

**Федеральное государственное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
«ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ»**

Кафедра «ЛОГИСТИКА И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА»

МЕЖДУНАРОДНАЯ ЛОГИСТИКА

Учебное пособие

Санкт-Петербург
2010

УДК 656.2.073 (075.8)
ББК

Рецензенты:

Доктор географических наук, профессор Петербургского
государственного университета путей сообщения

Э.В. Шабарова

Начальник логистического центра

Октябрьской дирекции управления движением

А.В. Шепеляев

Учебное пособие разработали и составили:

канд. техн. наук, доцент **Е.К. Коровяковский**, канд. техн. наук, старший преподаватель **Ю.В. Коровяковская**

Учебное пособие предназначено для использования студентами специальностей «Организация перевозок и управление на транспорте (железнодорожном)», «Коммерция (торговое дело)» на лекционных и практических занятий по дисциплинам «Транспортная логистика», «Коммерческая логистика», «Основы логистики», «Условия перевозок и тарифы в международных сообщениях», «Внешекономическая деятельность», «Организация и техника внешнеторговых операций». Учебное пособие может быть использовано также в дипломном проектировании при решении аналогичных вопросов.

В учебном пособии изложены вопросы международной логистики, включающей элементы транспортных технологий, правовые аспекты и основы внешнеэкономической деятельности. В разделе 1 даются основные понятия и задачи международной логистики, в разделе 2 рассмотрены вопросы международных транспортных коридоров, терминология и технологии интермодальных перевозок, в разделе 3 изложены правовые аспекты: основные транспортные соглашения и договоры, в том числе более детально уделяется внимание СМГС и ЦИМ КОТИФ, в разделе 4 даны понятия видов внешнеторговых сделок, международных сообщений, международных договоров купли-продажи товаров, рассмотрен вопрос о ВТО как глобальной логистической системы.

© ГОУ ВПО «Петербургский государственный университет путей сообщения», кафедра «Логистика и коммерческая работа», коллектив авторов, 2010

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	4
1. Развитие международной логистики	5
1.1. Роль международной логистики в развитии бизнеса	5
1.2. Международная логистика, как фактор усиления исследовательской кооперации	5
1.3. Уровень развития логистики в странах мира	6
2. Элементы транспортных технологий в международной логистике	7
2.1. Международные транспортные коридоры (МТК)	7
2.2. Россия в системе международных транспортных коридоров	9
2.3. Технологии интермодальных перевозок	12
3. Правовые аспекты международной логистики	20
3.1. Международные транспортные договоры	20
3.2. Правовое регулирование перевозок грузов в международном железнодорожном сообщении на территории России	24
3.3. Правовое регулирование перевозок грузов в международном железнодорожном сообщении между Россией и странами Западной Европы	27
4. Элементы внешнеэкономической деятельности в международной логистике	31
4.1. Понятие и виды внешнеторговых операций	31
4.2. Международный договор (контракт) купли-продажи товаров как основа внешнеторговой сделки	34
4.3. Базисные условия поставки товаров	36
4.4. Всемирная торговая организация (ВТО) как международная логистическая система	39
Список литературы	47

ВВЕДЕНИЕ

Одним из важных феноменов настоящего времени является глобализация. Она затронула все стороны нашей жизни, оказала влияние не только на бизнес, но и на культурные, социальные, и политические аспекты в каждой стране мира. Не могла остаться в стороне от этого процесса и логистика. Международное разделение труда и кооперация привели к созданию большого количества транснациональных компаний и финансово-промышленных групп, использующих в бизнесе международные логистические цепи. Развитию международной логистики способствуют крупные международные транспортно-логистические фирмы, страховые компании, использующие глобальные информационно-телекоммуникационные сети.

Под термином **международная логистика** понимается процесс планирования, выполнения и контроля эффективного с точки зрения снижения затрат потока запасов сырья, материалов, незавершенного производства, готовой продукции, сервиса и связанной информации от точки его зарождения до точки потребления с участием в процессе доставки двух и более государств.

Существенное значение для международной логистики имеют процедуры дерегулирования, проводимые многими странами для снятия торговых, таможенных, транспортных и финансовых барьеров. Развитие экономики Российской Федерации требует поиска новых возможностей роста. Одной из таких возможностей является формирование логистических систем на макроэкономическом уровне. Международные логистические системы являются мощным средством экономии дефицитных национальных ресурсов. Активное внедрение международной логистики является одним из стратегических путей повышения конкурентоспособности отечественного бизнеса.

Особое внимание логистике отводится в ОАО «РЖД». 17 марта 2010 г. состоялось торжественное открытие Центра международной логистики и управления цепями поставок им. ОАО «Российские железные дороги» и Deutsche Bahn AG (Немецкой железной дороги). На открытии Центра президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин особо отметил, что «логистика, бесспорно, является сегодня связующим звеном глобальных внешнеторговых отношений. Развитие и совершенствование рынка транспортно-логистических услуг, обеспечивающие более тесное взаимодействие различных видов транспорта, создают условия для глубокой международной интеграции национальных транспортных систем и повышения качества предоставляемых услуг».

1. РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ЛОГИСТИКИ

1.1. Роль международной логистики в развитии бизнеса

С начала 1990-х гг. стали активно разрабатываться и внедряться международные программы и проекты, в которых логистике отводится ведущая роль. Например, в странах ЕС действуют и реализуются несколько программ, направленных на создание межнациональных логистических центров физического распределения товарных потоков и логистической инфраструктуры панъевропейских и евро-азиатских транспортных коридоров. Для реализации принципов логистики в международных цепях поставок созданы межнациональные коммуникационные информационно-компьютерные системы, разработанные под эгидой ООН, ЕС и других международных организаций и сообществ.

Развитие интеграции мировой экономики и глобализация бизнеса содействуют созданию международных логистических систем и глобальных цепей поставок. Крупные транснациональные корпорации стремятся развивать глобальные стратегии, т.е. производить продукцию для мирового рынка и в тех местах, где можно найти наиболее дешевое сырье, компоненты, трудовые ресурсы. Слом традиционных национальных, торговых, таможенных, транспортных и других барьеров, как это произошло в странах ЕС и между США и Канадой, сделал более свободным перемещение товаров, услуг и людей через границы и в то же время усилил значимость международной логистики. Международная логистическая деятельность стала более комплексной, а такие проблемы, как размещение производства и центров дистрибуции, выбор видов транспорта, типов сервиса, методов управления запасами, проектирование адекватных коммуникационных и информационных систем потребовали новых навыков логистического управления.

1.2. Международная логистика, как фактор усиления исследовательской кооперации

Международное логистическое сообщество активно использует сетевые структуры и современные информационные технологии, с помощью которых развивается исследовательская кооперация между учеными различных стран. Наиболее известной структурой, разрабатывающей единые методические подходы в обучении логистике, является Совет профессионалов управления цепями поставок (Council of Supply Chain Management Professionals – CSCMP) – форум исследователей и профессионалов в области логистики в США. Организация проводит ежегодные конференции по логистике, где обсуждаются многие вопросы, касающиеся развития международной логистики.

Другой организацией является Европейская логистическая ассоциация (European Logistics Association – ELA), организованная на базе ведущих университетов Европы.

Сообщество европейских бизнес-школ (Community of European Business Schools – CEMS) представляет собой организацию, состоящую из одной ведущей бизнес-школы, представляющей страну-участницу. CEMS разрабатывает учебные планы по международной логистике и управлению цепями поставок. В рамках Центра международной логистики и управления цепями поставок им. ОАО «РЖД» и ДБ АГ, преподаватели Петербургского государственного университета путей сообщения разрабатывают учебные методические комплексы по ряду логистических дисциплин.

В Северной Европе действует Северная логистическая исследовательская сеть (The Northern Logistics Research Network – NOFOMA), объединяющая исследователей Дании, Норвегии, Финляндии, Швеции.

1.3. Уровень развития логистики в странах мира

Уровень развития логистики в мире оценивают несколько международных организаций. Наиболее известные рейтинги – Logistics Performance Index (индекс производительности логистики, другое название – Logistics Perception Index – «индекс восприятия» логистики), публикуемой Мировым банком и Liner Shipping Connectivity Index (индекс линейного судоходства), разработанный Конференцией ООН по торговле и развитию (UNCTAD).

LPI является всеобъемлющим источником данных о производительности логистики в 155 странах мира и рассчитывается во второй раз. В его основе лежит учет основных факторов, влияющих на логистику (таможня, инфраструктура, организация международных перевозок, компетентность в области логистики, отслеживание грузопотоков и своевременность доставки грузов). LPI охватывает всю цепь поставок и основан на опросе более 1000 специалистов по всему миру по шести группам факторов, на основании этих оценок рассчитывается средневзвешенное значение рейтинга. В 2010 году Германия получила самый высокий балл, следом за ней идет Сингапур, Швеция, Нидерланды и Люксембург. Россия в этом рейтинге занимает 94-е место [9].

LSCI, в свою очередь, помогает осветить вопрос связи прибрежных стран с международными сетями линейных перевозок. Индекс рассчитывается для 162 стран мира, имеющих береговую линию. Значительная часть внешней торговли промышленными товарами обеспечивается контейнерными перевозками и индекс учитывает использование страной именно этого вида услуг. Рейтинг рассчитывается как средневзвешенная оценка из пяти компонентов: количество судов, их совокупная грузоподъемность, размер крупнейшего судна, количество услуг и число компа-

ний, которые предоставляют услуги линейного судоходства в/из портов страны. В 2010 году Китай занимает первое место в рейтинге, далее следуют Гонконг (Китай), Сингапур, Германия и Нидерланды. Россия в рейтинге заняла 48-е место [10].

2. ЭЛЕМЕНТЫ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ЛОГИСТИКЕ

2.1. Международные транспортные коридоры

Развитие международной логистики потребовало формирования международных транспортных коридоров (МТК), через которые осуществляются основные транзитные грузопотоки.

Под МТК понимается часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающие на данном направлении, а также совокупность технологических, организационных и правовых условий осуществления этих перевозок.

Организация МТК ставит своей целью унификацию национальных законодательств, гармонизацию транспортных систем Востока и Запада, создание международной транспортной инфраструктуры, имеющей единые технические параметры и обеспечивающей применение единой технологии перевозок, как основы развития международной логистики.

Для эффективной работы транспортного коридора необходимо иметь соответствующую транспортную инфраструктуру (транспортные коммуникации, терминалы, грузовые и пассажирские станции и пр.), перевозочные средства (железнодорожный и автомобильный подвижной состав, флот, грузовые единицы), правовую базу, позволяющую организовывать международные перевозки, в частности смешанные, информационную систему, позволяющую собирать, хранить и обрабатывать информацию о выполняемых перевозках, операторов перевозок, предоставляющих необходимый уровень услуг потребителям транспортной продукции.

Современная система международных транспортных коридоров Евроазиатского континента на сегодняшний день включает в себя:

- в Европе - Критские коридоры,
- в Азии - коридоры Экономической и социальной комиссии ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО),
- Евроазиатские железнодорожные направления ОСЖД,
- коридоры «Север-Юг» и ТРАСЕКА.

Началом создания различных коридоров на территории Евроазиатского континента послужила прошедшая в марте 1994 г. вторая Общеєвро-

пейская конференция по транспорту на о. Крит, где была принята система паневропейских (критских) транспортных коридоров, соединяющих страны Западной, Центральной и Восточной Европы.

Линии (направления) трансевропейских транспортных коридоров и основные принципы будущей европейской политики перевозок были приняты представителями 42 европейских министерств. На этой конференции была утверждена система паневропейских коридоров, которая включала в себя 9 направлений, выделенных в качестве МТК. В 1997 году (в Хельсинки) во время 3-ей Панъевропейской конференции количество коридоров увеличили до 10 и одновременно были представлены рекомендации на расширение существующих. Определенные на Крите и в Хельсинки МТК затрагивают в основном три вида транспорта: железнодорожный, автомобильный и водный. Одновременно были также согласованы пункты остановок транспорта и перевалки грузов.

