**Субъекты транспортно- экспедиционного обслуживания и их характеристика**

Когда транспортно-экспедиционные операции выполняют не сами отправители или получатели, а по их поручению специализированная организация, такая организация носит название транспортно-экспедиционной. В перевозочном процессе транспортно-экспедиционные организации выступают в роли посредника между грузовладельцем и перевозчиком.

Транспортно-экспедиционная организация играет роль организатора производства всех вспомогательных транспортных операций по единой прогрессивной технологии, о своевременности и качества выполнения вспомогательных операций зависит регулярность работы железнодорожного транспорта в целом. Транспортно-экспедиционное обслуживание является необходимым звеном транспортного конвейера, без нормального функционирования которого нельзя осуществлять перевозочный процесс в оптимальном режиме. Оно обеспечивает ускорение доставки и повышение степени сохранности грузов, способствует организации ритмичности перевозок и регулярности поставок продукции, наиболее интенсивному использованию перевозочных средств, росту производительности труда на вспомогательных транспортно- экспедиционных операциях на стыковых пунктах и, в конечном счете, значительному сокращению транспортных издержек.

Транспортно-экспедиционная деятельность может быть **частичной** или **полной.** **Частичное** обслуживание имеет место, когда выполняются транспортно-экспедиционные операции только при отправлении и прибытии или перевалке грузов или только транспортные операции**. Полное** транспортно-экспедиционное обслуживание предусматривает выполнение всего комплекса операций без участия владельца груза. При этом организация берет на себя ответственность за доставку груза от склада отправителя до склада получателя. Полное транспортно-экспедиционное обслуживание осуществляют железнодорожные. организации. Другие организации обслуживают владельца груза частично. При этом между ним и железными дорогами находится посредник, деятельность которого требует дополнительных затрат из-за дублирования штата на станциях и вызывает задержку грузов. Такое транспортно-экспедиционное обслуживание называют еще **местным**. В этом случае организация - посредник, выполняющая транспортно-экспедиционные операции с грузом в пункте отправления, не несет ответственности за его доставку по назначению. В пункте прибытия груза либо действует другая организация, либо эти операции выполняет сам получатель.

Транспортно-экспедиционное обслуживание может осуществляться как при перевозках грузов внутри страны, так и в международном сообщении. Транспортно-экспедиционное обслуживание может осуществляться в зависимости от объема и характера операций средствами специализированных и неспециализированных предприятий и организаций. К числу неспециализированных организаций железнодорожного транспорта относятся станции, механизированные дистанции погрузочно-разгрузочных работ, расчетные конторы, отделения дорог, узловые расчетные конторы и другие. Эти организации могут взять на себя выполнение всех или части транспортно-экспедиционных операций. Например, станции и механизированные дистанции погрузочно-разгрузочных работ выполняют полный комплекс транспортно-экспедиционного обслуживания отправителей и получателей, включая централизованный завоз и вывоз грузов.

Экономически наиболее целесообразно организовать всю транспортно-экспедиционную работу в системе железнодорожного транспорта, на долю которого приходится 90% перевозок, требующих экспедиционного обслуживания. Для этого дороги располагают складами, погрузочно-разгрузочными машинами, контейнерами, поддонами, служебными помещениями, средствами связи, постоянными рабочими, т.е. всем, что необходимо для транспортно-экспедиционного обслуживания и обеспечивает единую ответственность за весь цикл транспортирования груза с момента приема на складе отправителя до сдачи на складе получателя. Это исключает многократную передачу грузов и документов в процессе перевозки, устраняет дублирование и параллельное выполнение ряда операций, значительно повышает производительность труда и позволяет снизить себестоимость экспедиционных операций. Железные дороги могут осуществлять транспортно-экспедиционное обслуживание предприятий, организаций, учреждений и граждан. Им предоставлено право содержать транспортно-экспедиционные организации за счет платежей, поступающих за выполняемые операции. Транспортно-экспедиционные организации за счет платежей, поступающих за выполняемые операции. Транспортно-экспедиционные организации, принадлежащие не железнодорожному транспорту, а автомобильным предприятиям, городским администрациям и др., пользуются правами отправителей и получателей грузов и выполняют аналогичные обязанности.

