

УДК 656.073

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ  
ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ



STATE REGULATION OF FREIGHT FORWARDING ACTIVITIES

**Лебедев Е.А.**

Кубанский государственный технологический университет  
sofi008008@yandex.ru

**Коновалова Т.В.**

Кубанский государственный технологический университет  
sofi008008@yandex.ru

**Надирян С.Л.**

Кубанский государственный технологический университет  
sofi008008@yandex.ru

**Ачмиз Ш.М.**

Кубанский государственный технологический университет  
sofi008008@yandex.ru

**Аннотация.** В статье рассмотрены вопросы государственного регулирования транспортно-экспедиционной деятельности. Транспортно-экспедиционная деятельность, формируя грузопроводящую сеть, позволяет создать такой производственно-транспортный конвейер, при котором грузовладелец полностью освобожден от забот по перемещению груза.

**Ключевые слова:** логистика, транспортно-логистическая деятельность, транспорт, транспортно-экспедиционная деятельность.

**Lebedev E.A.**

Kuban State Technological University  
sofi008008@yandex.ru

**Konovalova T.V.**

Kuban State Technological University  
sofi008008@yandex.ru

**Nadiryan S.L.**

Kuban State Technological University  
sofi008008@yandex.ru

**Achmiz Sh.M.**

Kuban State Technological University  
sofi008008@yandex.ru

**Annotation.** The article deals with the issues of state regulation of freight forwarding activities. Freight forwarding activity, forming a cargo-carrying network, allows you to create such a production and transport conveyor, in which the cargo owner is completely freed from the worries of moving cargo.

**Keywords:** logistics, transport and logistics activities, transport, freight forwarding activities.

**Т**ранспортно-экспедиционная деятельность (далее ТЭД), формируя грузопроводящую сеть, позволяет создать такой производственно-транспортный конвейер, при котором грузовладелец полностью освобожден от забот по перемещению груза.

Первым препятствием на пути совершенствования транспортно-экспедиционной деятельности становится несовершенство законодательства в области транспорта [1–3].

На начальном этапе развития ТЭД правовые нормы того времени, регламентирующие любое коммерческое посредничество, включая экспедиторское, имели определенную направленность на защиту интересов не мелких посредников – экспедиторов и агентов, а транспортных монополий. Это выражалось, в частности, в ограничении совмещения транспортного агентирования с экспедированием, в ущемлении прав экспедиторов в качестве договорных перевозчиков по отношению к фактическим и т.д. Ситуация изменилась в середине прошлого века. Контейнеризация, специализация транспортных средств и т.п. привели к тому, что на транспортном рынке произошли существенные изменения – появление на рынке транснациональных экспедиторских корпораций. В настоящее время экспедиторам принадлежит значительная часть рынка автомобильного транспорта междугородних и международных перевозок, складское хозяйство и, естественно, главенствующая роль в смешанных (мультимодальных и интермодальных) перевозках.

Международного транспортно-экспедиторского законодательства нет, но активно формируется правовое поле такого законодательства на национальном уровне. В этом процессе принимает активное участие Международная федерация экспедиторских ассоциаций – FIATA, которая в 1998 г. направила в национальные ассоциации

экспедиторов макет проекта закона – «Modelle FIATA» (Типовые экспедиторские правила, принятые ФИАТА. М. – РАМЭ, 1998). Законодательство о транспортно-экспедиционной деятельности в России основывается на положениях Главы 41 Гражданского кодекса РФ «Транспортная экспедиция», Федеральным законом от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» и «Правилами транспортно-экспедиционной деятельности». Федеральный закон определяет порядок осуществления транспортно-экспедиционной деятельности – это порядок оказания услуг по организации перевозок груза любыми видами транспорта и оформлению перевозочных, таможенных и других документов, необходимых для осуществления перевозок грузов (далее экспедиционные услуги). Закон впервые определяет экспедитора как организатора перевозки грузов, что является значительным шагом вперед в правовом положении экспедитора как важного звена в продвижении груза (товара) от производителя к потребителю. Ст. 2 Закона ввела в систему правоотношений экспедитора и грузовладельца понятие «Правила транспортно-экспедиционной деятельности», которые были утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 08 сентября 2006 г.