С учетом решений, принятых на двух этих конференциях система трансевропейских транспортных коридоров выглядит следующим образом (таблица 1):

Таблица 1

Система трансевропейских транспортных коридоров

№	Маршруты	Протяженность, км
I	Хельсинки-Таллинн-Рига-Калининград-Гданьск/Каунас-Варшава	1000
II	Берлин-Варшава-Минск-Москва	2200
III	Берлин/Дрезден-Вроцлав-Катовице/Краков-Львов-Киев	1640
IV	Дрезден/Нюрнберг-Прага-Вена/Братислава-Дьер-Будапешт-Арад-Констанца/Крайова-София-Фессалоники/Пловдив-Стамбул	3285
V	Триест Любляна-Будапешт-Львов/Братислава	1595
VI	Гданьск-Катовице-Жилина	615-ж.д 805/825 - шоссе
VII	Р. Дунай: Германия-Австрия-Словакия-Венгрия-Румыния-Болгария-Молдавия	Около 1600
VIII	Дурресс-Тирана-Скопье-София-Пловдив-Бургас-Варна	905
IX	Хельсинки-Санкт-Петербург-Москва/Псков-Киев-Любашевка-Кишинев-Бухарест-Дмитровград-Александрополис+Киев-Минск-Вильнюс-Каунас-Клайпеда/Калининград+Любашевка-Одесса	Около 3400
X	Зальцбург-Любляна-Загреб-Белград-София/Скопье-Салоники	1000

2.2. Россия в системе международных транспортных коридоров (МТК)

По территории России проходят три критских коридора I, II и IX. Железнодорожная часть этих коридоров представлена следующими участками:

- Коридор I: Советск - Калининград – Мамоново,
- Коридор II: Красное - Москва - Н.-Новгород,
- Коридор IX: Бусловская - С.-Петербург - Москва – Суземка.



Рисунок 1. Международные транспортные коридоры на территории России

Формирование МТК на территории России направлено на повышение эффективности и качества российских внешнеторговых перевозок и использование выгодного географического положения России для расширения экспорта транспортных услуг, включая обслуживание транзитных перевозок третьих стран.

На территории России сложился ряд транспортных направлений, на которых концентрируются внешнеторговые грузовые потоки и пассажиропотоки, а также международные транзитные перевозки.

На Международной евроазиатской конференции по транспорту, состоявшейся в Санкт-Петербурге в 2000 г., были приняты к формированию

приоритетные евроазиатские направления, два из которых проходят через территорию России.

Эти направления получили названия Север-Юг и Запад-Восток, на которых и расположены основные транспортные коммуникации России.

На направлении Север – Юг перевозка транзитных грузов осуществляется по следующим основным магистралям:

1. Граница с Финляндией – Санкт-Петербург – Москва – Киев – порты Украины на Черном море;
 2. Санкт-Петербург – Псков – Невель – Витебск – Киев – порты Украины на Черном море;
- Оба эти коридора являются российскими частями МТК № 9.
3. Москва – Лиски – Ростов-на-Дону – Новороссийск;
 4. Москва – Саратов – Волгоград – Астрахань – Самур (граница с Азербайджаном);
 5. Мурманск – Петрозаводск – Волховстрой – Тверь – Москва;
 6. Архангельск – Вологда – Ярославль – Москва
 7. Внутренние водные пути, включающие Волго-Балтийский и Беломорско-Балтийский каналы, реку Волгу, с последующим выходом через Каспийское море к портам Ирана, Азербайджана, Казахстана, Туркменистана, через Волго-Донский канал – к портам Черного и Средиземного морей.

На направлении Запад – Восток задействованы следующие основные магистрали для перевозки транзитных грузов:

1. Граница с Белоруссией – Москва – Нижний Новгород (российская часть МТК №2) – Пермь – Екатеринбург (с последующим выходом по Транссибу к морским портам Дальнего Востока);
2. Москва – Муром – Казань – Екатеринбург (с последующим выходом по Транссибу к морским портам Дальнего Востока);
3. Москва – Рязань – Самара – Уфа – Челябинск – Омск (с последующим выходом по Транссибу к Казахстану и Китаю);
4. Санкт-Петербург – Вологда – Котельнич – Пермь – Екатеринбург (с последующим выходом по Транссибу к морским портам Дальнего Востока);
5. Провинции Северо-Восточного Китая – российские порты Южного Приморья – Япония – Западное побережье США и Канады;
6. Северный морской путь.

Транссибирская магистраль является одним из элементов международной логистики. Усилению международного значения Транссиба способствует решение о продлении 2-го общеевропейского транспортного коридора Берлин - Варшава - Минск - Москва - Нижний Новгород до Екатеринбурга с соответствующим приведением транспортной инфраструктуры дороги к международным стандартам и в дальнейшем развитии здесь скоростного движения.

Транссибирская магистраль - это мощная двухпутная магистраль, электрифицированная на всем протяжении и оборудованная современными видами автоматики, связи и информационными технологиями, протяженностью около 10 тыс. км, технические возможности которой позволяют освоить объемы перевозок грузов до 100 млн. тонн в год, в том числе международного транзита в контейнерах на уровне 200 тыс. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте (ДФЭ) из стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу и Центральную Азию. Магистраль соединяет территории 20 субъектов Российской Федерации, 5 федеральных округов и обслуживается шестью железными дорогами. На всем протяжении Транссиб обеспечивает внутригосударственные и внешнеэкономические связи предприятий промышленности и сельского хозяйства, потребности населения регионов в пассажирских перевозках. В регионах, обслуживаемых магистралью, сосредоточено более 80% промышленного потенциала страны, добывается более 65% производимого в России угля, осуществляется почти 20% нефтепереработки и 25% выпуска деловой древесины. Указанные регионы имеют большой экспортный потенциал и развиваются более быстрыми темпами, чем другие регионы страны. На перевозки грузов с участием Транссибирской магистрали приходится около 45% от внутригосударственных перевозок, осуществляемых железнодорожным транспортом. Транссиб, имея выход на востоке на сеть железных дорог Республики Кореи, Корейской Народно-Демократической Республики, Китая и Монголии, а на западе - в европейские страны, обеспечивает транспортно-экономические связи стран АТР с европейскими странами и странами Центральной Азии.

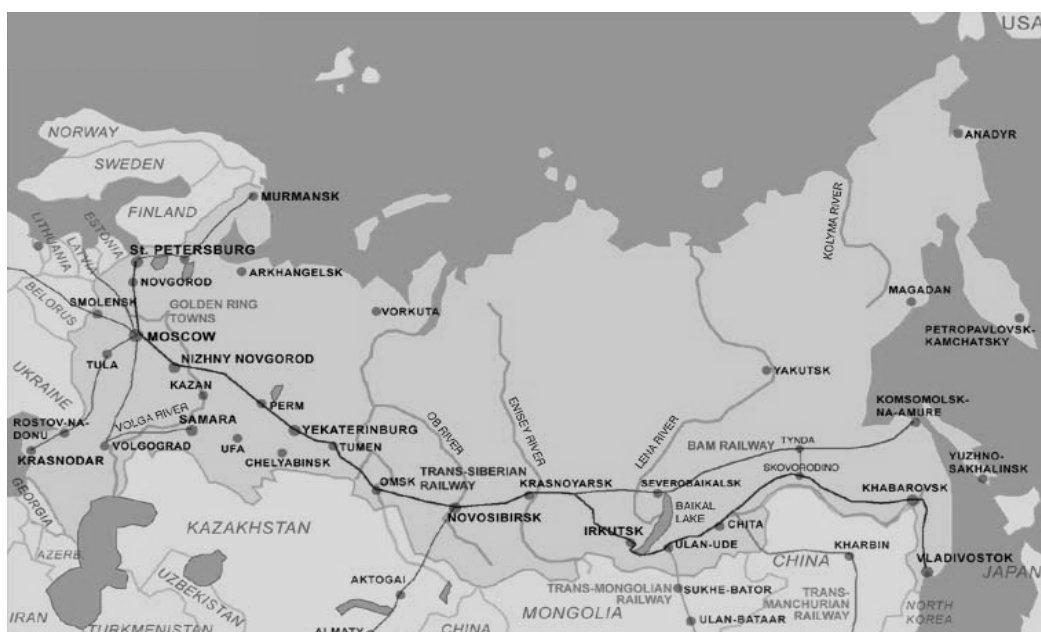


Рисунок 2 . Схема Транссибирской магистрали

Одним из главных условий эффективного функционирования МТК является применение экономически обоснованных транзитных тарифов, которые в равной мере должны отражать интересы государств и перевозчиков транзитных стран с одной стороны, грузовладельцев и экспедиторов – с другой стороны.

Наряду с существующими международными коридорами был принят проект под названием ТРАСЕКА (TRACECA – TRANsport Coridor Europe Caucausus Asia) - это межгосударственная программа по развитию транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (через Казахстан в обход России). Страны-участницы ТРАСЕКА - Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Узбекистан, Украина.

ТРАСЕКА - это попытка возродить средневековые традиции Великого шелкового пути, то есть пути из Китая в Европу через Центральную, Среднюю и Малую Азию. Целью проекта является создание и развитие транспортного коридора Запад-Восток из Европы, через Кавказ и Каспийское море в Центральную Азию и далее в Китай. В рамках ТРАСЕКА задействованы железные дороги Азербайджана, Грузии и Грузинские порты на черном море; Поти и Батуми.



Рисунок 3 . Схема транспортного коридора ТРАСЕКА

2.3. Технологии интермодальных перевозок

Во многих современных источниках, касающихся транспортировки грузов, при классификации перевозок и определении их типа, наряду с традиционным для отечественной транспортной науки и практики понятием «смешанные перевозки» используются словосочетания англоязычного происхождения «комбинированные» (combined transport), «интермодальные» (intermodal transport), «мультимодальные» (multimodal transport) перевозки. В некоторых источниках упоминаются также термины «интегрированные», «трансмодальные», «терминальные», «А-модальные», «сегментарные» перевозки и т.д.

Смешанные перевозки — перевозки грузов, пассажиров с использованием нескольких видов транспорта (сухопутные, морские, воздушные).

Официальная терминология ЕЭК ООН и Европейской Конференции министров транспорта (ЕКМТ):

Униmodalная перевозка (одновидовая) - перевозка грузов в прямом сообщении одним видом транспорта.

Мультиmodalная перевозка – перевозка груза двумя и более видами транспорта

Интерmodalная перевозка – это последовательная перевозка груза двумя или более видами транспорта в одной и той же грузовой единице (*транспортном модуле*) или в автотранспортном средстве без перегрузки самого груза при смене вида транспорта.

Комбинированная перевозка – это интерmodalная перевозка груза, в которой большая часть рейса приходится на железнодорожный, внутренний водный или морской транспорт, а начальный/конечный отрезок пути, где используется автотранспорт является максимально коротким. Комбинированная перевозка более узкое понятие, чем интерmodalная перевозка!

Контрейлерная перевозка – комбинированные железнодорожно-автомобильные перевозки прицепов, полуприцепов, трейлеров (прицепов для тяжеловесных неделимых грузов) или съемных кузовов на железнодорожной платформе.

В Европе технологию называли «**Катящееся шоссе**» (**Rolling road**) или «**бегущее шоссе**» (**rolling motorway**) — перевозка груженых автотранспортных средств с использованием горизонтального метода погрузки и выгрузки на железнодорожных платформах с пониженным полом. В английской терминологии **Piggy-back traffic** - комбинированная автомобильно-железнодорожная перевозка с погрузкой автотранспортных средств на специальные железнодорожные платформы.

Основные преимущества контрейлерной технологии:

- Снижаются эксплуатационные расходы;
- Сокращаются сроки доставки грузов;
- Повышается безопасность перевозки;
- Снижается загрязнение окружающей среды;
- Уменьшение транспортных «пробок» в крупных городах

Основные недостатки технологии «бегущее шоссе»:

- Повышение капитальных затрат
- Наличие дополнительной инфраструктуры (терминалов, оборудования);
- Использование специализированных платформ;
- Уменьшение использования полезного объема платформ для перевозки грузов;

- Повышение общей стоимости перевозки;
- Наличие пассажирского вагона для автоводителей.

Примером контрейлерных перевозок послужил контрейлерный поезд "ВИКИНГ" - соединил два порта – Ильичёвск на Чёрном море, Клайпеду на Балтийском море, а также две столицы: Киев (Украина) и Вильнюс (Литва). Согласно межправительственной договорённости между Украиной и Литвой, с 6-го февраля 2003 года было начато регулярное движение поезда комбинированного транспорта под названием "ВИКИНГ". Общая протяженность маршрута 1733 км. В пути поезд находился 56 час.30 мин. В стоимость перевозки включается оформление провозных документов, провоз одного автотранспортного средства на специализированной железнодорожной платформе, проезд водителя(лей) в пассажирском вагоне, прохождение таможенного оформления в Украине, Беларуси и Литве, охрана автотранспортных средств на протяжении всего пути следования.