.В сети железных дорог применяются следующие формы организационного осуществления транспортно-экспедиционных операций:

***- транспортно-экспедиционная деятельность осуществляется железнодорожными станциями и автомобильный транспорт для их выполнения принадлежит также железным дорогам;***

***- транспортно-экспедиционное обслуживание возложено на железнодорожные станции, но автотранспорт находится в ведении автомобильных организаций и доставка грузов происходит на договорных условиях (Свердловск, Пермский, Новосибирский и другие узлы);специализированная транспортно-экспедиционная организация находится в ведении городской администрации, ей же принадлежат и автомобильные предприятия, осуществляющие завоз и вывоз грузов (Московский узел);***

***- транспортно-экспедиционная организация принадлежит министерству транспорта, которое прикрепляет к ней специализированные автомобильные хозяйства (Киевский, Рижский, Горьковский, Алматинский и др. узлы);***

***- транспортно-экспедиционное обслуживание при любых его формах предусматривает обязательный централизованный завоз грузов на станции и вывоз прибывших грузов автомобильным транспортом.***

В рыночных условиях наиболее эффективной формой транспортно-экспедиционного обслуживания становятся специализированные фирмы, общества с ограниченной ответственностью типа “Весотра” (совместное германо-российское предприятие), концерн “Союзвнештранс” (Москва), объединение "Совмортранс”, “Мострансэкспедиция”, ЦФТО (Дочернее государственное предприятие “Центр фирменного транспортного обслуживания” РГП “Казахстан тем1р жолы”) и другие.

**Применение** наиболее совершенной формы организации транспортно-экспедиционной деятельности способствует повышению качества и культуры грузовой и коммерческой работы транспорта, направленной на наиболее полное удовлетворение запросов потребителей в перевозках, страховании грузов, контроле их передвижения, современной погрузке, выгрузке и доставке.

**Основные требования к выполнению транспортно- экспедиционных услуг**:

- комплексность;

- точность и своевременность исполнения;

- безопасность;

- обеспечение сохранности груза;

- информативность.

**Комплексност**ь – означает возможность получения клиентом услуг экспедитора как по транспортировке грузов, так и сопутствующих услуг (выполнение таможенных и иных формальностей, предоставление в аренду подвижного состава и контейнеров, средств механизации погрузочно-разгрузочных работ, оказание консалтинговых услуг, страхование груза и др.).

**Точность и своевременность исполнения** – означает оказание услуг экспедитором по объёмам, срокам и условиям обслуживания в соответствии с договором транспортной экспедиции и экспедиторскими документами.

**. Безопасность** – означает, что услуги, оказываемые экспедитором, должны соответствовать требованиям нормативных документов в области безопасности на транспорте, окружающей среды и охраны труда.

. **Обеспечение сохранности груза** означает доставку грузов от отправителя до получателя без потерь и повреждений в соответствии с требованиями действующих нормативных документов к упаковке и маркировке грузов, погрузке, размещению и креплению грузов на транспортных средствах и в контейнерах, хранению грузов, их охране в процессе перевозки, производству погрузочно-разгрузочных, складских и сортировочных работ.

**. Информативность** означает, что при оказании услуг экспедиторы предоставляют клиентам следующую информацию:

- правовые акты, регулирующие взаимоотношения сторон договора транспортной экспедиции;

- сведения о тарифах и ценах на оказываемые виды услуг;

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

**Под интермодальной** подразумевают систему доставки грузов несколькими видами транспорта по единому перевозочному документу с их перегрузкой в пунктах перевалки с одного вида транспорта на другой без участия грузовладельца.

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

**Понятие аккредитив** сегодня употребляется в широком и узком значении термина. В ***узком смысле*** (как форма безналичных расчетов и как определенное юридическое понятие) аккредитив представляет собой условное обязательства банка осуществить платеж третьему лицу (бенефициару), выданное по поручению клиента и на указанных им условиях. Условием вступления обязательств в силу является предъявление бенефициаром надлежащих документов, указанных в условиях аккредитива и ранее определенных клиентом в заявлении на открытие аккредитива. В ***широком смысле*** (как метод платежа) аккредитив охватывает весь комплекс взаимоотношений сторон внешнеэкономической сделки: продавца и покупателя (либо сторон иного основного договора, лежащего в основании аккредитива, например, подрядчика и заказчика), банка-эмитента, авизирующего банка, рамбурсирующего банка, а также перевозчиков, страховой компании и т.д. С правовой точки зрения, помимо одностороннего обязательства банка-эмитента аккредитив рассматривается как объемный комплекс договорных отношений между другими участниками операции, вытекающих из договора банковского счета и заявления клиента об открытии аккредитива, договора об установлении корреспондентских отношений между банками, кредитного договора (если кредит открывается за счет заемных средств), договора купли-продажи или иного договора, лежащего в основании открытия аккредитива и др.

