

2. Limonov E.L. Vneshnetorgovye operacii morskogo transporta i mul'timodal'nye perevozki. 2000. - 411 s.
3. Gerchikova I.N. Mezhdunarodnoe kommercheskoe delo. 1999-527 s.
4. Metodicheskoe obespechenie organizacii dostavki kontejnernih gruzov YA.YA.Eglit, K.YA. 2015.
5. Andreev D.T. Kontejnernye perevozki. M.: Transport, 1960, - 320 s
6. Bondarenko V.S. Avtomatizirovannye sistemy upravleniya na morskom transporte. - M.: Transport, 1977, - 134 s.
7. Eglit YA.YA., Eglite K.YA., Kovtun A.A., Golovenko A.A., «Postroenie logisticheskikh cepej pri dostavke gruzov v kontejnerah», Sistemnyj analiz i logistika.: zhurnal.: vypusk №4 (26), 2020
8. Galin A.V., Bludkina V.A. Metodologiya upravleniya kontejnernym terminalom. SPB.: Izdatel'stvo «Feniks», 2010. - 143 s.
9. Eglit YA.YA., SHapovalova M.A., Semina D.G. «Prognozirovaniye pokazatelej raboty transportnoj sistemy», Sistemnyj analiz i logistika.: zhurnal.: vypusk №4 (26), 2020/
10. Epihin A.I., Kondrat'ev S.I., Hekert E.V. Prognozirovaniye mnogomernyh nestacionarnyh vremennyh ryadov s ispol'zovaniem nejromodelirovaniya // Morskie intellektual'nye tekhnologii. - 2020. - № 4-4 (50). - S. 23-27.
11. Epihin A.I., Ignatenko A.V., Studenikin D.E., Hekert E.V. Osnovnye trendy vnedreniya tekhnologij iskusstvennogo intellekta v upravlenii morskimi avtonomnymi nadvodnymi sudami // Ekspluatatsiya morskogo transporta. 2021. № 1 (98). S. 88-96.
12. Epihin A.I., Hekert E.V., Karakaev A.B., Modina M.A. Osobennosti postroeniya prognosticheskoy nejro-fazzi seti // Morskie intellektual'nye tekhnologii. 2020. № 4-4 (50). S. 13-17.
14. Baburina O.N. Morskie porty mira i Rossii: dinamika gruzooborota i perspektivy razvitiya [Tekst] / O.N. Baburina, S.I. Kondrat'ev // Transportnoe delo Rossii. 2016. №6. S. 141-144
15. Kondrat'ev, S.I. Strategiya razvitiya severnogo mezhdunarodnogo transportnogo koridora Evraziya [Tekst] / S.I. Kondrat'ev, G.V. Deruzhinskij // Ekspluatatsiya morskogo transporta. 2014. № 1 (73). S. 3-10.
16. Baburina O.N. Mirovoj morskoy torgovyj flot: dinamika, struktura, perspektivy [tekst] / O.N. Baburina, E.V. Hekert, YU.L. Nikulina // Transportnoe delo Rossii. 2017. № 1. S. 88-92.
17. Bezopasnost' zhiznedeyatel'nosti i ohrana truda rabotnikov promyshlennykh predpriyatij. CHast' 2 : Uchebnoe posobie / V. V. Engovatova, E. V. Dmitrenko, V. V. SHkoda [i dr.]. - Krasnodar : Obshchestvo s ogranichennoj otvetstvennost'yu "Izdatel'skij Dom - YUg", 2020. - 84 s. - ISBN 978-5-91718-619-1.

УДК 519

DOI: 10.34046/aumsuomt104/6

КОММЕРЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

Я.Я. Эглит, доктор технических наук, профессор

К.Я. Эглите, доктор экономических наук, профессор

А. С. Карпова, бакалавр

С.Д. Шпаков, бакалавр

В данной статье рассмотрены коммерческие условия перевозок грузов. В связи с тем, что развитие мультимодальных перевозок выходит на новый уровень, в статье устанавливается роль транспортно-экспедиторской компании как оператора мультимодальной перевозки, её основные этапы работы, юридический статус и ответственность перед клиентами. А также в статье рассматриваются роль мультимодальных перевозок в совершенствовании магистрально-фидерных систем и важнейшие документы, которые регулируют процесс транспортной перевозки на всех её этапах и в различных условиях.

