

ТЕМА 6 (4 ГОДИНИ)

ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСЬКЕ І АГЕНТСЬКЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ ОПЕРАЦІЙ ВІДПРАВЛЕННЯ ВАНТАЖІВ МОРСЬКИМ, ЗАЛІЗНИЧНИМ, АВТОМОБІЛЬНИМ, РІЧКОВИМ І АВІАЦІЙНИМ ТРАНСПОРТОМ

Транспортно-экспедиторское и агентское обслуживание отправления экспортного груза в зарубежном порту

Такое обслуживание в каждом иностранном порту осуществляется строго в соответствии с «Правилами» или «Обычаями» этого порта (например, «Правила Антверпенского порта», Бельгия).

Букировочная операция по резервированию грузоместимости судна для размещения в нем груза заканчивается выдачей грузоотправителю Разрешения на погрузку. Каждой грузовой партии* судовладельцем присваивается Регистрационный номер букировки. Этот номер в последующем будет фигурировать во всех документах и в качестве кода для входа в память компьютера для того, чтобы автоматически проследить за движением груза по логистической транспортной цепочке его доставки получателю.

Именно переход на безбумажные технологии изготовления документации и межкомпьютерные технологии привели в последние годы к упрощению и сокращению отгрузочной документации. В настоящее время основным (базовым) документом, служащим для оформления сложной перевалочной операции, с одного вида транспорта на другой является в США — Инструкция по отправке экспортного груза («Export Cargo Shipping Instruction — ECSI), в морских портах Европы — Коносаментная инструкция (Bill of Lading Instruction), а при отправлениях грузов в контейнерах — во всех видах сообщений — Стандартный погрузочный ордер (Standard Shipping Notes — SSN, см. приложение №53) и Оригинальный упаковочный лист (Original Paking List, см. приложение №16).

Большое внимание уделяется пломбированию контейнеров, соответственно в документах указывается принадлежность пломбы (отправителя/перевозчика) и ее номер.

«Разрешение на погрузку» подписывается администрацией причала судна и его визирование рассматривается как согласие судовладельца на принятие груза к перевозке определенным судном, а для грузовладельца — указанием доставить груз в конкретный порт, причал или к борту судна. «Существует две формы бланков разрешений и инструкций: одна — для обычных грузов и другая — для опасных грузов — dangerous cargoes (IMCO Class)). На основе разрешений и инструкций составляется грузовой список, который используется для составления плана комплексной обработки судна. В ряде портов согласно «обычаев» грузоотправителю выдается предварительная расписка в получении груза для отправки морем, называемая «рецеписсой» («receipt»). В том случае, когда груз завозится в порт с предварительным хранением на причале или в складе, в том числе, когда судно задерживается с подходом и имеет место «непрямая погрузка» (indirect loading), при его приемке грузоотправителю судовладельцем выдается доковая расписка (Dock receipt), а бланк разрешения на погрузку оформляет не причал, а агент (в США доковая расписка выдается водителем автотягача судовладельца на складе отправителя и одновременно заменяет автонакладную). С другой стороны, когда груз отправителем отгружается по прямому варианту, в разрешении на погрузку указывается «предельная дата» (closing date), до которой груз должен быть подан к погрузке. (Она является строго обязательной для отправки контейнеров).

«ECSI/SSN (ордер)» представляет собой комплект документов из 6 листов-бланков (оригинал белого цвета и 5 копий). Печатание их по одной матрице делается

так, что адресные данные лицевой части коносамента содержатся только на оригинале. Все данные о грузе содержатся на всех бланках. Если тариф на данный груз калькулируется на базе ставки за перевозку 1 кубм объема груза (а не 1 т веса), судовой агент на всех копиях ордера ставит штамп «подлежит обмеру перед погрузкой» (to be measured).

Первая копия, тоже белого цвета, как и оригинал, является основной. Заверенная судовым агентом сна возвращается экспедитору или грузовладельцу, который вручает ее на причале стивидору в качестве разрешения агента на погрузку груза. Перед погрузкой эта копия передается администрации судна и остается на борту судна. Остальные копии, кроме пятой, агент доставляет на терминал сам.

