**ЭЛЕКТРОННОЕ ОБУЧЕНИЕ**

Учебные материалы по дисциплине «ОП. 04 Транспортная система России» для учебной группы №11

на период с 13.04.2020 г по 26.04.2020г.

**Темы учебных занятий:**

1. Договорные и контрактные отношения на внутренних и международных перевозках.

2. Документация на транспорте. Ответственность за доставку груза.

3. **Практическое занятие №5**: « Составление процесса доставки груза»

**4. Контрольная работа №3** по разделу **«**Процессы и подпроцессы доставки грузов»

**Для полного освоения теоретической части указанных тем необходимо использовать учебный материал электронной библиотечной системы (ЭБС) IPRBooks**

**Адрес сайта ЭБС: http://www.iprbookshop.ru**

**Рекомендованная для использования литература:**

**Основные источники:**1. Единая транспортная система. Учебник для студентов учреждений среднего профессионального образования / Н.А. Троицкая, А.Б. Чубуков. - 6-e изд., стер. - (Среднее профессиональное образование, Эксплуатация транспорта) (Гриф), Троицкая Н.А., Чубуков А.Б., 2016.

**Дополнительные источники:**

1. Кузнецова Г.А., Труханович Л.В. Автотранспортные средства. М.: изд-во ПРИОР, 2000. – 272с.
2. Максютов В.С. Кобелев О.И. Транспортные услуги и тенденции их развития: Учебное пособие. – Уфимский государственный институт сервиса, УАТК, 2005.- 95с.

**Интернет источники:**

1. www.bashauto.ru – Официальный сайт ГУП «Автотранс»
2. <http://znanium.com/catalog.php?bookinfo=512676>

**Тема: Договорные и контрактные отношения на внутренних и международных перевозках**

Все взаимоотношения заказчика и транспортной организации строятся на договорной основе. Договор или контракт — это документ, определяющий взаимные обязательства договаривающихся сторон: обязанности, ответственность и права транспортных предприятий и заказчиков услуг по перевозке грузов или пассажиров.

Договора между предприятиями могут заключаться на какой-либо срок или быть одноразовыми. Основными условиями договора являются исполнение перевозчиком оговоренных сроков доставки груза получателю и оплата за выполненные услуги со стороны заказчика.

Отношения грузовладельцев и транспорта, фиксируемые в договорах, на внутренних и международных перевозках определяются, прежде всего, нормами национального законодательства. Основными документами национального и внутреннего права для всех видов транспорта России можно считать Гражданский кодекс РФ. (гл. 40 «Перевозка» и 41 «Транспортная экспедиция»), отдельные нормы Уголовного кодекса РФ., Уголовно-процессуального кодекса, Налоговый и Административный кодексы и нормы национального права по конкретным видам транспорта.

Так, деятельность автомобильного транспорта в России регламентируется Уставом автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, железнодорожного – Уставом железнодорожного транспорта РФ, морского - Кодексом торгового мореплавания РФ, речного- Кодексом внутреннего водного транспорта РФ, воздушного – Воздушным кодексом РФ. В этих законодательных документах содержатся и требования к перевозочной документации.

Международные перевозки регламентируются дву- или многосторонними международными договорами и соглашениями, судами и арбитражами, резолюциями международных организаций по вопросам международных перевозок, национальными правилами и торговыми обычаями, если ситуации не отражены в законах (список международных организаций, занимающихся вопросами транспорта, представлен в приложении).

При отсутствии единообразных правовых норм в международных документах возможно обращение к национальному праву, но при разногласиях в международных перевозках в соответствии с Конституцией РФ от 1993 г. преимущества остаются на стороне международного права.

Международные документы вступают в силу только в случае принятия и подписания их определенным числом стран, в зависимости от региона распространения документа. Например, Конвенция по перевозкам по реке Дунай подписана семью государствами, а Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) подписана большинством стран Европы и рядом стран Азии и Африки, кроме России.