Согласно межправительственного соглашения, между Министерства транспорта Украины и Министерства инфраструктуры Республики Польша, с 05 апреля 2003 года, было начато регулярное движение поезда комбинированного транспорта с названием "ЯРОСЛАВ", по маршруту Киев – Славкув. **Контрейлерный поезд "Ярослав"** дал возможность автоперевозчикам проехать вглубь Польши на 404 км по железной дороге, в то время как автомобильное сообщение тягачей по территории этого государства в выходные дни закрыто.

Основными транспортными модулями при интермодальных перевозках являются:



Рисунок 4. Классификация транспортных модулей при интермодальных перевозках

Транспортный модуль – это транспортная единица, предназначенная для смешанных перевозок (контейнеры, контрейлеры, роудрейлеры). **Сменный кузов** – грузонесущая часть автомобиля, которая целиком снимается с рамы или полуприцепа и далее может следовать на вагоне или на судне.

Седельный кузов – это полуприцеп, перевозимый по ж.д. на специально построенных для этой цели вагонах, а по шоссе с помощью седельных тягачей.

Контрейлер – контейнер с колесами для движения по шоссе с помощью автомобиля, но может перевозиться на ж.д. платформах с низким расположением пола или специальным углублением.

Комбित्रейлер – это полуприцеп, имеющий автомобильные и ж.д. колесные пары, которые попеременно поднимаются и опускаются в зависимости от транспорта, которым осуществляется перевозка. Принцип действия основан на применении ж.д. колесной пары с пневмоприводом, которая поднимается при движении по автодороге, а при движении по ж.д. опускается на рельсы, автоколеса при этом поднимаются. Первый опыт создания би-модальных транспортных единиц. Успешно применялся в США, но не подошел для Европы и в последствии был переоборудован со снятием ж.д. колесной пары.

Роудрейлеры – это транспортный модуль, который имеет встроенную раму вагона, которая одновременно выполняет функции рамы самого модуля. Имеется устройство для подъема автомобильной колесной пары. При движении по шоссе роудрейлер выполняет функцию полуприцепа, а при движении по ж.д. функции кузова вагона. Накат на тележки вагона осуществляется тягачами, которые доставляют их под перегрузку на ж.д. транспорт. Установка полуприцепа на ж.д. тележки происходит без использования кранов и других средств механизации с помощью седельного тягача.

Технология: тягач подает полуприцеп задним ходом к заторможенной тележке, после соединения опорной части полуприцепа с тележкой блокировки соединения, тягач отъезжает. Полуприцеп остается вывешенным на тележке и опорной ножке, затем подводится следующая тележка для соединения с передней частью полуприцепа и задней частью следующего полуприцепа. Последняя тележка имеет обычную сцепку и буферное устройство. Сила тяги и тормозные силы передаются от конечной тележки прицепу и т.д. В связи с этим, рамы полуприцепа должны быть усилены, что приводит к увеличению собственной массы полуприцепа на 1-2 тонны. На рельсовом пути полуприцеп образует состав, который преобразуется в поезд.

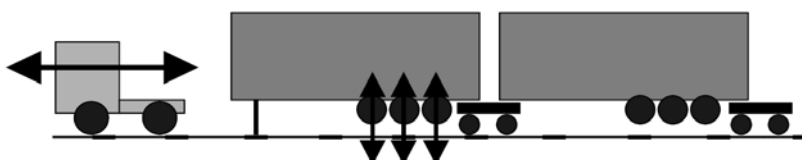


Рисунок 5. Технология формирования поезда при роудрейлерной перевозке.

Основными технологиями транспортировки и погрузки грузовых единиц при интермодальной перевозке являются:

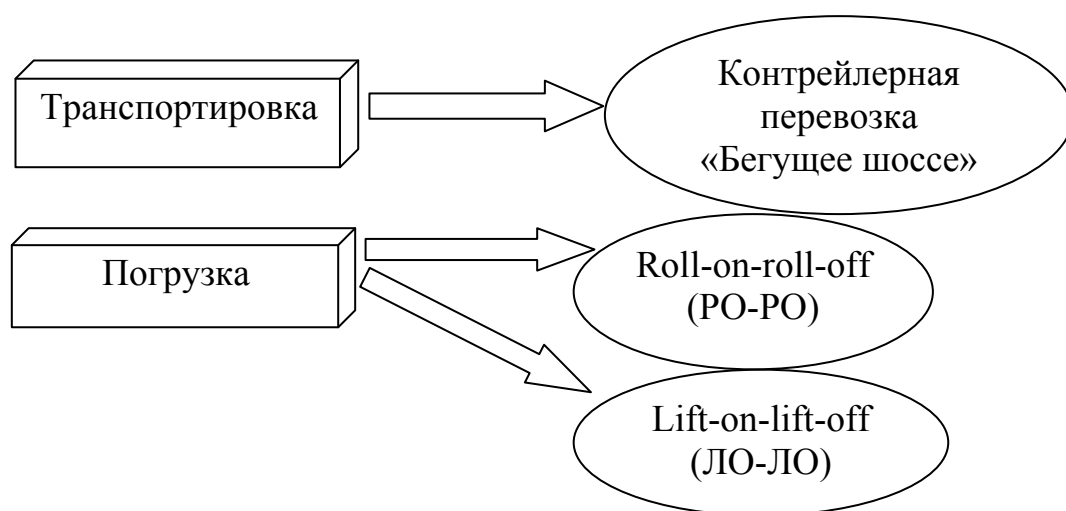


Рисунок 6. Основные технологии транспортировки и погрузки грузовых единиц при интермодальной перевозке.

Горизонтальный метод погрузки и выгрузки — «Ро-Ро» (Roll-on-roll-off) — погрузка или выгрузка автотранспортных средств, вагона или интермодальной транспортной единицы на судно или с судна на их собственных колесах или колесах, которыми они оснащаются для этой цели.

В случае «бегущего шоссе» только автотранспортные средства въезжают на железнодорожную платформу или съезжают с нее.

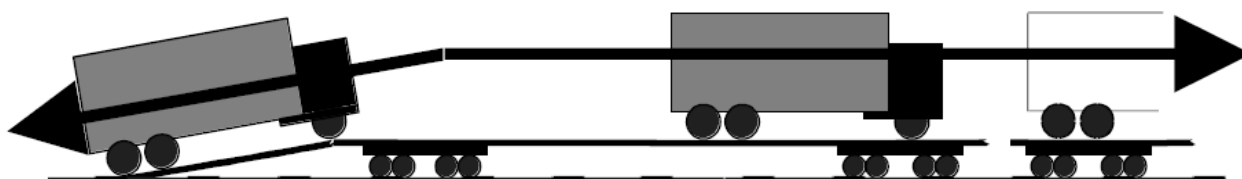


Рисунок 7. Технология «РО-РО» при погрузке автотранспортных средств на железнодорожные платформы.

Различают следующие способы погрузки транспортных модулей по технологии «РО-РО»:

1. Автомашины своим ходом на судно;
2. Железнодорожные вагоны с помощью локомотивов на паромы;
3. Полуприцепы с помощью терминальных тягачей на судно;
4. Полуприцепы с помощью седельных тягачей на железнодорожные платформы;
5. Полуприцепы с помощью седельных тягачей на специальные поворотные железнодорожные платформы



Рисунок 8. Погрузка полуприцепа по технологии «РО-РО» на специальные поворотные железнодорожные платформы.

Вертикальный метод погрузки и выгрузки «ло-ло» (Lift-on-lift-off) — погрузка и выгрузка интермодальных транспортных единиц с использованием подъемного оборудования.

На морском транспорте, как правило, используются мостовые портовые перегружатели, порталные краны, автокраны большой грузоподъемности. На железнодорожном и автомобильном видах транспорта применяют в основном автопогрузчики с большой грузоподъемностью и возможностью высокого подъема грузозахватного устройства, а также мостовые краны, контейнерные перегружатели.



Рисунок 9. Погрузка полуприцепа по технологии «ЛО-ЛО»

В настоящее время и на среднесрочную перспективу роль железнодорожного транспорта в международных интермодальных перевозках грузов возрастает, предъявляя повышенные требования к подвижному составу, как по надежности, так и по приспособленности к перевозке различных грузов и автоматизации погрузочно-разгрузочных операций. Анализ технической информации по железнодорожному подвижному составу показал, что для перевозки контейнеров и автопоездов применяются платформы с пониженным уровнем погрузочной площадки (рис. 10).

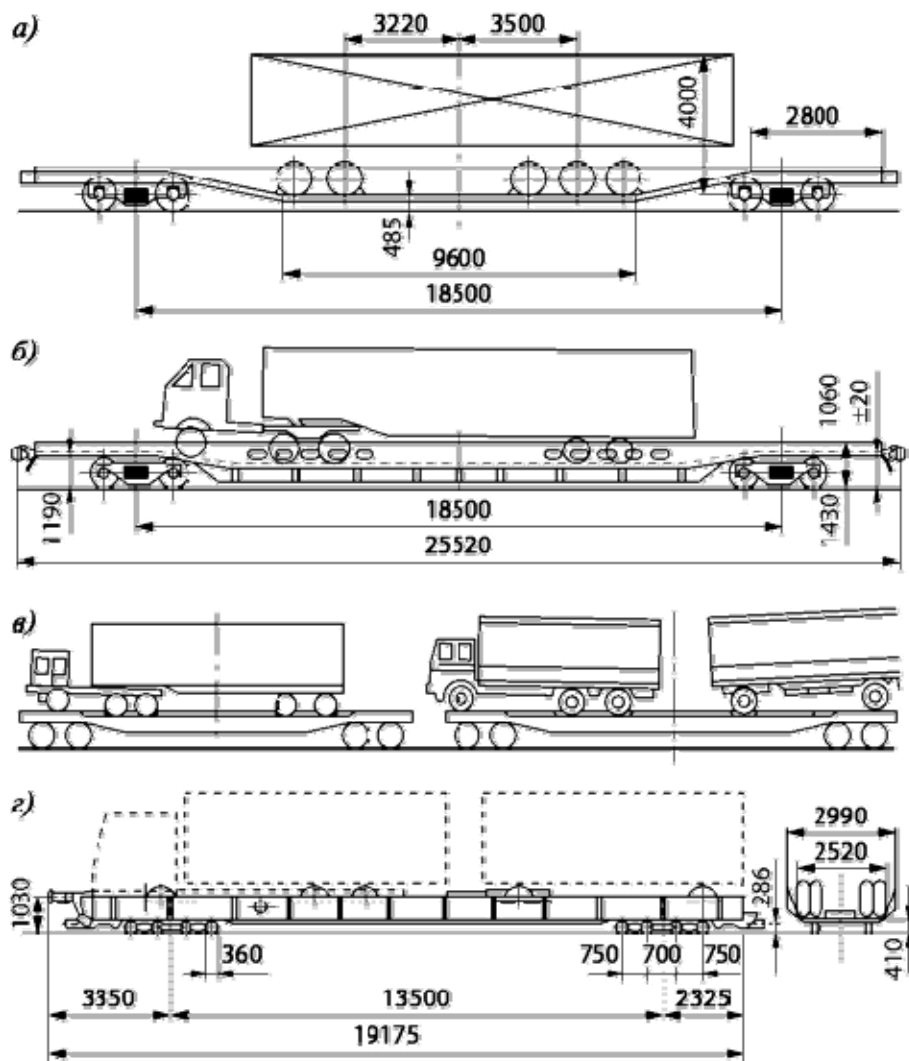


Рисунок 10. Схемы размещения на платформах комбинированного транспорта: *а* — четырехосная платформа колеи 1520 мм модели 13-9009 (размещение контейнера); *б* — то же, размещение автопоезда; *в* — четырехосные платформы колеи 1520 мм моделей М13-9004 и 13-4095 (размещение автопоездов); *з* — восьмиосная платформа колеи 1435 мм компании Talbot (размещение автопоезда).

Однако эти вагоны-платформы не предназначены для движения по железным дорогам разных стран мира из-за существенных различий: по

габаритам, ширине колеи, нагрузкам на ось, а также по системам ходовой части, сцепного и тормозного оборудования, что существенно затрудняет организацию бесперегрузочных железнодорожных перевозок. В то же время именно минимизация количества перегрузочных операций позволяет резко снижать себестоимость и время доставки, повышать сохранность перевозимых грузов.