Ключевые слова: мультимодальная перевозка, договор, коносамент, доставка грузов.

COMMERCIAL TERMS OF CARGO TRANSPORTATION

Y.Y. Eglit, K.Ya. Eglite, A.S. Karpova, S.D. Shpakov

This article discusses the commercial conditions for the carriage of goods. Due to the fact that the development of multimodal transportation is reaching a new level, the article establishes the role of a freight forwarding company as an operator of multimodal transportation, its main stages of work, legal status and responsibility to customers. The article also examines the role of multimodal transportation in improving trunk-feeder systems and the most important documents that regulate the process of transportation at all its stages and in various conditions.

Key words: multimodal transportation, contract, bill of lading, delivery of goods.

1 Введение

Процесс контейнеризации привел к существенной трансформации и в области организа-

ции, и в коммерческой деятельности международных перевозок. Со временем сфера контейнерных перевозок сместила традиционные системы доставки грузов, которая осуществлялась отдельно

друг от друга. Интегрированная перевозка осуществляется по единому перевозочному документу. Мультимодальный коносамент предусматривает ответственность одного перевозчика и оплату клиентом единой цены за все услуги по перевозке груза в контейнере.

2 Коммерческие условия перевозок грузов

В 1970 г. FIATA была создана типовая проформа экспедиторского договора мультимодальной перевозки, а уже в 1978 г. Международная торговая палата утвердила типовую проформу документа мультимодальной перевозки, изданную ВМСО. Большинство крупных судовладельцев применяют собственные проформы, базирующиеся на законах ООН/МТП [1, 2, 3].

Оператор мультимодальной перевозки несет ответственность за реализацию сквозной перевозки, за действия и ошибки сотрудников, агентов, субподрядчиков и других лиц, осуществляющих услуги, которыми пользуется ОМП при выполнении заказа, а так же принимает обязательства, указанные в коносаменте. Они осуществляют доставку грузов с помощью своих дочерних компаний и филиалов или на базе договора найма с компаниями специального назначения: различными перевозчиками, операторами контейнерных терминалов и портовыми экспедиторскими компаниями, в том числе лизинговые и сюрвейерские [4, 5].

Оператором мультимодальной перевозки является транспортно-экспедиторская компания, которая может принимать товар отправителя на складе, контейнерном терминале порту, внутри страны или на причале в порту отправления. Схожие условия оговорены и для получателя. Запродажный контракт определяет вариант мультимодальной перевозки, но заказчик может сузить ту сферу договора с ОМП, которую он контролирует самостоятельно или передать часть работы по доставке груза своему агенту.

Главное отличие экспедиторской компании от оператора мультимодальной перевозки заключается в том, что первый несет ответственность за сохранность груза на в течение всей доставки груза, а ОМП несет ответственность за потерю и порчу груза, лишь когда это случилось по его вине [6, 7].

Договор мультимодальной перевозки учитывает, что ОМП ручается за сохранность груза. Таким образом, ОМП отвечает за то, что груз не будет поврежден, потерян и доставка будет произведена без опозданий, в соответствии с международной конвенцией или национальным законом, которые применимы к конкретной стадии

транспортировки, где условия были нарушены, нанеся ущерб грузовладельцу. Как правило, ОМП страхует свою ответственность перед грузовладельцем и другими участниками на открытых рынках страхования ответственности.

Если коносамент не помечен как «именной», то он вручается в ордерной форме и представляет собой товарораспределительный документ [8, 9, 10].

Фрахт уплачивается без издержек или отлагательств, даже если присутствуют жалобы или ответные условия, если выплата произошла заранее или же в пункте назначения груза. Фрахт принадлежит ОМП, после того как он принял груз, который, притом, не имеет права требоваться обратно [11, 12, 13]. Все издержки с груза оплачивает клиент. При возникновении непредвиденных обстоятельств, повлекших изменение рационального маршрута все убытки ОМП, оплачиваются клиентом. Клиент обязуется заявить достоверные сведения о грузе, но ОМП имеет право самостоятельно удостовериться в правдивости всех данных. Если обнаружится расхождение данных и какое-то несоответствие, клиент оплачивает штраф ОМП.