В 1927 г. на Стокгольмской конференции Международной торговой палаты впервые заговорили о регулировании правовых отношений в смешанном сообщении, но до сих пор нет юридического документа, регулирующего договорные отношения между грузоотправителем и экспедитором (оператором, организатором) подобных перевозок (согласно 13 базисам поставки отправлять грузы может и производитель, и получатель груза). Отдельные попытки унификации условий экспедиторской деятельности предпринимаются со стороны Международной федерации экспедиторских ассоциаций. Все договоры транспортной экспедиции регулируются нормами национального гражданского права.

Международная торговая палата издает с 1936 г. сборник «Международные коммерческие термины ИНКОТЕРМС». Для грузовладельцев важен момент перехода ответственности (риска) за груз и возможность его страховки. За рубежом распространено практически 100%-ное страхование перевозки; в нашей стране обычно страхуются только грузы в международном сообщении. Риски могут быть объективными (землетрясение, ураганы и т.п.) и субъективными (кража, аварии и т.п.); страхуемыми и нестрахуемыми. Страхуемый риск — это риск, вероятность которого можно определить заранее, поэтому предлагается приемлемое вознаграждение за происшедшие неприятности (например, поломку транспортного средства, утрату или повреждение груза, неправильное оформление документов, конфискацию застрахованного имущества санитарной инспекцией, ущерб при выгрузке груза, его взрыв, расходы по оказанию медицинской помощи пострадавшим во время аварии и др.). Нестрахуемый риск не поддается расчету (определению), вследствие чего страховые компании не соглашаются участвовать в создании фонда для выплаты страховых вознаграждений. Это относится, в первую очередь, к так называемым форсмажорным обстоятельствам (гражданским волнениям, забастовкам, атомным взрывам, землетрясениям, извержениям вулканов, тайфунам и др. стихийным бедствиям). Свидетельства о происшедших неприятностях выдаются национальными торгово-промышленными палатами.

В отдельных случаях страховые компании могут отказаться от страховых выплат (например, при потере груза, связанной с его особыми естественными свойствами, несоответствующей тарой или упаковкой, недостаче груза при целостности наружной упаковки или из-за упущений грузовладельцев, замедления в доставке, при перевозке запрещенного груза, указанного под другим наименованием и др.).

Плата за страхование является мерой опасности, которой может быть подвергнут грузовладелец или перевозчик, поэтому важно правильно проектировать систему транспортировки и предпринимать меры, предупреждающие субъективные, т.е. зависящие от людей, риски. Страховые организации при наличии договора страховки с указанием конкретных причин могут возместить ущерб от страхуемого риска в случае аварий на транспорте, что позволит транспортной организации расплатиться за груз с грузовладельцем.

Конкретные условия перевозок пассажиров и отдельных грузов содержатся в соответствующих правилах по каждому виду транспорта, основанных на уставах или кодексах (например, «Правила перевозки опасных грузов автомобильным транспортом»). В общих правилах определен порядок заключения договоров на перевозку, приема грузов, маркировки, пломбирования, оформления перевозочных документов, предъявления и рассмотрения претензий, переадресовки грузов, оплаты за перевозку и др.

Взаимоотношения потребителей и перевозчиков, работающих как физические лица, могут строиться на устном соглашении.

**Документация на транспорте**

Обязанности и ответственность сторон за перевозку груза определяются документами, в которых также оговорены вопросы несвоевременного или некачественного обслуживания, недостачи или потери груза, оплаты перевозок и учета работы участников всего транспортного процесса. Документация обеспечивает связь между предоставлением услуг заказчику и действиями, необходимыми для реализации таких услуг. Многие из внутренних документов основываются, в свою очередь, на международных документах. Характерным примером могут служить правила перевозки опасных грузов на разных видах транспорта, принятые многими странами для уменьшения негативного влияния опасного груза на экологию всех стран, которые требуют учета основных моментов, связанных с общей безопасностью, при разработке аналогичных правил в различных странах мира.

