

DOI: 10.12731/2227-930X-2022-12-1-34-51

УДК 658.788

## АНАЛИЗ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЭКСПЕДИТОРОВ В РЯДЕ СТРАН СНГ

*М. Поляк, Е.С. Саламахина*

*Данная статья поднимает вопрос различия размера ответственности экспедиторов в ряде стран Содружества Независимых Государств (далее – СНГ). Целью данного анализа является определение и сравнение величины ответственности экспедиторов в различных странах. Собранная информация будет в дальнейшем использована для возможности рассмотрения изменения законодательных норм, регулирующих международную экспедиционную деятельность. Предложение по изменению законодательных норм будет содержать создание единых условий ответственности экспедиторов вне зависимости от того, в каком государстве зарегистрирован предприниматель, оказывающий экспедиционные услуги, что приведет к упрощению процесса организации перевозок товаров. В статье были приведены итоги анализа ответственности экспедиторов в ряде стран Европейского Союза (далее – ЕС), которые были выявлены в рамках более ранних исследований. Далее были проанализированы условия ответственности экспедиторов в ряде стран СНГ, которые были установлены в соответствии с законодательными нормами, регулирующими транспортно-экспедиционный процесс. Помимо прочего были выявлены национальные ассоциации экспедиторов и определены различия ответственности экспедиторов в договорах экспедирования грузов, предлагаемые данными организациями. По итогам анализа было проведено сравнение полученных данных, которое можно использовать для дальнейшего, более глубокого изучения выбранной тематики.*

*Цель – провести анализ ответственности экспедиторов в ряде стран СНГ.*

**Метод или методология проведения работы:** в статье использовался сравнительно-правовой метод анализа.

**Результаты:** получены результаты анализа ответственности экспедиторов в ряде стран СНГ, которые будут являться основой для дальнейшего создания совместных решений по объединению условий осуществления экспедиционной деятельности в различных странах.

**Область применения результатов:** полученные результаты целесообразно применять экономическими субъектами, осуществляющими международную экспедиционную деятельность.

**Ключевые слова:** экспедирование; транспортное законодательство; ответственность экспедиторов

## **ANALYSIS OF THE RESPONSIBILITY OF FREIGHT FORWARDERS IN A NUMBER OF CIS COUNTRIES**

***M. Poliak, E.S. Salamakhina***

*This article raises the issue of the difference in the amount of the responsibility of freight forwarders in selected countries of the Commonwealth of Independent States (hereinafter CIS). The purpose of this analysis is to determine and compare the amount of responsibility of freight forwarders in different countries. The collected information will be used in the future for the possibility of considering changes in the legislative norms governing international forwarding activities. The proposal to amend the legislative norms will contain the creation of uniform conditions for the responsibility of freight forwarders, regardless of which state the entrepreneur providing forwarding services is registered in, which will simplify the process of organizing the transportation of goods. The article presents the results of the analysis of the responsibility of freight forwarders in selected countries of the European Union (hereinafter the EU), which were identified in the framework of earlier studies. Further, the conditions of responsibility of freight forwarders in CIS countries were analyzed, which were established in accordance with the legislative*

*norms regulating the freight forwarding process. Among other things, national associations of freight forwarders were identified and differences in the responsibilities of freight forwarders in freight forwarding contracts offered by these organizations were determined. Based on the results of the analysis, a comparison of the data obtained was carried out, which can be used for further, more in-depth study of the chosen topic.*

**Purpose.** *To analyze the responsibility of freight forwarders in selected CIS countries.*

**Methodology** *the article used a comparative legal method of analysis.*

**Results:** *the results of the analysis of the responsibility of freight forwarders in selected CIS countries have been obtained, which will be the basis for further creation of joint solutions to combine the conditions for carrying out forwarding activities in various countries.*

**Practical implications** *the obtained results should be applied by economic entities engaged in international forwarding activities.*

**Keywords:** *forwarding; transport legislation; responsibility of freight forwarders*

## **Введение**

В условиях глобализации рыночных отношений в современном мире использование посреднических услуг экспедиторов и логистов является необходимостью. Различные государства самостоятельно определяют условия доступа на рынок транспортно-экспедиционной деятельности. В некоторых странах требуется получение лицензии для осуществления данной деятельности, в некоторых предприниматели могут осуществлять экспедиционную деятельность без лицензии. Тем не менее законодательство каждого государства определяет обязанности экспедиторов, договор транспортной экспедиции и прочие подобные моменты [12].