**Внутрипортовое экспедирование:**

- Взаимодействие с офисами океанских и фидерных линий по получению необходимых документов(к/с, релизы, ордера )

- Информирование всех участников транспортного процесса о прибытии груза на терминалы порта(даты приема груза на хранение, даты подписания генерального акта, наличие акта-извещения и т.д.)

- Передача документов брокеру для дальнейшего таможенного оформления и выполнение всех формальностей по сопровождению груза в порту

- Организация и участие в таможенном досмотре, а также ,при необходимости, при предварительном осмотре груза

- Организация и участие в осмотрах товара специальными контролирующими органами(карантин растений, ветеринары и т.д.)

- Оказание помощи в сертификации товара

- Подготовка полного пакета документов для оформления процедуры внутритаможенного транзита, консультирование клиентов в вопросах таможенного оформления

- Организация отправки импортных грузов по ж/д и прием экспортных грузов

- Квалифицированная защита прав и интересов клиента в таможенных и других государственных органах

- Контроль, а при необходимости и организация погрузо-разгрузочных работ;

- Страхование

- Организация вывоза груза из порта

**Договор транспортной экспедиции, его предмет, субъекты**

Договор транспортной экспедиции - это распространенный в хозяйственной деятельности и, в то же время, наиболее противоречивый с точки зрения налогообложения вид гражданско-правовых отношений

Главный отличительный признак каждого договора -его предмет - представляет обязательственные связи сторон договора, в которых они выступают по отношению друг к другу как должник и кредитор.

Согласно Общим условиям по договору транспортной экспедиции , экспедитор.обязуется от имени и за счет заказчика либо от своего имени, но за счет заказчика организовать перевозки грузов любым видом транспорта в прямом и смешанном сообщении, обеспечить транспортно-экспедиторское обслуживание грузов в процессе их перемещения от отправителя до получателя в соответствии с поручением, а заказчик обязуется возместить экспедитору расходы, понесенные по исполнению договора, и уплатить ему согласованное вознаграждение. Договор транспортной экспедиции должен быть заключен в письменной форме, и содержать конкретный перечень транспортно-экспедиционных услуг, предоставляемых заказчику со стороны экспедитора.

Весьма интересным является регулирование в Общих условиях так называемого экспедиторского поручения, в качестве которого признается документ, выдаваемый заказчиком экспедитору на организацию перевозки и транспортно-экспедиционное обслуживание груза заказчика. Экспедиторское поручение может иметь разовый характер или выдаваться в рамках ранее заключенного договора транспортной экспедиции. В последнем случае (при наличии между экспедитором и заказчиком договора транспортной экспедиции) экспедиторское поручение должно быть принято экспедитором к исполнению немедленно по его получении.

Если же экспедиторское поручение выдается заказчиком, не имеющим договора транспортной экспедиции с экспедитором, в качестве отдельного (разового) задания, то необходимо подтверждение экспедитора на его исполнение. Подтвержденное экспедитором экспедиторское поручение рассматривается как заключенный договор транспортной экспедиции. Таким образом, разовое экспедиторское поручение рассматривается в качестве оферты, нуждающейся в акцепте со стороны экспедитора. Отсюда – и особые требования, предъявляемые к форме и порядку выдачи экспедиторского поручения. Экспедиторское поручение выдается в письменной форме, телексные и телеграфные сообщения, а также экспедиторские поручения, переданные в виде телефонограмм, считаются выданными в письменной форме. При необходимости исполнения срочного экспедиторского поручения экспедитор может принять и устное поручение, переданное по телефону, при условии обязательной выдачи в дальнейшем указанного экспедиторского поручения в письменной форме. До предоставления экспедитору подтверждения экспедиторского поручения на заказчика возлагается риск, связанный с неправильной или неполной передачей поручения в устной форме. Выданное экспедитору поручение должно содержать все данные, необходимые для его надлежащего выполнения экспедитором. Любые изменения и дополнения экспедиторских поручений должны производиться только в письменной форме.

В отношении грузов, которые могут принести ущерб другим грузам (опасные грузы), а также скоропортящихся грузов экспедиторские поручения не могут передаваться по телефону с последующим письменным подтверждением. Такие грузы не принимаются экспедитором при отсутствии письменного экспедиторского поручения.