1) Главным документом, определяющим взаимоотношения заказчика и транспортных организаций, является договор на перевозку, в котором подробно отражаются условия взаимоотношений, т. е. устанавливаются объемы перевозок по номенклатуре, сроки, условия приема-сдачи груза, выполнения погрузочно -разгрузочных работ, форм оплаты, порядок предъявления претензий и исков и т.д. В долгосрочном договоре невозможно предусмотреть все обстоятельства, связанные, в том числе, со стохастичностью транспортного процесса, поэтому дополнительные условия конкретизируются накануне перевозок в представляемой заказчиком заявке, условия которой не могут противоречить условиям договора. Принятие заявки является правовой основой взаимоотношений сторон.

2) В процессе выполнения перевозок грузоотправитель должен оформить товарно-транспортную накладную (ТТН) или накладную СМК для международных перевозок автомобильным транспортом, авиационную накладную, морской коносамент, единый документ накладную С1М для железнодорожного сообщения. Эти документы необходимы для учета движения материальных ценностей и установления перехода права собственности на груз, т.е. грузоотправитель списывает при отправке данный объем (стоимость) груза, транспортник берет его под временную материальную ответственность, а грузополучатель приходует данный объем (стоимость). Транспортная организация на основе данного документа ведет учет выполнения договора в части объема перевозки и оплаты за проделанную работу.

3) Транспортная организация на каждое средство автомобильного транспорта выдает путевой лист определенной формы в зависимости от вида сообщения, по которому ведется учет работы подвижного состава и водителя. На основе путевого листа водителя выписывается заработная плата, ведется учет расхода топлива, определяется размер оплаты за перевозку и др. Замечания инспектирующих организаций по работе водителя на маршруте также могут вноситься в путевой лист.

В международных перевозках применяется множество документов, что связано с национальным и международным правом. Например, для стран, присоединившихся к Конвенции о договоре международной перевозки грузов, необходимо иметь книжку МДП (карнет Т1К) при автомобильных перевозках, что облегчит некоторые процедуры при переходе на другую территорию.

В 1971 г. в Лондоне Международная морская консультативная организация ИМКО и ЕЭК ООН, ФИАТА и БИМКО стали разрабатывать транспортные документы под ответственность экспедитора (оператора).

В 1973 г. Международная торговая палата опубликовала «Унифицированные правила в отношении комбинированного транспортного документа».

**Домашнее задание: ИЗУЧИТЬ ЛЕКЦИЮ И СОСТАВИТЬ КОНСПЕКТ**

**Тема 2. Документация на транспорте. Ответственность за доставку груза.**

**Для ж/д транспорта** перевозочным документом является *– транспортная железнодорожная накладная*. Ее оформляют в 4 экземплярах: **1** – оригинал транспортной ж/д накладной (вместе с дорожной ведомостью следует с грузом до станции назначения, выдается грузополучателю); **2** – дорожная ведомость; **3** – корешок дорожной ведомости (остается на железнодорожной станции отправления); **4** – квитанция о приеме груза (выдается грузоотправителю). ЖД накладная оформляется товарным кассиром или самим грузоотправителем.

***Дорожная ведомость***составляется на основании накладной, содержит общие с ней сведения и сопровождает груз. Содержит отметки о переадресации груза, о требованиях по составлению коммерч. актов. После выдачи груза ДВ остается у трансп. организации как важный отчетный док-т

**Для автомобильного транспорта.** Обобщенный перечень документов, сопровождающих груз:

– Товарно—транспортная накладная.– Счет-фактура.– Акт загрузки автотранспортного средства.– Сертификат качества, если грузы имеют промышленное происхождение.– Карантинный сертификат, если грузы имеют растительное происхождение.– Сертификат о происхождении.– Доверенность на перевозку.– Накладные.– Сводные ведомости (перечень мест, поштучный перечень продукции с заводскими номерами).