В задачи экспедитора входит упаковка и маркировка товара, выбор подходящего вида транспорта, осуществление необходимых операций при прохождении таможенного контроля, подбор надежных исполнителей и так далее. Для организации перевозок экспедиторы используют судоходные и авиакомпании, операторов железнодорож-

ных и автомобильных перевозок, в некоторых случаях транспортно-экспедиционные компании предоставляют услуги собственными силами и транспортными средствами. Экспедиторские компании различаются по типу и размеру. Существуют крупные компании, которые работают на национальном и международном рынке, а также малые и средние, работающие на региональных рынках и занимающиеся перевозкой только определённых видов товаров [14].

Очевидно, что работать через посредника не только удобней, но и дешевле. В большинстве случаев экспедиторы имеют определённые скидки у перевозчиков. При использовании услуг экспедитора грузополучатель также получает возможность экономить на обслуживании договоров – вместо нескольких договоров с участниками процесса доставки, ему достаточно заключить один договор с экспедитором [7]. Кроме того, следует уделять все внимание развитию основной компетенции компании, т. е. ориентация на производство и предоставление услуг, отказ от дополнительных функций, которые не являются типичными для компании (транспортировка, физическое распределение товаров, хранение и т.д.). В такой ситуации необходимость пользоваться услугами третьих лиц возникает, когда специализированные услуги поставляются необходимым для обеспечения представления продукта любой услуги конечному потребителю. Этот процесс называется аутсорсинг [16]. Только небольшое количество производителей товаров может себе позволить иметь собственный транспортно-экспедиторский отдел, однако и те, кому это под силу, зачастую предпочитают использовать сторонние компании. Формирование собственного транспортно-экспедиторского отдела предполагает стартовое и последующие финансирования, причем не всегда удается сократить сопутствующие расходы, в условиях временного снижения объема производства. Более того, создание новых рабочих мест накладывает на работодателей дополнительную ответственность, в рамках законодательства. Все это является причиной востребованности агентств, которые предлагают логистические и экспедиционные услуги.

Необходимо понимать, что любая деятельность по оказанию услуг предполагает определенную ответственность перед клиентами, пар-

тнерами и законом. Любое предпринимательство может существовать только в рамках взаимного доверия и уважения. Соответственно, каждый начинающий предприниматель, решивший выступать посредником в области экспедирования, обязан ознакомиться с законодательством, регулирующим данную сферу деятельности.

Актуальной проблемой в области международного экспедирования является отсутствие единого законодательства. Каждая страна, как в рамках Евросоюза, так и вне его, определяет разную ответственность экспедиторов, что провоцирует дополнительные сложности. Фундаментом успешного функционирования логистики и экспедирования является скорость оказания услуг и упрощенный порядок действий, в связи с чем, такой нюанс, как отсутствие единой законодательной базы является препятствием к снижению объема усилий и времени, затраченных на процесс перевозки.

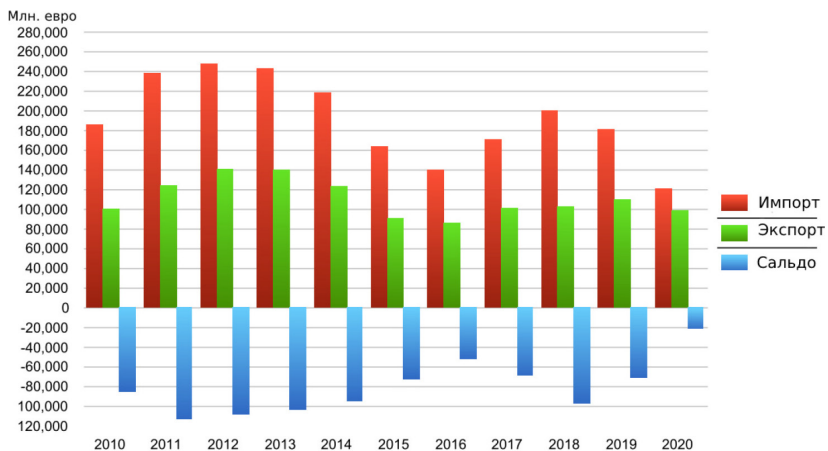


Рис. 1. Торговля ЕС с СНГ. Годовые данные 2010-2020 [13]

Производители, использующие услуги экспедиторов разных стран, вынуждены отдельно изучать условия их ответственности. Экспедиторы в свою очередь могут использовать услуги других экспедиционных агентств, соответственно, у них возникают такие же проблемы, как и у клиентов.