Правила содержат перечень и описание экспедиторских документов международного образца. Эти документы разработаны международной федерацией экспедиторских ассоциаций и по существу представляют собой их русскоязычный аналог: поручение экспедитору, складская расписка, экспедиторская расписка. **Правилами транспортно-экспедиционной деятельности определяются:**

- перечень экспедиторских документов (документов, подтверждающих заключение договора транспортной экспедиции);
- требования к качеству экспедиционных услуг;
- порядок оказания экспедиционных услуг.

**Правила определяют следующие понятия:**

- «транспортно-экспедиционные услуги» – услуги по организации перевозки груза, заключению договоров перевозки груза, обеспечению отправки и получения груза, а также иные услуги, связанные с перевозкой груза;
- «экспедитор» – лицо, выполняющее или организующее выполнение определенных договором транспортной экспедиции транспортно-экспедиционных услуг;
- «клиент» – лицо, заключившее с экспедитором договор транспортной экспедиции и принявшее на себя обязательство оплатить выполнение транспортно-экспедиционных услуг, оказываемых экспедитором;
- «договор транспортной экспедиции» – гражданско-правовая сделка, в соответствии с которой одна сторона (экспедитор) за вознаграждение принимает на себя обязательство по поручению и за счет другой стороны (клиента) оказать транспортно-экспедиционные услуги;
- «груз» – любое имущество, в отношении которого экспедитор осуществляет организацию перевозки в соответствии с договором транспортной экспедиции;
- «грузоотправитель» – лицо, предъявившее груз к перевозке;
- «грузополучатель» – лицо, уполномоченное принять груз у экспедитора после окончания перевозки;
- «перевозчик» – лицо, осуществляющее перевозку груза на основе договора перевозки.

Еще одна проблема российских транспортно-экспедиционных компаний – возникающие со стороны государства неоправданные административные барьеры, создаваемые государственными ведомствами в сфере регулирования предпринимательской деятельности, лицензирования и сертификации. Сложным вопросом является отмена обязательной сертификации ТЭД. Это негативно сказывается на уровне качества обслуживания и безопасности выполняемых работ и оказываемых услуг. Одним из решений этой проблемы может стать добровольная сертификация ТЭД [4–5].

22 марта 2006 г. введена в действие система добровольной сертификации ассоциации российских экспедиторов. Целями создания системы являются:

- повышение уровня качества обслуживания и безопасности выполняемых работ и оказываемых транспортно-экспедиторскими предприятиями услуг;

- обеспечение потребителю гарантий того, что сертифицированные работы и услуги, оказываемые транспортно-экспедиторскими предприятиями, соответствуют требованиям, установленным в нормативных документах;
- обеспечение потребителя достоверной информацией об уровне обслуживания транспортно-экспедиторскими предприятиями;
- оказание помощи потребителю в компетентном выборе исполнителя работ и услуг в сфере транспортной экспедиции;
- содействие развитию в сфере транспортной экспедиции;
- создание условий для обеспечения конкурентоспособности объектов сертификации на внутреннем и внешнем рынках;
- подтверждение соответствия объектов сертификации требованиям, установленным национальными (ГОСТ Р № 52297-2004 и ГОСТ Р 52298-2004) и международными стандартами, стандартами организаций и другими нормативными документами.

Усугубляет положение избыточный контроль со стороны многочисленных государственных органов. Для создания собственного дела предпринимателю необходимо получить огромное количество различных регистрационных документов, к этому процессу подключено множество инстанций.

К числу значимых проблем следует отнести недостаточное финансово-кредитное обеспечение транспортно-экспедиционной деятельности. Текущее положение дел в сфере государственной финансовой поддержки бизнеса весьма плачевное. Отсюда нерешенность вопросов кредитно-финансовой поддержки транспортно-экспедиционной деятельности, отсутствие соответствующих ассигнований из федерального бюджета, без которых нельзя реализовать прогрессивные финансово-кредитные схемы и технологии с использованием заемных ресурсов.

Сегодня в российском законодательстве есть «белые пятна», которые не позволяют однозначно толковать некоторые аспекты страхования договорной ответственности транспортно-экспедиционной компании.

Что касается субъектов рынка, то клиенты настаивают на полной материальной ответственности логистической компании, а страхование гражданской ответственности экспедитора является для многих требованием, компания также заинтересована в страховании ответственности. При этом мы говорим не о гражданской ответственности перед третьими лицами, а о договорной. В принципе и страховщики не против этого, но в рамках действующего законодательства действия субъектов не урегулированы в должной мере.