***Товарно-транспортная накладная*** – документ, подтверждающий заключение договора перевозки, характеризующий перевозимый груз, место его погрузки и разгрузки, протяженность маршрута перевозки и содержащий отметки грузоотправителя и грузополучателя. *Путевой лист* характеризует выполнение водителем производственных заданий (перевозок), а также учитывает режим работы водителя и автотранспортного средства, расход горюче-смазочных материалов. *Счет-фактура* – документ, составляемый при отправке груза одним предприятием другому предприятию. Счет-фактура содержит следующую информацию:– реквизиты покупателя и продавца (наименование и адрес каждой из сторон, участвующих в сделке);– номер счета-фактуры;– номер и дата заключения контракта поставки и его условия;– наименование и код товара по ТН ВЭД;– вид и количество грузовых мест;– масса груза брутто;– цена за единицу груза и общая стоимость товара;– дата составления счета-фактуры;– условия оплаты;– штамп продавца.

**Для морского транспорта** – договор морской перевозки груза. Доказательством заключения договора МП служит **коносамент (именной, на предъявителя)**– подтверждение груза на судне. **Чартер** – договор перевозки груза морем, заключенный с условием предоставления для перевозки всего судна, его части или опред-х судовых помещений, именуемый иначе договором фрахтования судна. А также оформляется погрузочный ордер.

**При воздушных перевозках.** *Авиационная транспортная накладная* - это транспортная накладная на товары, перевозимые по воздуху. Как и морская транспортная накладная, она представляет собой контракт на перевозку и расписку авиакомпании за товары, принятые под ее ответственность, и не является документом на право собственности. Авиакомпания передает товары грузополучателю в аэропорту назначения, причем грузополучатель не обязан предоставлять оригинал этой накладнои.

**Договор перевозки грузов** - основной транспортный договор, по которому перевозчик обязуется доставить вверенный ему груз в пункт назначения и выдать его получателю, а отправитель - уплатить за перевозку груза установленную плату.

**Договор фрахтования (чартер)** представляет собой договор, по которому одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату всю или часть транспортного средства на один или несколько рейсов.

**Договор смешанной перевозки** оформляет перевозку грузов более чем одним видом транспорта. Смешанная перевозка грузов осуществляется или обеспечивается экспедитором по договору транспортной экспедиции .

**Договор перевозки транспортом общего пользования** имеет место в том случае, если в соответствии с законодательством или выданной перевозчику лицензией следует, что этот перевозчик обязан осуществлять перевозки грузов по обращению любого гражданина или юридического лица. Перечень таких перевозчиков публикуется в установленном порядке.

**Договор транспортной экспедиции.** По договору транспортной экспедиции одна сторона - экспедитор обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны - клиента (грузоотправителя или грузополучателя) выполнить или организовать определенные договором экспедиционные услуги, связанные с перевозкой грузов. Договор транспортной экспедиции заключается в письменном виде. Клиент должен выдать экспедитору доверенность, если она необходима для выполнения его обязанностей. Обязанности экспедитора могут исполняться перевозчиком.

**Договоры об организации перевозок** заключаются, если перевозчик и грузовладелец должны систематически осуществлять перевозку грузов и их взаимоотношения носят длительный характер. По договору организации перевозок грузов перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузовладелец предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме.

**Договоры между перевозчиками** необходимы при перевозках различными видами транспорта. Порядок их заключения определяется транспортными уставами, кодексами и другими видами законодательства. Принадлежность договора к тому или иному типу определяется существенными условиями договора, к которым относятся: условия перевозки; согласованный объем перевозок; сроки перевозки.