Целью данной статьи является анализ ответственности экспедиторов в ряде стран СНГ. Несмотря на то, что страны СНГ имеют отдельную от Европейского Союза экономическую зону, торговая коммуникация между странами СНГ и европейским союзом является достаточно активной, что указано на рисунке 1.

### Анализ ответственности экспедиторов в странах ЕС

В соответствии с анализом, проведенным ранее, были получены данные, отражающие ответственность экспедиторов в выбранных странах ЕС. Данные отображены в таблицах 1, 2, 3:

Таблица 1.

#### Ограничение ответственности экспедитора за килограмм утерянного или поврежденного груза

Страна	XDR/кг	Евро/кг
Словакия	8,33	9,36
Германия	-	5
Хорватия	Без ограничений	Без ограничений
Австрия	-	1,09
Бельгия	-	5
Италия	8,33	9,36
Румыния	4	4,49
Эстония	8,33	9,36
Нидерланды	4	4,49
Словения	5	5,62
Польша	2	2,25
Чехия	8,33	9,36
Норвегия, Финляндия, Дания, Швеция	8,33	9,36

Таблица 2.

#### Максимальное ограничение ответственности экспедитора за один случай повреждения

Страна	XDR	Евро
Словакия	22 000	22 480
Германия	Неограниченный, при мультимодальных перевозках (включая водный транспорт) до 1 миллиона XDR или 2XDR/кг – применяется более высокая ответственность	
Хорватия	Без ограничений	Без ограничений

*Окончание табл. 2.*

Австрия	-	1 090,09
Бельгия	-	25 000
Италия	Без ограничений	Без ограничений
Румыния	10 000	11 240
Эстония	50 000	56 200
Нидерланды	10 000	11 240
Словения	25 000	28 100
Польша	50 000	56 200
Чехия	20 000	22 480
Норвегия, Финляндия, Дания, Швеция	50 000	56 200

*Таблица 3.***Ограничение ответственности экспедитора за один случай повреждения**

<b>Страна</b>	<b>Расчет ответственности, Евро</b>
Словакия	22 480
Германия	40 000
Хорватия	55 000
Австрия	8 720
Бельгия	25 000
Италия	55 000
Румыния	11 240
Эстония	55 000
Нидерланды	11 240
Словения	28 100
Польша	17 984
Чехия	22 480
Норвегия, Финляндия, Дания, Швеция	55 000

Как мы видим, законодательство большинства стран определяет ограничение ответственности экспедиторов. Величину ответственности экспедитора определяют либо в евро, либо в единицах специального права заимствования, XDR, которые являются искусственным резервным и платёжным средством, эмитируемым Международным валютным фондом. В рамках статьи было предложено решение по объединению ответственности экспедиторов с помощью усреднения полученных данных:

- 5.10 €/кг массы брутто поврежденных, утеранных или уничтоженных товаров
- 23 000 евро за один случай повреждения [15].

### **Анализ ответственности экспедиторов во выбранных странах СНГ**

#### *Ответственность экспедиторов в Российской Федерации*

В Российской Федерации ответственность экспедиторов регулируется главой 41 Гражданского Кодекса Российской Федерации (далее ГК РФ), которая определяет договор транспортной экспедиции, ответственность, документы, предоставляемые экспедитору и прочее.

В соответствии со статьей 801 ГК РФ по договору транспортной экспедиции экспедитор обязуется за вознаграждение и за счет клиента-грузоотправителя или грузополучателя выполнить, или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза.

Статья 803 ГК РФ гласит, что за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей по договору экспедиции экспедитор несет ответственность по основаниям и в размере, которые определяются в соответствии с правилами главы 25 ГК РФ [3].