В связи с этим в России экспериментально был предложен новый вариант трехуровневой перевозки укрупненных грузовых единиц (трейлеров или полуприцепов) (см. рис. 11).

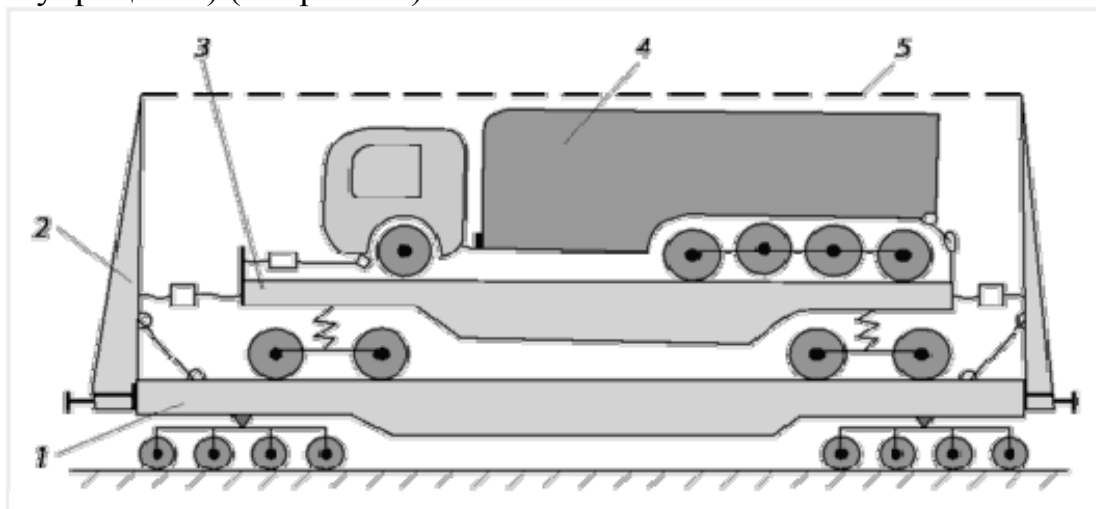


Рисунок 11. Схема транспортной единицы при трехуровневой перевозке укрупненной грузовой единицы.

Обозначение на рисунке 11: 1 — платформа; 2 — поворотная торцовая стена; 3 — платформа-«наездник»; 4 — автопоезд; 5 — гибкое ограждение

Первым уровнем данной системы является специализированная платформа с пониженной погрузочной площадкой, которая предназначена для движения по рельсовой колее шириной 1520 мм.

На втором уровне располагается другая специализированная платформа с минимизированными колесами для колеи шириной 1435 мм.

На третьем уровне данной системы устанавливается автопоезд, перевозящий укрупненную грузовую единицу.

Идея использования такой транспортной системы состоит в организации бесперегрузочных перевозок с максимальным использованием габаритов железных дорог разных стран без переоборудования вагонов.

Предполагается следующая технология использования данной системы. Автопоезд с укрупненной грузовой единицей, например, в одной из стран Европы устанавливается своим ходом на платформу, имеющую ходовую часть для колеи 1435 мм, и следует в обычных поездах до границ со странами СНГ. На пограничной станции эта платформа с автопоездом загружается на специализированную платформу для колеи 1520 мм и в трехъярусной системе транспортируется в обычных поездах до пограничной станции, например, с КНР, где ширина колеи составляет 1435 мм.

Здесь платформа со второго яруса сдвигается на свою колею 1435 мм и прицепляется к обычным поездам для следования до станции назначения.

На станции назначения автопоезд своим ходом сгружается с платформы и доставляет укрупненную грузовую единицу к потребителю по автомобильной дороге.

При предложении описанной технологии проводилась оценка габаритных возможностей многоярусной перевозки на железнодорожных платформах транспортных единиц, которые получили название «наездников», а также были исследованы статическая и динамическая нагруженность экипажа с учетом новой конструктивной схемы многоосной тележки с минимизированными колесами, была произведена оценка введения в конструкцию вагонов дополнительных элементов, снижающих возможные аэродинамические воздействия в эксплуатации, а также оценка прочности рассматриваемой минимизированной платформы.

В результате исследования были получены выводы о возможности организации трехуровневой перевозки укрупненных грузовых единиц в габарите 1-Т по железным дорогам стран СНГ (5).

3. ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ МЕЖДУНАРОДНОЙ ЛОГИСТИКИ

3.1. Международные транспортные договоры

Основным инструментом правового регулирования международной логистики являются международные соглашения, которые заключаются от имени правительств или министерств, ведающих соответствующим видом транспорта. В зависимости от количества участников они бывают двусторонними (пограничные железнодорожные соглашения) или многосторонними (заключаются, как правило, между государствами, расположенными в одном регионе).

В прошлом каждый вид транспорта был независим от других. Если товары из исходной точки в точку назначения доставлялись несколькими различными видами транспорта, то каждый участок общего пути рассматривался как отдельный этап перевозки, он регулировался собственным правовым режимом. Эти правовые режимы устанавливались на основе национального законодательства, двусторонних соглашений (касающихся торговли между двумя соседними государствами) или многосторонних соглашений, затрагивающих многие государства. Многосторонние договоры условно делятся на две основные группы. Существуют всемирные договоры, охватывающие два основных вида транспорта – морской и воздушный. Число участников этих договоров является настолько большим, что в них установлены требования к транспортным документам для всего международного транспорта и для всех практических целей. Наземный транспорт по своему характеру имеет региональный охват. Единственные крупные

многосторонние международные конвенции по железнодорожному или автомобильному транспорту действуют в Европе, а в случае с железнодорожным транспортом они охватывают Азию и Северную Африку. В таблице 2 сведены все основные существующие многосторонние транспортные договоры, принятые на разных видах транспорта.

Таблица 2

Вид транспорта	Название конвенция	Дата принятия/вступления в силу	Кто готовил	Географический охват
Морской	Международная конвенция об унификации некоторых норм права, касающихся конвенционных (Гаагские правила)	25 августа 1924 г. /2 июня 1931 г.	Международный морской комитет	Всемирный
Морской	Конвенция ООН о морской перевозке грузов (1978 г.) (Гамбургские правила)	31 марта 1978 г. /еще не вступила в силу	Комиссия ООН по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ)	Всемирный
Воздушный	Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся воздушных перевозок (Варшавская конвенция)	12 октября 1929 г. /13 февраля 1933 г.	Международный технический комитет авиационных экспертов-юристов, вошедший в состав Международной организации гражданской авиации	Всемирный
Воздушный	Гаагский протокол	28 сентября 1955 г./1 августа 1963 г.	ИКАО Международная организация гражданской авиации (ICAO — International Civil Aviation Organization)	Всемирный
Воздушный	Монреальский протокол № 4	25 сентября 1975 г./еще не вступил в силу	ИКАО	Всемирный
Железнодорожный	Международная конвенция о железнодорожной перевозке грузов (ЦИМ)	7 февраля 1970 г./1 января 1975 г.	Центральное бюро международных железнодорожных перевозок (Берн)	Европа, Северная Африка, Западная Азия

Продолжение таблицы 2

Железнодорожный	Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ)	9 мая 1980 г. /вступила в силу 1 мая 1985 г.	Центральное бюро международных железнодорожных перевозок (Берн)	Европа, Северная Африка, Западная Азия
Железнодорожный	Соглашение о международном грузовом сообщении по (СМГС)	1 ноября 1951 г. /нынешний текст вступил в силу 1 июля 1966 г.	Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД)	Россия, Восточная Европа, Восточная Азия
Автомобильный	Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)	19 мая 1956 г. / 2 июля 1961 г.	Экономическая комиссия для Европы	Европа
Смешанный	Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов	24 мая 1980 г. /еще не вступила в силу	Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД)	Всемирный
Операторы конечных пунктов	Конвенция ООН об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле	19 апреля 1991 г. / еще не вступила в силу	Международный институт по унификации частного права	Всемирный
Внутренний водный	Проект Конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КДГВ)	Проект 1973 г.	Международный институт по унификации частного права, Экономическая комиссия для Европы	Европа

Морской транспорт. Гамбургские правила должны заменить Гаагские правила. Хотя Гамбургские правила содержат более точные положения, регулирующие коносаменты, и предусматривают использование необоротных транспортных документов лучше, чем Гаагские правила, в них не содержится никаких коренных изменений норм права, регулирующих документацию морских грузовых перевозок.

Воздушный транспорт. Гаагским протоколом 1955 г. были внесены изменения в ст. 8 Варшавской конвенции - сокращено количество информации, необходимой для внесения в документ воздушной перевозке груза. Поскольку несколько стран не ратифицировали Гаагский протокол, любые унифицированные документы о воздушной перевозке грузов должны основываться на требованиях первоначальной Варшавской конвенции, а также на менее обширных требованиях указанного Протокола.

В ст. 8 Конвенции с изменениями, внесенными в нее Гаагским протоколом, были, в свою очередь, внесены изменения, хотя и незначительные, посредством Монреальского протокола № 4 от 1975 г. Статья 5 Конвенции изменена с помощью; Монреальского протокола. Цель изменения - допустить использование электронно-вычислительной техники связи вместо использования бумажных документов о воздушной перевозке грузов.

Железнодорожный транспорт. КОТИФ 1980 г. заменила ЦИМ 1970 г. относительно перевозки грузов по железным дорогам; (а также ЦИВ 1970 г. относительно перевозки пассажиров и багажа по железным дорогам). ЦИМ 1970 г., действующая в настоящее время, является восьмым вариантом первоначальной ЦИМ, которая вступила в силу в 1893 г. В отличие от предыдущих вариантов ЦИМ, которые являются отдельными конвенциями, положения ЦИМ в КОТИФ 1980 г. содержатся в приложении к основной конвенции.

Первоначальный текст СМГС 1951 г. был аналогичным ЦИМ по структуре и содержанию. Однако различия между двумя текстами стали большими в связи с последовавшими после этого пересмотрами каждого из текстов.

Несколько стран Восточной Европы являются участниками и ЦИМ, и СМГС. Это в значительной степени содействовало транзитному движению между теми государствами, которые являются участниками только одного или другого соглашения. Однако это не помешало возникновению различий между текстами Двух конвенций.

Смешанный транспорт. Положения Конвенции о смешанных перевозках грузов основаны на положениях Гамбургских правил. На своей десятой сессии в июне 1982 г. Комитет ЮНКТАД по грузовым перевозкам (инициатор Конвенции о смешанных перевозках) просил генерального секретаря ЮНКТАД довести Гамбургские правила до сведения тех государств-членов, которые еще не стали сторонами-участниками, и просить их сообщить как можно скорее о целесообразности ее вступления в силу. Международная торговая палата (МТП) опубликовала Унифицированные правила для документов на смешанную перевозку. Хотя эти правила и не имели обязательной силы, несколько организаций (ФИАТА), которые подготовили проформы документов на смешанную перевозку, получили подтверждение МТП о том, что данные проформы соответствуют правилам МТП. С учетом полученной практики и на основе Гаагских и Гаагско-Висбийских правил были разработаны Правила для транспортных документов на смешанную перевозку ЮНКТАД/МТП.

Внутренние водные пути. Первый проект Конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КДГВ) был подготовлен ЮНИДРУА (Международный институт по унификации частного права) в 1952 г. Проект имел 40 статей. Затем ЮНИДРУА полностью пересмотрел вариант проекта КДГВ. Совет управляющих информировал на своей ше-

стдесять первой сессии в апреле 1982 г. о том, что определенный процесс был достигнут в устранении различий во мнениях между рейнскими государствами относительно освобождения перевозчика от ответственности за навигационные ошибки.

Будапештская Конвенция о договоре перевозки по внутренним водным путям призвана заменить проект КДГВ.

