

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Красноярский институт железнодорожного транспорта  
– филиал ФГБОУ ВО  
«Иркутский государственный университет путей сообщения»

**Н.В. РЫЖУК**

# **КОММЕРЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ**

Курс лекций  
для студентов всех форм обучения  
направление подготовки 23.03.01 Технология транспортных процессов  
профиль «Логистика и менеджмент на транспорте»

Красноярск  
КрИЖТ ИрГУПС  
2023

УДК  
ББК  
О

Рыжук, Н.В., Коммерческая деятельность на транспорте: курс лекций для студентов всех форм обучения направление подготовки 23.03.01 Технология транспортных процессов профиль «Логистика и менеджмент на транспорте» / Н.В. Рыжук ; КриЖТ ИрГУПС. – Красноярск : КриЖТ ИрГУПС, – 2023. – 92 с.

Курс лекций составлен для направления подготовки 23.03.01 Технология транспортных процессов профиль «Логистика и менеджмент на транспорте» на основе рабочей программы учебной дисциплины Б1.В.ДВ.06.01 Коммерческая деятельность на транспорте.

Рекомендовано к изданию методическим советом КриЖТ ИрГУПС

Печатается в авторской редакции

*© Рыжук Н.В., 2023*

*© Красноярский институт*

*железнодорожного транспорта, 2023*

## Содержание

Введение.....	4
Методические рекомендации по работе над конспектом лекций.....	7
Раздел 1. Сущность и принципы коммерческой деятельности на транспорте	9
Тема 1.1 Транспорт и транспортные услуги.....	9
Тема 1.2 Правовые основы коммерческой деятельности на транспорте ...	29
Тема 1.3 Грузовые и коммерческие операции на транспорте .....	34
Тема 1.4 Планирование и прогнозирование спроса на перевозки грузов ..	42
Раздел 2 Грузовые и коммерческие характеристики различных видов транспорта.....	48
Тема 2.1 Грузовые и коммерческие характеристики железнодорожного транспорта.....	48
Тема 2.2 Грузовые и коммерческие характеристики автомобильного транспорта.....	52
Тема 2.3 Грузовые и коммерческие характеристики воздушного и водного транспорта.....	58
Раздел 3 Транспортные тарифы компаний.....	67
Тема 3.1. Грузовые железнодорожные тарифы, их значение и система построения .....	67
Тема 3.2. Транспортное страхование .....	74
Заключение .....	89
Список использованных информационных ресурсов .....	90

## ВВЕДЕНИЕ

Курс лекций разработан для студентов всех форм обучения направление подготовки 23.03.01 Технология транспортных процессов профиль «Логистика и менеджмент на транспорте».

Лекция – это ведущая форма группового обучения. Ведущей она является потому, что именно с нее начинается изучение каждой новой дисциплины, темы. И только после лекции следуют другие, подчиненные ей формы обучения: семинары, практические занятия и т. д.

Методологическое значение лекции состоит в том, что в ней раскрываются фундаментальные теоретические основы учебной дисциплины и научные методы, с помощью которых анализируются жизненные явления. В целом можно сказать, что лекции как форме и методу обучения присущи три основные педагогические функции, которые определяют ее возможности и достоинства в учебном процессе: *познавательная, развивающая и организующая.*

*Познавательная функция* выражается в понимании студентами основ науки, научно обоснованных путей решения практических задач.

Лекция призвана дать взаимосвязанное, доказательное и отчетливое представление о самых сложных моментах в практической деятельности специалистов. Именно это, а не запоминание каждого слова или цифры, продиктованных преподавателем, является главным в познавательной функции.

Кроме того, следует помнить, что *познавательная функция* всякой лекции связана и с тем, что в живой разговорной речи самые сложные вопросы разъяснить и понять легче, чем тогда, когда они изложены письменно. Значит одно из основных достоинств лекции – это передача учебного материала не беззвучными строками текста, а конкретным человеком – преподавателем.

Лекция достигает цели, если помимо сообщения информации она выполняет развивающую функцию, то есть по содержанию и форме она ориентирована не на память, а на мышление обучающихся, призвана не только преподнести им знания, но и научить их самостоятельно мыслить. Именно такие предпосылки содержит лекция, подготовленная на высоком профессиональном уровне. В повседневном и интенсивном упражнении в научном мышлении и заключается главная ценность лекции.

Следовательно, *развивающая функция* лекции находится в зависимости от грамотно подобранного и составленного содержания лекции и методики его изложения. Логичное, доказательное расположение материала, Стремление лектора не просто изложить голые факты, а логично расположить материал, доказать его истинность, привести к обоснованным выводам, научить студентов думать, искать ответы на возникающие вопросы и рассматривать приемы такого поиска – все это отличительные черты лекции, выполняющей в полной мере развивающую функцию.

*Организирующая функция* лекции предусматривает, в первую очередь, управление самостоятельной работой как в процессе лекции, так и во внеурочное время. Эта функция сознательно усиливается проведением семинаров и практических занятий. В данном случае преподаватель рекомендует литературу, обращает внимание обучающихся на то, что необходимо изучить и с чем сопоставить. Полученные в ходе лекции выводы и результаты служат основой при самостоятельной проработке рекомендованной литературы.

Цель создания курса лекций: помочь обучающемуся в изучении материала по дисциплине и подготовке к промежуточной аттестации.

В результате освоения дисциплины «Коммерческая деятельность на транспорте» обучающийся должен достигнуть следующих результатов образования:

**Обучающийся должен знать:**

– основные экономические понятия и термины, законы и теории коммерческой деятельности на транспорте; систему государственного регулирования конкурентоспособности в РФ;

– подходы к планированию и организации рационального взаимодействия хозяйствующих субъектов в рамках коммерческих отношений.

**Обучающийся должен уметь:**

– собирать, систематизировать информацию и исследовать рынок сырья материалов;

– управлять ассортиментом и качеством услуг, реализация стратегий ценообразования;

– осуществлять выбор деловых партнеров с учетом определенных критериев и управлять услугами транспорта.

**Обучающийся должен владеть:**

- навыками заключения различных договоров; навыками работы с технической документацией необходимой для профессиональной деятельности;
- навыками управления коммерческими рисками и их минимизацией.

Тематический план занятий представлен в таблице 1.

*Таблица 1 – Тематический план занятий  
(для студентов всех форм обучения)*

<b>Дисциплина: Коммерческая деятельность на транспорте</b>		
<b>Название темы занятия</b>	<b>Продолжительность в часах</b>	
	<b>очная</b>	<b>заочная</b>
<b>РАЗДЕЛ 1. СУЩНОСТЬ И ПРИНЦИПЫ КОММЕРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ</b>		
Транспорт и транспортные услуги	2	0,25
Правовые основы коммерческой деятельности на транспорте	2	0,25
Грузовые и коммерческие операции на транспорте	2	-
Планирование и прогнозирование спроса на перевозки грузов	2	-
<b>РАЗДЕЛ 2. ГРУЗОВЫЕ И КОММЕРЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА</b>		
Грузовые и коммерческие характеристики железнодорожного транспорта	2	0,5
Грузовые и коммерческие характеристики автомобильного транспорта	2	-
Грузовые и коммерческие характеристики воздушного и водного транспорта	2	-
<b>РАЗДЕЛ 3. ТРАНСПОРТНЫЕ ТАРИФЫ КОМПАНИЙ</b>		
Грузовые железнодорожные тарифы, их значение и система построения	2	0,5
Транспортное страхование	1	0,5

## МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО РАБОТЕ НАД КОНСПЕКТОМ ЛЕКЦИЙ

В ходе лекционных занятий необходимо вести конспектирование учебного материала. Обращать внимание на категории, формулировки, раскрывающие содержание тех или иных явлений и процессов, научные выводы и практические рекомендации. Желательно оставить в рабочих конспектах поля, на которых делать пометки из рекомендованной литературы, дополняющие материал прослушанной лекции, а также подчеркивающие особую важность тех или иных теоретических положений.

Во время лекции рекомендуется задавать преподавателю уточняющие вопросы с целью уяснения теоретических положений, разрешения спорных ситуаций. Кроме того, перед каждым лекционным занятием студенту необходимо прочитать указанные главы источников литературы, выписать неясные вопросы и задать их на лекции преподавателю, с просьбой объяснить более подробно неясные моменты.

После каждой лекции перечитать новый материал с заучиванием новых определений, формул и выражений, доработать свой конспект лекции, делая в нем соответствующие записи из литературы, рекомендованной преподавателем и предусмотренной учебной программой.

Транспорт – одна из крупнейших отраслей общественного производства, влияющая на все сферы деятельности человека и развития общества в целом. Также транспорт – это одна из сфер, которая характеризуется повышенной степенью техногенности, технической оснащенности, стратегическим значением для обеспечения жизнедеятельности общества и государства. Поэтому отношения перевозки традиционно рассматриваются в контексте транспортного права, характеризующегося большим количеством норм технического характера.

Договорные обязательства перевозки руководствуются техническими нормами, которые определяют само понятие транспорта, устанавливают стандарты, организационные предпосылки на государственное регулирование транспорта и его деятельности.

В настоящее время государственное управление транспортом направлено на решение следующих задач:

- защита интересов общества в области транспорта;
- осуществление межгосударственного и международного сотрудничества в области транспорта;

- разработка проектов законодательных и иных актов, стандартов, норм, определяющих правовой и нормативный статусы всех видов транспорта независимо от форм собственности;
- разработка концепций и государственных программ развития всех видов транспорта, формирование и проведение инвестиционной, научно-технической и социальной политики;
- контроль за соблюдением прав потребителей транспортных услуг;
- разработка прогнозов и своевременное обеспечение потребностей государственных нужд и населения в перевозках;
- координация работы и осуществление функции государственного регулирования деятельности транспортного комплекса.

В условиях глобализации современной экономики повышение эффективности доставки грузов входит в приоритетные направления сокращения издержек промышленных организаций, торговли и сферы услуг.

Поэтому в последнее время явно наметилась тенденция выделения транспортно-экспедиционной деятельности в самостоятельную отрасль транспортного комплекса.

Транспортные услуги – это не простая доставка груза из пункта А в пункт Б, а целый комплекс операций, цель которых – обеспечить качественную перевозку по самой экономичной, безопасной и быстрой схеме.

Среди этих операций экспедирование груза считается одной из самых сложных и ответственных, поскольку перевозчик на время транспортировки груза фактически принимает на себя функции его владельца.

## РАЗДЕЛ 1. СУЩНОСТЬ И ПРИНЦИПЫ КОММЕРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ

### ТЕМА 1.1 ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНЫЕ УСЛУГИ

Транспортные услуги: основные понятия, сущность, роль в сервисной деятельности

Сервисная деятельность – это вид деятельности, направленный на удовлетворение потребностей людей путем оказания индивидуальных услуг. Реализация сервиса осуществляется через сферу услуг с ее наиболее развитым компонентом – сферой обслуживания.

В соответствии с ГОСТ 50646-94 «Услуги населению. Термины и определения» услуга (service) – это результат непосредственного взаимодействия исполнителя и потребителя, а также собственной деятельности исполнителя по удовлетворению потребности потребителя.

Исполнитель – предприятие, организация или предприниматель, оказывающие услугу потребителю. В качестве производителей услуг выступают коллективы, конкретные работники предприятий сервиса, генераторы новых идей и технологий в сервисе, менеджеры и предприниматели.

Под исполнителем транспортной услуги понимается лицо, которое предоставляет данную услугу согласно договору.

Потребитель – гражданин, получающий, заказывающий либо имеющий намерение получить или заказать услуги для личных нужд. Потребителями услуг являются покупатели, клиенты, заказчики, посетители, пользователи.

Сервисные организации оказывают материальные и социально-культурные услуги.

Материальные услуги – это услуги, удовлетворяющие материальные потребности людей. В частности, к материальным услугам относятся бытовые услуги (услуги по ремонту и техническому обслуживанию изделий, зданий и сооружений, фотоуслуги, парикмахерские услуги), жилищно-коммунальные услуги, услуги общественного питания, услуги транспорта, сельскохозяйственные услуги и т. д.

Социально-культурные услуги – это услуги, удовлетворяющие духовные, интеллектуальные потребности людей и поддерживающие их нормальную жизнедеятельность. Социально-культурные услуги обеспечивают поддержание и восстановление здоровья, духовное и

физическое развитие личности, повышение профессионального мастерства. К социально-культурным услугам относятся медицинские услуги, услуги культуры, туризма и образования.

Результат материальных услуг является выполненная работа или изделие. Результат социально-культурных услуг (собственно услуг) не имеет материальной формы (результат туристического или экскурсионного обслуживания).

Материальные и социально-культурные услуги являются взаимодополняющими. Часто приобретению товаров сопутствует потребление услуг, например, услуг по послепродажному обслуживанию, а потребление услуг сопровождается приобретением сопутствующих товаров. Например, при потреблении услуг общественного питания потребитель получает товар — продукты питания, место потребления продуктов питания, услугу по подаче блюд и напитков, психологическую разгрузку.

Отличительными особенностями услуг являются:

1) неосвязаемость, то есть их нематериальный характер, другими словами, услуга не может быть предложена клиенту в осязаемой форме до завершения процесса его обслуживания. Хотя для производства услуг, как правило, необходимы материальные ресурсы, оборудование;

2) услуги нельзя хранить, то есть процесс предоставления и потребления услуг протекает одновременно, и потребители являются непосредственными участниками этого процесса;

3) оказание услуг — это деятельность, поэтому услуги не могут быть протестированы и оценены прежде, чем покупатель их оплатит;

4) изменчивость по своим качествам, поскольку они во многом зависят от квалификации работника, его индивидуально-личностных черт и настроения.

Основное и принципиальное отличие услуги от товара заключается в следующем. Товар есть материализованный и отчужденный от производителя результат труда. Процесс доведения товара до потребителя осуществляется посредством стандартного набора процедур (передача продукта в оптовую и розничную торговлю и последующая его продажа). При производстве же услуг отсутствуют стадии «хранение» и «продажа» (фактически производство услуги совмещено с ее потреблением).

Взаимодействие потребителя и исполнителя услуги происходит в процессе обслуживания. Характер взаимодействия зависит от формы предоставления услуги и бывает непосредственным (очным) и

опосредованным (заочным). При *непосредственном* взаимодействии происходит прямой контакт исполнителя и потребителя, а при *опосредованном* – контакт может осуществляться через посредников или вспомогательный персонал исполнителя услуги.

Транспортный сервис предлагает оказание услуг в удовлетворении потребностей граждан в личном пространственном перемещении. Сюда входит целый комплекс услуг различного уровня, обеспечивающий и сопровождающий пространственное перемещение граждан в пределах отдельных селитебных зон, региональное и межрегиональное перемещение на всех видах транспортных средств (автомобильный транспорт индивидуального (такси) и общественного пользования, метрополитен, железнодорожный, речной, морской, воздушный и прочие виды транспорта).

Уровень и тип транспортного средства, протяженность перемещения обуславливают специфику транспортного сервиса. Кроме личного пространственного перемещения в транспортный сервис входит пространственное перемещение грузов непромышленного назначения, составляющих фонд личного потребления граждан и материальную базу социальных структур.

Особенности функционирования отдельных групп услуг: Сфера бытового обслуживания населения; Посреднические услуги; Досуговые услуги; Сервисная деятельность в гостиницах; Туристская деятельность.

Кроме понятия основной услуги, существует понятие сопутствующей и дополнительной услуги. Сопутствующая услуга (на транспорте) - услуга, непосредственно не связанная с перевозкой и необходимая для того, чтобы использовать основную услугу. Например, продажа билетов, доставка их на дом, на работу потребителю, предоставление постельного белья, обеспечение питанием; оформление заявки, подача, уборка вагонов, погрузочно-разгрузочные работы и т. д. Основная услуга, как правило, требует сопутствующих, но не дополнительных.

Дополнительная услуга – услуга, придающая основной услуге дополнительную выгоду и помогающая отличить данную услугу от конкурирующих с ней. Например, услуги телеграфной, телефонной связи; очистка вагонов и контейнеров от остатков грузов, обеспечение грузоотправителей средствами пакетирования, сдача складов, вагонов, ПРМ в аренду, завоз-вывоз груза автотранспортом, таможенное оформление груза и т. д. Следует отметить, что и дополнительные, и

сопутствующие услуги сами по себе могут являться также и основными услугами. Например, таможенное оформление может выступать как самостоятельная основная услуга.

Транспортное обслуживание – это процесс предоставления транспортных услуг потребителям в соответствии с установленными нормами и требованиями.

Транспортный рынок – совокупность транспортных предприятий одного или нескольких видов транспорта, оказывающих транспортные услуги пользователям транспорта на определенной территории исходя из своих экономических особенностей и запросов потребителей.

Предоставление услуги – деятельность исполнителя, необходимая для обеспечения услуги.

Вид транспортной услуги – совокупность однородных транспортных услуг, характеризующихся общими технологическими признаками.

Наиболее передовым методом сервиса вообще и транспортного в частности является предоставление пакетов услуг - комплексов услуг различного состава в зависимости от потребностей клиентов. Пакет услуг оформляется и предоставляется как единая услуга, что существенно ускоряет и облегчает процесс получения клиентом этих услуг.

Под транспортным сервисом понимается система услуг по обслуживанию пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей, включая обеспечение перевозок, выполнение сопутствующих и дополнительных работ.