**Статья 796. Ответственность перевозчика за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза или багажа**

**ГАРАНТ:**

**1. Перевозчик несет ответственность за несохранность груза или багажа, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю, управомоченному им лицу или лицу, управомоченному на получение багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза или багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.**

**2. Ущерб, причиненный при перевозке груза или багажа, возмещается перевозчиком:**

**в случае утраты или недостачи груза или багажа - в размере стоимости утраченного или недостающего груза или багажа;**

**в случае повреждения (порчи) груза или багажа - в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного груза или багажа - в размере его стоимости;**

**В случае утраты груза или багажа, сданного к перевозке с объявлением его ценности, - в размере объявленной стоимости груза или багажа.**

Стоимость груза или багажа определяется исходя из его цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при отсутствии счета или указания цены в договоре исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары.

Перевозчик наряду с возмещением установленного ущерба, вызванного утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза или багажа, возвращает отправителю (получателю) провозную плату, взысканную за перевозку утраченного, недостающего, испорченного или поврежденного груза или багажа, если эта плата не входит в стоимость груза.

Документы о причинах несохранности груза или багажа (коммерческий акт, акт общей формы и т.п.), составленные перевозчиком в одностороннем порядке, подлежат в случае спора оценке судом наряду с другими документами, удостоверяющими обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности перевозчика, отправителя либо получателя груза или багажа.

**Об ответственности перевозчика за утрату, недостачу и повреждение груза см.:**

**Кодекс внутреннего водного транспорта РФ от 7 марта 2001 г. N 24-ФЗ**

**Кодекс торгового мореплавания РФ от 30 апреля 1999 г. N 81-ФЗ**

**Воздушный кодекс РФ от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ**

**Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. N 259-ФЗ "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта"**

**Федеральный закон от 10 января 2003 г. N 18-ФЗ "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации"**

**Правила составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом, утвержденные приказом МПС РФ от 18 июня 2003 г. N 45**

**Статья 797. Претензии и иски по перевозкам грузов**

До предъявления к перевозчику иска, вытекающего из перевозки груза, обязательно предъявление ему претензии в порядке, предусмотренном соответствующим транспортным уставом или кодексом.

Иск к перевозчику может быть предъявлен грузоотправителем или грузополучателем в случае полного или частичного отказа перевозчика удовлетворить претензию либо неполучения от перевозчика ответа в тридцатидневный срок.

**3. Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из перевозки груза, устанавливается в один год с момента, определяемого в соответствии с транспортными уставами и кодексами.**

**В случае отказа перевозчика от составления коммерческого акта или оформления коммерческого акта с нарушением установленных требований грузополучатель, пассажир, получатель обязаны подать заявление перевозчику в письменной форме, если иная форма не предусмотрена соглашением сторон, в течение трех суток, а в отношении продовольственного и скоропортящегося грузов в течение одних суток с момента выдачи грузов, багажа, грузобагажа или их выгрузки. Перевозчик обязан дать грузополучателю, пассажиру, получателю мотивированный ответ на указанное заявление в течение трех суток, а в отношении продовольственного и скоропортящегося грузов в течение одних суток со дня получения заявления. При обоснованности указанного заявления сбор за хранение груза, багажа, грузобагажа за время необоснованной задержки составления коммерческого акта с грузополучателя, пассажира, получателя не взимается.**

Перевозчик обязан составить коммерческий акт, если он обнаружил указанные в настоящей статье обстоятельства или если на наличие хотя бы одного из таких обстоятельств указали грузополучатель, пассажир, получатель.

**Представители сторон, участвующие в составлении коммерческого акта, обязаны подписать коммерческий акт. При несогласии с содержанием коммерческого акта представители сторон вправе изложить свое мнение.**

Для удостоверения иных не предусмотренных настоящей статьей обстоятельств оформляются акты общей формы и другие акты. Порядок составления актов определяется правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом, правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом.