Операторы конечных пунктов. Предварительный проект Конвенции был утвержден группой ЮНИДРУА по изучению договоров складского хранения товаров по третьей сессии в октябре 1981 г. В апреле 1982 г. она информировала 61-ю сессию Совета управляющих ЮНИДРУА о том, что определенные возражения в отношении проекта были высказаны некоторыми операторами конечных пунктов, которые рассматривали эту Конвенцию как посягательство на их конкретные права. Совет управляющих просил секретариат обеспечить широкое освещение проекта правил, с тем чтобы можно было открыто обсудить критические замечания в целях регулирования случаев недопонимания и принять во внимание законные интересы. (4)

3.2. Правовое регулирование перевозок грузов в международном железнодорожном сообщении на территории России

Основными соглашениями, действующими на железных дорогах РФ, являются:

1. *Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС)*
Соглашение действует с 1 ноября 1951 года. В нем участвует 22 страны (Восточно-Европейские страны и страны Азии). СМГС устанавливает прямое железнодорожное сообщение для перевозок грузов между железными дорогами стран – участниц, а также содержит основные условия таких перевозок.
2. *Соглашение о едином транзитном тарифе (ЕТТ)*
Соглашение применяется для исчисления платы за перевозку грузов транзитом по дорогам-участницам СМГС.
3. *Соглашение о международном транзитном тарифе (МТТ)*
МТТ принят в дополнение к ЕТТ и действует с 1 октября 1977 г. МТТ имеет более гибкую систему построения тарифов, чем ЕТТ, что обуславливает его большую конкурентоспособность.
4. *Правила пользования вагонами в международном железнодорожном сообщении (ППВ)*
ППВ заключены между странами СМГС и содержат:
 - характеристику и габариты вагонов, допускаемых к обращению в международном сообщении;
 - условия обращения вагонов в международном сообщении.

5. *Соглашение о международном прямом смешанном железнодорожно-водном грузовом сообщении (МЖВС)*

Соглашение заключено между правительствами Восточно-Европейских стран и устанавливает международное прямое смешанное железнодорожно-водное грузовое сообщение по железным дорогам договаривающихся сторон и по реке Дунай в пределах этих стран.

6. *Двусторонние соглашения о международных железнодорожных грузовых перевозках: Россия-Финляндия; Россия-Турция; Россия-Австрия; Россия-Сербия; Россия-Афганистан, Россия - Ирак;*

Соглашения устанавливают условия транспортировки грузов, а также регулируют правовые вопросы при осуществлении перевозок в сообщении между двумя странами.

7. *Пограничные железнодорожные соглашения с дорогами стран, граничащих с Россией.*

Эти соглашения устанавливают: перечень пограничных станций, на которых осуществляется передача грузов, условия, регулирующие работу пограничных станций, порядок движения поездов между пограничными станциями, порядок передачи грузов и вагонов и т.д.

Изменения и дополнения существующих соглашений, а также работа по созданию новых международных соглашений осуществляются в рамках международных транспортных организаций (*Международная ассоциация железнодорожных конгрессов (МАЖК), Организация сотрудничества ж.д.(ОСЖД), Комитет по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК)* и другие).

Основным документом, регулирующим перевозки грузов в прямом международном грузовом сообщении по территории России является СМГС. Соглашение применяется ко всем станциями железных дорог стран-участниц, которые открыты для грузовых операций во внутренних сообщениях. Участниками СМГС являются 22 страны:

- Азербайджанская Республика, республика Беларусь, Грузия, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Латвийская Республика, Литовская Республика, Республика Молдова, Российская Федерация, Республика Таджикистан, Туркменистан, Республика Узбекистан, Украина, Эстонская Республика;
- Республика Албания, республика Болгария, Республика Польша;
- Социалистическая Республика Вьетнам, Исламская Республика Иран, Китайская Народная Республика, Кореяская Народно-Демократическая Республика, Монголия.

СМГС содержит преамбулу, 8 разделов, включающих 41 статью и 20 приложений. В преамбуле содержится перечень стран, участвующих в соглашении. К разделам СМГС относятся:

- Раздел I. Общие положения
- Раздел II. Заключение договора перевозки
- Раздел III. Выполнение договора перевозки
- Раздел IV. Изменение договора перевозки
- Раздел V. Ответственность железных дорог
- Раздел VI. Претензии, иски. Претензионная и исковая давность
- Раздел VII. Расчеты между железными дорогами
- Раздел VIII. Общие постановления

Раздел 1 устанавливает предмет соглашения, область применения соглашения, предметы, допускаемые к перевозке, в том числе с соблюдением особых условий, а также специальные положения по перевозкам отдельных грузов. В *разделе 2* закреплены основные положения, связанные с приемом груза к перевозке, в том числе оформление перевозочных документов, расчет сроков доставки грузов и т.д. В *разделе 3* рассмотрены основные операции, производимые с грузом в пути следования и на станции назначения при выдаче груза. *Раздел 4* рассматривает изменение сведений в накладной, которые могут быть внесены отправителем или получателем, а также порядок осуществления этих изменений. *Разделы 5 и 6* относятся к области транспортного права. В *разделе 7* рассмотрены расчеты между железными дорогами, связанные с уплатой провозных платежей, а также с возмещениями за несохранность груза. *Раздел 8* включает вопросы, связанные с функционированием СМГС. В частности устанавливает, что основным органом, уполномоченным на решение вопросов, связанных с соглашением является комиссия ОСЖД.

Приложения к СМГС содержат правила перевозок отдельных видов грузов, а также образцы и правила заполнения перевозочных и других документов.

Основным документом, подтверждающим заключение договора перевозки груза и составленным на весь путь следования груза, является накладная СМГС.

Накладная СМГС состоит из 5 листов:

- 1) Оригинал накладной,
- 2) Дорожная ведомость,
- 3) Дубликат накладной,
- 4) Лист выдачи груза,
- 5) Лист уведомления о прибытии груза,

а также необходимого количества дополнительных экземпляров дорожной ведомости:

- двух экземпляров для дороги отправления

- одного экземпляра для каждой участвующей в перевозке транзитной железной дороги.

Листы 1,2,4,5, накладной сопровождают груз до станции назначения. Лист 3 накладной возвращается отправителю после заключения договора перевозки. Листы 2,4 остаются на станции назначения.

Бланки накладной печатаются на языке страны отправления, а также на одном из двух рабочих языков ОСЖД (китайском при перевозке в страны Азии кроме Монголии, русском).

3.3. Правовое регулирование перевозок грузов в международном железнодорожном сообщении между Россией и странами Западной Европы

В отношении договора железнодорожной перевозки в странах Европы основной нормой международного права являются **Бернские грузовые конвенции**.

Конвенции берут свое начало с 1890 г., когда десятью европейскими странами, включая Россию, была подписана «Бернская конвенция о международных железнодорожных перевозках грузов», установившая Единые правовые предписания для договора международной перевозки грузов по железным дорогам. В дальнейшем соглашение неоднократно совершенствовалось и дополнялось, и в 1985 г. вступило в силу Соглашение о международных железнодорожных перевозках COTIF.

В соглашении COTIF (КОТИФ) участвуют 43 страны: все страны Европы, 5 стран Ближнего и Среднего Востока (Ирак, Иран, Сирия, Турция, Ливан), 1 страна СНГ (Украина), страны Северной Африки (Алжир, Марокко, Тунис).

Основным органом, отвечающим за исполнение соглашения, является Организация международного железнодорожного транспорта (OTIF) со штаб-квартирой в Берне.

Соглашение COTIF помимо основного текста соглашения также включает в себя:

- «Единые правовые предписания к договору о международных железнодорожных перевозках пассажиров и багажа (CIV)» (Приложение А к Конвенции);
- «Единые правовые предписания к Соглашению о международных железнодорожных перевозках грузов (CIM)» (Приложение Б к Конвенции).

CIM-COTIF называется часть соглашения COTIF, регламентирующая международные железнодорожные перевозки грузов в странах-участниках.

В CIM-COTIF включаются основной текст COTIF, Приложение Б к соглашению, а также ряд дополнительных постановлений, а именно:

- Приложение I «Регламент о международной железнодорожной перевозке опасных грузов» (RID)»
- Приложение II «Регламент о международной железнодорожной перевозке частновладельческих вагонов» (RIP)»
- Приложение III «Регламент о международной железнодорожной перевозке контейнеров» (RiCo)»
- Приложение IV «Регламент о международной железнодорожной перевозке товаробагажа» (RiX)»

Перевозка грузов в соответствии с СИМ-COTIF должна осуществляться только по железнодорожным линиям, опубликованным в специальном перечне линий СИМ, открытых для международного грузового сообщения.

Железные дороги могут по взаимному согласию сосредоточить перевозку грузов по некоторым маршрутам через определенные пограничные переходные пункты и через определенные транзитные страны.

СИМ-COTIF устанавливает прямое международное сообщение между странами-участницами, т.е. перевозка грузов осуществляется по единому перевозочному документу, составленному на весь путь следования.

Перевозочными документами СИМ-COTIF являются:

1. Накладная – следует с грузом на станцию назначения и выдается грузополучателю;
2. Дубликат накладной – возвращается грузоотправителю после заключения договора перевозки;
3. Дополнительные формуляры накладной – выполняют назначение, предусмотренное международными тарифами или правилами, действующими на железных дорогах, участвующих в перевозке.

Накладная СИМ-COTIF является основным перевозочным документом. Единая форма накладной и ее дубликата установлена Правилами международного грузового сообщения (РiМ). Для определенных сообщений, в особенности между соседними государствами, железные дороги могут предусматривать в тарифах применение накладной по упрощенному образцу.

Накладные следует печатать на двух или, в определенных случаях, на трех языках, из которых один по крайней мере должен быть рабочим языком OTIF (французский, немецкий). Международные тарифы могут определять, на каком языке должно производиться заполнение накладной. Если таких указаний нет, то эти данные заполняются на одном из официальных языков государства места отправления, к которым прилагается перевод на один из рабочих языков OTIF.

Провозная плата и дополнительные сборы в соответствии с СИМ-COTIF рассчитываются согласно действующим в момент заключения договора перевозки и надлежащим образом опубликованным в каждом; госу-

дарстве международным тарифам. Международные тарифы могут быть *внутренними*, применяемыми для международных перевозок в пределах одной страны, или *сквозными*, которые действуют в пределах двух и более стран.

Уплата провозных платежей в соответствии с соглашением осуществляется отправителем на одном из следующих условий:

- a) «Франко провозная плата», если он обязывается оплатить только стоимость перевозки;
- b) «Франко провозная плата, включая...», если, кроме стоимости перевозки, он обязывается оплатить дополнительные платежи, указанные им в накладной;
- c) «Франко провозная плата до X» (X - полное наименование пункта перелома тарифа соседних стран);
- d) «Франко провозная плата, включая ... до X»;
- e) «Франко все платежи», если он обязывается оплатить все расходы (стоимость перевозки, дополнительные сборы, таможенные пошлины и прочие расходы);
- f) «Франко ...(сумма)», если он обязывается оплатить определенную сумму.

Помимо перечисленных положений соглашение СИМ-COTIF содержит положения о приеме груза к перевозке, выдаче груза, изменении договора перевозки, ответственности железных дорог, отправителей и получателей, регламенте внесения изменений и дополнений и другие положения.

Основным моментом, который необходимо учитывать при осуществлении международного грузового сообщения между Россией и странами Западной, а также Южной и Центральной Европой, является функционирование в этих странах разных систем международного правового регулирования таких перевозок. В России и странах СНГ основной нормой правового регулирования является СМГС, в странах Западной Европы – СИМ-COTIF.

Каждое из этих соглашений предусматривает применение для оформления международных перевозок единых перевозочных документов по установленному образцу. В связи с этим, главным условием оформления международной перевозки груза между Россией и страной Западной Европы является переоформление перевозочных документов с одного образца на другой.

Процедура переоформления установлена «Соглашением о Международном Транзитном Тарифе (МТТ)» и учитывает участие отдельных государств Восточной Европы одновременно в СМГС и в СИМ-COTIF.

Согласно МТТ переоформление перевозочных документов при перевозке груза из России в страны Западной Европы осуществляется на входных пограничных станциях Польских (ПКП) или Словацких (ЗССК) железных дорог. Если перевозка груза осуществляется из страны Западной

Европы в Россию, то переоформляющей станцией является выходная пограничная станция ПКП или ЗССК. Переоформление перевозочных документов при перевозке груза из России в Грецию и Турцию и обратно производится на пограничных станциях Болгарских железных дорог (БДЖ) Свиленград или Кулата (со стороны Греции).

Платежи за перевозку груза по накладной СИМ-COTIF взимаются с отправителя на станции отправления, а за перевозку груза по накладной СМГС – с получателя на станции назначения.

На 34-й сессии совещания министров ОСЖД (Организация сотрудничества ж.д.), состоявшейся 13-15 июня 2006 г. в г. Софии было принято решение о введении с сентября 2006 г. унифицированной накладной ЦИМ/СМГС.

Накладная ЦИМ/СМГС создана с целью облегчения пересечения погранпереходов и сокращение времени по передаче грузов на межгосударственных стыках.