Основными задачами транспортного сервиса являются: комплексное улучшение потребностей грузовладельцев и общества в целом в перевозках; разработка новых форм обслуживания на базе новейших научно-технических достижений, информационных и ресурсосберегающих технологий.

Слово «сервис» появилось в России не в результате рыночных преобразований последнего десятилетия XX века, а родилось вместе с индустрией гостиничного и автомобильного обслуживания населения. Значение слова «сервис» означает то же, что и «обслуживание». Слово «обслуживание» в русском языке имеет несколько значений.

1. Первое – означает работать по удовлетворению чьих-либо бытовых, текущих или постоянных нужд и потребностей. Объектом обслуживания в данном случае является человек, а в сферу удовлетворения его запросов входит весь круг социально-бытовых и производственных услуг, оказываемых населению: образование, медицина, транспорт,

торговля, общепит, страхование, туризм и т. д. Комплекс товаров и услуг, необходимых человеку для удовлетворения социальных, производственных, бытовых и культурных потребностей жизнедеятельности, называется социально-культурным сервисом.

2. Второе значение относится к технике. Обслуживать – значит работать по эксплуатации машин, механизмов, станков, подвижного состава, ПРМ и других технических средств и устройств. В этих случаях объектом обслуживания является уже не человек, технические средства и механизмы, поскольку каждое техническое средство в процессе эксплуатации требует определенного обслуживания, контроля, регулировки, экипировки, ремонта и т. д. Технический сервис – это обслуживание машин, станков, вагонов, локомотивов с целью увеличения срока службы и поддержания их рабочих параметров в необходимом диапазоне.

3. Еще одно значение относится к сырью, материалам, техническим изделиям и другим полуфабрикатам.

Получение той или иной продукции заданного внешнего вида, состояния, качества требует изменения параметров и характеристик исходного материала в процессе производства или эксплуатации. Примером здесь служит процесс извлечения влаги из древесины (сушка), обработка ткани перед покраской, промывка и обработка продуктов перед приготовлением или консервированием; обмывка пассажирских вагонов перед техническим осмотром в начальных и конечных пунктах, внутренняя уборка вагонов; коммерческий и технический осмотр грузовых вагонов перед погрузкой, промывка цистерн, санитарная обработка вагонов и контейнеров после перевозки ряда грузов, информирование клиентов о прибытии груза; затаривание и упаковка груза, маркировка и т. д. Процесс обработки сырья, материалов, технических изделий и полуфабрикатов в сфере производства и эксплуатации с целью изменения их параметров и характеристик для получения качественной новой продукции называется технологическим сервисом.

Очевидно, что именно технологический сервис повышает потребительские свойства продукции.

В целом же понятие «сервис» включает в себя немного больше, чем обслуживание. Понятие «сервис» будет неполным, если его воспринимать как просто «обслуживание», т. е. выполнение каких-либо стандартных операций. Сервис предполагает еще и индивидуальный подход в обслуживании клиентов, техники, сырья.

В транспортном сервисе индивидуальный подход в обслуживании, кроме операций по обслуживанию потребителей транспортных услуг, включает доброжелательное приветствие, улыбку, мягкую вежливую манеру общения, хорошее деловое настроение, искреннее проникновение в нужды, желания, спрос клиента.

Особенности и структура транспортного сервиса.

Все услуги как товар (т. е. предлагаемые на продажу покупателям), и услуги транспорта и экспедирования, в частности, имеют свои характерные особенности.

Транспортная услуга не взаимозаменяема, потому что она жестко «привязана» к месту и времени, что ограничивает внутриотраслевую конкуренцию на одном виде транспорта (например, между железными дорогами). Такая конкуренция может быть между видами транспорта или при наличии альтернативных путей сообщения в рамках одного и того же вида транспорта (например, автомобильного или воздушного).

Участие покупателя. В любой деятельности по оказанию услуг покупатель в той или иной степени является участником этого процесса.

Эта особенность не позволяет заранее проверить качество оказываемых услуг, поскольку производство услуги и ее потребление происходит одновременно. Кроме того, в сфере непроизводственных, индивидуальных услуг в ощущении удовлетворенности потребителя играют вопросы личного взаимодействия и обстановки. Наиболее важным зачастую является не действительное состояние вещей, а восприятие их потребителем, чье поведение может быть непредсказуемым. При оказании транспортных услуг потребители сами должны выбрать маршрут и способ доставки, оформить документы, доставить груз на железнодорожную станцию отправления и забрать со станции назначения. Таким образом, потребители являются, по сути, частью рабочей силы при оказании услуг, поэтому необходимо создать для них соответствующие условия, провести обучение.

Услуги транспорта относятся к услугам, завершающим и (или) предваряющим процесс материального производства. Например, перемещение готовой продукции с завода-изготовителя в пункт назначения для ее дальнейшей реализации потребителям относится к услугам, завершающим процесс материального производства. Доставка сырья из мест добычи на комбинат для переработки его в готовую продукцию или полуфабрикаты относится к услугам, предваряющим процесс материального производства.

Услуги нельзя хранить и накапливать. Это заставляет предприятия в сфере услуг при неравномерном спросе создавать запасы производственных мощностей, тогда как предприятия в производственной сфере могут создавать запасы продукции на складах, что дешевле. Если же услуга не оказывается в период снижения спроса, то производственные мощности простаивают, теряется прибыль. Предприятию в сфере услуг приходится создавать резервы производственных мощностей, чтобы не потерять клиентов, которых нельзя будет обслужить в периоды максимального спроса.

Продажа услуг – это фактическая продажа самого процесса труда, поэтому качество услуг определяется качеством этого процесса.

Спрос на услуги изменчив. Любой спрос изменчив, однако, спрос на услуги, как правило, характеризуется более крупными, сложными и быстрыми колебаниями. Эта особенность в совокупности с предыдущей делают задачу максимизации эффективности работы предприятия в сфере услуг очень сложным делом. Предприятие должно уметь очень гибко распоряжаться своими производственными мощностями, чтобы минимизировать как потери из-за простоев в период сниженного спроса, так и сохранить своих клиентов.

Неосвязаемость сервисного компонента любой сделки заключается в следующих моментах. Обычно бывает трудно составить четкое описание стандарт услуги. Многие люди по-разному понимают «правильность» оказания услуги. Так, потребитель и обслуживающий персонал смотрят на процесс оказания услуг с разных точек зрения, поэтому часто не могут найти общий язык.

Сервис как комплексное обслуживание отличается от процесса предоставления единичных услуг наличием нескольких сфер, окружающих основной продукт. Структура сервиса представлена на рисунке 1.

Основная услуга – непосредственно центральная часть сделки, то, без чего потребителя не интересуют все прочие характеристики услуги.

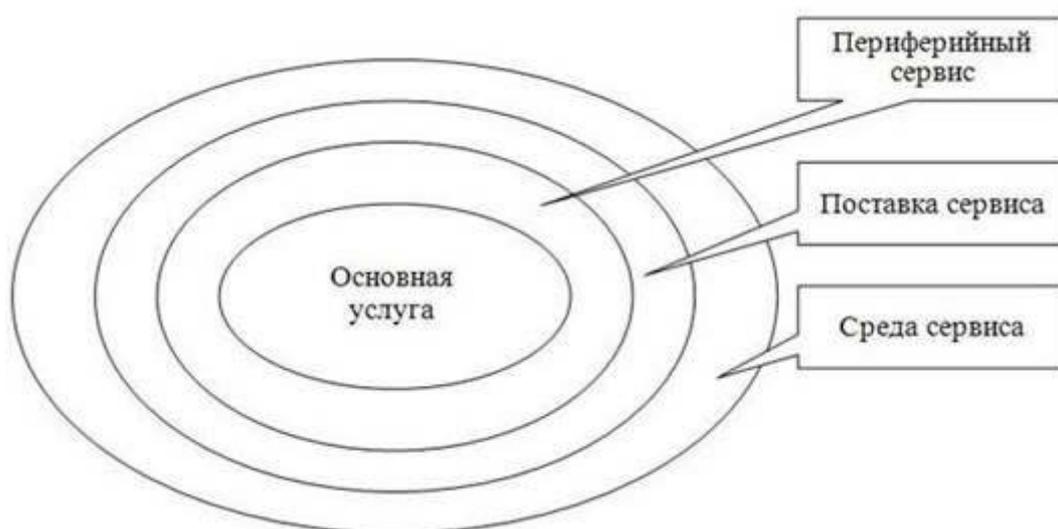
Так, например, для транспортной услуги основной услугой является перевозка определенной партии груза от станции отправления до станции назначения в установленные сроки.

Периферийный сервис – это те аспекты услуги, которые имеют ценность для потребителя, но не являются основной причиной для совершения покупки. В периферийный сервис входят такие показатели услуги, как, например, доставка грузов «точно в срок», предоставление специально оговоренного подвижного состава и т. д. Следует отметить,

что эти показатели для определенных групп потребителей входят в основную услугу. Например, некоторые грузоотправители могут потребовать только наиболее удобный для них вид подвижного состава, в противном случае они могут отказаться от перевозки. В периферийный сервис входят сопутствующие и дополнительные услуги.

Поставка сервиса - то, как услуга предоставляется, сценарий работы обслуживающего персонала. Поставка сервиса должна быть стандартизирована, что сделает услугу предсказуемой для покупателя и надежной для менеджмента.

Среда сервиса - расположение зданий, доступ к нему, обстановка, атмосфера и структура, в которой работает персонал. Включает в себя системы обеспечения, оплаты труда, обучения и контроля.



*Рисунок 1. – Структура сервиса*

Классификация транспортных операций:

#### 1. Международные и внутренние

Международные перевозки – перевозки грузов между двумя и более странами, особенностью которых является наличие «иностранного элемента», т. е. груз в соответствии с договором перевозки следует за границу. Между понятиями «международная перевозка» и «внешнеторговая перевозка» есть существенная разница. Внешнеторговая перевозка указывает на её характер (экспортная или импортная). Она может совпадать по месту и времени с международной в случае заключения международного договора перевозки для транспортировки товара из пункта отправления товара в одной стране в пункт назначения в другой. При этом такая перевозка может быть оформлена

международными транспортными документами. Внешнеторговая перевозка в отличие от международной может быть на определённой части маршрута в стране отправления товара внутренней, если она оформлена в соответствии с национальными правовыми нормами. Но международные перевозки не всегда бывают внешнеторговыми.

К международным перевозкам относятся также перевозки грузов иностранных владельцев, осуществляемые транзитом через территорию страны или на морских и речных судах между иностранными портами, воздушным транспортом через территорию других стран. Международными, но не внешнеторговыми считаются перевозки грузов некоммерческого характера, например выставочных и ярмарочных грузов, оборудования для киносъёмок, спортивного инвентаря для участия в соревнованиях и пр., а также гуманитарной помощи.

2. В зависимости от предмета транспортных операций:

- грузовые;
- пассажирские;
- почтовые;
- багажные.

3. По видам транспорта:

- железнодорожные перевозки;
- водные (морские и речные) перевозки;
- автомобильные перевозки;
- воздушные перевозки;
- трубопроводные перевозки;
- смешанные перевозки.

Отнесение перевозки к международной или внутренней, классификация её по предмету и конкретный вид транспорта определяют те правовые нормы, которые регулируют условия договора перевозки, таможенного оформления перевозок, транспортного страхования грузов и др.

4. В зависимости от формы и функций перевозочных документов:

- железнодорожный, автомобильный и речной транспорт: накладная;
- морской: коносамент, чартер или (очень редко) накладная;
- смешанные перевозки: чаще всего, сквозной коносамент.

В зависимости от возложенных на транспортный документ функций он может быть обратным (коносаменты и сквозные коносаменты) и необратным (накладные и чартеры).

Любой транспортный документ выполняет две основные функции: является подтверждением наличия договора перевозки и служит распиской перевозчика в приёме им груза. Обратные документы обладают также товаро-распределительной функцией.

5. В зависимости от транспортной характеристики товара:

- сухие грузы (навалочные, насыпные, генеральные);
- наливные.

Классификация грузов по транспортным характеристикам имеет значение, не только с позиций технологии их погрузки, выгрузки, перевозки, перевалки и хранения, но и оказывает существенное влияние на принципы формирования транспортных тарифов и выбор условий транспортного страхования грузов.

6. В зависимости от периодичности:

- регулярные перевозки (линейное или публичное судоходство);
- нерегулярные перевозки (трамповое судоходство).

7. В зависимости от применяемых тарифов:

– при морских перевозках тарифы и ставки формируются на основе нормированной ставки тайм-чартерного эквивалента (затрат судовладельца на использование судна в течение 1 суток);

– при железнодорожных перевозках применяются покилометровые тарифы по регрессионной шкале, исчисляемые за тонну или вагонную партию перевозимого груза;

– при автомобильных перевозках провозные платежи формируются путём умножения ставки за перевозку всего груза в автомобиле за 1 км пути на фактическое расстояние перевозки;

– при воздушных перевозках применяется зонный принцип формирования тарифов;

– для смешанных перевозок устанавливаются сквозные тарифы, базирующиеся на уровне тарифов и фрахтов, действующих на отдельных видах транспорта.

8. В зависимости от порядка прохождения границы:

- перегрузочные перевозки;
- бесперегрузочные перевозки.

9. В зависимости от вида применяемых транспортно-технологических систем:

– контейнерная перевозка (контейнер – элемент транспортного оборудования унифицированных размеров, объёмом более 1 куб. м);

- пакетная перевозка (пакет – укрупнённое грузовое место, сформированное из нескольких меньших с использованием средств пакетирования (поддонов) или без таковых);
- паромная перевозка (паром – специальный тип судна, предназначенный для перевозки транспортных средств);
- лихтерная перевозка (лихтер – несамоходная плоскодонная баржа унифицированных размеров грузоподъёмностью 200–7000 т);
- трейлерная перевозка (трейлер – грузовая площадка на колёсном ходу, предназначенная для погрузки-выгрузки морских судов);
- ролкерная перевозка (ролкер – судно с горизонтальным способом погрузки-выгрузки, применяемое для перевозки контейнеров и самоходной техники) рис.2 ;

– перевозка с использованием судов смешанного плавания и др.

#### 10. По месту завершения перевозки:

- соседские перевозки;
- транзитные;
- кольцевые.

#### 11. В зависимости от вида сообщений:

– прямые (перевозка одной партии груза несколькими видами транспорта от пункта отправления до пункта назначения по одному договору перевозки, по одному перевозочному документу, по одному сквозному тарифу);

– не прямые перевозки (все остальные).

#### 12. По составу участников выполнения транспортных операций:

– перевозчики (фирмы, основной вид деятельности которых – транспортировка грузов);

– экспедиторы (транспортные посредники, основной вид деятельности которых – исполнение услуг, связанных с перевозкой грузов);

– операторы смешанных перевозок (фирмы, принимающие на себя обязательства по доставке груза несколькими видами транспорта через несколько пунктов перевалки и хранения, но по одному договору на исполнение всех услуг);

– транспортные посредники (агенты, брокерские фирмы, лизинговые компании и др.);

– участники внешнеторговой сделки.

13. Транспортные операции могут подразделяться на внутренние и внешние.



*Рисунок 2 – Ролкер – судно с горизонтальным способом погрузки-выгрузки*

К внутренним транспортным операциям и организации внешнеторгового комплекса относятся: подготовка планов перевозок, их учет, анализ, контроль, проработка транспортных условий в договорах купли-продажи и т. д. К внешним транспортным операциям относят операции, непосредственно связанные с перевозочным процессом: заключение договоров на транспортное обслуживание, согласование планов перевозок, тарифов, фрахта, условий транспортировки товара, расчеты за перевозку товара и т. д.

В зависимости от места проведения:

– транспортные операции внутри страны – организация доставки грузов к пограничным пунктам, передача грузов, транспортных средств и различного транспортного оборудования за границу;

– транспортные операции на территории других стран – переадресование грузов, заключение нового договора перевозки, транспортно-экспедиторские, агентские, лизинговые, брокерские и другие виды обслуживания внешнеторговых операций.

Процесс транспортировки груза можно разделить на два этапа: основной (этап, выполняемый перевозчиком) и дополнительный (комплекс операций по перевозке груза, выходящий за пределы функций перевозчика). Таким образом, транспортные операции также делятся на основные и сопряженные (дополнительные), выполняемые другими субъектами транспортного процесса.

Дополнительные (сопряженные) операции:

1. Агентские операции – совершение юридических действий, связанных с куплей-продажей товаров (продукции) на оговоренной территории по поручению одной стороны (принципала) независимой от нее другой стороной (агентом) по поручению, за счет и от имени принципала.

Взаимоотношения между принципалом и агентом обычно строятся на базе единовременных полномочий или в случае, если эти отношения более длительные, то строятся на базе агентского договора, который предусматривает объем и порядок предоставления услуг, и размеры агентского вознаграждения.

В торговом мореплавании в силу его особенностей судно посещает разные порты, и ряд функций по защите интересов судовладельца и оказания содействия организации судна, выполнение обязанностей в порту назначения принимают на себя судовые агенты.

Обязанности судового агента:

1) предоставление достоверной информации о порте и действующих в нём правилах и обычаях;

2) осуществление формальностей, связанных с заходом и стоянкой судна в порту, включая оплату судовых сборов;

3) помощь в организации судовых операций;

4) снабжение судна топливом, пресной водой и провизией.