**грузополучатель (получатель) или грузоотправитель (отправитель) - в случае недостачи, повреждения (порчи) груза, грузобагажа, порожнего грузового вагона. К претензии должны быть приложены транспортная железнодорожная накладная, или грузобагажная квитанция и выданный перевозчиком коммерческий акт, или транспортная железнодорожная накладная с отметкой перевозчика о составлении коммерческого акта в случае его утраты, или транспортная железнодорожная накладная и документы об обжаловании отказа перевозчика в составлении коммерческого акта, а также документ, подтверждающий факт причиненного ущерба и удостоверяющий количество и действительную стоимость недостающих, поврежденных (испорченных) груза, грузобагажа, порожнего грузового вагона, деталей, запасных частей без включения неполученных доходов и неосуществленных затрат;**

**Домашняя работа: ИЗУЧИТЬ КОНСПЕКТ ЛЕКЦИИ И СОСТАВИТЬ КОНСПЕКТ.**

**Практическое занятие №5: « Составление процесса доставки груза»**

Изучить лекцию и ответить на вопросы:

* + - 1. Описать основные процессы доставки грузов.
			2. Дать определение прямым и смешанным сообщениям.
			3. Дать определение интермодальным перевозкам**.**

**Основные процессы доставки грузов**

Основой транспортировки грузов является процесс погрузки у грузоотправителя (место производства товара), перемещение на расстояние, определенное между производителем и получателем груза, и выгрузка у грузополучателя (место потребления товара). Местом погрузки может быть склад производителя товара, т.е. грузоотправителя, терминал, станция, хаб, на которые поступает продукция, предназначенная для вывоза. Как правило, в этих местах перегрузочные работы механизированы. Процесс выгрузки груза непосредственно у получателя зависит от мощности партии доставляемого товара и возможности грузополучателя, поэтому не всегда обеспечен механизмами. Погрузочно-разгрузочные работы достаточно сложные, трудоемкие, длительные и рискованные, поэтому в последнее время сами транспортники, расширяя предложение своих услуг, могут участвовать в этом процессе, предлагая собственные погрузочно-разгрузочные механизмы или специализированный подвижной состав. Примером служат автомобили-самосвалы, железнодорожные вагоны-хопперы с самосвальным устройством и др.

Для уменьшения времени перегрузочных работ и связанных с этим убытков разделили автомобиль на тягач и прицеп (полуприцеп). Это позволило уменьшить время простоя тягача при перегрузочных работах, как более мобильной и дорогой части автомобиля. В результате создана технология транспортного процесса, при которой прицеп (полуприцеп) оставляется на погрузке — разгрузке, а тягач перевозит следующую партию груза на другом прицепе, а затем освободившийся подвижной состав отвозит к месту следующей погрузке.

При обслуживании пассажиров их посадка — высадка производится на вокзалах, станциях, стоянках или, как при таксомоторных перевозках, непосредственно у клиентов или в местах, специально отведенных для стоянки автомобилей-такси или на проезжей части дорог по просьбе человека.

Если груз перевозится одним видом транспорта, то применяется термин *«прямое сообщение*», если с использованием нескольких видов транспорта — *смешанное,* или *мультимодальное сообщение* (от multi —

«много» и modal — «вид, форма», т.е. множество видов). В определенных условиях может быть прямое смешанное (мультимодальное сообщение), что отражено в ст. 788 ГК РФ и Транспортном уставе железных дорог РФ. Термины «мультимодальная перевозка» и «интермодальная перевозка» (см. тему 5.3) предложены Конференцией ООН ЮНКТАД по торговле и развитию и Общеевропейской конференцией министров транспорта стран, входящих в Евросоюз. В отечественных документах применяется понятие «смешанная перевозка», но в последнее время термины мультимодальная и интермодальная перевозка получают применение и в отечественной литературе.

Причина необходимости применения смешанного (мультимодального) сообщения определяется, как отмечено ранее, историческим развитием страны, т.е. расселением населения; размерами территорий; наличием и размещением полезных ископаемых, а также мест их добычи и переработки; размещением предприятий отдельных отраслей экономики; дислокацией производителей и получателей грузов; а также природных ресурсов, используемых такими видами транспорта, как морской и речной; рельефом местности и др.