В частности, в соответствии с ч. 2 ст. 932 ГК РФ «страхование риска ответственности за нарушение договора допускается в случаях, предусмотренных законом», т.е. Гражданским кодексом РФ, транспортными Уставами и Кодексами, иными Законами РФ. Примером может служить страхование ответственности морского перевозчика, специально предусмотренное Кодексом Торгового Мореплавания Российской Федерации.

Однако ни гражданским кодексом РФ, ни уставом автомобильного транспорта РФ, ни общими правилами перевозки грузов автомобильным транспортом не предусматривается страхование ответственности по договору о предоставлении экспедиционных услуг по автомобильной перевозке. Таким образом, страхование ответственности экспедитора по договору транспортно-экспедиционного обслуживания автомобильным подвижным составом, в частности, в междугородном и в международном сообщении является незаконным. Такое страхование не предусмотрено ни одним нормативным актом РФ.

По вопросу страхования ответственности экспедитора на сегодняшний день нельзя руководствоваться правовыми отношениями и нормативными актами, а приходится принимать либо не принимать «правила игры» страховой компании. При этом у страховой компании есть реальные рычаги манипуляции в зависимости от ее собственной воли.

Самым основным и принципиальным требованием страховщика является требование наличия в договоре виновной ответственности экспедитора, то есть, когда лицо, не исполнившее обязательства либо исполнившее его ненадлежащим образом,

несет ответственность при наличии вины (умысла или неосторожности). Другими словами, данное требование свидетельствует о желании страховой компании ограничить ответственность экспедитора ответственностью перевозчика, у которого виновная ответственность установлена законом (ст. 796 ГК РФ).

В рыночных условиях страхование на условиях непомерно завышенных ставок страховой премии делает страхование ответственности экспедитора крайне невыгодным с коммерческой точки зрения и нецелесообразным, неразумным и даже невозможным с юридической точки зрения.

В некоторых случаях при условии полной материальной ответственности в договоре о предоставлении транспортно-экспедиционных услуг, есть экономическая целесообразность клиенту самостоятельно страховать свой груз, или же делать это экспедитору, но по поручению и за счет клиента.

Нормативно-правовые условия включают в себя наличие законодательства в области транспортно-экспедиционной деятельности, ее лицензирование и сертификацию, существующие правовые гарантии и уровень правовой защиты предпринимательской деятельности.

Изменения во внешней среде, закономерно вызывают появление новых принципов управления. Чем больше проявляется воздействие внешней среды, тем больше внимания руководство предприятий должно уделять изучению процессов, происходящих в окружении организации и разработке адекватных реакций на возможные воздействия внешней среды.

### Литература

1. Стратегический и инновационный менеджмент на автомобильном транспорте / Т.В. Коновалова [и др.]. – Краснодар, 2021. – 324 с.
2. Оценка эффективности международных перевозок в транспортно-логистических системах региона : монография / Т.В. Коновалова [и др.]. – Краснодар, 2021. – 180 с.
3. Коновалова Т.В., Надирян С.Л., Миронова М.П. Совершенствование методов оптимизации транспортно-логистических издержек в торгово-транспортно-логистических системах // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2020. – № 9. – С. 197–199.
4. Оценка проектных решений на транспорте : учебное пособие / Т.В. Коновалова [и др.]. – Краснодар, 2020.
5. Организация перевозочного процесса (на автомобильном транспорте): учеб. пособие / Т.В. Коновалова [и др.]. – Краснодар : Изд. ФГБОУ ВО «КубГТУ», 2022. – 264 с.

### References

1. Strategic and innovative management in road transport / T.V. Konovalova [et al.]. – Krasnodar, 2021. – 324 p.
2. Evaluation of the efficiency of international transportation in the transport and logistics systems of the region : monograph / T.V. Konovalova [et al.]. – Krasnodar, 2021. – 180 p.
3. Konovalova T.V., Nadiryan S.L., Mironova M.P. Improvement of methods of optimization of transport and logistics costs in trade, transport and logistics systems // Humanities, socio-economic and social sciences. – 2020. – № 9. – P. 197–199.
4. Evaluation of design solutions in transport : textbook / T.V. Konovalova [et al.]. – Krasnodar, 2020.
5. Organization of the transportation process (by road transport): studies. the manual / T.V. Konovalova [et al.]. – Krasnodar : Publishing house of FGBOU VO «KubSTU», 2022. – 264 p.