В зависимости от условий чартера, судовые агенты назначаются либо владельцем судна (агенты судовладельца), либо фрахтователем. Функции агентов одинаковы. Если судовладелец уже имеет в порту своего постоянного агента, но по условиям порта согласился на услуги агента фрахтователя, то за постоянным агентом остаются функции защиты его интересов.

2. Бункерские операции – операции по обеспечению поставок и загрузки транспортных средств топливом и водой.

3. Лизинговые операции – операции по приобретению оборудования в аренду.

4. Стивидорные операции – операции по погрузке, разгрузке, перегрузке груза, его укладке в транспортное средство, разравнивание.

5. Страховые операции – операции по страхованию груза, в соответствии с которыми страховщик возмещает потери при наступлении страхового случая.

6. Сюрвейерные операции – операции по исследованию судов и грузов с целью выявить состояние, размер повреждения при аварии, мореходность судов. Могут быть проведены по инициативе судовладельцев, фрахтователя, грузовладельца или квалификационного общества.

7. Тальманские операции – операции по учету груза при погрузке-выгрузке с составлением счета, в котором выражается фактическое количество груза, погруженного за определенный период.

8. Фрахтовые операции – заключение договора фрахтования. Фрахтование – работа по бронированию определенного судна.

9. Шипчандлерские операции – операции по поставке на суда продовольствия, техническое снабжение судов. Шипчандлерские операции – операции по поставке на суда продовольствия, техническое снабжение судов рис.3.

10. Транспортно-экспедиторские операции имеют особое значение, т. к. они представляют наибольший интерес для внешнеторгового комплекса.



*Рисунок 3 – Шипчандлерские операции*

*Принципы и задачи транспортного сервиса в пассажирских перевозках.*

Сервис в пассажирских перевозках рассматривается как система обеспечения, позволяющая улучшить условия перемещения пассажиров на транспорте и повысить его конкурентоспособность.

Существует ряд общественных принципов, которые должны соблюдаться и учитываться пассажирскими компаниями и сервисными центрами.

1. В обязательном порядке населению предлагается комплекс услуг. Пассажиры должны иметь информацию о сервисных услугах, оказываемых в начальных и конечных пунктах, а также в вагонах в пути следования. Пассажирские компании и сервисные центры (СЦ) должны принимать на себя только те обязательства, выполнение которых они гарантируют.

2. Необязательность использования клиентом сервисных услуг. Работники СЦ, пассажирских компаний и их структур не должны навязывать клиенту свой сервис.

3. Эластичность сервиса. Сервисные услуги должны предлагаться пассажирам от единичных до максимального набора, состав которых определяет сам клиент.

4. Удобство сервиса. Сервисные услуги предоставляются в том месте, в такое время и такой форме, которые устраивают клиента.

5. Техническое соответствие сервиса. Технический уровень оборудования, подвижного состава и его оснащения должен соответствовать технологии сервиса, иначе предлагаемые услуги не будут соответствовать качеству обслуживания клиентов.

6. Информационная отдача сервиса. Пассажирская компания должна прислушиваться к информации, которую может выдать службы вокзала, СЦ, поездная бригада проводников относительно сегментов пассажиропотока, реализации товаров и услуг, об оценке и мнениях клиентов, поведении и приемах сервиса конкурентов и соответствующим образом реагировать на нее.

7. Разумная ценовая политика в сфере сервиса, которая может оказывать существенное влияние на потребление товаров и услуг не только на железнодорожном транспорте, но и его партнеров при продаже пакетов услуг.

8. Соответствие качества сервисных услуг уровню производства.

Добросовестный производитель услуг должен соизмерять свои производственные возможности с возможностями сервиса и никогда не поставит клиента в положение «обслуживай себя сам». Кроме того,

должны быть установлены требования к каждому виду услуг для контроля их качества и сертификации.

В основные задачи транспортного сервиса в пассажирских перевозках входят следующие.

1. Повышение доходов от перевозки пассажиров и оказание сервисных услуг.

2. Маркетинговые исследования спроса населения на перевозки и услуги на основе опроса, анкетирования, статистических данных и т. д.

3. Создание развернутой сети сервисного центра.

4. Лицензирование, стандартизация и сертификация сервисных услуг на транспорте.

5. Создание сетевой информационной автоматизированной системы резервирования и продажи основных и дополнительных транспортных услуг. В информационной системе должны быть созданы базы данных, доступные СЦ, пассажирским компаниям и их подразделениям, содержащие:

– правила и условия перевозок пассажиров на железнодорожном и других видах транспорта;

– перечень сертифицированных и лицензированных сервисных услуг, их коды, количество, сроки выполнения;

– тарифы, скидки и цены на услуги, величины штрафов за невыполнение договорных обязательств;

– учет проданных, выполненных, отклоненных и неудовлетворительно выполненных заказов на услуги.

6. Определение экономически целесообразной стоимости проезда на места в отдельных типах вагонов и сервисные услуги.

7. Оформление заявок на основные и дополнительные услуги очно, по телефону, по электронной почте, через Интернет, с визитом на дом или предприятие.

8. Обеспечение полноты и своевременность расчетов между пассажирами и перевозчиками.

9. Обеспечение технической и технологической подготовки пассажирского состава к рейсу.

10. Информационное обслуживание пассажиров о предоставлении транспортных услуг, тарифов, цен.

11. Сбор и анализ информации о качестве обслуживания пассажиров и качестве проданных услуг своих и конкурентов.

12. Совершенствование существующих и внедрение новых сервисных услуг на основании спроса и предложения.

13. Подготовка высококвалифицированного персонала.

### ***Грузовые услуги железнодорожного транспорта.***

Каждому виду транспорта свойственна определенная специфика обслуживания (услуг по перевозке) поэтому, по виду грузовых перевозок они подразделяются на:

- грузовые виды услуг железнодорожного транспорта;
- грузовые виды услуг автомобильного транспорта;
- грузовые виды услуг морского транспорта;
- грузовые виды услуг водного внутреннего транспорта;
- грузовые виды услуг воздушного транспорта.

Аналогично подразделяются и услуги пассажирского транспорта.

Каждая из приведенных выше транспортных услуг может подвергаться дальнейшей классификации, но поскольку наиболее актуальной является построение модели рынка железнодорожных транспортных услуг, то рассмотрим дальнейшую классификацию совокупности грузовых видов услуг железнодорожного транспорта.

Все железнодорожные услуги можно разделить на:

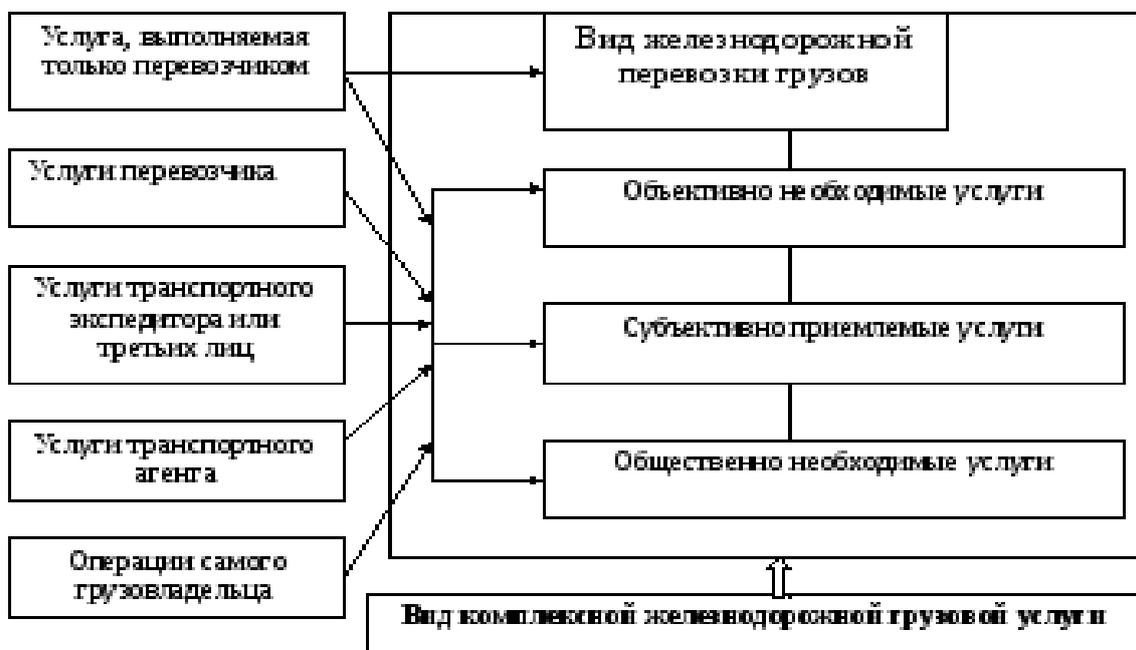
- сопутствующие транспортные услуги, объективно необходимые для выполнения железнодорожной перевозки определенного вида, обеспечивающие необходимое количество перемещения необходимого количества груза и определенного количества пассажиров;
- сопутствующие транспортные услуги, субъективно приемлемые для выполнения железнодорожной перевозки определенного вида, обеспечивающие приемлемое качество перевозки (своевременность, скорость, сохранность, экономичность доставки и др.)
- сопутствующие транспортные услуги, общественно необходимые для выполнения железнодорожной перевозки определенного вида, выполняемые по требованию государственных организаций (страхование груза, таможенный досмотр, безопасность окружающей среды и др.).

*Общая совокупность указанных выше услуг представляет собой определенный вид комплексной железнодорожной услуги.*

Каждый вид железнодорожной перевозки может осуществляться на договорных началах только силами перевозчика.

Все виды сопутствующих транспортных услуг могут выполняться самим перевозчиком, агентом перевозчика, транспортным экспедитором, третьим лицом по поручению транспортного экспедитора.

Выполнение сопутствующих грузовых операций может выполняться и самим грузовладельцем (грузоотправителем или грузополучателем).  
 Схема приведена на рис. 4.



*Рисунок 4 – Классификация транспортных услуг на железнодорожном транспорте*

К объективно необходимым сопутствующим услугам относят:

- оформление документов, сдача и получение груза – это виды работ, без которых не может состояться процесс перевозки от отправителя до получателя, т.к. в условиях функционирования рынка транспортных услуг, который регулируется, прежде всего, гражданскими правоотношениями, без сдачи груза публичному перевозчику и оформления соответствующих договорных документов перевозка груза железнодорожным транспортом общего пользования не может состояться;

- завоз-вывоз грузов – необходимость вытекает из предыдущего пункта, без доставки груза на указанном транспортном средстве от склада отправителя до станции физически невозможно осуществить перевозку железнодорожным транспортом общего пользования;

- погрузочно-разгрузочные работы. Объективно-необходимые транспортные услуги представлены на рис. 5.

К субъективно-приемлемым сопутствующим транспортным услугам относятся:

– складские услуги – сортировка грузов, комплектование отправок и укрупнение грузовых единиц, формирование и расформирование пакетов, погрузка грузов в контейнеры и выгрузка из них, маркировка грузов, упаковка, увязка, обшивка грузов, ремонт транспортной тары и упаковки;

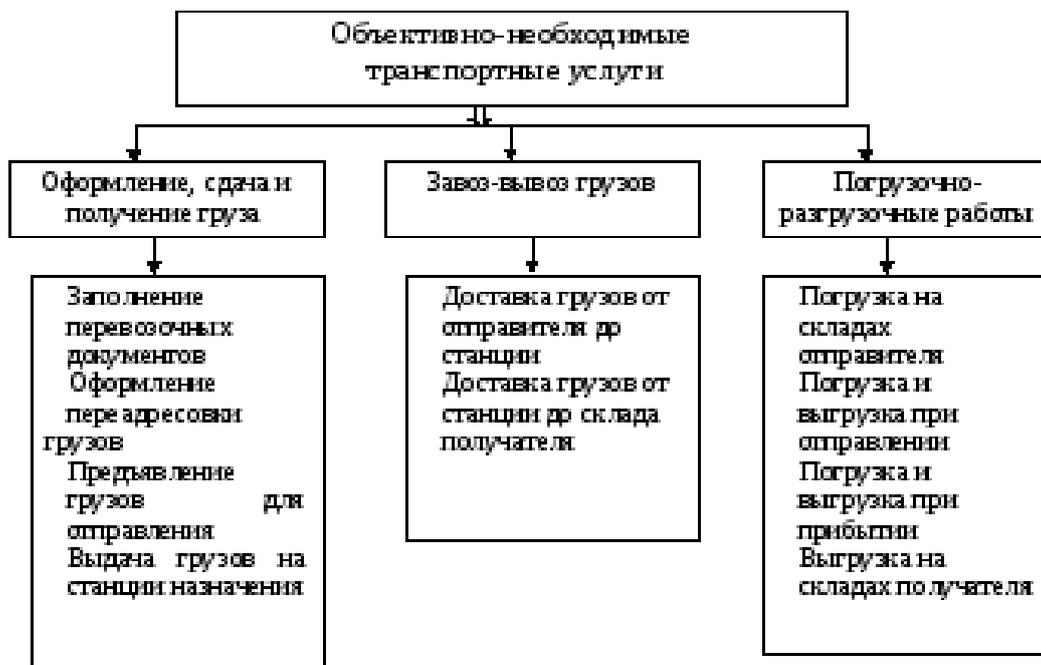


Рисунок 5 – Объективно-необходимые транспортные услуги представлены

– информационные услуги – уведомление получателей об отправке грузов; уведомление о продвижении и подходе груза; слежение за грузом от отправления до назначения, уведомление грузополучателя или грузоотправителя о подходе автотранспорта; уведомление грузоотправителя о выдаче груза грузополучателю; уведомление о пересечении грузом государственной границы, информация о прибытии груза в порт, уведомление о погрузке груза на борт судна и др.;

– подготовка и дополнительное оборудование подвижного состава – очистка вагонов и контейнеров от остатков груза и их промывка, обеспечение грузоотправителей средствами пакетирования, обеспечение грузоотправителей хлебными щитами, оборудование вагонов печами и

другими необходимыми для перевозки и погрузки устройствами и материалами, предоставление запорных пломбировочных устройств и др.;

– платежно-финансовые услуги – оформление и оплата провозных платежей, сборов, и штрафов, проведение расчетных операций за перевозку и перевалку грузов с отдельными станциями, портами и пристанями, оплата за проведение погрузочных и разгрузочных, складских и иных видов работ, выполняемых в начальных, перевалочных и конечных пунктах;

– прочие услуги – разработка и согласование технических условий погрузки и крепления, контроль комплектной отгрузки оборудования, перемаркировка грузов, обслуживание и ремонт контейнеров отправителей, обслуживание рефрижераторных контейнеров, сдача вагонов, контейнеров, складских помещений, земельных участков, погрузочно-разгрузочных площадок в аренду, хранение грузов на складах экспедиторов и др. Субъективно-приемлемые транспортные услуги представлены на рис. 6.

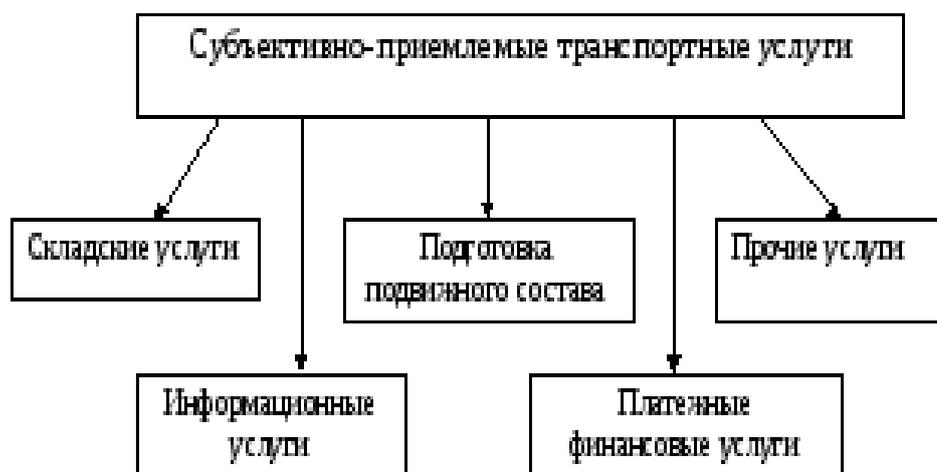


Рисунок 6 – Субъективно-приемлемые транспортные услуги

К общественно приемлемым транспортным услугам относят:

– страхование грузов – в условиях повышенного риска при перевозках транспортом общего пользования необходимым становится не только страхование пассажиров, но и добровольное страхование имущества (грузов);

– таможенное оформление грузов и транспортных средств – компания ОАО «РЖД» выиграла конкурс на организацию и проведение таможенных работ на железнодорожных пограничных станциях и входных

припортовых станциях. С августа 2007 года ООО «Таможенный брокерский центр» является единственным железнодорожным таможенным брокером на территории РФ.