Величину ответственности экспедитора определяет Федеральный закон от 30.06.2003 N 87-ФЗ, Глава 3.

При оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, предел ответственности экспедитора за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции, не может превышать 2 XDR за килограмм общего веса утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза, также не может превышать 666,67 XDR за место или иную единицу отгрузки.

Помимо реального ущерба экспедитор обязан возместить клиенту упущенную выгоду в связи с утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза, произошедшими по вине экспедитора.



Действительная стоимость груза определяется исходя из цены, указанной в договоре или счете продавца, а при ее отсутствии исходя из средней цены на аналогичный товар, существовавший в том месте, в котором груз подлежал выдаче [11].

#### *Ответственность экспедиторов в Украине*

В Украине экспедиторскую деятельность регулирует Глава 65 Гражданского кодекса Украины (Далее ГК Украины).

По договору транспортного экспедирования экспедитор обязуется за плату и за счет клиента выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза.

В соответствии со статьей 934 ГК Украины, за нарушение обязанностей по договору транспортного экспедирования экспедитор отвечает перед клиентом в соответствии с главой 51 ГК Украины [8].

Закон Украины О транспортно-экспедиторской деятельности от 5 июля 2012 года N 5060-VI более подробно описывает условия транспортного экспедирования, однако не устанавливает определенную величину ответственности экспедитора [5]. Размер ответственности может быть установлен в соответствии с договором транспортного экспедирования, который заключается между экспедитором и клиентом.

Стоит отдельно упомянуть, что международная ассоциация экспедиторов Украины (АМЭУ) предлагает условия транспортно-экспедиторской деятельности.

В соответствии с данными условиями, ответственность за потерю/повреждение товара не может превышать эквивалент 2 SDR за килограмм брутто-веса. Ответственность транспортно-экспедиторского предприятия за потери любого вида не должна превышать общей суммы 10 000 SDR на каждый случай.

При задержке доставки товара экспедитор возвращает клиенту вознаграждение, полученное ранее за осуществление транспортно-экспедиционной деятельности [9].

#### *Ответственность экспедиторов в Республике Беларусь*

Регулирование транспортно-экспедиторской деятельности в Республике Беларусь осуществляется Гражданским Кодексом Республики Беларусь (далее ГК РБ).

По договору транспортной экспедиции экспедитор обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны клиента выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза.

Статья 756 ГК РБ гласит, что за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей по договору экспедиции экспедитор несет ответственность по основаниям и в размере, которые определяются в соответствии с правилами главы 25 ГК РБ [1].

Закон Республики Беларусь 13 июня 2006 г. № 124-ЗО транспортно-экспедиционной деятельности определяет, что ущерб, причиненный несохранностью груза, возмещается экспедитором в следующих размерах:

- за утрату или недостачу груза – в размере стоимости утраченного или недостающего груза;
- за повреждение (порчу) груза – в размере суммы, на которую понизилась стоимость груза, а при невозможности восстановления поврежденного груза – в размере его стоимости;
- за утрату или недостачу груза, принятого экспедитором для перевозки с объявлением ценности, – в размере объявленной ценности груза или части объявленной ценности, пропорциональной утраченной (недостающей) части груза, но не выше его реальной стоимости [4].

В случае использования договора заключаемого членами Белорусской Ассоциации Экспедиторов устанавливаются следующее ограничение ответственности экспедитора:

- ответственность экспедитора ограничивается суммой, не превышающей 666,67 XDR за место или другую единицу отгрузки, либо 2 XDR за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше.
- если доставка груза не включает в себя перевозку морем или по внутренним водным путям, ответственность экспедитора ограничивается суммой, не превышающей 8,33 XDR за килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза.

- ответственность экспедитора за ущерб, являющийся следствием задержки в доставке груза, ограничивается суммой, не превышающей провозные платежи, причитающиеся за задержанный доставкой груз.
- экспедитор утрачивает право на ограничение ответственности, если будет доказано, что убытки, вызванные утратой, повреждением или задержкой в доставке, явились результатом действий или бездействия экспедитора, совершенных с намерением причинить такие убытки [6].