Экспедитор не должен проверять вес и количество мест груза, принимаемого перевозчиком непосредственно от заказчика или заказчиком непосредственно от перевозчика, если такая обязанность экспедитора не предусмотрена соглашением сторон. Однако в тех случаях, когда груз принимается на склад экспедитора или отгружается со склада экспедитора, осуществление проверки количества мест груза для экспедитора является обязательным. Прием груза на склад экспедитора удостоверяется складской распиской. При приеме груза экспедитором от заказчика для его последующей перевозки экспедитор выдает ему экспедиторскую расписку.

Общими условиями предусмотрены разные варианты исполнения экспедиторского поручения. В этих целях экспедитор, в частности, вправе привлекать для исполнения поручения заказчика третьих лиц либо осуществлять перевозку собственным транспортом. В последнем случае в дополнение к договору транспортной экспедиции между экспедитором и заказчиком должен быть заключен договор перевозки груза. Экспедитор может предложить заказчику смешанный способ перевозки и выступать в качестве оператора такой смешанной перевозки.

На экспедитора возлагаются следующие обязанности: исполнить принятое им поручение с необходимой тщательностью в интересах заказчика; точно следовать указаниям заказчика. Если указание заказчика препятствует экономичной и безопасной доставке груза, экспедитор должен немедленно обратить на это внимание заказчика, однако в случае повторения заказчиком своего указания экспедитор должен выполнить его поручение с отнесением всех рисков на заказчика. Если экспедитор не в состоянии полностью или частично выполнить поручение по независящим от него причинам, то исполнение соразмерно отодвигается на время действия этих причин. Экспедитор обязан немедленно информировать заказчика о невозможности исполнения экспедиторского поручения. Заказчик как контрагент обязанной стороны вправе требовать от экспедитора исполнения принятого последним экспедиторского поручения надлежащим образом и в установленный срок. Заказчик также наделяется правом отозвать ранее выданное поручение с обязательным возмещением экспедитору возникших у него фактических расходов по исполнению поручения.

На заказчика по договору транспортной экспедиции возлагаются следующие **обязанности**: - сообщить экспедитору всю необходимую для осуществления перевозки информацию о грузе и способе перевозки и своевременно предоставить в распоряжение экспедитора все документы, необходимые для выполнения экспедиторского поручения;

- при выдаче экспедитору поручения указать особые свойства груза, вследствие которых может быть нанесен вред другим грузам, людям или окружающей среде, а также груза, подверженного быстрой порче;

- возместить все понесенные экспедитором расходы при исполнении поручения и уплатить экспедитору согласованное вознаграждение в соответствии с договором.

Выполняя последнюю обязанность, заказчик должен возместить экспедитору возникшие у него расходы на основании действующих на момент выполнения поручения тарифов или установленных договором ставок, а также уплатить экспедитору согласованное вознаграждение. В двух случаях экспедитор вправе требовать возмещения возникших у него расходов и получения соответствующего вознаграждения до завершения исполнения экспедиторского поручения. Такой порядок расчетов возможен, если ранее выданное заказчиком и принятое экспедитором к исполнению поручение изменяется или дополняется заказчиком условиями, приводящими к невозможности выполнения указанного поручения, или поручение аннулируется заказчиком. В этих случаях заказчик должен возместить расходы экспедитора и выплатить ему вознаграждение применительно к фактически выполненным операциям и услугам.

В соответствии с Общими условиями при неисполнении или ненадлежащем исполнении обязательств, вытекающих из договора транспортной экспедиции, экспедитор и заказчик несут ответственность, ограниченную как по размеру, так и по кругу нарушений условий договора. Например, на экспедитора может быть возложена ответственность лишь за действительный ущерб, нанесенный заказчику ненадлежащим исполнением поручения, если это произошло по его вине. Кроме того, специально оговаривается, что экспедитор не несет ответственности за несоблюдение установленных сроков доставки груза, если это не предусмотрено экспедиторским поручением.

Заказчик может быть привлечен к ответственности за следующие нарушения о*бязательств*: - передачу экспедитору неправильной и несвоевременной информации относительно свойств груза и правил его перевозки; возможные последствия неправильных или неполных данных по выданному экспедитору поручению;

- простой транспортных средств под погрузкой или выгрузкой или в ожидании погрузки (выгрузки), вызванный неправомерными действиями или бездействием заказчика, а также несвоевременным приемом или вывозом грузов со складов экспедитора, в размере штрафов, предъявленных перевозчиком к экспедитору.

**Международные организации и конвенции на автомобильном транспорте**

.

В настоящее время в мире существует около 40 правительственных и неправительственных международных организаций, которые в той или иной степени занимаются вопросами автомобильного транспорта и международных автомобильных перевозок.