Руководство по накладной ЦИМ/СМГС опубликовано в приложении 22 СМГС с дополнениями на 1 июля 2009 года.

Оно включает в себя: общие положения по бумажной и электронной накладной ЦИМ/СМГС, образец накладной, пояснения по заполнению, ответственность сторон и т.д.

С учётом положений Руководства по накладной ЦИМ/СМГС накладная ЦИМ/СМГС в сфере действия ЦИМ применяется как накладная ЦИМ, а в сфере действия СМГС, применяется как накладная СМГС. Это действует также и для применения накладной ЦИМ/СМГС в качестве таможенного документа.

Накладная ЦИМ/СМГС состоит из 6 листов: 1 – Оригинал накладной, 2 – Дорожная ведомость, 3 – Дубликат накладной, 4 - Лист выдачи груза, 5 - Лист уведомления о прибытии груза, 6 - Лист уведомления об отправке груза.

Список участников ЦИМ и СМГС, использующих унифицированную накладную ЦИМ/СМГС:

Страны ЦИМ	Страны СМГС
Болгария, Румыния, Венгрия, Иран, Латвия, Литва, Германия, Польша, Австрия, Бельгия, Словакия, Италия, Украина, Люксембург, Швейцария, Словения	Белоруссия, Болгария, Венгрия, Грузия, Кыргызская республика, Латвия, Литва, Польша, РФ, Украина, Эстония

Руководство ЦИМ/СМГС применяется только по маршрутам, указанным в соответствующем Приложении Руководства.

Может также применяться и по другим маршрутам, согласованным между перевозчиками ЦИМ, железными дорогами СМГС, отправителями и получателями. Порядок согласования также изложен в соответствующем пункте Руководства.

С целью упрощения процедуры оформления международных перевозок между РФ и странами Западной Европы 3 июля 2009 года был принят Госдумой Закон о присоединении России к КОТИФ. Согласно документу, присоединение России к Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) позволит российским судоходным компаниям самостоятельно в инициативном порядке объявлять паромные линии между российскими и европейскими морскими портами.

Присоединение Российской Федерации к Конвенции КОТИФ направлено на правовое обеспечение организации железнодорожно-паромного сообщения между портами РФ и Германии.

Действие Конвенции будет направлено в основном на перевозки по Калининградской и Октябрьской железных дорогах.

Оно также позволит при перевозке грузов в железнодорожно-паромном сообщении Россия – Европа по линии Балтийск-Засниц/Мукран (Германия) и Усть-Луга – Засниц/Мукран (Германия), а также с другими портами Европы, использовать единый перевозочный документ (накладную ЦИМ), как на железнодорожном участке пути, так и на морском.

4. ЭЛЕМЕНТЫ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ЛОГИСТИКЕ

4.1. Понятие и виды внешнеторговых операций

Внешнеторговые операции – это комплекс методов, форм и средств по обмену товарами и услугами между странами, базирующийся на исторически сложившемся международном разделении труда и всеобщей интернационализации внутрихозяйственной жизни.

Внешнеторговая сделка – действие, направленное на установление, правовых отношений в области внешней торговли, имеющих своим содержанием ввоз или вывоз (экспорт или импорт) товаров или совершение других операций (платежных, транспортных, страховых и т.д.)

Контрагенты – иностранные партнеры, являющиеся участниками внешнеторговой сделки.

Весь комплекс внешнеторговых операций может быть сгруппирован по пяти критериям классификации (рисунок 12):

- *направлениям торговли;*
- *видам товаров и услуг;*
- *степени готовности товаров;*
- *применяемым методам торговли;*
- *организационным формам торговли.*

По критерию «*направления торговли*» все внешнеторговые операции могут быть объединены в четыре основные группы:

- экспортные операции;

- импортные операции;
- реэкспортные операции;
- реимпортные операции.

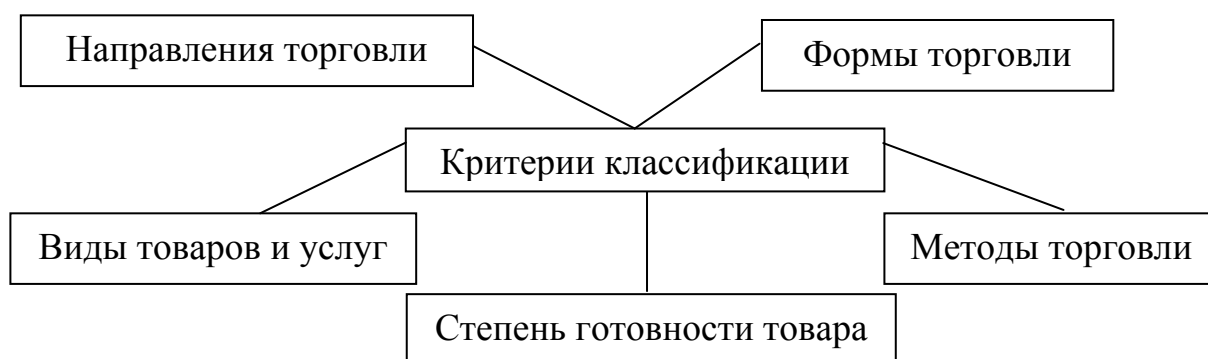


Рисунок 12. Критерии классификации внешнеторговых операций.

По «**видам товаров и услуг**» внешнеторговые операции могут быть подразделены на следующие группы:

- машинотехническая продукция;
- сырьевые товары;
- продовольственные товары;
- потребительские товары;
- научно-техническая продукция (лицензии, ноу-хау, торговые знаки);
- услуги, включая инжиниринг, консалтинг, туризм, транспорт.

Деление внешнеторговых операций «**по степени готовности товара**» предполагает организационные и технические особенности контрактов по следующим группам продукции:

- готовая продукция,
- разрозненное оборудование,
- комплектное оборудование.

Под критерием «**Организационные формы торговли**» предполагают многообразие условий и возможностей проведения международных сделок, среди них можно выделить: *бартерные операции*; *встречные закупки* или операции «бай-бек»; *компенсационные сделки*, в том числе так называемые крупномасштабные компенсационные сделки; *операции на давальческом сырье*; *выкуп устаревшей продукции*; *промышленное сотрудничество*, включая производственную и отраслевую кооперацию, создание смешанных производств и развитие такой новой формы производственной кооперации, как «*продакшн шеринг*», предполагающей совместное освоение природных ресурсов.

Под критерием «**методы торговли**» понимаются либо прямые договоры, либо посреднические операции, которые также условно делятся на группы:

- прямой договор;
- торговля через посредников: дилеров, комиссионеров, брокеров и пр.;
- торговые фирмы и дома;
- биржевые операции;
- международный торг (тендерный метод);
- финансовый лизинг.

Экспортные операции

Под экспортной деятельностью понимается коммерческая деятельность, связанная с продажей и вывозом за границу товаров, услуг и капиталов для передачи их в собственность иностранному покупателю.

При осуществлении экспортной операции для экспортера не важно, как будет использоваться товар импортером: последний может пустить товар в переработку, реализовать на внутреннем рынке или перепродать в третьи страны. В любом случае для продавца это будет экспортная операция. В практике международной торговли продавец именуется *экспортером*, а покупатель *импортером*.

Импортные операции

Под импортной операцией понимается коммерческая деятельность, связанная с покупкой и ввозом иностранных товаров в страну покупателя для последующей их реализации на внутреннем рынке. При этом ввозимый в страну товар может быть как готовой продукцией, предназначенной для реализации, так и сырьем, полуфабрикатами, подлежащими переработке, объектами капитального строительства в виде инвестиционного капитала, лицензиями, ноу-хау и т.д.

Резэкспортные операции

Резэкспортная операция означает коммерческую деятельность, связанную с продажей и вывозом из страны ранее ввезенного в страну товара без его переработки. Следовательно, товар в стране резэкспорта не должен подвергаться переработке – это обязательное условие любой резэкспортной операции. Однако в соответствии с последними нормативными актами РФ разрешается проведение незначительных операций (таких, как маркировка, упаковка, расфасовка) с целью, например, упрощения транспортировки товара через резэкспортную зону. Страна, которая ввозит, а затем вывозит товар, называется *резэкспортирующей страной*, а товар, транспортирующийся таким образом, – *резэкспортным товаром*. Схема осуществления резэкспортной операции показана на рисунке 13.

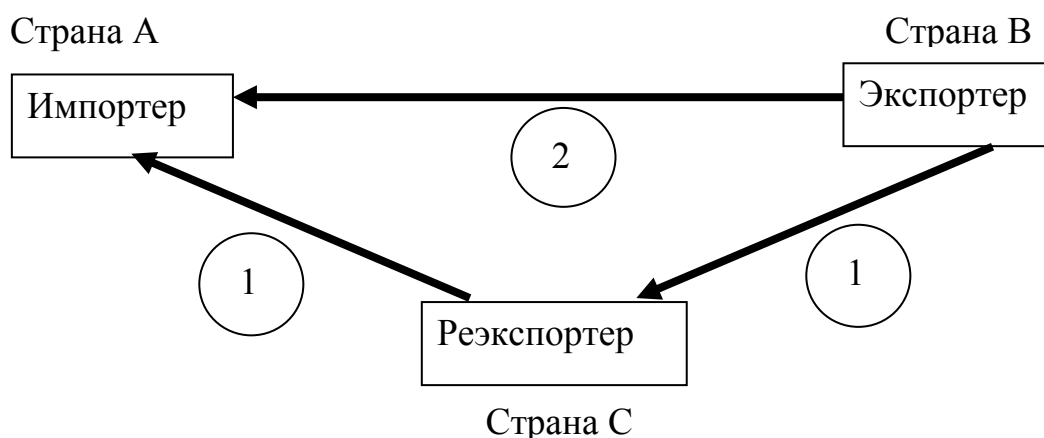


Рисунок 13 . Схема осуществления реэкспортной операции

Реимпортные операции

Под реимпортной операцией понимается ввоз в страну ранее вывезенного из нее товара.

По существу, реимпортные товары нельзя назвать внешнеторговыми сделками, поскольку они не преследуют коммерческую цель и их никто специально не готовит и не осуществляет. По своей сути это несостоявшиеся экспортные операции. К реимпортным чаще всего относятся следующие операции:

- возврат забракованных покупателем товаров;
- возврат товаров, не проданных на аукционе;
- возврат товаров, не реализованных через склады.

Основой заключения внешнеторговой сделки является контракт, предметом которого могут быть купля-продажа (поставка) товара, аренда, мена и т.д.

4.2 Международный договор (контракт) купли-продажи товаров как основа внешнеторговой сделки

Международный контракт – основной правовой документ, определяющий взаимоотношения участников внешнеторговой сделки по поставке установленного количества товара в соответствии с согласованными условиями.

Объект контракта – материальные средства, подлежащие продаже;

Субъекты контракта – стороны, участвующие в сделке.

Процедура заключения международного контракта основана на положениях Венской конвенции, которая является основным правовым актом в области международного контрактного права. Конвенция вступила в силу с 1 января 1988 года в отношении ратифицировавших ее государств, а в декабре 1991 года участником конвенции стала Россия.

Венская конвенция устанавливает:

1. Последовательность операций по заключению международного контракта;
2. Минимум условий, которые должны быть отражены в контракте;
3. Обязанности продавца и покупателя;
4. Типовую форму международного контракта купли-продажи товаров.

Процедура заключения контракта включает в себя следующие основные этапы:

1. Подготовка контракта

Направление оферты от продавца покупателю;

Оферта – предложение одной из сторон о покупке другой стороной определенного количества товара на определенных условиях.

Направление акцепта от покупателя продавцу;

Акцепт – официальное согласие на заключение контракта в соответствии с офертой.

Проведение деловых переговоров, в результате которых составляется рамочный договор (предварительное соглашение о намерениях сторон заключить сделку);

2. Составление контракта;
3. Выполнение контракта.

Основными условиями, отражаемыми в международном контракте купли-продажи товара, являются:

1. Характеристика субъектов контракта (преамбула, раздел «Юридические адреса сторон» типовой формы контракта);
2. Характеристика объекта контракта (разделы «Предмет контракта», «Количество товара», «Качество товара»);
3. Общие условия поставки («Срок и дата поставки», «Сдача-приемка товара»);
4. Финансовые условия («Цена», «Платеж»);
5. Правовые условия («Страхование», «Рекламация», «Санкции», «Арбитраж», «Форс-мажор»);
6. Транспортные условия («Упаковка и маркировка», «Порядок отгрузки»);
7. Прочие условия («Другие условия»).