#### *Ответственность экспедиторов в Республике Казахстан*

Деятельность экспедиторов в Казахстане определяет Гражданский кодекс Республики Казахстан (далее ГК РК)

По договору транспортной экспедиции экспедитор обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны клиента выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза, в том числе заключить от имени клиента или от своего имени договор (договоры) перевозки груза.

Ответственность экспедиторов определяется в соответствии со статьей 713 ГК РК. За неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей по договору транспортной экспедиции экспедитор несет ответственность по основаниям и в размере, определяемых в соответствии с правилами главы 20 ГК РК. Размер ответственности экспедитора перед клиентом в таких случаях не должен превышать размер реального ущерба, причиненного клиенту, то есть размер ответственности перевозчика.

Стоимость товаров определяется в соответствии с действующей биржевой ценой на товар, а если таковой цены нет – то в соответствии с текущей рыночной ценой. Если нет ни биржевой, ни рыночной цены, то стоимость товара определяется исходя из обычной стоимости подобного товара [2].

При заключении экспедиционного договора с членами ассоциации национальных экспедиторов республики Казахстан, экспедитор не может нести ответственность за утрату товара и причиненный товару ущерб в сумме, превышающей эквивалент 2 XDR за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза [10].

Таблица 4.

**Сравнение ответственности экспедиторов во выбранных странах**

Страна	Законодательство регулирующее транспортно-экспедиционную деятельность	Размер ответственности экспедитора в соответствии с законодательством	Ассоциация экспедиторов, действующая в стране	Размер ответственности, определяемый договором ассоциации экспедиторов
Российская Федерация	Гражданский Кодекс Российской Федерации  Федеральный закон от 30.06.2003 № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» (далее – Закон № 87-ФЗ).	2 XDR за килограмм брутто-веса  666,67 XDR за место или иную единицу отгрузки	Российская ассоциация экспедиторских и логистических организаций	В соответствии с действующим законодательством.
Украина	Гражданский Кодекс Украины  Закон Украины о транспортно-экспедиционной деятельности	В соответствии с договором транспортного экспедирования	Ассоциация Международных Экспедиторов Украины	2 XDR за килограмм брутто-веса  10 000 XDR на каждый случай.
Республика Беларусь	Гражданский Кодекс Республики Беларусь  ЗАКОН РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ 13 июня 2006 г. № 124-ЗО транспортно-экспедиционной деятельности	В размере суммы, на которую понизилась стоимость груза, а при невозможности восстановления поврежденного груза – в размере его стоимости	Ассоциация Международных Экспедиторов и Логистики БАМЭ	2 XDR за один килограмм веса брутто 8,33 XDR за килограмм веса брутто (если доставка груза не включает в себя перевозку морем или по внутренним водным путям) 666,67 XDR за место или другую единицу отгрузки
Республика Казахстан	Гражданский кодекс Республики Казахстан	В размере суммы, на которую понизилась стоимость груза, а при невозможности восстановления поврежденного груза – в размере его стоимости	Ассоциация Национальных экспедиторов РК	2 XDR за один килограмм веса брутто

В таблице 4 указаны законодательства, регулирующие транспортно-экспедиционную деятельность, ассоциации экспедиторов, а также размер ответственности экспедиторов во выбранных странах.

Необходимо отметить, что только в РФ ограничение ответственности экспедитора установлено законодательством. Данный факт указывает на то, что данные ограничения ответственности экспедитора будут действовать вне зависимости от того, был ли договор заключен с компанией, которая является членом российской ассоциации экспедиторских и логистических организаций, или нет.

Кардинальных различий в величине ответственности экспедитора в странах СНГ не наблюдается, общим является показатель 2 XDR за один килограмм веса брутто. Стоит отметить, что в среднем ответственность экспедиторов в указанных странах СНГ существенно ниже ответственности экспедиторов в странах ЕС, что осложняет возможность привести их к общему показателю. Для получения возможности объединения размера ответственности экспедитора необходимо проводить более глубокий анализ влияющих на нее условий, таких как экономическая ситуация в анализируемых странах, уровень развития транспортно-экспедиционного рынка и так далее.

