

Б.А. Жижка

ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Методическое пособие

Підготовлено по заказу Группы компаний ЮНІ-ЛАМАН ТРУСТ ЛТД

КУПРИЄНКО СВ

Одесса 2013

УДК 656.02/.(075.8)
ББК 39.18я73
Ж 70

Рецензенты:

Боровский В.С. – кандидат экономических наук, доцент

Постан М.Я. – доктор экономических наук, профессор

Жижя Б.А.

Ж 70 Интермодальные перевозки: методическое пособие / Б.А. Жижя. –
Одесса: КУПРИЕНКО СВ, 2013 – 123 с.: ил., табл.
ISBN 978-966-2769-28-9

Пособие предназначено для специалистов в области транспортного менеджмента,
аспирантов и студентов транспортных высших учебных заведений

УДК 656.02/.(075.8)
ББК 39.18я73

ISBN 978-966-2769-28-9

© Жижя Б.А., 2013

© Издательство КУПРИЕНКО СВ, 2013

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	5
1. Принципы организации и внешняя среда Интермодальных перевозок...7	
2. Преимущества и недостатки Интермодальных перевозок.....16	
3. Сферы преимущественного использования различных видов транспорта.....17	
4. Регулирование конкуренции между различными видами транспорта...21	
5. Экономические и коммерческие факторы формирования и развития Интермодальных перевозок.....23	
6. Особенности правового обеспечения организации Интермодальных перевозок.....26	
7. Основные транспортные системы Интермодальных перевозок.....32	
8. Технические средства Интермодальных перевозок.....37	
9. Особенности ценообразования Интермодального обслуживания.....47	
10. Конкурентоспособность ОИП и вариантов Интермодальных перевозок.....53	
11. Правила перевозки контейнеров.....56	
12. Особенности организации Интермодальных перевозок мелкими коносаментными партиями.....57	
13. Базисные условия перевозок.....58	
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.....	60
ПРИЛОЖЕНИЕ 1. Проформа типового договора ОИП с клиентом.....	61
ПРИЛОЖЕНИЕ 2. Проформа типового договора между ОИП и линейным агентом.....	66
ПРИЛОЖЕНИЕ 3. Проформа договора ОИП с портом.....	70
ПРИЛОЖЕНИЕ 4. Проформа договора ОИП с контейнерным терминалом.....	75
ПРИЛОЖЕНИЕ 5. Проформа типового договора об организации перевозок автомобильным транспортом.....	81
ПРИЛОЖЕНИЕ 6. Проформа типового договору про надання власного рухомого складу для здійснення перевезень вантажів по території України та у міжнародному сполученні залізницею.....	89
ПРИЛОЖЕНИЕ 7. Проформа типового договора на оказание услуг таможенного брокера.....	95

ПРИЛОЖЕНИЕ 8. Проформа типового договору ОИП із страховою компанією. Договір добровільного страхування відповідальності.....	98
ПРИЛОЖЕНИЕ 9. Проформа типового договора ОИП с сюрвейерской компанией.....	106
ПРИЛОЖЕНИЕ 10. Проформа договора ОИП со складом (перетарочной базой).....	109
ПРИЛОЖЕНИЕ 11. Проформа договора ОИП с зарубежным Контрагентом. Агентский договор.....	112
ПРИЛОЖЕНИЕ 12. Проформа Ж/Д накладной.....	116
ПРИЛОЖЕНИЕ 13. Проформа товаро-транспортной накладной (CMR)..	117
ПРИЛОЖЕНИЕ 14. Проформа линейного коносамента.....	118
ПРИЛОЖЕНИЕ 15. Проформа SEA WAY-BILL.....	120
ПРИЛОЖЕНИЕ 16. Коносамент проформы FIATA.....	121

ВВЕДЕНИЕ

В украинском законодательстве отсутствует понятие **интермодальной перевозки**, а имеется определение прямого - *смешанного сообщения и непрямого железнодорожного сообщения* (ст.1 Закона Украины «О железнодорожном транспорте»). Транспортировки грузов, пассажиров и туристов в прямом - смешанном сообщении, в отличие от смешанного сообщения, выполняются в соответствии с отраслевыми уставами и кодексами. Но сама природа внешнеэкономических связей предполагает наличие и постоянное развитие межгосударственного транспортного обеспечения, регулируемого международным и национальным транспортным правом.