Так, первоначально в европейской части России использовались естественные речные пути, позднее строились каналы для создания общей речной системы. Реки Сибири, вытянутые с севера на юг, использовались для местных перевозок в сезон. В IX веке началось освоение Чёрного и Каспийского морей, в XVII в. — бассейнов Северного Ледовитого океана и Дальневосточных морей.

В России 35% грузов перевозилось в железнодорожно-автомобильном сообщении; 90% перевозок морского транспорта осуществлялось совместно с железной дорогой, речным и автомобильным транспортом. Речной транспорт около 90% своих перевозок осуществляет в смешанном (мультимодальном) сообщении и лишь 10% с непосредственной доставкой груза заказчику, например, доставка древесины на бумагоделательные заводы.

Естественно, что выбор вида сообщения и сочетание различных видов транспорта должны быть экономически обоснованы расчетом издержек грузовладельцев и транспортных предприятий с учетом расходов на перевалочные операции, а также затрат, связанных с простоем при перегрузках и др.

Поскольку Россия морская держава и имеет большое количество судоходных рек, то из наиболее исторически распространенных вариантов смешанных (мультимодальных) систем является перевозка в водно-железнодорожном сообщении, когда к речным и морским портам, используемым с давних времен, подводились железные дороги как более скоростные и обеспечивающие доставку на любую сухопутную территорию. Причем около 70% перевалочных пунктов России приходится на долю европейской части страны, что связано в том числе с историческим развитием страны, когда первоначально заселялась европейская часть территории.

Особенность размещения предприятий морского транспорта России состоит в том, что моря расположены по краям территории страны. Север страны — это моря Северного Ледовитого океана, западные границы — Балтийское море, южные — Чёрное море. Наиболее крупные реки страны в Сибири и на Дальнем Востоке, в европейской части основной является река Волга, протяженность которой более 3,5 тыс. км. Использование Северного морского пути и его морей возможно в период навигации для завоза грузов в районы Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока, где нет другой возможности для их доставки. Значение его увеличено транзитными перевозками других стран, в частности скандинавских.

Мультимодальное сообщение на водных видах транспорта имело много сложностей из-за разных сроков навигации морского и речного транспорта, различия в грузоподъемности транспортных средств и мощности механизмов для перегрузки и др. Это сообщение может осуществляться с перегрузкой груза с одного на другой вид транспорта в пунктах их стыковки с оформлением раздельных документов. Может быть иная система — перевозчик или экспедитор отвечает за весь процесс перевозки, являясь оператором мультимодальной перевозки, который выдает отправителю сквозной транспортный документ, подтверждающий свою ответственность на всем маршруте следования груза.

Международные перевозки в силу большего расстояния осуществляются чаще всего в смешанном (мультимодальном) сообщении по правилам Конвенции о международных смешанных перевозках грузов. Этот документ используется только странами, подписавшими эту Конвенцию.

Как отмечалось ранее, любая перегрузка груза, как правило, приводит к увеличению времени доставки груза, не говоря о риске потерь груза или изменения его товарного вида при повреждении тары и упаковки. В связи с этим наука стала разрабатывать способы уменьшения количества перегрузок или полную их ликвидацию. Такими способами стали интермодальные технологии в мультимодальном сообщении или иначе бесперегрузочные технологии. Это связано, в том числе, с возникающей проблемой несоответствия грузоподъемности транспортных средств и перегрузочной техники.

Интермодальную бесперегрузочную технологию рассматривают как вариант или разновидность мультимодальной системы, т.е. технологии, лежащей внутри мультимодальной системы.

 **Контрольная работа №3** **«Процессы и подпроцессы доставки грузов»**

 Какими нормативными документами регламентируется деятельность автомобильного транспорта в РФ?

Страхование груза.

Что такое ИНКОТЕРМ?

Какие документы оформляются при перевозке грузов?