## **Вывод**

Мировой рынок требует, чтобы транспортные компании предоставляли быстрые и качественные услуги. Каждая составляющая процесса перевозки груза может существенно повлиять на его стоимость и время. Отсутствие единой законодательной базы, регулирующей транспортно-экспедиционную деятельность, может существенно снизить эффективность транспортно-экспедиционных услуг, именно поэтому так важно продолжить анализ этой темы. По результатам анализа было установлено, что разница в максимальной ответственности экспедиторов в странах Европейского Союза и странах СНГ существенно отличается, что значительно усложняет создание общего решения. Однако это станет возможным по результатам более детального изучения факторов, влияющих на его формирование.

### **Информация о спонсорстве.**

Эта работа была создана при содействии Агентства по поддержке исследований и разработок, на основании договора № APVV-19-0444.

### ***Список литературы***

1. Гражданский Кодекс Республики Беларусь. Статья 756. Ответственность экспедитора по договору транспортной экспедиции. URL: [https://kodeksy-by.com/grazhdanskij\\_kodeks\\_rb/756.htm](https://kodeksy-by.com/grazhdanskij_kodeks_rb/756.htm) (дата обращения: 07.12.2021).
2. Гражданский кодекс РК (Особенная часть). Статья 713. Ответственность экспедитора по договору транспортной экспедиции. URL: [https://kodeksy-kz.com/ka/grazhdanskij\\_kodeks\\_osobennaya\\_chast/713.htm](https://kodeksy-kz.com/ka/grazhdanskij_kodeks_osobennaya_chast/713.htm) (дата обращения: 07.12.2021).
3. Гражданский Кодекс РФ Статья 803. Ответственность экспедитора по договору транспортной экспедиции. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_9027/eec2870585cf31e000fb1b5acf07cc071c6dd9c0/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027/eec2870585cf31e000fb1b5acf07cc071c6dd9c0/) (дата обращения: 07.12.2021).
4. Закон республики Беларусь 13 июня 2006 г. № 124-З О транспортно-экспедиционной деятельности. URL: <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=H10600124> (дата обращения: 07.12.2021).
5. Закон Украины о транспортно-экспедиционной деятельности. URL: <https://www.mcs.od.ua/zakon-ukrainy-o-transportno-ekspeditorskoj-deyatelnosti/> (дата обращения: 07.12.2021).
6. Общие условия деятельности белорусских экспедиторов. URL: <http://www.baifby.com/page/27> (дата обращения: 07.12.2021).
7. Передерий М.В., Бессарабов Е.Н., Боровая Л.В. Транспортно-экспедиторский бизнес. Организация и управление : учебно-методическое пособие. Южно-Российский государственный политехнический университет (НПИ) имени М.И. Платова – Новочеркасск: ЮРГПУ (НПИ). 2015. – 172с.
8. Статья 934 Гражданского кодекса Украины. Ответственность экспедитора по договору транспортного экспедирования. URL: <https://urst.com.ua/ru/gku/st-934> (дата обращения: 07.12.2021).

9. Типовой договор транспортного экспедирования АМЕУ. URL: <https://ameu.org.ua/database/dokumenti-ameu/2-uncategorised/4832-tipovij-dogovir-transportnogo-ekspediruvannya-ameu> (дата обращения: 07.12.2021).
10. Типовые правила FIATA, регулирующие предоставление транспортно-экспедиторских услуг. Октябрь 2019. URL: [http://kffanek.kz/f/tipovye\\_pravila\\_fiata\\_2019\\_otformatir.pdf](http://kffanek.kz/f/tipovye_pravila_fiata_2019_otformatir.pdf) (дата обращения: 07.12.2021).
11. Федеральный закон от 30.06.2003 N 87-ФЗ (ред. от 18.03.2020) «О транспортно-экспедиционной деятельности». URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_43006/1c7c5ac903e06cd5dbd340c9ecdde4d8d7201bc1/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_43006/1c7c5ac903e06cd5dbd340c9ecdde4d8d7201bc1/) (дата обращения: 07.12.2021).
12. Холопов К.В., Голубчик А.М. О международном и российском опыте лицензирования деятельности экспедиторов и перевозчиков // Российский внешнеэкономический вестник. 2019. № 11. С. 45-55.
13. European Union, Trade in goods with CIS (Commonwealth Of Independent States). URL: [https://webgate.ec.europa.eu/isdb\\_results/factsheets/region/details\\_cis-commonwealth-of-independent-states\\_en.pdf](https://webgate.ec.europa.eu/isdb_results/factsheets/region/details_cis-commonwealth-of-independent-states_en.pdf) (дата обращения: 07.12.2021).
14. Zasielateľstvo / Gnap J., Poliak M., Sosedová J., Jagelčák J. Žilina: Žilinská univerzita v Žiline. 2021, 262 p.
15. Poliak M., Šimurková P. The harmonization of freight forwarder's responsibility in the EU // Journal of Environmental Protection, Safety, Education and Management. 2016. № 8. Vol. 4. <https://doi.org/10.1051/mateconf/201713400048>
16. Burkovskis R.. Efficiency of freight forwarder's participation in the process of transportation // Journal Impact Factor. 2008. Vol. 23, Issue 3. pp 208-213. <https://doi.org/10.3846/1648-4142.2008.23.208-213>