## ТЕМА 1.2 ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ КОММЕРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ

### *Государственное регулирование транспортной деятельности.*

Общей тенденцией современной мировой экономики является ее дерегулирование, т.е. сокращение масштабов вмешательства в нее государства. Транспорт не является исключением, однако уровень государственных регламентации всегда был и остается здесь гораздо более высоким, нежели во многих других отраслях. Назовем основные причины этого явления:

– транспортная инфраструктура, прежде всего — пути сообщения, имеет очень высокую капиталоемкость. Сооружение одного километра автомобильной или железной дороги требует инвестиций порядка 400 млн руб. На развитие и содержание сети одних только автомобильных дорог развитые страны расходуют ежегодно средства, сопоставимые с расходами на оборону. Ни транспортный бизнес, ни пользователи транспортных услуг не способны обеспечить финансирования даже текущего содержания транспортных коммуникаций. Поэтому развитие, модернизация и обеспечение работоспособности базовой сети транспортных коммуникаций являются обязанностью государства;

– транспортная система требует сбалансированного развития с учетом долгосрочных перспектив развития регионов страны и отраслей экономики. Реализация крупных транспортных проектов без должной их координации с приоритетами других отраслей и между собой может привести к нерациональному расходованию значительных ресурсов и возникновению дисбалансов или "узких мест" в транспортной системе или в обслуживаемых отраслях. В условиях развития международной интеграции подобная координация должна осуществляться не только на национальном, но и на международном уровне;

– транспорт является сферой повышенных техногенных рисков, высокой уязвимости для криминальных и террористических проявлений, а также одним из главных источников загрязнения окружающей среды и потребителем невозпроизводимых природных ресурсов. Только государство способно устанавливать и эффективно контролировать нормы,

обеспечивающие безопасное для людей и окружающей среды функционирование транспорта;

– одно из важнейших требований к рынку транспортных услуг – его стабильность. Поэтому государство не может полностью доверить выравнивание неизбежных дисбалансов спроса и предложения на услуги транспорта «невидимой руке рынка» (по известному выражению Адама Смита). Деятельность естественных транспортных монополий и конкуренция транспортных операторов во многих сегментах объективно требуют государственного регулирования не только в интересах пользователей транспортных услуг, но и в целях защиты транспортных предпринимателей от недобросовестной конкуренции;

– транспорт во все времена играл и продолжает играть особую роль в обеспечении национальной безопасности и обороноспособности страны. Транспортные системы должны быть постоянно готовы к деятельности в условиях чрезвычайных ситуаций. Государство обязано выработать соответствующие требования и обеспечивать их выполнение.

В силу вышесказанного, транспортная система любой страны, независимо от уровня развития рыночных отношений, является одним из главных объектов государственного управления.

Главная задача транспорта – обеспечение потребностей хозяйствующих субъектов в перевозке грузов.

Отношения по перевозке закреплены в Гражданском кодексе (ст. 784-785, 787-794, 796, 798, 799, ГК), а также в специальном транспортном законодательстве, к числу которого относятся:

– Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10 января 2003 года № 17-ФЗ;

– Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 года № 60-ФЗ;

– Устав железнодорожного транспорта от 10 января 2003 года № 18-ФЗ;

– Кодекс торгового мореплавания РФ от 30 апреля 1999 года. № 81-ФЗ (с изменениями на 26 мая 2001 года);

– Кодекс внутреннего водного транспорта РФ от 7 марта 2001 года № 24-ФЗ;

– Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта от 8 ноября 2007 года №259-ФЗ.

Обязательство перевозки возникает из соответствующего договора. При стабильных объемах перевозок грузов и сложившихся

взаимоотношениях сторон перевозки могут оформляться долгосрочным договором об организации перевозок, содержание которого раскрывается в ст.798 ГК.

При отсутствии такого договора и необходимости в его заключении транспорт подается на основании заявок (заказов), подаваемых грузоотправителем и принимаемых перевозчиком.

На железной дороге такие заявки принимаются за 10 дней до начала месяца перевозки, а в смешанном сообщении – за 15 дней с указанием дат отгрузки. Управление дорог обязано в течение 3-х дней рассмотреть заявку. Отправитель за три дня до начала каждой декады представляет календарное расписание подачи вагонов.

На автомобильном транспорте заявка подается до 14 часов предшествующих суток, а на международные перевозки – за 48 часов.

Воздушным транспортом перевозки, как правило, осуществляются по разовым заказам.

Центральное место среди транспортных договоров занимает договор перевозки и договор транспортной экспедиции.

#### *Особенности договора перевозки грузов.*

Договор на перевозку груза заключается между перевозчиком и грузоотправителем. Перевозчик – это коммерческая организация, наделенная функциями общественного возчика, обязанная осуществлять перевозки по требованию всякого, кто к ней обратится. Отправитель груза – любой предприниматель.

В договоре перевозки может быть третье лицо (получатель груза), которое не участвует в заключении договора, однако наделяется определенными правами (право требовать от перевозчика выдачи груза) и обязанностями (обязанность принять груз и доплатить провозную плату). Грузополучателем также может быть грузоотправитель или его экспедитор.

Существенное условие договора его предмет: услуги по доставке, хранению, выдаче, погрузке – выгрузке грузов и др. Обычно в договоре отражаются следующие моменты:

- вид транспорта, которым осуществляется перевозка и возможность его замены;
- вопрос о применении правил ИНКОТЕРМС;
- условия об использовании специализированных перевозочных средств: контейнеров, рефрижераторов, открытых платформ, средств пакетирования, крепления и укрытия груза;

- учет при выборе транспорта норм загрузки транспортного средства и предельный размер одновременно отгружаемых партий товара;
- определение возможности замены одного вида транспорта или перевозочного средства другими;
- расписание отгрузки;
- обязанность уведомления получателя о доставке груза;
- меры по обеспечению сохранности груза;
- вопрос о вывозе товара покупателем и определении в связи с этим графика вывоза, а также сроков уведомления продавцом покупателя о готовности товара;
- вопрос о сопровождении грузов при перевозке;
- вопрос о возможности отбора покупателем товара на складе продавца.

**Форма договора** – простая письменная. Факт заключения договора должен быть подтвержден составлением и выдачей отправителю груза перевозчиком транспортной накладной (коносамента или иного документа на груз - ст.785 ГК). Оформление договорных отношений в этом случае происходит по одной из трех систем: системе накладных, системе актов замера (взвешивания) и системе коносамента:

- система накладных используется для оформления договоров перевозки грузов. Накладная содержит сведения о перевозимом грузе, характеристику транспортного средства (тип вагона, его грузоподъемность, степень загрузки и т.д.), характеристику иных условий перевозки (скорости перевозки, времени принятия груза и т.д.).

На железнодорожном транспорте накладная на вагонную, контейнерную или мелкую отправку составляется в одном экземпляре. Накладная, а также дорожная ведомость, следуют с грузом. Подтверждением факта заключения договора и условий перевозки является выдаваемая грузоотправителю квитанция. Квитанция о приеме груза выдается грузоотправителю под роспись в соответствующей графе корешка дорожной ведомости. Накладная выдается грузополучателю в пункте назначения вместе с грузом, а дорожная ведомость после выдачи груза остается у перевозчика.

Подобным же образом оформляются перевозки и на речном транспорте.

На автомобильном транспорте накладная оформляется в 4 экземплярах, каждая из которых подписывается грузоотправителем. Прием

груза к перевозке подтверждается подписью водителя во всех экземплярах накладной. При этом один экземпляр документа остается у отправителя.

На воздушном транспорте накладная оформляется в 3-х экземплярах. Все экземпляры заверяются перевозчиком, один экземпляр вручается отправителю груза;

– система актов замера (взвешивания) используется в качестве самостоятельной для оформления договора перевозки только на автомобильном транспорте в случаях, когда груз не имеет товарного характера (грунт, снег и т.д.). По таким грузам не ведется складской учет, а автотранспортные организации освобождены от обязанности сдавать груз грузополучателям;

– система коносамента применяется для оформления договоров морской перевозки груза в том случае, если груз не оформляется накладными либо грузополучателю не предоставляется часть судна или все судно. Отправитель груза оформляет «погрузочный ордер»; перевозчик выписывает коносамент (ст. 144 КТМ).

Коносамент является ценной товарораспорядительной бумагой, а поэтому имеет строго формальный характер. Несоблюдение формы заполнения коносамента лишает его силы ценной бумаги. Коносамент может быть именованным, ордерным и предъявительским. Один экземпляр коносамента выдается грузоотправителю, а другой следует с грузом.

Провозная плата на транспорте часто регулируется тарифами, установленными нормативными правовыми актами. Законом в ряде случаев устанавливаются льготы или преимущества по провозной плате. Расходы, которые несут транспортные организации в связи с такими льготами, возмещаются им за счет средств соответствующих бюджетов.

Сроки исполнения договора подразделяются на: сроки погрузки, сроки доставки и сроки окончания перевозки грузов:

– сроки погрузки (выгрузки) устанавливаются транспортными уставами (кодексами) и правилами, либо, если они не установлены транспортным законодательством, договором. В тех случаях, когда обязанности по погрузке (выгрузке) возлагаются на перевозчика, то срок погрузки (выгрузки) включается в срок доставки;

– срок доставки груза также устанавливается транспортным законодательством либо договором. Если срок доставки не установлен, то перевозчик должен доставить груз в разумный срок (ст.792 ГК);

– окончание срока перевозки определяется моментом, когда выдача груза считается завершенной. В случаях, когда выгрузка груза является

обязанностью грузополучателя, выдача груза завершается подачей вагона на соответствующий путь и росписью грузополучателя в приемке груза. При поступлении грузов в порты, на пристани, пути общего пользования выдача груза завершается передачей груза представителю получателя и его росписью в транспортных документах. На автомобильном транспорте выдача груза в контейнерах завершается во время передачи его на складе грузополучателю.

Определение момента, с которого груз считается переданным перевозчику, зависит от того, чьими средствами и силами осуществляется погрузка - грузоотправителя или перевозчика. Какая из сторон исполняет данную обязанность, а также порядок осуществления погрузки предусматриваются договором, транспортными уставами, кодексами и соответствующими правилами.

### ТЕМА 1.3 ГРУЗОВЫЕ И КОММЕРЧЕСКИЕ ОПЕРАЦИИ НА ТРАНСПОРТЕ

В процессе организации перевозок грузов выполняются грузовые и коммерческие операции.

Грузовая операция – погрузка грузов из складов в транспортные средства (вагоны, автомобили и др.) и выгрузка из них в склады, перегрузка грузов из вагонов в вагоны при перевозке по железным дорогам с разной шириной колеи, перегрузка грузов с одного вида транспорта на другой (прямая операция); перемещение грузов внутри складов для проверки его наличия или массы (перевески) и др.

Коммерческая операция – включает составление, обработку перевозочных и передаточных документов, оформление учетно-отчетной документации, взыскание всех видов платежей и сборов за перевозку грузов по железным дорогам и с участием других видов транспорта. Кроме того, к коммерческим операциям относится подготовка вагонов к перевозке различных грузов и их осмотр в коммерческом отношении; транспортно-экспедиционное обслуживание грузоотправителей и грузополучателей, ведение актово-претензионного, договорного делопроизводства; дополнение и исправление тарифных руководств и книг конвенционных запрещений. Коммерческими операциями являются также взвешивание грузов, пломбирование вагонов и контейнеров, составление и обеспечение сохранности документации, связанной с погрузкой грузов в открытый подвижной состав и т.п.

Грузовая и коммерческая работа включает комплекс вопросов, связанных с перевозочным процессом, главным образом с его начальными и конечными операциями, с приемом груза к отправлению и погрузкой, с выгрузкой и выдачей груза получателю.

К грузовой и коммерческой работе относятся также вопросы разработки и соблюдения условий и правил перевозок грузов, обеспечения их сохранности; организации прогрессивных видов перевозок (пакетных, контейнерных, комбинированных и маршрутных); механизации погрузочно-разгрузочных работ; переадресовки грузов, работы пунктов коммерческого осмотра, сортировочных платформ; взаимодействия с другими видами транспорта и многое другое.

Основным содержанием грузовой и коммерческой работы являются:

- прием заявок на перевозку грузов и их обработка;
- прием к перевозке грузов и выдача их грузополучателям;
- оформление перевозочных документов;
- механизация погрузочно-разгрузочных работ;
- расчет и взыскание платы за перевозку на основе действующих тарифов;
- обеспечение сохранности перевозимых грузов;
- организация перевозок скоропортящихся грузов;
- транспортно-экспедиционное обслуживание, арендное и договорное дело;
- обслуживание железнодорожных путей необщего пользования, разработка единой технологии работы станций примыкания и железнодорожных путей необщего пользования;
- организация контрольно-ревизионной работы;
- обеспечение безопасности движения, охраны труда и окружающей среды при выполнении грузовых и коммерческих операций и перевозке грузов;
- автоматизация управления грузовой и коммерческой работой, внедрение новых информационных технологий.

Созданная система фирменного транспортного обслуживания на железнодорожном транспорте позволяет значительно улучшить грузовую и коммерческую работу железных дорог, повысить качество предоставленных транспортных услуг грузоотправителям, грузополучателям, пользователям и владельцам железнодорожных подъездных путей и собственного железнодорожного подвижного состава.

Грузовая и коммерческая работа на железнодорожном транспорте. Содержание грузовой и коммерческой работы. Организационная структура управления грузовой и коммерческой работы на транспорте. Нормативные регламентирующие документы.

*Содержание грузовой и коммерческой работы.*

Грузовая и коммерческая работа занимает важное место в эксплуатационной деятельности железных дорог и включает комплекс вопросов, связанных с перевозочным процессом, главным образом, с его начальными и конечными операциями — погрузкой и выгрузкой, с организацией прогрессивных видов перевозок — пакетных, контейнерных и маршрутных. К грузовой и коммерческой работе относятся также вопросы использования вагонов и контейнеров по времени и грузоподъемности, взаимодействия с другими видами транспорта, разработки и соблюдения условий и Правил перевозок грузов, обеспечения их сохранности, планирования перевозок, механизации погрузочно-разгрузочных работ и многие другие.

Технической основой для выполнения грузовой и коммерческой работы являются складское хозяйство грузовых дворов и контейнерных пунктов, средства комплексной механизации и автоматизации погрузочно-разгрузочных работ, средства автоматики и вычислительной техники для выполнения коммерческих операций.

Деятельность железнодорожного транспорта, связь и взаимодействие его с другими отраслями народного хозяйства, предприятиями и отдельными лицами, а также с различными видами транспорта определяют сферу организации грузовой и коммерческой работы. Ее основным содержанием являются:

- оперативное планирование и рационализация перевозок, в том числе в смешанном сообщении с участием других видов транспорта и в международных сообщениях;
- прием к перевозке грузов и багажа от отправителей и выдача их получателям;
- оформление перевозочных документов;
- взвешивание и хранение прибывших грузов и багажа до выдачи получателям;
- разработка правил и технических условий перевозки грузов и контроль за их выполнением;
- обеспечение сохранности грузов и ускорения доставки их от грузоотправителя до грузополучателя;

- расчет и взыскание платы за перевозку на основе действующих тарифов;
- механизация погрузочно-разгрузочных работ;
- автоматизация управления грузовой и коммерческой работой;
- организация перевозок скоропортящихся грузов;
- транспортно-экспедиционное обслуживание отправителей, получателей грузов, арендное и договорное дело;
- организация, управление грузовой и коммерческой работой на подъездных путях необщего пользования и совершенствование их эксплуатации;
- разработка единой технологии работы станций и примыкающих к ним подъездных путей предприятий и организаций;
- развитие пакетных, контейнерных и маршрутных перевозок;
- организация перевозок пассажиров и багажа;
- международные перевозки;
- контрольно-ревизионная работа.

Растущие объемы перевозок грузов требуют создания мощной базы грузового хозяйства на местах общего пользования и подъездных путях, внедрения новой, более производительной техники, передовой технологии, постоянного совершенствования организации перевозочного процесса и управления им, ускорения разработки и внедрения автоматизированной системы управления железнодорожным транспортом в целом (АСУЖТ) и его подсистем «Управление грузовой и коммерческой работой» (АСУМ) и «Управление перевозкой грузов в контейнерах» (АСУ контейнер), а в перспективе внедрения единой для всей сети без документной технологии перевозки грузов.

#### *Виды сообщений и классификация грузовых перевозок.*

Перевозки грузов железнодорожным транспортом в зависимости от видов транспорта подразделяются на перевозки в прямом железнодорожном сообщении, перевозки в прямом смешанном и непрямом смешанном сообщении (с участием двух и более видов транспорта).

Перевозки в прямом смешанном сообщении осуществляются несколькими видами транспорта по единому транспортному документу, составляемому на весь маршрут следования груза. Перевозки в непрямом смешанном сообщении — перевозки, осуществляемые несколькими видами транспорта по отдельным перевозочным документам на транспорте каждого вида.

Кроме того, грузы могут перевозиться в международном сообщении с участием железнодорожного транспорта между двумя и более странами, в том числе транзитом по территории Республики Казахстан. Такое сообщение может быть прямым, то есть осуществляемым по одному транспортному документу на весь путь следования, и непрямым, когда перевозка на территории каждой страны осуществляется на основе самостоятельного договора перевозки и, соответственно, нескольких транспортных документов. Осуществляются также специальные и воинские железнодорожные перевозки.

*Специальные железнодорожные перевозки* предназначены для удовлетворения особо важных государственных и оборонных нужд, а также перевозки осужденных и лиц, содержащихся под стражей.