Кроме вышесказанного, коносамент ФИАТА включает принятые статьи: транспортировки опасных грузов, рамки обязательств ОМП, время подачи исков о повреждении и потере груза, сроки давности при предъявлении исков.

Различные транспортные компании или большие экспедиторские компании так же могут выполнять роль ОМП грузов.

Наблюдение показывает, что отечественным грузоотправителям выгоднее эксплуатировать в роли ОМП отечественные экспедиторские компании, а не зарубежных линейных операторов. Это обосновано такими причинами:

- зарубежный владелец судна неизменно использует свой тоннаж при перевозках, несмотря на неконкурентоспособность на этом направлении по цене фрахта или характеру сервиса;

- большие судовладельцы тоже перевозят грузы не по всем направлениям и не во все порты, что является причиной невыгодности тарифа;

- зарубежные фирмы выполняя доставку «от двери до двери», обычно, используют отечественных экспедиторов для осуществления наземных операций на территории РФ, что, из-за посредничества повышает цену ставки.

Кроме главных офисов ОМП на территории своей страны, как правило, владеют региональными филиалами, в узловых зонах. Наиболее

глубокая организационная конфигурация нужна ОМП- экспедитору по причине более развернутой сферы обслуживания и возрастания числа предлагаемых сервисов [14].

В США большие экспедиторские фирмы создают «сервис-контракты» с контейнерными линиями, вводят в оборот свои мультимодальные коносаменты, именуемые «houseB/L» и выполняют роль перевозчика не только для своих клиентов-грузоотправителей, но и для других экспедиторов разного масштаба.

Для грузоотправителя перевозка по мультимодальному коносаменту предпочтительна по следующим причинам:

- Большая часть банков мира принимают мультимодальный коносамент как товарораспорядительный документ. Продавец после отгрузки товара со своего складского помещения или сдал его на терминал ОМП имеет мультимодальный коносамент, который может предъявить банку и получить стоимость товара по коносаменту. Следовательно, возрастает скорость прихода прибыли.

- Лишь один подрядчик в лице оператора мультимодальной перевозки отвечает перед клиентом.

- Благодаря использованию LCL/FCL и LCL/LCL мультимодальные перевозки позволяют обеспечить контейнерные перевозки мелкими партиями. В связи с этим уменьшается время доставки и возрастает сохранность груза.

Экспедитор может не отчитываться перед клиентом о сделках и ценах для каждого участника доставки, что обеспечивает эффективность мультимодальных перевозок для первого. Следовательно, ОМП получает прибыль, а не экспедиторскую комиссию. В случаях, когда морской перевозчик выполняет роль ОМП, он получает дополнительную прибыль- благодаря доставке грузов по земле.

Мультимодальные перевозки и использование контейнеров сыграли роль в совершенствовании магистрально-фидерных систем, которые оговаривают доставку грузов из пункта А в пункт В с обработкой грузов в районах отправления и доставки с использованием основных портов океанских сообщений. Из начального пункта груз перевозится фидерными морскими путями или автомобильным транспортом. Между базовыми портами всевозможных районов доставка осуществляется по точному графику рациональными средствами магистрального транспорта. На терминале основного порта приписки происходит расфасовка грузов и доставка их в пункт назначения фидерным транспортом. Транспорт крупного тоннажа обеспечивают малую трату ресурсов, что повышает эффективность перевозки. По этой

причине такой вид транспортировки считается самым экономичным и выгодным, требующим малого количества затрат [14].

Пропускная способность может быть увеличена за счет хранения приходящих в порт контейнеров на авто-шасси, с помощью этого уменьшается время доставки груза. Таким образом, загрузка на ж/д платформы осуществляется вместе с шасси. Этот метод рентабелен не только для мелкой клиентуры, не владеющих на своих складах и предприятиях контейнероперегрузочных, но и для клиентов, которые расположены далеко от путей сообщения. Это значительно снижает расходы на перегрузочное оборудование и увеличивает производительность контейнерного парка.