Наибольшее значение для развития международных автомобильных перевозок имеет деятельность Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) Европейской экономической ко­миссии (ЕЭК) Организации Объединенных Наций (ООН) и Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ). Также важную роль в развитии международных перевозок в России и ближнем зарубежье играет Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП).

Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК является межправительственным общеевропейским органом, который призван заниматься в Европе многочисленными транспортными вопросами. Он был создан в 1947 году и в течение первых лет своей деятельности должен был принять неотложные меры для разрешения транспортных проблем, возникших в Европе в связи с окончанием второй мировой войны. Выступая в качестве консультативного органа и не предпринимая никаких действий в отношении любой страны без согласия ее правительства, Комитет по внутреннему транспорту:

- запрашивает и обобщает мнения международных транспортных организаций по вопросам, которые их касаются, и устанавливает сотрудничество с этими организациями на согласованных с ними условиях;

- изучает координацию различных видов международного внутреннего транспорта и разрабатывает рекомендации о проведении желательных мероприятий в этом направлении;

- дает рекомендации, которые, по его мнению, могут способствовать устранению в области европейского внутреннего международного транспорта дискриминационных мероприятий и излишних ограничений;

- обеспечивает между правительствами обмен информацией по всем вопросам, входящим в компетенцию Комитета;

- собирает существующую документацию и способствует унификации и развитию статистики и документации;

- изучает проблемы международного внутреннего европейского транспорта и на основе результатов этого изучения разрабатывает конкретные мероприятия, направленные на решение этих проблем;

- дает рекомендации по пересмотру существующих в Европе конвенций и соглашений в области европейского внутреннего транспорта и заключении новых конвенций и соглашений;

- доводит до сведения ЕЭК вопросы, связанные с внутренним транспортом, которые могут иметь непосредственное влияние на общую экономику Европы;

- дает ЕЭК заключения, которые она может потребовать по вопросам внутреннего европейского транспорта.

Кроме стран – членов ЕЭК, в работе КВТ и его вспомогательных органов принимают участие многие правительственные и неправительственные международные организации, в частности, Международный союз автомобильного транспорта, Международный союз общественного транспорта (МСОТ), Международная автотранспортная федерация (МАФ), Всемирная организация туризма и автомобильного спорта (ОТА), Международное бюро по контейнерам (МБК), Международная организация труда (МОТ), Международный союз железных дорог (МСЖД), Всемирная федерация профсоюзов (ВФП), Международная торговая палата (МТП) и многие другие.

При активном участии и большой помощи международных неправительственных организаций Комитетом разработан ряд конвенций, соглашений, рекомендаций и норм не только для облегчения международных перевозок, но и для унификации и улучшения национальных рекомендаций.

Только в области автомобильного транспорта Комитетом разработано около 40 международных конвенций и соглашений, а также более 50 единообразных предписаний (правил) по конструкции транспортных средств.

В большинстве международных транспортных конвенций имеются положения, касающиеся договора перевозки грузов и пассажиров в соответствующих международных сообщениях. Согласно договору, одна сторона - транспортная организация (перевозчик) - принимает на себя обязательство доставить груз или пассажира в обусловленный пункт назначения, а другая сторона - грузовладелец (пассажир) - обязуется уплатить перевозчику провозную плату. Остальные условия договора перевозки дополняют, конкретизируют и расшифровывают указанные выше обязательства. Транспортные конвенции определяют основные реквизиты, а в ряде случаев и форму транспортных документов, которые должны применяться в международных перевозках. Наиболее распространены два типа транспортных документов: накладная (для железнодорожных, воздушных и автомобильных сообщений) и коносамент (для морских и речных сообщений).

**Принципы конвенции:**

1) Грузы должны перевозиться в безопасных (с точки зрения таможни) транспортных средствах или контейнерах;

2) Уплата таможенных пошлин и налогов, в отношении которых существует риск неуплаты, должна быть обеспечена международной гарантией;

3) Грузы должны сопровождаться признанным всеми государствами - участниками Конвенции таможенным документом (книжкой МДП), принятым к оформлению в государстве отправления и служащим документом контроля в государствах отправления, транзита и назначения;

4) Меры таможенного контроля, принимаемые в государстве отправления, должны признаваться всеми странами транзита и назначения;

5) Доступ к процедуре МДП для национальных объединений (разрешение на выдачу книжек МДП) и физических и юридических лиц (разрешение на использование книжек МДП) должен контролироваться уполномоченными национальными органами.