*Воинские железнодорожные перевозки* – перевозки воинских частей и подразделений, воинских грузов, воинских команд и отдельных лиц, проходящих воинскую службу, службу в органах внутренних дел, учреждениях и органах уголовно-исполнительной системы, сотрудников органов федеральной государственной службы безопасности.

В последние годы начали интенсивно развиваться комбинированные (контрейлерные) перевозки грузов с транспортированием груженых большегрузных автомобилей и полуприцепов на специальных платформах.

Перевозки грузов осуществляются грузовой или большой скоростью. Скорость перевозки грузов выбирает и указывает в транспортной железнодорожной накладной грузоотправитель. В зависимости от количества груза, предъявляемого по одной транспортной железнодорожной накладной, перевозки осуществляются повагонными, контейнерными, мелкими, групповыми и маршрутными отправлениями.

Повагонной отправкой считается предъявляемый по одной транспортной железнодорожной накладной (далее накладная) груз, для перевозки которого требуется предоставление отдельного вагона.

Контейнерной отправкой считается предъявляемый к перевозке по одной накладной груз, для транспортировки которого требуется предоставление одного контейнера.

Мелкая отправка – предъявляемый по одной накладной груз, для перевозки которого не требуется предоставления отдельного вагона или контейнера.

Групповой отправкой считается предъявляемый по одной накладной груз, для перевозки которого требуется предоставление более одного вагона, но менее маршрутной отправки.

Маршрутной отправкой считается предъявляемый по одной накладной груз, для перевозки которого требуется предоставление вагонов в количестве, соответствующем нормам, установленным для отправительских маршрутов по массе или длине.

Сборной повагонной отправкой считается предъявленный по одной накладной груз разных наименований в адрес одного грузополучателя.

*Основные направления развития и совершенствования грузовой и коммерческой работы.*

В основу развития и совершенствования грузовых перевозок заложены новые технологии перевозочного процесса, обеспечивающие минимизацию затрат на перевозки, ресурсосберегаемость, экологическую безопасность и сервисное транспортное обслуживание. Они разработаны на основе транспортной логистики и на применении средств электроники и вычислительных машин.

Новая единая модель перевозочного процесса (ЕМПП) заменит существующую автоматизированную систему оперативного управления перевозками (АСОУП). Автоматизированная система расчетов за грузовые перевозки (АСГРП) обеспечит информационно-технологическое взаимодействие между всеми участниками перевозочного процесса при осуществлении договора на перевозку груза на основе современных финансово-расчетных и информационных технологий. Новая автоматизированная система управления контейнерными перевозками (АСУКП) должна обеспечить информационное обслуживание контейнерных пунктов и грузовых станций, улучшить контроль и продвижение контейнеров. Система централизованной подготовки и оформления перевозочных документов «ЭРТРАН» обеспечит качественно новый подход к оформлению грузовых перевозок и ведению другой отчетной документации.

Основными направлениями развития и совершенствования грузовой и коммерческой работы являются:

– внедрение технологий перевозочного процесса, ориентированных на высокое качество транспортных услуг, включая технологии по доставке грузов «от двери до двери», «сквозное экспедирование», мульти-модальные, транзитные, интермодальные перевозки и др.;

– создание новых и совершенствование существующих логистических систем, как во внутренних, так и в международных сообщениях;

- переход на систему гарантированного обеспечения перевозок по договорам и долгосрочным контрактам, разработка и внедрение автоматизированной системы контроля за их исполнением;
- проведение гибкой тарифной политики, совершенствование системы оплаты перевозок грузов, электронный обмен документами между железной дорогой и грузоотправителями, грузополучателями, создание централизованной сетевой базы данных о них;
- формирование и обработка перевозочных документов в реальном режиме времени и их безбумажное перемещение от грузоотправителя до грузополучателя (электронная накладная);
- развитие комбинированных перевозок, организация курсирования прямых ускоренных контейнерных и контейнерных поездов, строительство современных перегрузочных терминалов для переработки 40 футовых контейнеров;
- создание специализированного подвижного состава для перевозки автопоездов, автоприцепов, съемных кузовов; скоростных платформ для перевозки контейнеров в пассажирских, грузобагажных и ускоренных грузовых поездах; усовершенствованных крытых вагонов для удовлетворения требований грузоотправителей в части удобства погрузки-выгрузки, крепления и сохранности грузов;
- тесное взаимодействие с другими видами транспорта, создание смешанных железнодорожно-морских (речных) компаний;
- создание новых транспортных коридоров;
- обеспечение сохранности перевозимых грузов, разработка и внедрение новых запорно-пломбировочных устройств, в том числе и электронных, внедрение технических средств наблюдения и контроля за перевозимыми и хранящимися грузами;
- внедрение разработанной автоматизированной системы коммерческого осмотра поездов и вагонов (АСКО ПВ);
- применение новых высокопроизводительных механизмов при погрузочно-разгрузочных работах;
- внедрение новых изотермических транспортных средств, обеспечивающих сохранность скоропортящихся грузов (регулируемая газовая среда, новые виды тары и упаковки, способы охлаждения), усовершенствование изотермического подвижного состава (автоматизация работы оборудования, установка приборов контроля и регистрации температурного режима, микропроцессоров).

Для реализации названных направлений потребуется взаимодействие всех структурных подразделений железнодорожного транспорта, грузоотправителей и грузополучателей.

Содержание грузовой и коммерческой работы при организации грузоперевозок

По мнению большинства ученых, грузовая и коммерческая работа в основном включает в себя комплекс вопросов, которые связаны с грузоперевозками, главным образом его начальными и конечными стадиями, с приемом груза к отправлению и погрузкой, с выгрузкой и выдачей груза получателю

К грузовой и коммерческой работе при осуществлении грузоперевозок относят также вопросы разработки и соблюдения условий и правил перевозок грузов, обеспечение их сохранности; организации прогрессивных видов перевозок (пакетных, контейнерных, грузовых, комбинированных и маршрутных); механизации погрузочно-разгрузочных работ; переадресовки грузов, работы пунктов коммерческого осмотра, сортировочных платформ; взаимодействие с другими видами транспорта и многое другое.

Основным содержанием грузовой и промышленной работы являются:

- прием заявок на грузовые перевозки и их обработка;
- прием к перевозке грузов и выдача их грузополучателю;
- оформление перевозочных документов при грузоперевозках;
- механизация при погрузочно-разгрузочных работах;
- расчет и взыскание платы на перевозку на основе действующих тарифов;
- обеспечение сохранности перевозимых грузов;
- транспортно – экспедиционное обслуживание, арендное и договорное дело;
- организация контрольно-ревизионной работы;
- обеспечение безопасности движения, организация охраны труда и окружающей среды при выполнении грузовых и коммерческих операций и автоперевозки;
- автоматизация управления грузоперевозками и коммерческой работой, внедрение новых информационных технологий.

## ТЕМА 1.4 ПЛАНИРОВАНИЕ И ПРОГНОЗИРОВАНИЕ СПРОСА НА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

Изменение спроса на перевозки грузов и пассажиров различными видами транспорта, как известно, отражает в себе тенденцию подъема или спада (кризис) экономики страны.рис.1



*Рисунок 1- Перевозка грузов*

Изменение спроса на перевозки грузов и пассажиров различными видами транспорта, как известно, отражает в себе тенденцию подъема или спада (кризис) экономики страны.

Переход России к рыночной экономике привел в 90-х годах к резкому падению объемов перевозок грузов и пассажиров. На различных видах транспорта это падение не было одинаковым.

Так, на магистральном железнодорожном и морском транспорте годовые объемы перевозок грузов сократились примерно вдвое, на автомобильном — втрое, на воздушном — в четыре раза, на внутреннем водном — в пять раз. На трубопроводном транспорте падение объемов перевозок было минимальным. Оно составило лишь 20%.

Что же касается годовых объемов пассажирских перевозок за указанный период, то наименьшее их падение (всего 15%) произошло на

автомобильном транспорте, а наибольшее на морском — в 16 раз. Более чем в 5 раз сократились перевозки пассажиров на внутреннем водном транспорте, в 3,5 раза — на воздушном, в 4,7 раза — на железнодорожном.

Иными словами, в годы поразившего страну экономического кризиса, спрос на перевозки грузов и пассажиров различными видами транспорта отразил потребности в них народного хозяйства и населения того времени.

Произошел переход от централизованной системы формирования спроса на перевозки, характерной для директивно-плановой экономики, к определению спроса, поступающего непосредственно от грузовладельцев и населения.

Теперь транспортные министерства и ведомства страны имеют возможность лишь прогнозировать объемы грузовых перевозок на основе анализа обобщенных заявок, поступивших к подведомственным транспортным предприятиям от грузовладельцев.

В основе такого прогнозирования — контрактно-договорная система между грузовладельцами и транспортными предприятиями.

Сегодня не существует установленных государством обязательных фондов на поставку предприятиями своей продукции и соответствующих им годовых и квартальных заявок на ее перевозки. На практике в основе спроса – заявки на месяц.

Расширена номенклатура грузов, принимаемых к перевозке по предъявлению и установлен благоприятный режим их оформления.

Такой подход требует наличия и содержания значительных резервов транспортных ресурсов.

С ростом объемов перевозок этих резервов станет меньше и удовлетворение приема грузов к перевозке по предъявлению может быть затруднено.

Для комплексного изучения и прогнозирования спроса на перевозки грузов и пассажиров на всех видах транспорта созданы маркетинговые структуры. Службы и отделы маркетинга имеются в крупных транспортных и экспедиторских компаниях, в морских, речных пароходствах и портах, на предприятиях автомобильного и воздушного транспорта, железных дорогах. В системе Министерства Транспорта России эта работа возложена на сеть дорожных центров фирменного транспортного обслуживания, а также подразделения, обеспечивающие планирование и организацию пассажирских перевозок.

Определение спроса на транспортные услуги предполагает глубокое и всестороннее обследование платежеспособных потребностей предприятий в перевозках своей продукции, а населения в поездках.

Однако цель маркетинговых обследований и анализа заключается не в пассивном фиксировании спроса на транспортные услуги, а в выработке рекомендаций по управлению спросом, влияющих на ее величину, направленность, временные рамки.

Транспортные маркетологи определяют такие важные показатели спроса, как емкость рынка, минимальный гарантированный спрос на услуги и возможный экономический эффект от реализации маркетинговых предложений.

Под емкостью рынка понимают предельно возможный спрос на транспортные услуги в определенной территориальной зоне.

Например, если в зоне деятельности автотранспортного предприятия находится несколько заводов пиломатериалов, то объемы завоза им круглого леса и вывоза готовой продукции (за вычетом объемов поставок на их подъездные пути и отправок с них по железной дороге) составят для данного автотранспортного предприятия емкость рынка его услуг по перевозкам указанных грузов.

Однако, если маркетологи автотранспортного предприятия считают, что данный сегмент рынка уже завоеван окончательно, и предприятие не предпринимает мер по повышению качества своих услуг и расширению их спектра часть этого сегмента может быть захвачена конкурентами.

Что же касается минимального гарантированного спроса на транспортные услуги, то его величина всегда должна быть обоснована расчетами рентабельности этих услуг для данного транспортного предприятия.

Эффект от реализации предложений маркетологов определяют как разность между емкостью рынка транспортных услуг и фактическим спросом на них в данный момент.

Повышение самостоятельности транспортных предприятий в условиях рыночных отношений отнюдь не означает их отказа от планирования своей деятельности.

Сегодня план работы транспортного предприятия представляет собой программу производственной, коммерческой и финансовой деятельности, которую разрабатывает само предприятие с учетом складывающихся возможностей и на основе анализа и прогноза рыночной ситуации.

Так, в практике работы предприятий автомобильного транспорта разрабатывают планы трех видов: стратегические (перспективные), текущие и оперативные (сменно-суточные).

Стратегические планы охватывают, как правило, период более одного года.

Текущие (среднесрочные) – разрабатывают на предстоящий год с разбивкой на полугодия и кварталы.

Эти планы базируются на оценке ориентировочного прогнозируемого опроса потенциальных потребителей транспортных услуг.

Оперативный план обычно составляет служба эксплуатации предприятия на предстоящие сутки и определяет конкретные задания производственным подразделениям транспортного предприятия.

На железнодорожном транспорте по результатам анализа освоенных грузопотоков и прогнозирования будущих разрабатывают пятилетние и годовые планы (прогнозы) перевозок. Согласно транспортного Устава железных дорог Российской Федерации грузоотправители и железные дороги при систематическом осуществлении перевозок грузов могут заключать долгосрочные договора об организации таких перевозок.

В этих договорах определяют объемы, сроки и условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозок, а также порядок расчетов за них.

В соответствии с договорами железные дороги обязуются в установленные сроки принимать грузы к перевозке в условленных объемах.

Перевозки осуществляют по заявкам грузоотправителей, передаваемым в управления железных дорог не менее чем за 10 дней до начала перевозок и не менее чем за 15 дней при отправке грузов на экспорт и в прямом смешанном сообщении (с участием других видов транспорта).

При необходимости срочных перевозок по просьбе грузоотправителей железные дороги могут устанавливать более короткие сроки между приемом заявок и отправлением грузов. Решение об этом при доставке грузов в пределах одной железной дороги они принимают самостоятельно, а в пределах нескольких железных дорог и при отправке экспортных грузов и в прямом смешанном сообщении – по согласованию с ОАО «РЖД».

Месячный план грузовых перевозок каждая железная дорога разрабатывает на основе заявок грузоотправителей по большой (развернутой) номенклатуре грузов.

В эти планы включают, полученные от соседних железных дорог и Минтранса России данные о транзите, приеме и сдаче грузов. В планах устанавливают объемы перевозок в местном сообщении (внутридорожном), объемы передачи грузов по стыковым пунктам с соседними дорогами, объемы транзитных перевозок по железной дороге.

Квартальные планы перевозок формируют на основе месячных планов. В них указывают объемы перевозок в тоннах и вагонах

На морском транспорте разрабатывают перспективные (пятилетние) планы, а также среднесрочные и краткосрочные планы перевозок грузов в каботажном (между портами России) и заграничном плавании.

Формирование этих планов ведут морские пароходства совместно с Росморфлотом Минтранса России.

В планах указывают объемы перевозок, грузооборот и валютную выручку.

Базой планирования грузовых перевозок в заграничном плавании являются соглашения, договора и контракты.

Между отечественными и иностранными компаниями и фирмами. Для крупных морских судов и паромов разрабатывают отдельные планы перевозок.

Планирование перевозок на внутреннем водном транспорте осуществляется судоходными компаниями с участием Росречфлота Минтранса России.

Это планирование ведется на предстоящий навигационный период года с разбивкой по месяцам. Существует и перспективное планирование (прогнозирование) грузовых перевозок на пятилетний период.

В текущих планах перевозок указывают не только общие объемы отправления грузов по родам, но и объемы их доставки а смешанном железнодорожно-речном сообщении, а также судами смешанного плавания класса «река-море».

Отдельно указывают размеры завоза грузов в районы Крайнего Севера, а также перевозок в сообщениях со странами ближнего и дальнего зарубежья.

На воздушном транспорте планирование перевозок грузов осуществляют на внутренних и международных авиалиниях на основе

долгосрочных, среднесрочных и краткосрочных соглашений и договоров авиакомпаний с грузоотправителями.

В разработке этих планов принимает участие Служба гражданской авиации Минтранса РФ.

Определение спроса на пассажирские перевозки и организация их планирования (прогнозирования) по видам транспорта представляет собой весьма сложную задачу.

Ее решение требует глубокого и всестороннего изучения сложившихся пассажиропотоков, выявления тенденций в их изменениях.

Это изучение проводят на основе обследования подвижности населения по видам транспорта, регионам, группам населения, временам года, месяцам, дням недели и даже часам суток. Анализируют также миграционные потоки населения, вызываемые социально-экономической напряженностью в отдельных регионах страны, перемещениями трудовых ресурсов в районы с их дефицитом.

В планах пассажирских перевозок на всех видах транспорта определяют их объемы, пассажирооборот и среднюю дальность поездки.

Существуют перспективные планы таких перевозок, рассчитанные на пятилетний период, текущие (годовые) и оперативные.

Последние составляют для теплого и холодного времени года, на кварталы и месяцы. В соответствии с этими планами разрабатывают летние и зимние расписания перевозок пассажиров.

Точность и достоверность прогнозирования и планирования грузовых и пассажирских перевозок различными видами транспорта во многом зависит от периода плана или прогноза. Чем меньше этот период, тем точнее и достовернее будут расчетные показатели планов и прогнозов.

Для транспортной системы России весьма важно иметь долгосрочные показатели, которые отражали бы в себе объемы предстоящей работы через 5, 10, 15 и даже 20 лет.

Это так называемый стратегический спрос на перевозки.

Он служит основой для выработки перспективной стратегии развития транспортной системы, определения необходимых размеров капитальных вложений, обеспечения нормального функционирования сферы производства, обращения, удовлетворения социальных потребностей населения.