Важнейшим элементом международного контракта купли-продажи являются транспортные условия. В контракте помимо условий, рассмотренных в соответствующих разделах, должны быть оговорены следующие транспортные условия, которые могут быть внесены в отдельные параграфы и статьи по всему тексту договора:

1. Вид, способ и сроки транспортировки груза;
2. Наименования перевозчиков;
3. Пункты погрузки, выгрузки, перевалки груза;

4. Пункт поставки (передачи) груза;
5. Порядок уведомления о приходе транспорта в пункт передачи груза.

Транспортные условия контракта основаны на **базисных условиях поставки**, которые были выработаны международной практикой в целях обобщения моментов, связанных с доставкой товара от продавца к покупателю.

4.3. Базисные условия поставки товаров

Базисные условия поставки определяют:

1. Момент перехода обязанностей по дальнейшей доставке товара с продавца на покупателя, который также определяет переход рисков, связанных с доставкой;
2. Момент перехода расходов, связанных с доставкой товара с продавца на покупателя;
3. Обязанности контрагентов по заключению договоров перевозки и страхования;
4. Документ, подтверждающий выполнение продавцом условий договора, на основании которого он может получить причитающиеся ему платежи.

Базисные условия поставки изложены в документе ИНКОТЕРМС, разработанном Международной Торговой Палатой (МТП). Положения документа не являются обязательными для контрагентов и носят рекомендательный характер.

Целью ИНКОТЕРМС является обеспечение комплекта международных правил по толкованию наиболее широко используемых торговых терминов в области внешней торговли. Таким образом, можно избежать или, по крайней мере, в значительной степени сократить неопределенность различной интерпретации таких терминов в различных странах.

Зачастую стороны, заключающие контракт, незнакомы с различной практикой ведения торговли в соответствующих странах. Это может послужить причиной недоразумений, разногласий и судебных разбирательств с вытекающей пустой тратой времени и денег. Для разрешения всех этих проблем Международная торговая палата опубликовала впервые в 1936 году свод международных правил для точного определения торговых терминов. Эти правила известны как "ИНКОТЕРМС 1936". Поправки и дополнения были позднее сделаны в 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 и в настоящее время в 2010 году для приведения этих правил в соответствие с современной практикой международной торговли.

Сфера действия ИНКОТЕРМС ограничена вопросами, связанными с правами и обязанностями сторон договора купли-продажи в отношении поставки проданных товаров (под словом товары здесь подразумеваются

"материальные товары", исключая "нематериальные товары", такие как компьютерное программное обеспечение).

Наиболее часто в практике встречаются два варианта неправильного понимания ИНКОТЕРМС. Первым является неправильное понимание ИНКОТЕРМС как имеющих большее отношение к договору перевозки, а не к договору купли-продажи. Вторым является иногда неправильное представление о том, что они должны охватывать все обязанности, которые стороны хотели бы включить в договор.

Согласно ИНКОТЕРМС все базисные условия поставки объединены в 4 основные (базисные) группы, получившие свое наименование по первым буквам английской аббревиатуры условий:

- **группа Е** (покупатель получает товар, готовый к отгрузке на предприятии продавца);
- **группа F** (продавец доставляет товар до транспортного средства указанного перевозчика);
- **группа С** (продавец заключает договор на перевозку, но не несет ответственности за перевозимый груз);
- **группа D** (продавец доставляет товар до пункта назначения со всеми рисками и затратами).

Характеристика различных базисных условий поставки приведена в таблице 3, согласно ИНКОТЕРМС-2000. С 1 января 2011 года вступает в силу ИНКОТЕРМС-2010 с рядом изменений в некоторых базисных условиях поставок (см. ниже).

Таблица 3

Характеристика базисных условий поставки товаров

Аббревиатура	Название базисного условия	Пункт поставки товара	Момент перехода расходов	Заключение договоров		Документ, подтверждающий выполнение
				перевозки	страхования	
Группа Е						
EXW	С завода	Склад продавца	Отгрузка со склада	Покупатель	Покупатель	Акт сдачи-приемки
Группа F						
FCA	Франко-перевозчик	Пункт отправления перевозчиком	Доставка перевозчику	Покупатель	Покупатель	Расписка перевозчика о приеме груза
FAS	Свободно вдоль борта судна	Порт отправления (причал)	Доставка в порт	Покупатель	Покупатель	Расписка порта о приеме груза
FOB	Свободно на борту	Порт отправления (борт судна)	Погрузка на судно	Покупатель	Покупатель	Коносамент
Группа С						
CFR	Стоимость и фрахт	Порт отправления	Транспортировка	Продавец	Покупатель	Коносамент

CIF	Стоимость, страхование, фрахт	Порт отправления	Транс-портировка	Продавец	Продавец	Коносамент
CPT	Перевозка оплачена до	Пункт отправления перевозчиком	Транс-портировка	Продавец	Покупатель	Накладная
CIP	Перевозка и страхование оплачены до	Пункт отправления перевозчиком	Транс-портировка	Продавец	Продавец	Накладная
Группа D						
DAF	Поставка на границе	Пункт на границе	Перегрузка (выгрузка) на границе	Продавец и покупатель	Продавец и (или) покупатель	Накладная (со штампом пункта перехода)
DES	Поставка с судна	Порт назначения (борт судна)	Доставка в порт	Продавец	Продавец	Коносамент
DEQ	Поставка с причала	Порт назначения (причал)	Выгрузка с судна	Продавец	Продавец	Доковая расписка порта назначения
DDU	Поставка без оплаты пошлины	Склад покупателя	Выгрузка на склад	Продавец	Продавец	Акт сдачи-приемки
DDP	Поставка с оплатой пошлины	Склад покупателя	Выгрузка на склад	Продавец	Продавец	Акт сдачи-приемки

Все расходы, которые несет продавец в соответствии с выбранными базисными условиями, включаются им в итоговую цену сделки, которая указывается в контракте. При использовании различных базисных условий поставки цена сделки определяется следующим образом:

1. Для условий EXW – Цена сделки (ЦС) = Цена товара (ЦТ);
2. Для условий FCA и FAS – $ЦС = ЦТ + \text{Расходы по доставке груза перевозчику (в порт) (РД)} + \text{Выплата экспортных таможенных пошлин (ЭТП)}$;
3. Для условия FOB – $ЦС = ЦТ + РД + \text{Расходы по погрузке (РП)} + \text{ЭТП}$;
4. Для условий CFR и CPT – $ЦС = ЦТ + РД + РП + \text{ЭТП} + \text{Транспортные расходы (ТР)}$;
5. Для условий CIF CIP и DES – $ЦС = ЦТ + РД + РП + \text{ЭТП} + \text{Расходы по страхованию (РСт)} + \text{ТР}$;
6. Для условия DAF – $ЦС = ЦТ + РД + РП + \text{ЭТП} + \text{РСт} + \text{Транспортные расходы до границы (ТР')}$;
7. Для условия DEQ – $ЦС = ЦТ + РД + РП + \text{ЭТП} + \text{РСт} + \text{ТР} + \text{Расходы по выгрузке (РВ)}$;
8. Для условия DDU – $ЦС = ЦТ + РД + РП + \text{ЭТП} + \text{РСт} + \text{ТР} + \text{РВ} + \text{Расходы по доставке груза покупателю (РД')}$;

9. Для условия DDP – ЦС = ЦТ + РД + РП + ЭТП + РС_т + ТР + РВ + РД' + Выплата импортных таможенных пошлин (ИТП).

В новой редакции ИНКОТЕРМС-2010 изменения касаются только группы D, в ней исключены 4 базисных условия поставки – DAF, DES, DEQ, DDU.

Вместо них введено 2 новых определения – это DAT (Delivered at Terminal – поставляется на терминал), и DAP (Delivered at Place – поставляется на месте). Термин DAP в ИНКОТЕРМС-2010 объединил в своей редакции термины DAF, DES и DDU ИНКОТЕРМС-2000. Таким образом количество условий поставок изменилось с 13 до 11.

Новая система классификации делит 11 условий поставок Инкотермс 2010 на две группы в зависимости от используемого вида транспорта:

1. - правила для любого вида транспорта: **EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP.**

2. - правила для водного транспорта: **FAS, FOB, CFR, CIF.**

В ИНКОТЕРМС 2010 официально закрепляется, что электронные документы по своей юридической силе равны традиционным, выполненным на бумажных носителях, и могут использоваться, если стороны договорились об этом.

3.4. Всемирная торговая организация (ВТО) как международная логистическая система

Членами Всемирной торговой организации являются уже 153 страны (по состоянию на 23 июля 2008), и в ближайшие годы их число будет увеличиваться. Это означает, что практически всякое государство, претендующее на создание современной, эффективной экономики и равноправное участие в мировой торговле, стремится стать членом ВТО. Такая интеграция стран в единую систему может служить примером самой крупной международной глобальной логистической системы со своими целями, функциями и задачами.

Всемирная торговая организация (ВТО), являющаяся преемницей действовавшего с 1947 г. Генерального соглашения по тарифам и торговле (ГАТТ), начала свою деятельность с 1 января 1995 г. ВТО призвана регулировать торгово-политические отношения участников Организации на основе пакета Соглашений Уругвайского раунда многосторонних торговых переговоров (1986-1994 гг.). Эти документы являются правовым базисом современной международной торговли.

Соглашение об учреждении ВТО предусматривает создание постоянно действующего форума стран-членов для урегулирования проблем, оказывающих влияние на их многосторонние торговые отношения, и контроля за реализацией соглашений и договоренностей Уругвайского раунда. ВТО функционирует во многом так же, как и ГАТТ, но при этом осущест-

влияет контроль за более широким спектром торговых соглашений (включая торговлю услугами и вопросы торговых аспектов прав интеллектуальной собственности) и имеет гораздо большие полномочия в связи с совершенствованием процедур принятия решений и их выполнения членами организации. Неотъемлемой частью ВТО является уникальный механизм разрешения торговых споров.

С 1947 г. обсуждение глобальных проблем либерализации и перспектив развития мировой торговли проходит в рамках многосторонних торговых переговоров (МТП) под эгидой ГАТТ. Проведено 8 раундов МТП, включая Уругвайский, и уже начался девятый. Главной задачей этой влиятельной международной экономической организации является либерализация мировой торговли.

Основополагающими принципами и правилами ГАТТ/ВТО являются:

- торговля без дискриминации, т.е. взаимное предоставление режима наибольшего благоприятствования (РНБ) в торговле;
- взаимное предоставление национального режима товарам и услугам иностранного происхождения;
- регулирование торговли преимущественно тарифными методами;
- отказ от использования количественных и иных ограничений;
- транспарентность торговой политики; разрешение торговых споров путем консультаций и переговоров и т.д.

Все страны-члены ВТО принимают обязательства по выполнению основных соглашений и юридических документов, объединенных термином "Многосторонние торговые соглашения" (МТС). Таким образом, с правовой точки зрения система ВТО представляет собой своеобразный многосторонний контракт (пакет соглашений), нормами и правилами которого регулируется примерно 97% всей мировой торговли товарами и услугами.

Пакет соглашений Уругвайского раунда объединяет по совокупности более 50 МТС и других правовых документов, основными из которых являются Соглашение об учреждении ВТО и прилагаемые к нему МТС (см. таблицу 4):

Таблица 4

Приложение 1А: Многосторонние соглашения по торговле товарами

Наименование соглашения	Краткое описание
Генеральное соглашение о тарифах и торговле 1994 г. (ГАТТ-94); (основной текст и договоренности о толковании отдельных статей);	Определяет основы режима торговли товарами, права и обязательства членов ВТО в этой сфере
Генеральное соглашение о тарифах и торговле 1947	Определяет основы режима торговли товарами, права и обязательства членов ВТО в этой сфере

Продолжение таблицы 4

Соглашение по сельскому хозяйству	Определяет особенности регулирования торговли сельскохозяйственными товарами и механизмы применения мер государственной поддержки производства и торговли в этом секторе
Соглашение по текстильным изделиям и одежде	Определяет особенности регулирования торговли текстилем и одеждой
Соглашение по текстильным изделиям и одежде	Определяет особенности регулирования торговли текстилем и одеждой
Соглашение по применению санитарных и фитосанитарных норм	Определяет условия применения мер санитарного и фитосанитарного контроля
Соглашение по техническим барьерам в торговле.	Определяет условия применения стандартов, технических регламентов, процедур сертификации
Соглашение по инвестиционным мерам, связанным с торговлей	Содержит ограничения применения мер, поощряющих потребление отечественных товаров в связи с капиталовложением
Соглашение по применению статьи VII ГАТТ 1994 (таможенная оценка товаров)	Определяет правила оценки таможенной стоимости товаров
Соглашение по предотгрузочной инспекции.	Определяет условия проведения предотгрузочных инспекций
Соглашение по правилам происхождения.	Определяет принципы происхождения товаров
Соглашение по процедурам импортного лицензирования.	Устанавливает процедуры и формы лицензирования импорта
Соглашение по процедурам импортного лицензирования .	Устанавливает процедуры и формы лицензирования импорта
Соглашение по субсидиям и компенсационным мерам	Определяет условия и процедуры применения субсидий и мер, направленных на борьбу с субсидированием
Соглашение по применению Статьи VI ГАТТ 1994 (антидемпинг)	Определяет условия и процедуры применения мер для противодействия демпингу
Соглашение по защитным мерам	Определяет условия и процедуры применения мер для противодействия растущему импорту

Приложение 1В: Генеральное соглашение по торговле услугами. Определяет основы режима торговли услугами, права и обязательства членов ВТО в этой сфере.