К настоящему времени сложились следующие общепринятые в практике, понятия (более подробно рассмотренные в разделе, посвященном правовому обеспечению интермодальных перевозок):

- **комбинированной или перевозкой грузов** (организации транспортировок туристов посвящен отдельный параграф) **в смешанном сообщении** считается та, в которой транспортировка груза от отправителя до получателя осуществляется не менее чем двумя видами транспорта, под ответственность только одного ПЕРЕВОЗЧИКА (не организатора перевозки, если он же не является и одним из перевозчиков), по единому перевозочному документу и оплаченная по единой сквозной ставке.

«Отцами-основателями» таких перевозок были немецкие семейства SCHENKER, KUHNE, позже породнившиеся с NAGEL, DANZAS, FRITZ и другие, начавшие с гужевых перевозок багажа от дома к дому. В настоящее время собственно комбинированных перевозок немного: так, на морском транспорте это транспортировки, осуществляемые по сквозному коносаменту (through bill of lading – T/BL) или sea way-bill (WB), которые отличаются от обычных коносаментов или WB указанием в поле FPD (final place of delivery) конечного наземного пункта доставки, не совпадающего с портом выгрузки груза (хотя, строго говоря, и при таком совпадении, как правило – если только груз не вывозится из порта грузополучателем самовывозом - наземная доставка до склада получателя также имеет место). Причиной непопулярности таких перевозок является отказ автоперевозчиков котировать даже средне- и, тем более, долгосрочные ставки из-за колебаний цен на топливо, что в условиях существенного транзитного времени транспортировки (до 90 сут., а из Китая в Украину, например, порядка 50 сут.) делает невозможным котирование актуальной сквозной ставки. Т.е. комбинированные перевозки теоретически

применимы при сравнительно коротком транзитном времени и использовании, в качестве наземного, железнодорожного транспорта;

- **мультимодальной** (от multy –много, mode –вид, форма) **перевозкой** считается транспортировка по принципу «дверь-дверь», осуществляемая разными видами транспорта, организуемая одним оператором, как правило, экспедитором, и оплаченная по сквозной ставке, с изданием им документа, покрывающему весь маршрут транспортировки. Т.е., в отличие от комбинированного сообщения, ответственности ОДНОГО ПЕРЕВОЗЧИКА за перевозку не предусмотрено, но предусмотрена ответственность за ее ОРГАНИЗАЦИЮ.

Коносамент FIATA, издаваемый, как правило, зарубежными операторами мультимодальных перевозок, в украинской практике, не является перевозочным документом и, как правило, не принимается во внимание ни фактическими перевозчиками (так как каждый перевозчик осуществляет транспортировку на «своем» участке исключительно по издаваемому им ПЕРЕВОЗОЧНОМУ ДОКУМЕНТУ – коносаменту, товарно-транспортной или железнодорожной накладной), ни контролирующими государственными органами, а подтверждает лишь наличие договорных отношений оператора с его клиентом и не упомянут в международных «Правилах и обычаях для документарных аккредитивов», тогда как линейный коносамент принимается банками для выдачи и акцепта аккредитивов, банковских гарантий и т.д.;

- **интермодальной** же **перевозкой**, в соответствии с рекомендацией Конференции UNCTAD 1996 г., предлагается считать перевозку грузов несколькими видами транспорта, при обязательстве одного из перевозчиков организовать транспортировку «от двери до двери».

ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Методическое пособие

Издано:

КУПРИЕНКО СВ

А/Я 38, Одесса, 65001

e-mail: orgcom@sworld.com.ua

site: www.sworld.com.ua

Издатель не несет ответственности за достоверность информации и научные результаты, представленные в монографии

Компьютерный набор и
разработка оригинал-макета - Куприенко С.В.
Подписано к печати 23.10.2013г.
Формат 60x84 1/16.
Заказ №923. Тираж 100.
Отпечатано в Полиграфическом центре “Домино”
ФЛП Филимянов С.Ф.
Св-во о регистрации № 505036
г. Харьков, ул. Квитки-Основьяненко, 11