РАЗДЕЛ 2 ГРУЗОВЫЕ И КОММЕРЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ  
ТРАНСПОРТА  
ТЕМА 2.1 ГРУЗОВЫЕ И КОММЕРЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО  
ТРАНСПОРТА

Железнодорожный транспорт (рис.1) занимает ведущее место среди всех видов транспорта. На сегодняшний день, несмотря на интенсивное развитие других видов транспорта, улучшение сервиса, железная дорога остается основным средством обеспечения массовых перевозок грузов и населения, как во внутреннем, так и в международном сообщении. Железнодорожный транспорт помимо хозяйственных, экономических и стратегических функций выполняет также социальную роль.

Снижение доходов предприятий и жизненного уровня населения произошло одновременно с повышением стоимости перевозок на всех видах транспорта. Поэтому предприятия, организации и частные лица сейчас в большей степени руководствуются низкой стоимостью, нежели высоким качеством транспортировки. Однако себестоимость услуг железных дорог осталась относительно низкой, что позволит железным дорогам в ближайшее время оставаться ведущим видом транспорта.

В настоящее время, когда в мире происходят интеграционные процессы, железнодорожный транспорт становится инструментом международного разделения труда и вместе с тем сам является объектом влияния глобализации. Железнодорожный транспорт - наукоемкая отрасль экономики. Удержание позиций и совершенствование железных дорог происходят за счет потребления новейших научно-технических и технологических достижений. Ежегодно железные дороги наращивают до 8 тыс. км протяженности, на сегодняшний день общая длина железнодорожных путей достигла почти 1,5 млн. км.

Ведущая роль железных дорог на транспортном рынке страны объясняется следующими преимуществами:

- массовостью перевозок и высокой провозной способностью железных дорог;
- независимостью от климатических условий, что обеспечивает ритмичность перевозок и регулярность отправок;
- большой грузоподъемностью и вместимостью подвижного состава;
- универсальностью подвижного состава для перевозок различных родов грузов;

– наличием специализированного подвижного состава для перевозки массовых грузов (вагоны-ковши для жидкого металла, шлака, битума и других грузов, требующих предварительного подогрева перед разгрузкой; цистерны для перевозки пылевидных грузов, полувагоны с разгрузкой через донные люки и др.);

– возможностью прямой схемы физического распределения «от двери до двери» для крупных промышленных и перерабатывающих предприятий;

– относительно невысокой стоимостью транспортировки.

Но железнодорожный транспорт наряду с массой преимуществ имеет и свои недостатки:

– высокую стоимость погрузочно-разгрузочных работ;

– низкую маневренность и мобильность - перевозка мелких партий груза требует доставки автомобильным видом транспорта;

– высокую капиталоемкость основных средств производства.

Предприниматели-грузовладельцы должны при планировании перевозок обосновать технико-экономическую эффективность использования транспортных средств. В частности, не рекомендуются:

– встречные перевозки - перевозки одинаковых или однородных грузов в направлениях, встречных основному потоку этих грузов;

– излишне дальние перевозки, т.е. перевозки на расстояния, превышающие установленные схемы;

– перевозки, которые целесообразно осуществлять водным, автомобильным, трубопроводным транспортом или в смешанном сообщении;

– повторные перевозки однородных (взаимозаменяемых) грузов, за исключением перевозок таких грузов с баз длительного хранения, с баз подгруппировки или предприятий, выполняющих эти функции.

Грузовые перевозки на железнодорожном транспорте подразделяются следующим образом:

– местное сообщение - в пределах одной железной дороги;

– прямое сообщение - в пределах одной или нескольких железных дорог по одному перевозочному документу;

– прямое смешанное сообщение - при перевозке комбинируется несколько видов транспорта (железнодорожно-водное, железнодорожно-автомобильное, железнодорожно-водно-автомобильное и др.);

– прямое международное сообщение - осуществляется при перевозке с участием дорог двух и более государств, но по одному перевозочному документу.

Железнодорожные перевозки грузов также различаются по скорости доставки:

– грузовой скоростью перевозят большую часть номенклатуры грузов, не требующих особых условий доставки;

– пассажирской скоростью (в багажном отделе) перевозят, как правило, почту, периодическую печать и вещи пассажиров;

– большой скоростью перевозят скоропортящийся груз, требующий оперативной транспортировки.

**Перевозочный процесс** – это совокупность взаимосвязанных технологических операций, выполняемых предприятиями ж.д. транспорта при подготовке, осуществлении, завершении перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа.

В перевозочном процессе принимают участие различные подразделения ж.д. транспорта: локомотивное хозяйство, путевое, вагонное хозяйства, СЦБ и связи, и их усилия объединяют эксплуатационники, которые занимаются продвижением груза по сети ж.д.

Эксплуатационная деятельность делится на две части:

1. техническая эксплуатация.
2. коммерческая эксплуатация.

**Техническая эксплуатация** – регламентирует внутреннюю деятельность ж.д. (организация вагонопотоков, график движения поездов, безопасность движения, техническое нормирование). Эта деятельность осуществляется без участия отправителей и получателей груза.

**Коммерческая эксплуатация** – межотраслевые и юридические технологические отношения ж.д. с государственными предприятиями, организациями, другими видами транспорта и частными лицами.

Коммерческая деятельность определяет внешнюю деятельность ж.д. транспорта. Она начинается при передаче груза от отправителей и заканчивается передачей груза получателям, т.е. она начинается со склада грузоотправителя и заканчивается на складе грузополучателя.

**Груз** - объект ж.д. перевозки, принятый в установленном порядке, за своевременность и сохранность доставки которого ж.д. несёт предусмотренную Уставом ж.д. транспорта ответственность.

Коммерческую деятельность можно рассматривать как комплекс платных услуг и широкомасштабного сервиса, которые предоставляются

ж.д. транспортом отраслям промышленности, сельского хозяйства и гражданам.

Эти услуги являются основным источником дохода:

- плата и сборы за перевозки грузов, пассажиров и багажа;
- плата за аренду вагонов и складского хозяйства;
- сборы за выполнение погрузочно-разгрузочных и других транспортных услуг.

Основное содержание грузовой и коммерческой работы:

- оперативное планирование перевозок, в том числе в смешанном и международном сообщении;
- приём к перевозке грузов от отправителей и выдача его получателям;
- оформление перевозочных документов;
- тарифы и расчёты за перевозки;
- взвешивание и хранение при приёме прибывших грузов и выдаче их получателю;
- разработка правил и условий перевозок грузов, а также технических условий погрузки и размещения грузов в вагонах;
- механизация ПРР;
- эксплуатация складского и весового хозяйства;
- транспортно - экспедиторская деятельность (ТЭО);
- взаимодействие с промышленным ж.д. транспортом (с подъездными путями);
- развитие контейнерных и пакетных перевозок;
- взаимодействие с другими видами транспорта, организация интермодальных (смешанных, международных) и мультимодальных перевозок;
- организация международных перевозок;
- организация перевозок скоропортящихся грузов.



*Рисунок 1. – Железнодорожный транспорт*

## ТЕМА 2.2 ГРУЗОВЫЕ И КОММЕРЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Автомобильный транспорт зародился в начале XX в., в конце столетия он стал одним из неотъемлемых признаков благосостояния и экономического развития. Автомобильный транспорт – это вид транспорта, осуществляющий перевозку грузов и пассажиров по безрельсовым путям с использованием колёсного движителя. Развитие этого вида транспорта определяется величиной автопарка, протяжённостью и состоянием автодорожной сети, а также экономическими потребностями и возможностями в его работе. Не малую роль в настоящее время играет экологический фактор.

Достоинства автотранспорта: манёвренность и мобильность; доставка грузов и пассажиров «от двери до двери»; автономность движения транспортного средства; высокая скорость доставки; широкая сфера применения по территориальному признаку, видам грузов и системам сообщения; более короткий путь следования по сравнению с естественными путями водного транспорта.

Недостатки автотранспорта: большая себестоимость; большая топливно-энергоёмкость и металлоёмкость; низкая производительность единицы подвижного состава (130 – 150 тыс. т-км в год); наибольшая трудоёмкость (на одно транспортное средство требуется не менее одного водителя); загрязнение окружающей среды. К подвижному составу автомобильного транспорта относятся дорожные (специальные и транспортные (грузовые и пассажирские)) и внедорожные (колесные, гусеничные, на воздушной подушке, амфибии) автомобили. Производственный процесс автомобильного транспорта осуществляется подвижным составом предприятий общего пользования, ведомственным и частным. Автотранспорту присуща автономность движения одиночными автомобилями, а также автопоездами и автоотрядами по графику или без него.

В настоящее время для автомобильного транспорта характерны: повышение производительности путём увеличения скорости движения; создание новых автомобилей большей грузоподъёмности и грузоместимости (необходимо для промышленности). Существует необходимость снижения трудоёмкости транспортного процесса, в т.ч. путем создания специализированных автомобилей (самосвалов). Расширению сферы применения автотранспорта по перевозке грузов

способствуют современные технологии типа контейнерной. Перевозка на значительные расстояния эффективна в международном сообщении, которое ускоряет доставку экспортно-импортных грузов. Автотранспорт является также наиболее массовым видом транспорта для перевозки пассажиров на короткие и средние расстояния.

В современной России автотранспорт играет достаточно скромную роль в перевозках. Суровые климатические условия вызывают большие, чем в развитых странах, затраты на дорожное строительство, эксплуатацию дорог и автотранспорта. Но это лишь частичное объяснение. Даже в обжитых, экономически развитых регионах России развитие автотранспорта не соответствует мировым стандартам. До сих пор главным «камнем преткновения» на пути развития отечественного автотранспорта является бездорожье.

В России общая протяжённость автодорог составляла более 1 млн. км, включая дороги с твердым покрытием (по данным 2010 г.), по сравнению с 2000 г их длина возросла на 12%. Общая длина автомобильных дорог с твёрдым покрытием составляла 786 тыс. км. Причём в подавляющем своем большинстве даже эти дороги не соответствовали общепринятым мировым стандартам. По протяжённости автомобильных дорог Россия занимает 10-е место в мире. В 2008 году автомобильным транспортом было перевезено 6,9 млрд. тонн грузов. Его грузооборот в том же году составил 216 млрд. т-км.

По средней плотности автодорог Россия уступает не только высокоразвитым, но и большинству развивающихся стран. Плотность автодорожной сети составляет 59 км на 1000 км<sup>2</sup>. По отношению к численности населения плотность автомобильных дорог с твёрдым покрытием в РФ составляет около 5,3 км на 1 тыс. жителей.

Важнейшей автомобильной трассой является широтная цепь автодорог Беларусь – Урал – Байкал – Амур – Уссури. Проектируется строительство скоростной автомагистрали Москва – Санкт-Петербург. Также огромное значение в развитии автомобильных дорог сыграют транспортные коридоры №2 и №9.

*Автомобильный транспорт* – это вид транспорта, осуществляющий перевозку грузов и пассажиров по безрельсовым путям с использованием колесного движителя.

Движитель – устройство для преобразования работы двигателя или другого источника энергии в работу, обеспечивающую движение

транспортных машин (например, колеса, гусеницы, парус, весла, реактивные сопла и др.).

Это наиболее массовый вид транспорта для перевозки пасса жиров на короткие и средние расстояния. Основная сфера его деятельности — перевозка грузов любой стоимости на небольшие и средние расстояния. Применение современных технологий типа контейнерной расширяет сферу применения автомобильного транспорта по перевозке грузов.

Эффективна и перевозка на значительные расстояния в международном сообщении, которое приносит валютную прибыль и ускоряет доставку экспортно-импортных грузов.

*Основные технико-эксплуатационные особенности и достоинства* автомобильного транспорта:

- маневренность и большая подвижность, мобильность;
- доставка грузов или пассажиров «от двери до двери» без дополнительных перегрузок или пересадок в пути следования;
- автономность движения транспортного средства;
- высокая скорость доставки;
- широкая сфера применения по территориальному признаку, видам груза и системам сообщения;
- более короткий путь следования по сравнению с естественными путями водного транспорта.

*Относительные недостатки* автомобильного транспорта:

- большая себестоимость;
- большая топливо-энергоёмкость, металлоёмкость;
- низкая производительность единицы подвижного состава (130—150 тыс. т-км в год);
- наибольшая трудоёмкость (на одно транспортное средство требуется не менее одного водителя);
- загрязняет окружающую среду.

*Технология работы* автомобильного транспорта отличается тем, что производственный процесс осуществляется подвижным составом предприятий общего пользования, ведомственным (обслуживающим преимущественно перевозки данного ведомства) и частным. Этому виду транспорта присуща автономность движения одиночными автомобилями, а также автопоездами и автоотрядами по графику или без него. Отправки груза могут быть помашинные или мелкопартионные.

*Проблемы и тенденции развития* автомобильного транспорта:

– повышение производительности автомобильного транспорта путем увеличения скорости движения; создание новых автомобилей большей грузоподъемности и грузоместимости, необходимых для обслуживания металлургической, угледобывающей, горной и других отраслей промышленности.

Максимальная грузоподъемность на сегодня – 600 т. Это автомобили Челябинского завода. Необходимо увеличение моторесурса автомобилей, т.е. пробега их до капитального ремонта. Сейчас автомобили ВАЗ проходят до 130 тыс. км, ГАЗ и КамАЗ — до 400 тыс. км, ЗИЛ – до 300 тыс. км, но иностранные автомобили имеют значительно больший ресурс. Остается проблема полнокомплектного (капитального) ремонта. Трудоемкость строительства ЗИЛ-130 составляет 140 нормочасов, его капитальный ремонт – 360 нормочасов, но после ремонта Достигается только 60 % производительности). За рубежом легковые автомобили не доводят до капитального ремонта, также как большинство марок грузовых (распродают отдельные элементы на запчасти или отправляют целиком под пресс для получения вторичного сырья, особенно после серьезных аварий). Целесообразным считается капитальный ремонт лишь для особо тяжелых дорогих грузовых автомобилей.

Необходимо снижение трудоемкости транспортного процесса, в том числе путем создания специализированных автомобилей (за рубежом – до 90 % парка), особенно самосвалов и самопогрузчиков, значительно сокращающих время перегрузочных работ, и построения рациональной структуры парка (в европейских странах доля автомобилей особо малой и малой грузоподъемности может составлять 50%, в нашей стране – не более 15%, хотя основная сфера автомобильного транспорта – снабжение торговли и бытовой сети города). Необходимо изменение подхода к системам диагностики и технического обслуживания, а также совершенствование конструкции и технических характеристик автомобилей и их двигателей, так как по этим направлениям имеется большое отставание нашей автомобильной промышленности. Для экономии топлива должно быть шире внедрение электроэнергии, газа, водородного и других видов топлива; применение экономически и экологически эффективных двигателей, в том числе роторного двигателя Ванкеля, Стирлинга, форкамерного двигателя и др.; повышение управляемости автомобилем и др.

По-прежнему актуальна «вечная» для России проблема дорог: развитие сети не успевает за увеличением количества транспортных

средств. С начала экономических реформ в России парк автомобильного транспорта вырос в 1,6 раза (легковых – на 76 %), а по прогнозам доля грузовых перевозок к 2020 г. увеличилась на 30 – 40 %. Через 5–6 лет должно быть 190 автомобилей на 1000 жителей. Сеть дорог любой страны соответствует уровню экономического развития этой страны. В России необходимо иметь 1,5 – 2,0 тыс. км дорог. Оптимальной плотностью дорог для нашей страны считается 45 – 50 км/1000 км<sup>2</sup>, в европейской части страны плотность практически такая, но в среднем по России она составляет 3,82 км/1000 км<sup>2</sup>.

На усовершенствованных дорогах себестоимость перевозок уменьшается в 2–3 раза, срок службы автомобиля увеличивается на 30%, расход горючего сокращается на 30–50%; производительность на грунтовых дорогах в 3–4 раза ниже.

Необходимо увеличение доли дорог 1-й и 2-й категорий (капитальное цементно-асфальтобетонное покрытие; 2–8-полосное движение; наличие заправок, стоянок, освещения, пересечений в разных уровнях и т.д.).

Дизельные двигатели (в России примерно 25 % парка, в Германии – 60%, во Франции – 50%) сокращают расход топлива автомобилями на 25–30 %. За рубежом 5 % легковых автомобилей оснащены дизельными двигателями.

Проблема организации и безопасности движения должна рассматриваться в системе автомобиль – водитель – дорога – среда (АВДС).

Считается, что данную проблему можно решить путем создания транспортной системы при изоляции пешеходов, например дорог разного уровня, пешеходных или транспортных тоннелей, а также снятия движения в местах скопления людей и т.п. Совершенствование автомобиля ведется в направлении активной безопасности для предотвращения дорожно-транспортных происшествий (регулируемые тормоза, диафрагмирующие неслепящие фары, более надежные шины и т.п.) и пассивной безопасности для уменьшения последствий аварий (ремни безопасности, упрочнение кузова, травмобезопасные стекла и т.п.).

*Классификация подвижного состава* автомобильного транспорта представлена на рис.1.

Автомобильный транспорт России в настоящее время в значительной мере обеспечивает или участвует в обеспечении грузовых перевозок для всех отраслей народного хозяйства. Велика его роль и в удовлетворении потребностей населения в передвижении. Автомобильный транспорт

широко применяется как для внутрипроизводственных (технологических) перевозок, так и для непосредственной доставки грузов из пунктов производства в пункты потребления (в сфере обращения).