Приложение 1С: Соглашение по торговым аспектам прав интеллектуальной собственности. Определяет права и обязательства членов ВТО в области защиты интеллектуальной собственности.

Приложение 2: Договоренность о правилах и процедурах, регулирующих разрешение споров. Устанавливает условия и процедуры разрешения споров между членами ВТО в связи с выполнением ими обязательств по всем соглашениям ВТО.

Приложение 3: Механизм обзоров торговой политики. Определяет условия и общие параметры обзоров торговой политики членов ВТО.

Приложение 4: Плюрилатеральные соглашения (с ограниченным участием, т.е. необязательные для всех членов ВТО):

- **Соглашение по торговле гражданской авиатехникой** (определяет обязательства сторон по либерализации торговли в этом секторе);
- **Соглашение по правительственным закупкам** (устанавливает процедуры допуска иностранных компаний к национальным системам закупок для государственных нужд).

Вторая часть пакета документов Уругвайского раунда (помимо Приложений 1-4) состоит из решений и деклараций Министров, принятых по итогам министерского совещания в Марракеше (1994 г.), а также других Договоренностей. В этих документах формулируются дополнительные условия и правила, которые принимают страны-члены ВТО. С учетом перечней национальных обязательств по доступу на рынки товаров и услуг полный пакет документов ВТО в настоящее время составляет около 30 тыс. страниц.

Общие **преимущества от членства в ВТО** можно суммировать следующим образом:

- создание более благоприятных условий доступа на мировые рынки товаров и услуг на основе предсказуемости и стабильности развития торговых отношений со странами-членами ВТО, включая транспарентность их внешнеэкономической политики;
- доступ к механизму ВТО по разрешению споров, обеспечивающему защиту национальных интересов, если они ущемляются партнерами, и таким образом устранение дискриминации;
- возможность реализации своих текущих и стратегических торгово-экономических интересов путем эффективного участия в МТП при выработке новых правил международной торговли.

Высшим органом ВТО является **Министерская конференция**, объединяющая представителей всех участников организации. Сессии конференции проходят не реже одного раза в два года, на которых обсуждаются

и принимаются решения по принципиальным вопросам, связанным с пакетом соглашений Уругвайского раунда.

Структура и функции ВТО. Между сессиями Министерских конференций по мере необходимости (8-10 раз в год) для решения текущих и процедурных вопросов созывается **Генеральный Совет**, состоящий из представителей всех участников организации. Кроме того, Генсовет администрирует деятельность Органа по разрешению споров и Органа по обзору торговой политики. Министерская конференция ВТО учреждает Комитет по торговле и развитию, Комитет по ограничениям в целях обеспечения равновесия платежного баланса, Комитет по бюджету, финансам и администрации, а также Комитет по торговле и окружающей среде, Комитет по региональным торговым соглашениям и ряд других органов. Министерская конференция (или Генсовет) назначает **Генерального директора ВТО**. Исполнительным органом организации является **Секретариат ВТО** в Женеве (Швейцария), в структурных подразделениях которого занято 500 человек. Рабочие языки ВТО - английский, французский и испанский.

Процедура присоединения к Всемирной торговой организации, выработанная за полвека существования ГАТТ/ВТО, многопланова и состоит из нескольких этапов. Как показывает опыт стран-соискателей, этот процесс занимает в среднем 5-7 лет.

На первом этапе в рамках специальных **Рабочих групп (РГ)** (в РГ по присоединению России к ВТО 67 стран, включая всех основных торговых партнеров) происходит детальное рассмотрение на многостороннем уровне экономического механизма и торгово-политического режима присоединяющейся страны на предмет их соответствия нормам и правилам ВТО. После этого начинаются консультации и переговоры об условиях членства страны-соискателя в данной организации. Эти консультации и переговоры, как правило, проводятся на двустороннем уровне со всеми заинтересованными странами-членами РГ.

Переговоры касаются "коммерчески значимых" уступок, которые присоединяющаяся страна будет готова предоставить членам ВТО по доступу на ее рынки (фиксируются в двусторонних Протоколах по доступу на рынки товаров и услуг), а также по формату и срокам принятия на себя обязательств по Соглашениям, вытекающих из членства в ВТО.

В свою очередь присоединяющаяся страна, как правило, получает права, которыми обладают и все другие члены ВТО, что практически будет означать прекращение ее дискриминации на внешних рынках. В случае противоправных действий со стороны какого-либо члена организации, любая страна сможет обращаться с соответствующей жалобой в Орган по разрешению споров (ОРС), решения которого обязательны для безусловного исполнения на национальном уровне каждым участником ВТО.

В соответствии с установленной процедурой результаты всех проведенных переговоров по либерализации доступа на рынки и условия присоединения оформляются следующими официальными документами:

- докладом Рабочей группы, где изложен весь пакет прав и обязательств, которые страна-соискатель примет на себя по итогам переговоров;
- списком обязательств по тарифным уступкам в области товаров и по уровню поддержки сельского хозяйства;
- перечнем специфических обязательств по услугам и Списком изъятий из РНБ (режим наибольшего благоприятствования);
- протоколом о присоединении, юридически оформляющим достигнутые договоренности на дву- и многостороннем уровнях.

Одним из главных условий присоединения новых стран к ВТО является приведение их национального законодательства и практики регулирования внешнеэкономической деятельности в соответствие с положениями пакета соглашений Уругвайского раунда.

На заключительном этапе присоединения происходит ратификация национальным законодательным органом страны-соискателя всего пакета документов, согласованного в рамках Рабочей Группы и утвержденного Генеральным советом. После этого указанные обязательства становятся частью документов ВТО и национального законодательства, а сама страна-кандидат получает статус члена ВТО.

Что же касается России, то вступление в ВТО было одной из главных задач на протяжении многих лет.

Конкретными целями присоединения для России можно считать следующие:

- получение лучших в сравнении с существующими и недискриминационных условий для доступа российской продукции на иностранные рынки;
- доступ к международному механизму разрешения торговых споров;
- создание более благоприятного климата для иностранных инвестиций в результате приведения законодательной системы в соответствие с нормами ВТО;
- расширение возможностей для российских инвесторов в странах-членах ВТО, в частности, в банковской сфере;
- создание условий для повышения качества и конкурентоспособности отечественной продукции в результате увеличения потока иностранных товаров, услуг и инвестиций на российский рынок;
- участие в выработке правил международной торговли с учетом своих национальных интересов;
- улучшение имиджа России в мире как полноправного участника международной торговли.

Первые контакты с предшественницей ВТО — Генеральным соглашением по тарифам и торговле (ГАТТ) — были предприняты еще СССР в 1986 году. До своего распада СССР успел лишь подать заявку на присоединение к ГАТТ, но процедуру вступления не начал. В 1993 РФ подтвердила заявку СССР на присоединение к ГАТТ и в 1994 году официально начала процедуру вступления. Однако в 1994 году членами ГАТТ было принято решение о преобразовании соглашения в ВТО с 1 января 1995 года. На время реорганизации рассмотрение новых заявок было приостановлено. Процесс возобновился в 1997 году, но реальных шагов было сделано мало, поскольку в августе 1998 года в России случился дефолт, после чего ВТО заявила, что откладывает рассмотрение российской заявки до урегулирования ситуации с суверенным долгом. Лишь в 2000 году процедура рассмотрения заявки России была возобновлена и начались двухсторонние переговоры с государствами—членами ВТО. Наиболее сложно они проходили с США, Евросоюзом и Китаем. Разногласия с Евросоюзом удалось урегулировать в 2005 году, после того, как Россия присоединилась к Киотскому протоколу. Также в 2005 году перестал видеть препятствия для членства России в ВТО и Китай. Дольше всего — шесть лет — продолжались переговоры с США. Основные разногласия касались финансовых рынков, поставок в Россию сельхозпродукции и защиты прав интеллектуальной собственности. В итоге Россия и США подписали протокол о присоединении РФ к ВТО 20 ноября 2006 года в Ханое. К 2006 году казалось, что процесс почти завершен. Оставалось лишь четыре страны, выражавшие несогласие с членством России в ВТО. С тремя из них удалось договориться. Но уже начинался конфликт с четвертой — Грузией. Кроме того, в 2006-м истек 12-летний срок, предусмотренный уставом ВТО для рассмотрения заявок. В критической ситуации США не ратифицировали свое соглашение, чем вынудили Россию начинать переговоры заново. Они начались, и с большинством стран совместные протоколы удалось довольно быстро перезаключить. Однако в августе 2008 года началась война между Россией и Грузией в Южной Осетии, и Грузия свое согласие отозвала. В ответ Россия фактически свернула переговоры по ВТО, а в начале 2009 года заявила о возможном отказе от вступления в эту организацию. Зато Россия активизировала усилия на заключении Таможенного союза с Беларуссией и Казахстаном. А после того, как эти усилия увенчались успехом, Россия в октябре 2009 года заявила, что будет вступать в ВТО не индивидуально, а вместе с Таможенным союзом. Впрочем, уже в июне 2010-го, во время газового конфликта с Беларуссией, Россия фактически отозвала свое прежнее заявление, сказав, что выберет тот путь вступления в ВТО, который окажется короче, и вот 1 октября 2010 года окончательно стало известно, последние двусторонние переговоры между Россией и США о вступлении России в ВТО с успехом окончены. Комиссия ВТО должна подготовить специальный доклад о присоединяющейся стране. Доклад

должен быть одобрен членами ВТО — большинством в 2/3 голосов. Именно этот документ официально установит список мер, которые должна принять Россия, чтобы соответствовать требованиям ВТО. (1)

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Журнал «Деньги» № 40 (797) от 11.10.2010
2. Кокин А.С., Левиков Г.А. Международная транспортная экспедиция. М.: Дело, 2005. – 448 с.
3. Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 г. в редакции, действующей с 1 ноября 1996 г.
4. Международные экономические отношения: Учебник для вузов/ В.Е. Рыбалкин, Ю.А. Щербанин, Л.В. Балдин и др.; под ред. проф. В.Е. Рыбалкина. – 5-е изд., перераб. и доп. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2005. – 605 с.
5. Морчиладзе И. Г. Модернизация вагонов для международных перевозок грузов: Монография. СПб.: ОМ-Пресс, 2005. 226 с.
6. Прокушев Е.Ф. Внешнеэкономическая деятельность: Учебник. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2005. – 424 с.
7. Тарифное руководство № 11-А «Соглашение о международном грузовом сообщении (СМГС)», М.: МПС РФ, 1998, - 253 с.
8. Экономика и организация внешнеторговых перевозок: Учебник/Под ред. проф. К.В. Холопова.–М.: Юристъ, 2000.–684 с.
9. режим доступа http://www.unctad.org/en/docs/rmt2009_en.pdf
10. режим доступа <http://info.worldbank.org/etools/tradesurvey/modelb.asp>

План 2010 г., №

Подписано в печать с оригинала-макета
Формат 60×84 1/16. Бумага для множ. апп. Печать офсетная.
Усл. печ. л. 3,0 Уч.-изд. л. 3,0 Тираж 300.
Заказ Цена
Петербургский государственный университет путей сообщения
190031, СПб, Московский пр., 9
Типография ПГУПС. 190031, СПб, Московский пр., 9