За рубежом ОМП основывают для перевозки грузов автотранспортные компании и фидерные морские линии. Крупнейшими центрами являются порты Сингапур, Коломбо и Гонконг и Роттердам.

Система «justintime» предназначена для уменьшения затрат на хранение грузов. Промышленные компании и торговые фирмы предусматривают работу с минимальным запасом на складе. При помощи развитой компьютерной системы отслеживания ОМП снабжает клиентов всей информацией о ходе доставки груза. Следующий уровень – внедрение логистических технологий, при котором доставка включается как составляющий элемент в процесс предприятия.

3 Заключение

Рост сферы контейнерных перевозок, уменьшение транспортных расходов и повышение сохранности товаров достигается с помощью максимальной загрузки контейнера, которая обеспечивается изменением размеров грузовых мест, созданием разных видов специализированных контейнеров, разработкой методов механизации и приспособлений для быстрой обработки контейнеров. Популярность мультимодальных перевозок можно объяснить, как увеличением клиентуры, так и снижающейся эффективностью исключительно морских перевозок. Рынок линейного судоходства потеряет большую часть грузов с развитием мультимодальных перевозок и будет вытеснен с рынка международных линейных перевозок.

В общем, развитие ОМП можно назвать новым этапом в сфере международных перевозок. С помощью использования нескольких видов смежного транспорта достигается повышение надежности обслуживания, уменьшение сроков и стоимости доставки грузов.

Литература

1. Международное коммерческое дело: учебник для ВУЗов, 2-е изд. перераб. и дополн.– М.: ЮНИТИ – ДАНА, 2001. – 671 с.
2. Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки. Изд. второе. СПб.: ИЦ Выбор, 2000. – 411 с.
3. Булов А.А. Повышение эффективности организации и управления предприятиями речного транспорта. – Л.: ЛИВТ, 1988. – 129 с.
4. Герчикова И.Н. Международное коммерческое дело. Учебное пособие для ВУЗов – М.: ЮНИТИ–ДАИЛ, 1996. – 437 с.
5. Эглит Я.Я. Факторный анализ показателей работы флота/ Я.Я. Эглит, А.А. Ковтун/ Транспортное дело России. – 2020. – №4 (149). – 12 с.
6. Эглит Я. Я. Формирование схем транспортных перевозок/ Я.Я. Эглит, А. А. Ковтун // Эксплуатация морского транспорта, – 2020. – №1 (94). – 10 с.
7. Эглит Я.Я., Эглите К.Я., Добында О.С.. Моделирующий алгоритм функционирования контейнерной транспортно-технологической системы//Эксплуатация морского транспорта.– 2021.– №2(99)
8. Эглит Я.Я., Эглите К.Я., Ковтун А.А., Головенко А.А. Построение логистических цепей при доставке грузов в контейнерах //Системный анализ и логистика.– 2020.– выпуск №4 (26)
9. Эглит Я.Я., Эглите К.Я., Ковтун А.А., Глушко Д.А. Обоснование использования методов управ // Эксплуатация морского транспорта.– 2020.– №3(96)
10. Епихин А.И., Хекерт Е.В., Каракаев А.Б., Модина М.А. Особенности построения прогностической нейро-фаззи сети// Морские интеллектуальные технологии.– 2020.– № 4-4 (50).–С. 13-17.
11. Бабурина О.Н. Морские порты мира и России: динамика грузооборота и перспективы развития [Текст] / О.Н. Бабурина, С.И. Кондратьев // Транспортное дело России.– 2016.– №6.– С. 141-144
12. Кондратьев С.И. Стратегия развития северного международного транспортного коридора Евразия [Текст] / С.И. Кондратьев, Г.В. Деружинский // Эксплуатация морского транспорта.– 2014.– № 1 (73).– С. 3-10.
13. Бабурина О.Н. Мировой морской торговый флот: динамика, структура, перспективы /О.Н. Бабурина, Е.В. Хекерт, Ю.Л. Никулина // Транспортное дело России.– 2017.– № 1.– С. 88-92.
14. Безопасность жизнедеятельности и охрана труда работников промышленных предприятий. Часть 2: учебное пособие / В. В. Энговатова, Е. В. Дмитренко, В. В. Шкода [и др.]. – Краснодар: Общество с ограниченной ответственностью "Издательский Дом - Юг", 2020. – 84 с. – ISBN 978-5-91718-619-1.