Вторая копия ордера под названием «Штурманская расписка» (Mate's Receipt), розового цвета, является документом, который выдает после приема груза на борт судна капитан судна или грузовой помощник (см. приложение №23). Для судового агента этот документ является письменным подтверждением факта погрузки груза в судно или приема его к морской перевозке. Эта копия ордера постоянно хранится в конторе агента в «пароходном деле» судна, согласно номеру «конкретного рейса». В ряде портов второй экземпляр штурманской расписки выдается грузоотправителю в обмен на рецеписсу или доковую расписку.

Третью копию ордера называют «обмерным бланком» (measurement slip). В нее тальман вносит уточненные и дополнительные данные о размерах каждого места и другие сведения о грузе*, полученные в ходе «обмера груза» (measuring goods), а также вносит отметку о месте расположения груза в грузовом помещении — трюме судна или на палубе.

Четвертая копия — «обслуживание на причале» (Service quai) используется таможней. При этом в разрешении могут содержаться закодированные сведения для нужд таможни (например, таможенный код экспедитора — Customs Assigned Number—CAN, код лицензии и др.). Груз, разрешенный к отправке всеми «инстанциями», определяется термином «свободный во всех отношениях» (free all kind, FAK) или «груз, товар законный» (lawful cargo, merchandize), т.е. согласно законодательству той или иной страны не являющийся контрабандным, запрещенным.

Агент проводит сверку окончательных данных с 5-ой копией ордера в деле и с учетом внесенных исправлений выдает (по просьбе грузоотправителя) официальную «расписку на груз» и «штурманскую расписку». Такие расписки могут потребоваться экспедитору в качестве подтверждения выполнения своих обязательств перед грузоотправителем, в том числе, если имела место выдача нестандартной «Экспедиторской транспортной накладной доставки груза на терминал» (Surface Consignment Note). (Этот документ используется, когда пункт отправки груза удален от порта).

Штурманская расписка не может заменять коносамент, поэтому, в том случае, если судно выйдет в рейс, а коносамент будет досылаться авиапочтой, чтобы не ввести в заблуждение грузополучателя и банк, на практике не допускается никакого несовпадения данных, содержащихся в штурманской расписке и в коносаменте.

Администрация судна и терминала не должны оставлять без внимания случаи каких-либо расхождений в листах счета грузовых мест у тальманов терминала и у тальманов судна. Если фактическое расхождение («в споре: больше или меньше» — *in dispute: more or less*) на причале не устранено, капитану судна рекомендуется вручить судовому агенту специальное письменное заявление об имеющем место факте расхождения для вскрытия причин такого расхождения.

Транспортно-экспедиторское и агентское обслуживание отправления экспортного груза в порту

Транспортно-экспедиторское обслуживание выполняется портом, в качестве оператора терминала, в основном, на основе долгосрочного договора на перевалку

экспортных и импортных грузов с участием портового экспедитора. Могут иметь место варианты перевалки только экспорта, только импорта, а функции экспедитора очень часто принимает на себя ТЭК (ТЭЦ) порта (см. гл. 6 параграф 6). В бывшем СССР функции портового экспедитора были в административном порядке распределены между ТЭК порта и портовыми конторами В/О «Союзвнештранс» / В/О «Техвнештранс».

Рассмотрим обязательства сторон по договору терминального обслуживания.

1. Грузовладелец обязан обеспечить экспедиторов финансовыми средствами для оплаты услуг огромного числа вовлекаемых в терминальные операции третьих лиц, включая недоборы провозных платежей.

2. При оформлении договора на ТЭО требуется исходить из действующих в порту нормативов

3. В договоре должен содержаться пункт о порядке отправки груза для транспортировки в порт.

4. Значительная масса грузов переваливается в портах по прямому варианту «вагон-судно».

5. Порт в своей учетной карточке, оформляемой совместно с припортовой станцией железной дороги, должен предусматривать подачу вагонов с экспортными грузами к конкретному складу или борту судна, стоящему на конкретном причале.