### References

1. *Grazhdanskiy Kodeks Respubliki Belarus. Stat'ya 756. Otvetstvennost' ekspeditora po dogovoru transportnoy ekspeditsii* [The Civil Code of the Republic of Belarus. Article 756. The freight forwarder's responsibility under the freight forwarding contract]. URL: [https://kodeksy-by.com/grazhdanskiy\\_kodeks\\_rb/756.htm](https://kodeksy-by.com/grazhdanskiy_kodeks_rb/756.htm) (accessed December 7, 2021).

2. *Grazhdanskiy kodeks RK (Osobennaya chast')*. Stat'ya 713. *Otvetsvennost' ekspeditora po dogovoru transportnoy ekspeditsii* [Civil Code of the Republic of Kazakhstan (Special part). Article 713. The freight forwarder's responsibility under the freight forwarding contract]. URL: [https://kodeksy-kz.com/ka/grazhdanskiy\\_kodeks\\_osobennaya\\_chast/713.htm](https://kodeksy-kz.com/ka/grazhdanskiy_kodeks_osobennaya_chast/713.htm) (accessed December 7, 2021).
3. *Grazhdanskiy kodeks RF Stat'ya 803. Otvetsvennost' ekspeditora po dogovoru transportnoy ekspeditsii* [The Civil Code of the Russian Federation Article 803. The freight forwarder's responsibility under the freight forwarding contract]. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_9027/eec2870585cf31e000fb1b5acf07c-c071c6dd9c0/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027/eec2870585cf31e000fb1b5acf07c-c071c6dd9c0/) (accessed December 7, 2021).
4. *Zakon respubliki Belarus' 13 iyunya 2006 g. № 124-Z O transportno-ekspeditsionnoy deyatel'nosti* [Law of the Republic of Belarus No. 124-Z of June 13, 2006 on Freight Forwarding Activities]. URL: <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=H10600124> (accessed December 7, 2021).
5. *Zakon Ukrainy o transportno-ekspeditsionnoy deyatel'nosti* [The Law of Ukraine on Freight Forwarding activities.]. URL: <https://www.mcs.od.ua/zakon-ukrainy-o-transportno-ekspeditsionnoy-deyatelnosti/> (accessed December 7, 2021).
6. *Obshchie usloviya deyatel'nosti belorusskikh ekspeditorov* [General conditions of activity of Belarusian freight forwarders.]. URL: <http://www.baifby.com/page/27> (accessed December 7, 2021).
7. Perederiy M.V., Bessarabov E.N., Borovaya L.V. *Transportno-ekspeditsionnyy biznes. Organizatsiya i upravlenie: uchebno-metodicheskoe posobie* [Freight forwarding business. Organization and management: educational and methodical manual]. Novocherkassk: South Russian State Polytechnic University (NPI) named after M.I. Platov YuRGPU (NPI). 2015, 172 p.
8. *Stat'ya 934 Grazhdanskogo kodeksa Ukrainy. Otvetsvennost' ekspeditora po dogovoru transportnogo ekspedirovaniya* [Article 934 of the Civil Code of Ukraine. The freight forwarder's responsibility under the freight forwarding contract]. URL: <https://urst.com.ua/ru/gku/st-934> (accessed December 7, 2021).