*Рисунок 1.– Автомобильный транспорт*

На внутрипроизводственных перевозках автомобили используются в горнорудной промышленности, особенно на открытых разработках. В строительстве автомобилями выполняется огромный объем перевозок железобетонных изделий, кирпича, блоков, панелей, ферм и т.д. В сельском хозяйстве автомобили используются для доставки урожая с полей на склады, элеваторы, заготовительные пункты, базы хранения и непосредственно на станции, пристани, порты. В сфере обращения автомобилями перевозится примерно 35-40% общего объема перевозок. Это в основном подвоз грузов к магистральному транспорту.

Автомобильный транспорт обладает рядом технико-экономических особенностей, определяющих его преимущества и широкое использование во всех отраслях хозяйства:

– большая маневренность и подвижность. Грузы автомобилями могут перевозиться непосредственно из пункта производства в пункт

потребления без перегрузки и промежуточного складирования, т.е. «от двери до двери»;

- высокая скорость доставки грузов и пассажиров. По скорости движения автомобильный транспорт уступает лишь воздушному;

- в ряде случаев более короткий путь движения грузов и пассажиров. Целесообразно доставлять грузы и перевозить пассажиров автомобильным транспортом в тех случаях, когда

- расстояние перевозки по автомобильным дорогам меньше, чем по железным.

*К недостаткам автомобильного транспорта относятся:*

- сравнительно высокая себестоимость, которая значительно выше, чем на водном и железнодорожном транспорте. Высокий уровень себестоимости — результат малой грузоподъемности единицы подвижного состава и достаточной сложности автомобильного подвижного состава;

- относительно большая стоимость материально-технической базы обслуживания автомобилей, несмотря на то, что в ряде случаев эта база развита еще недостаточно;

- недостаточная протяженность и плохое техническое состояние имеющихся автомобильных дорог.

Автомобильный транспорт выполняет большой объем пассажирских перевозок. Особенно велик удельный вес пассажирских автомобильных перевозок в городах, других населенных пунктах и пригороде.

## ТЕМА 2.3 ГРУЗОВЫЕ И КОММЕРЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВОЗДУШНОГО И ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

### *Воздушный транспорт.*

Воздушный транспорт, будучи универсальным, используется преимущественно для перевозки пассажиров на средние и дальние расстояния и отдельных видов грузов. На долю воздушного транспорта приходится примерно 40 % объема пассажирских перевозок в междугородном сообщении. Такая значимая роль воздушного транспорта связана с большими размерами территории нашей страны и недостаточной обеспеченностью отдельных регионов другими видами транспорта. Рост материального благосостояния, расширение культурных, деловых и научных связей приводят к повышению подвижности населения, что обуславливает потребность в скоростных перемещениях – авиации.

Объем грузов, перевозимых воздушным транспортом, незначительный. Номенклатура грузов ограничена: ценные грузы (например, произведения искусства, антиквариат, драгоценные металлы и камни, пушнина и др.); грузы, требующие срочной доставки, в том числе скоропортящиеся; гуманитарная помощь; медикаменты; почта; продовольственные и промышленные товары для удаленных регионов; грузы для чрезвычайных ситуаций.

Воздушный транспорт (рис.1) в единой транспортной системе занимает особое место, так как он способен осуществлять целый ряд работ, необходимых для отраслей экономики страны, которые не могут выполняться другими видами транспорта.



*Рисунок 1.– Воздушный транспорт*

К специфическим сферам деятельности воздушного транспорта следует отнести: монтаж строительных высотных сооружений, магистральных газо- и нефтепроводов, линий электропередач; инспекцию дорожного движения; сельскохозяйственные работы (полив, внесение удобрений, распыление пестицидов для борьбы с сорняками, предуборочное удаление листьев хлопчатника, аэросев трав, риса и др.); пожаротушение, особенно лесных массивов; связь с удаленными и

труднодоступными районами; скорая медицинская помощь, в том числе переброска специалистов узкого медицинского профиля в экстренных случаях при их отсутствии или нехватке в данной местности; перевозка почты; обслуживание полярных районов; геологоразведка; аэрофотосъемка; разведка залежей нефти; ледовая разведка и проводка судов в районах Крайнего Севера и Северного морского пути; доставка рабочих к морским нефтяным промыслам при вахтовом методе работы и др.

В настоящее время в России функционирует около 400 авиакомпаний и 845 аэропортов, 63 из которых имеют федеральное значение, 49 – международное. Мелким авиакомпаниям, насчитывающим 5–10 самолетов, трудно конкурировать с большими компаниями. Проблема обновления парка значительно влияет на показатели работы воздушного транспорта. В последнее время наметилась тенденция объединения мелких компаний в 10 – 12 крупных авиапредприятий (по образцу зарубежных авиакомпаний). Если предприятия воздушного транспорта приватизированы (акционированы), то системы управления воздушным движением приватизации не подлежат не столько из-за их высокой первоначальной стоимости и затрат на эксплуатацию, сколько из-за ответственности государства за безопасность полетов и жизнь людей.

Кроме того, оперативная деятельность аэропортов отделена от собственности и оперативной деятельности авиакомпаний. При этом обеспечен равный доступ всех авиакомпаний к инфраструктуре любого аэропорта и свободный выбор аэропорта для равных условий конкурентной борьбы авиакомпаний.

При акционировании государство владеет частью акций; за рубежом практически все авиакомпании частные. Тем не менее, в крупных зарубежных авиакомпаниях (таких как «Эр Франс», «Люфт-ганза» и др.) также имеет место участие государства.

Основные технико-эксплуатационные особенности и достоинства воздушного транспорта:

- высокая скорость доставки пассажиров и грузов;
- маневренность и оперативность, особенно при организации новых маршрутов;
- возможность быстрой передислокации подвижного состава при изменении пассажиропотоков, в том числе из-за аварий на других видах транспорта;
- большая беспосадочность перелетов (около 10000 км);

- кратчайший путь следования;
- экономия общественного времени благодаря ускорению доставки;
- неограниченные провозные возможности (сегодня они ограничены лишь мощностью аэродрома);
- относительно небольшие капитальные вложения (на 1 км воздушного пути примерно в 30 раз меньше, чем на 1 км железнодорожного пути).

Относительные недостатки воздушного транспорта:

- высокая себестоимость перевозок, поэтому авиационный транспорт не является грузовым;
- зависимость от погодных-климатических условий.

Технология работы воздушного транспорта имеет свои особенности.

Движение осуществляется:

- строго по расписанию, что связано со сложностью организации взлета-посадки на аэродромном поле;
- по системе выделения каждой единице подвижного состава своего коридора движения, зависящего, прежде всего, от скорости и грузоподъемности самолета.

Коридор движения – это расчетная высота полета и система координат в продольной и горизонтальной плоскостях полета. Система коридоров позволяет рассредоточить воздушные суда в воздухе для исключения возможности их столкновения. Летательные аппараты оборудуются соответствующими системами измерения и поддержания высоты полета.

Намечается новая тенденция за рубежом – перевозка мелких партий грузов (так называемые парцелльные грузы) воздушным транспортом. Стоимость транспортировки может быть снижена за счет уменьшения страховки (кражи, потери и повреждения грузов на воздушном транспорте бывают гораздо реже, чем на наземных видах транспорта), упрощения тары и упаковки из-за отсутствия внешнего воздействия. В табл. 1 представлен состав затрат (по данным зарубежных исследований) при перевозке мелких партий промышленного оборудования (электронной техники, запчастей, офисной техники и др.) разными способами. Стоимость перевозки указана в английской валюте (фунты стерлингов).

Демередж – неустойка, уплачивается судовладельцу грузовладельцем (фрахтователем) за простой судна в порту сверх обусловленного договором срока.

Проблемы и тенденции развития воздушного транспорта многогранны. Главная проблема – повышение скорости движения (на сегодняшний день достигнута скорость 2500 км/ч. Важно создание самолетов повышенных пассажиро-местимости (так называемых аэробусов) и грузоподъемности, особенно для дальних маршрутов (например, Ил-86 вмещает до 350 человек, а Боинги — до 530 человек; грузовые самолеты максимально поднимают 250 т (Ан-225 «Мрия»).

Таблица 1. Состав затрат (по данным зарубежных исследований) при перевозке мелких партий промышленного оборудования

Виды расходов	Железнодорожный транспорт	Автомобильный и морской транспорт	Воздушный транспорт
Тариф	204	104	190,04
Страховка	1.2,24	12,24	7,14
Демередж	19,2	—	—
и другие сборы			
Агентские расходы	7,56	7,56	7,56
Портовые сборы	—	47,46	—
Таможенная очистка	6,96	5,76	18,0
Тара и упаковка	97,14	157,14	28,02
Всего:	347,1	334,16	251,26

В целях сокращения площади аэропортов требуется создание самолетов короткого и вертикального взлета-посадки для гражданской авиации (они существуют в военной авиации с 1969 г.). Повышение прочности взлетно-посадочных полос остается также большой проблемой из-за значительных нагрузок и температур. Самолет Ан-22 может работать на грунтовых дорогах, но не всегда.

Создание самолетов со средствами автоматики, обеспечивающими взлет-посадку в любую погоду в различных условиях видимости (так называемых всепогодных) позволит расширить конкурентные возможности воздушного транспорта и повысить качество обслуживания пассажиров. Требуется повышение топливной экономичности в связи с увеличением массы и скорости. Решение этой проблемы позволит не повышать тариф на перевозки.

Нужна разработка принципиально новых пилотажных систем и систем управления воздушным транспортом в зоне аэропорта; требуется создание системы обслуживания самолетов на территории аэропорта; необходимо повышение уровня обслуживания пассажиров, в том числе внедрение автоматизированных систем продажи билетов и перевозки багажа, а главное – повышение безопасности движения, которое создаст более широкие возможности обслуживания пассажиров, позволит конкурировать с другими видами транспорта и будет способствовать уменьшению затрат времени на передвижение.

Основные типы самолетов гражданской авиации летают со скоростью 900 – 1100 км/ч на дальних расстояниях и до 500 – 700 км/ч – на средних.

Перенос больших скоростей из военной авиации в гражданскую осложняется из-за высокой стоимости и перегрузок, которые испытывает человек при больших скоростях (военные летчики проходят специальную подготовку).

Вертолеты способны делать то, что не под силу обычному самолету: вертикально взлетать и приземляться, висеть неподвижно в воздухе и разворачиваться на месте, перемещаться вперед – назад, влево – вправо. Подъемную силу создает один или несколько винтов на вертикальной оси. Главный агрегат вертолетов – несущий винт. Классификация подвижного состава воздушного транспорта рис.2



Рисунок 2 – Классификация подвижного состава воздушного транспорта

К техническому оснащению относятся подвижной состав и аэропорты, в том числе аэродромы рис 3.

Классификация подвижного состава воздушного транспорта представлена на рис. Самолеты взлетают и садятся на аэродром — специально приспособленный земельный участок с комплексом сооружений и оборудования для обеспечения взлета, посадки, стоянки и обслуживания. Аэродромы бывают основные, запасные и базовые. Для обеспечения регулярности и безопасности полетов аэродромы оборудуются комплексом радио- и светотехнических средств. Вертолетам для совершения взлета и посадки требуются небольшие площадки.

Аэродром входит в более широкое понятие «аэропорт». Аэропорт — это транспортное предприятие, осуществляющее прием и отправку пассажиров, багажа, грузов и почты, организацию и обслуживание полетов подвижного состава. Аэропорт представляет собой сложный инженерный комплекс сооружений, зданий, технических средств и оборудования, занимающий до нескольких тысяч гектаров территории.



*Рисунок 3– Аэродром*

Аэропорты подразделяются на международные (например, Шереметьево-2), республиканские (Домодедово и др.) и местного значения (Тушино). В зависимости от годового объема перевозки пассажиров аэропорты подразделяются на пять классов. Крупные аэропорты мира

могут обслуживать до нескольких десятков миллионов пассажиров в год. Например, годовой объем пассажирских перевозок аэропортов Хитроу в Лондоне и Дж. Кеннеди в Нью-Йорке – 25 млн. человек, О'Хара в Чикаго – 40 млн человек, Внуково в Москве (после реконструкции) – до 27 млн человек. Москву обслуживает в настоящее время четыре аэропорта, и зарезервирована земля под строительство пятого аэропорта под Солнечногорском Московской области.

#### *Водный транспорт.*

Морской транспорт – вид транспорта, осуществляющий перевозку грузов и пассажиров морскими судами на международных и внутренних (каботажных) линиях. Территория нашей страны омывается более чем десятью морями и имеет непосредственный выход в три океана.

Морской транспорт используется, в основном, как межконтинентальный для международных перевозок массовых навалочных и наливных грузов и контейнеров. В пассажирских перевозках он имеет ограниченное значение и используется, прежде всего, как круизный.

Понятие «путь сообщения» на морском транспорте специфично – это морские линии (линейное судоходство), определенные, заранее установленные направления, используемые для прохода судов.

*Основные технико-эксплуатационные особенности и достоинства* морского транспорта:

- возможность обеспечения массовых межконтинентальных перевозок внешнеторгового оборота;
- небольшие первоначальные вложения в транспортные пути;
- низкая себестоимость перевозки;
- незначительные затраты энергии (топлива) благодаря гладкости пути;
- высокая производительность;
- практически неограниченная пропускная способность;
- высокий уровень механизации перегрузочных работ;
- в большом каботаже выгоднее железнодорожных перевозок в несколько раз.

*Относительные недостатки* морского транспорта:

- довольно низкие скорости (измеряются в узлах);
- некоторая зависимость от климатических условий: сильных туманов, течений, ледоставов в устьях портов (навигация до 320 дней в году, на Северном морском пути – с февраля-марта по октябрь-ноябрь);

- необходимость создания дорогостоящих портовых хозяйств с высоким уровнем механизации;
- ограниченное применение в прямом сообщении;
- невысокая эффективность в малом каботаже;
- возможные экологические проблемы при перевалке грузов и обработке судов.

*Технология работы* морского транспорта:

- линейная – закрепление судов за определенными портами и работа по стабильному расписанию, что позволяет использовать суда более экономично, обеспечивает стабильность загрузки, возможность оптимизации маршрутов движения и перегрузочных работ;
- рейсовая (трамповая) – суда работают по времени, согласованному с заказчиками;
- фрахт – разовые сдачи в наем для отдельных перевозок во внешней торговле без перехода права собственности. Применяется часто для перевозок грузов третьих стран.

Технология погрузочно-разгрузочных работ отличается тем, что зачастую при нехватке мощности или глубины портов перегрузку приходится производить в акватории порта:

- у береговых причалов, оборудованных стационарными швартовными устройствами, плавучими причалами (понтонными), дебаркадерами (набережными, вынесенными на сваях в акваторию порта);
- у рейдов, т. е. причалов на якорях, прочно закрепленных в акватории порта;
- у мест якорной стоянки судов.

*Проблемы развития* морского транспорта: повышение скорости судов; создание новых и модернизация старых типов подвижного состава; развитие системы «река–море», «Ро-Ро», паромных переправ, лихтеровозов, контейнеровозов и других специализированных судов; внедрение новых силовых установок; совершенствование навигационных систем управления (до 30% аварий происходит из-за их несовершенства); строительство плавучих причалов, глубоководных портов для безопасной приемки и обработки крупнотоннажных судов; расширение ледокольного парка; строительство трубопроводов в акватории портов; увеличение грузоподъемности кранов (в России максимальная грузоподъемность у крана «Витязь» – 1600 т, в Японии используются краны грузоподъемностью до 3000 т) и др.

Классификация подвижного состава морского транспорта представлена на рис.4



Рисунок 4 – Классификация подвижного состава морского транспорта

Контейнеры в 5 – 8 раз ускоряют перевалку грузов, так как норма перегрузки 20-тонного контейнера – 1,5 мин при механизированной перегрузке большегрузными портовыми кранами, т.е. за один час можно переработать 800 т груза, на что при использовании другой тары необходимо 75 ч. Производительность труда на погрузке-разгрузке повышается в 10–15 раз. За рубежом 50 % тарно-штучных грузов возят в контейнерах. Контейнеровозы можно конструировать на 5000 единиц, но время перегрузки снижает эффект от контейнеризации. В судах типа «Ро-Ро» для ускорения перегрузки используют самоходную технику или грузовые лифты для вертикального перемещения грузов.

### РАЗДЕЛ 3 ТРАНСПОРТНЫЕ ТАРИФЫ КОМПАНИЙ

#### ТЕМА 3.1. ГРУЗОВЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ТАРИФЫ, ИХ ЗНАЧЕНИЕ И СИСТЕМА ПОСТРОЕНИЯ

### *Особенности построения грузовых тарифов.*

Построение грузовых тарифов основывается на общем подходе к их формированию, а также предусматривает учет дополнительных факторов, влияющих на ценообразование грузовых перевозок.

При построении грузовых тарифов используются следующие признаки их дифференциации.

#### **1. По дальности следования (расстоянию перевозки грузов).**

Сеть железных дорог разбита на 127 групп расстояний от 0 до 11 900 км.

Расстояние, входящее в каждую группу, различно – от 5 до 200 км – и называется **поясом дальности**. Существует 10 поясов дальности, сгруппированных по 5 км; 5 поясов – по 10 км; по 10 поясов дальности имеют группировку по 20; 30; 40 и 50 км; 40 поясов – по 100 км; остальные 32 пояса дальности сгруппированы по 200 км. При определении тарифов расчет их ведется по среднему расстоянию в каждом поясе дальности.