6. Выгрузка грузов из подвижного состава порт производит с проверкой действительного состояния и количества грузов данным, указанным в транспортных документах.

7. В каждом порту, согласно «Узлового соглашения», установлена определенная схема прохождения транспортных и таможенных документов

8. Груз может быть принят от транспортного предприятия с дефектами (порчей, недостачей мест или массы грузов по сравнению с данными, указанными в транспортных документах).

Транспортно-экспедиторское и агентское обслуживание отправления грузов на железнодорожном транспорте

Преследуя сохранность и своевременную доставку груза по назначению экспедиция отправления грузов железнодорожным транспортом представляет собой комплекс связанных между собой операций, которые могут быть подразделены на три группы:

- прием и хранение груза;
- документальное оформление перевозки и взимание провозных плат;
- погрузка в вагоны и отправление груза по назначению.

Отправка грузов производится на местах общего пользования, принадлежащих конкретной железной дороге, и на местах необщего пользования, принадлежащих грузовладельцам или автомобильным или экспедиторским предприятиям — компаниям, акционерным обществам, товариществам и др.

В правовом отношении экспедиция на местах общего пользования является агентской по отношению к железной дороге и экспедиторской по отношению к грузовладельцу, а на местах необщего пользования — только экспедиторской.

Грузы к перевозке на местах общего пользования (складских и грузовых площадках железнодорожных станций, грузовых дворах) принимаются по предварительно заполненной отправителем накладной с визой (разрешением) товарной конторы на ввоз груза на станцию.

Такое же разрешение требуется и при погрузке груза с места необщего пользования (со склада или подъездного пути грузоотправителя или его экспедитора).

Прием грузов по каждому отправителю регулируется декадными приказами-заданиями (развернутым планом перевозок), которые устанавливают для каждой станции отделение дороги. Завизированный комплект перевозочных документов

передается диспетчеру автокомбината, а ЭВМ составляет наряд на ввоз груза для последующего вручения его шоферу-экспедитору.

Приемосдатчик грузов проверяет соответствие предъявленного груза (число мест, род упаковки и др.) данным накладной, а также исправность упаковки и правильность отправительской маркировки на грузовых местах, в т.ч. манипуляционные знаки-изображения, указывающие на способы обращения с грузом. Весовщик взвешивает груз, причем заносит в книгу приема грузов к отправлению каждый отдельный отвес (например, вес отдельного вагона с грузом и без груза или с весом вагона по трафарету), наносит на груз транспортную маркировку (в числителе — порядковый номер по Книге приема грузов к отправлению и через тире число мест, а в знаменателе — код станции отправления согласно Тарифному руководству №4 (книга 2)). Все записи в книге должны точно соответствовать накладной.

Транспортно-экспедиторское и агентское обслуживание отправления грузов автомобильным, речным и авиационным транспортом

Автомобильный и речной транспорт, привлекая на себя перевозки, осуществляемые железнодорожным транспортом (автомобильные за счет мелких отправок, транспортируемых на короткие расстояния, а речной — в навигационный период), не могли не действовать по пути приспособления к своей специфике транспортной экспедиции железнодорожного транспорта. В свою очередь этот процесс облегчает внедрение смешанных железнодорожно-водных и автомобильно-железнодорожных перевозок.

В чисто экспедиционные услуги отправления грузов входят операции, связанные с подготовкой грузов к перевозке; проведение расчетов и оформление транспортной документации; информационные услуги.

Для выполнения транспортно-экспедиторских работ действуют специализированные автотранспортные предприятия и фирмы: автотранспортные и автоэкспедиционные терминалы, грузовые автостанции, узловые транспортно-экспедиционные предприятия (УТЭП), транспортно-экспедиционные конторы (ТЭК), агентства автотранспорта.

Централизация экспедиторского обслуживания основана на совмещении агентского обслуживания автомобильного транспорта в целях обеспечения его бесперебойной перевозочной работы и оптимальной загрузки транспортных средств с экспедированием грузовладельцев, что позволяет:

- внедрять ЭВМ в изготовление и передачу транспортно распределительной и сопроводительной документации;
- уменьшить штатную численность экспедиторов и грузчиков;
- формировать прямые сборные вагоны;
- улучшить использование подвижного состава смежных отраслей транспорта;
- организовать и развивать перевозки грузов в контейнерах и пакетах;
- обеспечивать централизованное складское обслуживание.

