважением и сыновней благодарностью
посвящаю эту книгу Бещевой (Тайдук) Неониле
Ивановне, профессору, д.т.н.*

А.Н. Колесниченко



Неонила Ивановна Бещева

Предлагаемая читателю книга посвящена доктору технических наук профессору Неониле Ивановне Бешевой, крупному специалисту-исследователю систем пассажирских сообщений, прежде всего на железнодорожном транспорте. Н.И.Бешева (девичья фамилия Гайдук) родилась 31 января 1918 г. в г. Полтава. После окончания Харьковского института инженеров железнодорожного транспорта была направлена на работу в НКПС в управление движения. Во время Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.) работала в блокадном Ленинграде в Управлении Октябрьской ж/д, весь послевоенный период и до последних лет жизни Бешева отдала научной работе во Всесоюзном НИИ железнодорожного транспорта МПС СССР, а затем работе во Всесоюзном НИИ системных исследований АН СССР и Госкомитете по науке и технике СССР в научном Совете по комплексной проблеме единой транспортной системы СССР. В те годы этот Совет возглавлял академик Л.В. Канторович, создатель линейного программирования, единственный советский ученый, удостоенный Нобелевской премии по экономике за вклад в теорию оптимального распределения ресурсов. Научная деятельность Н.И. Бешевой в значительной части посвящена исследованию пассажирских перевозок в местном сообщении, их распределению между разными видами транспорта; анализу основных проблем пассажирского движения на электрифицированных линиях, а также сравнению эффективности электровозной и мотор-вагонной тяги. В наши дни, полвека спустя после публикаций автора, в обстановке транспортного коллапса больших (и не только больших) городов всем очевидно, что сопряжение и оптимизация пассажиропотоков на основе использования всех видов городского транспорта – самая актуальная проблема.



Неониле Ивановне не было и тридцати лет, когда ее муж Борис Павлович Бешев был назначен министром путей сообщения СССР (и работал в этом качестве 30 лет). Как правило, жены членов Правительства СССР в те годы вели светский образ жизни, посвящали свое время семье и мужу. Будучи красивой женщиной и к тому же умной и обаятельной, она могла бы жить в свое удовольствие и наслаждаться высоким положением мужа. Однако Нила Ивановна не поддавалась соблазнам ни на минуту. Она всецело отдалась работе и дома вечерами засиживалась за полночь в кабинете при свете настольной лампы. Для многих, близко ее знавших, Неонила Ивановна была образцом трудолюбия, целеустремленности и твердости в достижении поставленной цели. Обладая сильным характером, она умела настоять на своем, не шла на компромиссы, наносящие ущерб делу, называла вещи своими именами, избегала излишней дипломатии и на работе, и в быту. Н.И. Бешева была яркой незабываемой личностью и такой осталась в моей памяти навсегда.

Неониле Ивановне не было и тридцати лет, когда ее муж Борис Павлович Бешев был назначен министром путей сообщения СССР (и работал в этом качестве 30 лет). Как правило, жены членов Правительства СССР в те годы вели светский образ жизни, посвящали свое время семье и мужу. Будучи красивой женщиной и к тому же умной и обаятельной, она могла бы жить в свое удовольствие и наслаждаться высоким положением мужа. Однако Нила Ивановна не поддавалась соблазнам ни на минуту. Она всецело отдалась работе и дома вечерами засиживалась за полночь в кабинете при свете настольной лампы. Для многих, близко ее знавших, Неонила Ивановна была образцом трудолюбия, целеустремленности и твердости в достижении поставленной цели. Обладая сильным характером, она умела настоять на своем, не шла на компромиссы, наносящие ущерб делу, называла вещи своими именами, избегала излишней дипломатии и на работе, и в быту. Н.И. Бешева была яркой незабываемой личностью и такой осталась в моей памяти навсегда.

Доктор экономических наук В.Л. Малькевич*

* Владислав Леонидович Малькевич в 1980–1990-е годы работал первым заместителем Министра внешней торговли СССР, Президентом Торгово-промышленной палаты СССР, руководителем Федеральной службы по валютному и экспортному контролю России. С 2002 года в течение десяти лет возглавлял Центральный выставочный комплекс «Экспоцентр». Многие годы близко знал и поддерживал дружеские отношения с Неонилей Ивановной Бешевой.