Reference

1. Mezhdunarodnoe kommercheskoe delo: uchebnik dlya VUZov, 2-e izd. pererab. i dopoln.– М.: YUNITI – DANA, 2001. – 671 s.
2. Limonov E.L. Vneshnetorgovye operacii morskogo transporta i multimodal'nye perevozki. Izd. vtoroe. SPb.: IC Vybor, 2000. – 411 s.
3. Bulov A.A. Povyshenie effektivnosti organizacii i upravleniya predpriyatiyami rechnogo transporta. – L.: LIVT, 1988. – 129 s.
4. Gerchikova I.N. Mezhdunarodnoe kommercheskoe delo. Uchebnoe posobie dlya VUZov – М.: YUNITI–DAIL, 1996. – 437 s.
5. Eglit YA.YA. Faktornyj analiz pokazatelej raboty flota/ YA.YA. Eglit, A.A. Kovtun/ Transportnoe delo Rossii. – 2020. – №4 (149). – 12 s.
6. Eglit YA. YA. Formirovanie skhem transportnyh perevozok/ YA.YA. Eglit, A. A. Kovtun //Ekspluatatsiya morskogo transporta, – 2020. – №1 (94). –10 s.
7. Eglit YA.YA., Eglite K.YA., Dobynda O.S.. Modeliruyushchij algoritm funkcionirovaniya kontejnernoj transportno-tehnologicheskoy sistemy//Ekspluatatsiya morskogo transporta.– 2021.– №2(99)
8. Eglit YA.YA., Eglite K.YA., Kovtun A.A., Golovenko A.A. Postroenie logisticheskikh cepej pri dostavke gruzov v kontejnerah //Sistemnyj analiz i logistika.– 2020.– vypusk №4 (26)
9. Eglit YA.YA., Eglite K.YA., Kovtun A.A., Glushko D.A. Obosnovanie ispol'zovaniya metodov uprav // Ekspluatatsiya morskogo transporta.– 2020.– №3(96)
10. Epihin A.I., Hekert E.V., Karakaev A.B., Modina M.A. Osobennosti postroeniya prognosticheskoy nejro-fazzi seti// Morskie intellektual'nye tekhnologii.– 2020.– № 4-4 (50).–S. 13-17.
11. Baburina O.N. Morskie porty mira i Rossii: dinamika gruzooborota i perspektivy razvitiya [Tekst] / O.N. Baburina, S.I. Kondrat'ev // Transportnoe delo Rossii.– 2016.– №6.– S. 141-144
12. Kondrat'ev S.I. Strategiya razvitiya severnogo mezhdunarodnogo transportnogo koridora Evraziya [Tekst] / S.I. Kondrat'ev, G.V. Deruzhinskij // Ekspluatatsiya morskogo transporta.– 2014.– № 1 (73).– S. 3-10.
13. Baburina O.N. Mirovoj morskoy torgovyj flot: dinamika, struktura, perspektivy /O.N. Baburina, E.V. Hekert, YU.L. Nikulina // Transportnoe delo Rossii.– 2017.– № 1.– S. 88-92.
14. Bezopasnost' zhiznedeyatel'nosti i ohrana truda rabotnikov promyshlennyh predpriyatij. CHast' 2: uchebnoe posobie / V. V. Engovatova, E. V. Dmitrenko, V. V. SHkoda [i dr.]. – Krasnodar: Obschestvo s ogranichennoj otvetstvenno-st'yu "Izdatel'skij Dom - YUg", 2020. – 84 s. – ISBN 978-5-91718-619-1.