9. *Tipovoy dogovor transportnogo ekspedirovaniya AMEU* [The standard contract of transport forwarding of AIFU]. URL: <https://ameu.org.ua/database/dokumenti-ameu/2-uncategorised/4832-tipovij-dogovir-transportnogo-ekspediruvannya-ameu> (accessed December 7, 2021).
10. *Tipovye pravila FIATA, reguliruyushchie predostavlenie transportno-ekspeditsionnykh uslug. Oktyabr' 2019* [FIATA Model Rules governing the provision of freight forwarding services. October 2019]. URL: [http://kffanek.kz/f/tipovye\\_pravila\\_fiata\\_2019\\_otformatir.pdf](http://kffanek.kz/f/tipovye_pravila_fiata_2019_otformatir.pdf) (accessed December 7, 2021).
11. *Federal'nyy zakon ot 30.06.2003 N 87-FZ (red. ot 18.03.2020) "O transportno-ekspeditsionnoy deyatel'nosti"* [Federal Law No. 87-FZ of 30.06.2003 (as amended on 03/18/2020) "On Freight Forwarding activities"]. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_43006/1c7c5ac903e06cd5dbd340c9ecdde4d8d7201bc1/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_43006/1c7c5ac903e06cd5dbd340c9ecdde4d8d7201bc1/) (accessed December 7, 2021).
12. Kholopov K.V., Golubchik A.M. O mezhdunarodnom i rossiyskom opyte litsenzirovaniya deyatel'nosti ekspeditorov i perevozchikov [About the international and Russian experience of licensing the activities of freight forwarders and carriers]. *Russian Foreign Economic Bulletin*, 2019, no. 11, pp. 45-55.
13. European Union, Trade in goods with CIS (Commonwealth of Independent States). URL: [https://webgate.ec.europa.eu/isdb\\_results/factsheets/region/details\\_cis-commonwealth-of-independent-states\\_en.pdf](https://webgate.ec.europa.eu/isdb_results/factsheets/region/details_cis-commonwealth-of-independent-states_en.pdf) (accessed December 7, 2021).
14. Gnap J., Poliak M., Sosedová J., Jagelčák J. *Zasielateľstvo*. Žilina: Žilinská univerzita v Žiline. 2021, 262 p.
15. Poliak M., Šimurková P. The harmonization of freight forwarder's re-sponsibility in the EU. *Journal of Environmental Protection, Safety, Education and Management*, 2016, no. 8, vol. 4. <https://doi.org/10.1051/mateconf/201713400048>
16. Burkovskis R. Efficiency of freight forwarder's participation in the process of transportation. *Journal Impact Factor*, 2008, vol. 23, issue 3, pp. 208-213. <https://doi.org/10.3846/1648-4142.2008.23.208-213>

## ДААННЫЕ ОБ АВТОРЕ

**Польяк Милош**, декан факультета «Экономика и эксплуатация транспорта и коммуникаций», профессор кафедры «Дорожный и городской транспорт», доктор философских наук.

*Жилинский Университет в Жилине*

*ул. Университетская, 1, г. Жилина, 01026, Словакия*

*milos.poliak@fpedas.uniza.sk*

**Саламахина Екатерина Сергеевна**, докторант кафедры «Дорожный и городской транспорт».

*Жилинский Университет в Жилине*

*ул. Университетская, 1, г. Жилина, 01026, Словакия*

*salamakhina@stud.uniza.sk*

## DATA ABOUT THE AUTHOR

**Miloš Poliak**, Dean of the faculty of Operation and Economics of Transport and Communications, Professor of the Department of Road and Urban Transport, PhD.

*University of Žilina*

*8215/1, Univerzitná, Žilina, 01026, Slovensko*

*milos.poliak@fpedas.uniza.sk*

*ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9149-2439>*

*ResearcherID: R-5949-2016*

*Scopus Author ID: 56216893000*

**Ekaterina S. Salamakhina**, PhD student of the Department of Road and Urban Transport

*University of Žilina*

*8215/1, Univerzitná, Žilina, 01026, Slovensko*

*salamakhina@stud.uniza.sk*

*ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5232-5489>*

Поступила 21.12.2021

После рецензирования 10.01.2022

Принята 15.01.2022

Received 21.12.2021

Revised 10.01.2022

Accepted 15.01.2022