Роль водителя при централизованных перевозках очень велика, так как, кроме своих непосредственных обязанностей, он выполняет и обязанности экспедитора.

В пункте отправления груза транспортно-экспедиторское предприятие осуществляет: прием груза на складе грузоотправителя; доставку груза автомобильным транспортом от склада грузоотправителя до станции железной дороги, порта или пристани отправления; сдачу груза по поручению грузоотправителя станции железной дороги, порту или пристани; оформление товарных и транспортных документов, связанных со сдачей груза железнодорожному или водному транспорту; оплату по поручению грузоотправителя установленной по тарифу или договору стоимости перевозки груза по железной дороге или водным транспортом. При международных перевозках выписывается накладная международной дорожной перевозки груза ЦМР.

На ряде направлений составляется документ «бордеро»* аналогичный грузовому манифесту.

При этом предприятия оказывают дополнительные услуги: предоставление контейнеров, выдачу и заполнение бирок и ярлыков к грузу, взвешивание грузов, предоставление брезента и других средств укрытия при перевозке и др.

Это не означает, что грузоотправитель не занимается отправкой груза. Согласно договору с автопредприятием он обязан подготовить, подгруппировать, взвесить и затарить груз, оформить документацию, обеспечить фронт погрузочно-разгрузочных работ и исправное состояние подъездных путей, погрузочных машин и приспособлений, загружать автомобили до полной грузоподъемности и не допускать сверхнормативных простоев и т.д.

Головное автотранспортное предприятие следит за движением автомобилей по графику, осуществляет диспетчеризацию перевозок, для чего располагает резервным парком автомобилей и составом водителей.

Нельзя пройти мимо деятельности мелких экспедиторских фирм в области организации междугородних и международных перевозок по сбору и анализу информации о спросе на подвижной состав со стороны грузовладельцев под машинные отправки грузов и, наоборот, о подыскании попутных грузов для незагруженных автомобилей. Такое же мелкое экспедиторское предпринимательство распространено в ходе терминальных операций в транспортных узлах. Экспедиторские фирмы обеспечивают подвоз-развоз отправок между терминалом и потребителями, таможенные и страховые операции. Свою деятельность они относят к брокерской. Такой «брокер», по существу, только «сводит» грузовладельца с автопредприятиями, не принимая на себя ответственности за выполнение перевозки.

Устав внутреннего водного транспорта, формируя требования к грузоотправителям, связанные с предъявлением и приемом грузов к перевозке, фактически создает поле деятельности для экспедиторских фирм, связанное с подготовкой грузов к перевозке, обеспечивающей безопасность транспортировки, сохранность груза, судна и контейнеров, рациональное использование грузоподъемности и вместимости судов и контейнеров. Такие же задачи выполняют экспедиторские фирмы на своих приаэропортовых базах, одновременно решая задачи не только обеспечения сохранности груза и максимального использования вместимости грузовых помещений самолета, но и к возможности снижения стоимости воздушной перевозки путем умелого использования тарифных структур авиатранспорта (см. главу 12).

На обоих видах транспорта экспедиторы работают над проблемами конструкции и материалов тары и упаковки, разработки стандартов и технических условий, требуют от клиентуры на каждом виде транспорта специфические удостоверения о качестве грузов и сроков транспортабельности. Большое внимание на авиатранспорте уделяется точности определения массы груза. На речном, наоборот, используются технические приемы, методы расчета массы груза по обмеру, осадке судна, условно и т.д.

Подача судна на реке под загрузку в состоянии, непригодном для перевозки предъявляемого груза, приравнивается к неподаче судна. Режим приемо-сдаточной работы на авиатранспорте основывается на регулярности полетов по расписанию, на реке — на основе 24 и 6-часового извещения о подаче судна под погрузку и выгрузку.