#### **2. По видам сообщения:**

– прямое железнодорожное, смешанное и не прямое международное сообщение через российские порты;

– прямое международное и не прямое международное сообщение через пограничные станции Российской Федерации.

#### **3. По видам отправок:**

– повагонные отправки, которые подразделяются на единичные, групповые и маршрутные. Основная группа тарифов устанавливается на единичные повагонные отправки (вагон). При определении тарифов на групповые и маршрутные повагонные отправки используются коэффициенты корректировки единичных вагонных отправок;

– контейнерные;

– мелкие отправки;

– потонные.

#### **4. По видам подвижного состава.**

Для перевозки грузов используются различные виды перевозочных ресурсов:

– универсальные вагоны;

– специализированные вагоны: вагоны-термосы, цистерны, рефрижераторные вагоны, багажные пассажирские вагоны для перевозки грузов, контрейлеры (автопоезда, полуприцепы), сцепы вагонов, транспортеры, думпкары, цементовозы и др.;

– контейнеры (универсальные и специализированные);

– подвижной состав на собственном железнодорожном ходу.

## **5. По родам грузов.**

На железнодорожном транспорте перевозятся тысячи видов грузов, которые сгруппированы в 222 наименования. Все грузы делятся на 3 класса.

1-й класс – сырьевые грузы: лес, руда, уголь, сырье для удобрений, сырье для строительного производства и др. Всего в этот класс входит 36 наименований грузов.

2-й класс – продукция ведущих перерабатывающих отраслей (78 наименований грузов): сельскохозяйственные грузы; продукция пищевой, молочной, плодоовощной промышленности; нефтепродукты; удобрения; черные металлы; сельскохозяйственные машины и др.

3-й класс – остальные грузы (78 наименований).

## **6. По видам собственности:**

– общие вагоны, контейнеры и локомотивы – это те, которые принадлежат Российским железным дорогам;

– собственные перевозочные ресурсы. Принадлежат другому владельцу (индивидуальному предпринимателю или операторской компании) или арендованы у ОАО «РЖД».

## **7. По типу колеи.**

Тарифы устанавливаются для магистральных линий с **широкой** и **узкой** колеей. Кроме того, выделены специальные тарифы для перевозки грузов по колее Сахалинской железной дороги.

**8. Прочие условия перевозок.** Отдельно устанавливаются тарифы для перевозок, связанных с переадресовкой грузов, при перевозке опасных, негабаритных грузов и для прочих условий.

При формировании тарифов на грузовые перевозки используются общие методические основы их построения:

$$T_{гр} = T_{инфр.гр} + T_{ваг.гр}$$

где  $T_{инфр.гр}$  – тарифная составляющая, включает стоимость использования инфраструктуры РЖД и тяговых средств при выполнении грузовых перевозок;  $T_{ваг.гр}$  – тарифная составляющая, учитывающая стоимость содержания и обслуживания парка грузовых вагонов:

$$T_{инфр.гр} = T_{инфр.дв} + T_{инфр.нк}$$

$$T_{ваг.гр} = T_{дв.ваг} + T_{нк.ваг}$$

**В тарифную составляющую** за использование инфраструктуры включаются следующие затраты по начально-конечным операциям:

- техническому осмотру всех грузовых вагонов (общих и собственных);
- подгруппировке вагонов для подачи под погрузку;
- маневровой работе по расформированию поездов;
- маневровой работе по подаче-уборке всех вагонов на станциях ОАО «РЖД»;
- технологическим операциям с контейнерами, не связанным с приемом и выдачей грузов (поднятие для осмотра, перестановка, поворот, снятие с яруса и др.);
- расходам по содержанию и обслуживанию зданий, сооружений, оборудования хозяйства движения и хозяйства грузовой и коммерческой работы и содержанию центров по обработке перевозочных документов;
- амортизации, содержанию и ремонту станционных путей, устройств СЦБ и связи, вагонов, контейнеров и поездных локомотивов, а также выполнению их капитального ремонта.

**В вагонную составляющую тарифа** включаются затраты по начально-конечным операциям:

- уведомлению о прибытии груза и подаче вагонов;
- текущему ремонту порожних вагонов общего парка при подаче их под погрузку;
- техническому осмотру и текущему ремонту общих контейнеров;
- технологическим операциям, связанным с приемом и выдачей контейнеров;
- технологическим и коммерческим операциям с общими вагонами при подаче под погрузку;
- подготовке под налив цистерн и подготовке вагонов-бункеров;
- приему к отправлению и выдаче грузов;
- технологическим и коммерческим приемосдаточным операциям.

Если грузовладелец какие-либо из перечисленных операций выполняет собственными силами, то эти расходы ему возмещаются в соответствии с расчетными калькуляциями и на основе договорных юридических соглашений.

**Тарифная ставка за движенческую операцию** учитывает расходы по содержанию инфраструктуры ОАО «РЖД» (входит в ставку за инфраструктуру), а также расходы, связанные с пробегом вагонов и локомотивов и их обслуживанием в пути следования (включается в вагонную составляющую тарифа). Тарифная ставка за движенческую операцию устанавливается также с учетом загрузки вагона, расстояния

перевозки, учитывает определенный уровень порожнего пробега вагонов и другие факторы в зависимости от вида и типа вагона.

В зависимости от конкретно возникающих ситуаций перевозочного процесса используются виды грузовых тарифов, которые включают:

1) плату за пробег груженых и порожних вагонов, локомотивов и другого оборудования на железнодорожном ходу общего парка либо собственных вагонов с локомотивами РЖД:

$$T_{гр} = TC_{инфр}^{лок.РЖД} + TC_{ваг}^o,$$

где  $TC_{инфр}^{лок.РЖД}$  – тарифная составляющая, включающая стоимость использования инфраструктуры и локомотивов РЖД;  $TC_{ваг}^o$  – тарифная составляющая, учитывающая стоимость содержания и обслуживания общего парка груженых и порожних вагонов;

2) плату за использование инфраструктуры РЖД при пробеге поездных формирований с собственными вагонами и локомотивами:

$$T_{гр} = TC_{инфр}$$

где  $TC_{инфр}$  – тарифная составляющая, учитывающая только стоимость использования инфраструктуры РЖД;

3) плату за использование инфраструктуры РЖД при пробеге собственных локомотивов своим ходом:

$$T_{гр} = TC_{инфр}'$$

где  $TC_{инфр}'$  – тарифная составляющая, включающая стоимость использования инфраструктуры РЖД при одиночном следовании собственных локомотивов (одиночный пробег при непарном движении или следование локомотивов на заводской ремонт);

4) плату за пробег вагонов и локомотивов общего парка с собственными локомотивами:

$$T_{гр} = TC_{инфр} + TC_{ваг}^o.$$

### *Тарифные схемы формирования грузовых тарифов.*

В основе формирования грузовых тарифов лежат **тарифные схемы**, которые определяют принципы построения тарифов в зависимости от вышеперечисленных факторов. Существует 132 тарифные схемы, учитывающие специфику дифференциации грузовых тарифов.

Тарифные схемы, применяемые при определении плат за перевозку грузов в универсальных и специализированных вагонах, контейнерах, предусматривают расчет тарифов за использование инфраструктуры и локомотивов РЖД и тарифов за использование вагонов общего и

собственного парка. Каждая тарифная составляющая предполагает, что размер провозной платы определяется по формуле:

$$T = A + B \cdot L$$

где  $A$  – параметры тарифной ставки за начально-конечные операции, р. за отправку, вагон, тонна, контейнер;  $B$  – параметры ставки за движенические операции, р. за отправко-км, ваг.-км, ткм или контейнеро-км;  $L$  – среднее расстояние перевозки по поясу дальности, км. Параметры тарифных ставок зависят от различных признаков: типов вагонов (универсальный, специализированный, крытый и т. д.), контейнеров (крупнотоннажные, специализированные) и прочих признаков.

При определении провозных плат за мелкие отправки используется следующая схема:

$$T_{\text{м.о}} = (A + B \cdot P) + (C + D \cdot P)L$$

где  $A$ ,  $B$ ,  $C$ ,  $D$  – параметры тарифной схемы, учитывающие стоимость отправки, тонны, отправко-км и ткм соответственно;  $P$  – вес отправки, т.

Дополнительно установлены тарифные схемы:

- за пробег с локомотивами РЖД собственных или арендованных порожних вагонов или контейнеров;
- за использование инфраструктуры РЖД при пробеге собственных или арендованных локомотивов (с дифференциацией по видам тяги и условиям пробега – одиночным следованием или с собственными поездными формированиями);
- за перевозку скоропортящихся грузов, негабаритных грузов и др.

При формировании тарифов некоторые дополнительные условия перевозок учитываются системой **корректировочных коэффициентов**. Так, например, поправочные коэффициенты устанавливаются к общим повагонным или контейнерным тарифам при перевозке групповых и маршрутных вагонных или контейнерных отправок; за перевозки грузов, относящихся к различным классам; за международные перевозки (экспортно-импортные) и др.

*Тарифы на пассажирские перевозки.*

Пассажирские тарифы имеют специфику формирования для перевозок в дальнем и пригородном сообщениях. При построении пассажирских тарифов на перевозки в **дальнем сообщении** учитываются следующие факторы:

- расстояние перевозки.

Протяженность сети железных дорог от 1 до 12 420 км разделена на пояса дальности. Расстояние внутри пояса дальности возрастает с увеличением дальности следования.

– тип пассажирского вагона – общий плацкартный вагон, купированный вагон с 4-местными и с 2-местными (мягкий или СВ-вагон) купе.

– скорость перевозки. Здесь учитывается категория поезда – пассажирские, скорые и фирменные поезда.

Особенностью формирования тарифов на дальние пассажирские перевозки является то, что сначала устанавливается базовый тариф – на перевозку в общем вагоне пассажирского поезда. За дополнительные условия перевозки, дающие повышенную комфортность и скорость движения, взимается доплата.

Дифференциация пассажирских тарифов от расстояния перевозки вызвана влиянием дальности следования на себестоимость перевозки.

Поэтому так же, как и в грузовом движении, для пассажирских перевозок используется двухставочная методика построения тарифа. Зависимость пассажирского тарифа от дальности следования при сохранении тенденции его снижения от увеличения расстояния перевозки имеет свою специфику. Здесь оказывает влияние тот факт, что в состав пассажирских тарифов включена ставка обязательного страхования пассажиров. Ее абсолютная величина не существенна, но в структуре тарифной платы в зависимости от расстояния перевозки имеет различное значение – от 0,3 до 7 %.

В новых условиях формирования структуры РЖД предполагается выделение пассажирских компаний на сети железных дорог в самостоятельные акционерные подразделения. Это должно отразиться и на формировании пассажирских тарифов, которые так же, как и грузовые тарифы, должны иметь тарифную составляющую за использование инфраструктуры и тяговых средств РЖД и вагонную составляющую за обслуживание и содержание пассажирских вагонов и пассажиров в пути следования.

В пригородных пассажирских перевозках используются преимущественно два вида тарифов – **общие** и **зонные**. **Общие тарифы** устанавливаются по принципу построения тарифов в дальнем сообщении – для перевозки пассажиров в плацкартном вагоне с местами для сидения без страхового сбора.

**Зонные тарифы** используются на пригородных участках, имеющих высокие пассажиропотоки. При этом все расстояние пригородного

направления разбивается на участки (зоны) в зависимости от числа наиболее крупных станций и величины пассажиропотока на станциях или между ними. Тариф в этом случае устанавливается на среднее расстояние зоны.

В пригородных перевозках также используются льготные **абонементные тарифы**, которые обычно устанавливаются на конкретный период (месяц, полугодие, год), предполагают, разовую оплату перевозок за весь период и имеют более низкую стоимость (на 10–30 % ниже разовой оплаты).

***Контрольные вопросы для самопроверки по теме:***

1. Дайте характеристику видов цен, используемых в расчетах за транспортную продукцию.
2. В каких ситуациях используются договорные цены и тарифы в расчетах за транспортную продукцию?
3. Дайте характеристику общей методологии формирования транспортных тарифов.
4. Какие факторы специфики транспортного производства влияют на тарифы?
5. Назовите признаки дифференциации грузовых тарифов.
6. Как в грузовых тарифах учитываются формы собственности на транспортные средства?
7. Какие затраты в части начально-конечных операций учитываются при формировании грузовых тарифов?
8. Какие виды грузовых тарифов используются в расчетах за перевозки?
9. Назовите порядок определения провозных плат за грузовые перевозки.
10. Дайте характеристику формирования пассажирских тарифов.

### ТЕМА 3.2. ТРАНСПОРТНОЕ СТРАХОВАНИЕ

*Транспортное страхование.*

1. Страхование автотранспорта
2. Страхование воздушного транспорта
3. Страхование водного транспорта
- 1 Страхование автотранспорта

**Транспортное страхование** (страхование средств транспорта) – совокупность видов страхования, предусматривающих обязанности

страховщика по страховым выплатам в размере полной или частичной компенсации ущерба вследствие повреждения или уничтожения (угона, кражи) транспортного средства.

Объектами страхования являются любые самоходные транспортные средства, подлежащие государственной регистрации органами ГИБДД РФ.

В автомобильном страховании выделяют 2 подотрасли:

#### 1. Страхование автотранспорта каско

Объектом страхования является транспортное средство в комплектации завода-изготовителя. Страховая защита может быть расширена на не входящее в заводской комплект дополнительное оборудование (телеаппаратура, противоугонное устройство, сигнализация и т.п.).

Страховщики обычно предлагают страхование каско и дополнительного оборудования в пакете со страхованием багажа, находящегося в ТС и прицепе, а также жизни и здоровья водителя и пассажиров.

Страхование автотранспорта КАСКО – это добровольный вид страхования.

Страхователи – юридические и физические лица. Юридические лица страхуют ТС, находящиеся у них на балансе, арендуемые, полученные по лизингу и т.д. Физические лица страхуют собственные ТС, используемые по доверенности на право пользования, арендуемые и др.

При страховании водителя и пассажиров от несчастного случая по желанию клиента страхуется весь салон или отдельные посадочные места.

Регионом страхования в договоре выступает РФ, но по желанию клиента он может быть расширен.

Различают два варианта страхового покрытия:

1. **Частичное каско** включает риски повреждения или уничтожения объекта либо его частей в результате ДТП; взрыва, пожара; стихийного бедствия; выхода из строя водопроводной и отопительной систем в гараже; повреждения от противоправных действий 3-их лиц; столкновения с дикими животными; провала под лед; утраты ТС товарного вида в результате таких событий.

2. **Полное каско** включает частичное каско и угон.

Объем страховой ответственности в договоре зависит от разработанных конкретными страховщиками вариантов (программ) страхования и от пожеланий клиентов. *Например, страхование от столкновения с животными характерно для проживающих в сельской*

*местности владельцев ТС, от противоправных действий 3-их лиц – в городах, от угона – для всех.*

Договор страхования может заключаться на срок до 1 года. Страховая премия вносится единовременно или в два срока: 50% при заключении договора и 50% в течение 2-3 месяцев.

Страховая сумма. ТС может быть застраховано по полной рыночной цене (новые ТС), по рыночной цене с учетом износа (подержанные ТС), на сумму ответственности страхователя перед сдавшей ТС в аренду организацией, по неполной стоимости с установлением пропорциональной ответственности.

При определении страховой премии учитывают марку авто, модель, год выпуска, пробег, регион страхования, цель использования ТС, условия хранения, тип защитного устройства (охранная, противоугонная), квалификация и стаж водителя, уровень аварийности (скидки за езду без аварий). Возможно установление безусловной франшизы.

При наступлении страхового события страхователь должен заявить об этом в соответствующие компетентные органы (ГИБДД, УВД, пожарная охрана и др. в зависимости от характера происшествия) с целью получения удостоверяющего факт страхового случая документа, а также страховщику в оговоренный срок.

Срок выплаты возмещения зависит от конкретных условий страхования и обычно колеблется от 3 до 10 дней с момента поступления всех необходимых документов. В случае угона сроки могут быть увеличены в связи с возбуждением или приостановлением уголовного дела о хищении ТС.

Существует две формы возмещения ущерба по каско:

1) денежная компенсация выплачивается при угоне или практически полном разрушении ТС.

2) оплата ремонтных работ на станции тех. обслуживания производится при повреждении автомобиля (расходы по ремонту + затраты на доставку ТС на СТО).

Страховое возмещение не может превышать указанную в договоре страховую сумму.

Законом установлены случаи, по которым не возмещается ущерб, причиненный вследствие:

- 1) непреодолимой силы либо умысла потерпевшего;
- 2) воздействия ядерного взрыва, радиации, радиоактивного заражения;

- 3) военных действий или военных мероприятий;
- 4) гражданской войны, народных волнений, забастовок.

Специфические основания для отказа страховщика в выплате возмещения:

- управление ТС в состоянии алкогольного, наркотического или токсического опьянения;
- получение страхователем полного возмещения ущерба от ответственного за его причинение лица;
- использование ТС для обучения вождению, для участия в соревнованиях;
- получение страхователем через органы социальной защиты другого авто взамен поврежденного, уничтоженного или похищенного.

*Страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств (ОСАГО)*

В РФ ОСАГО применяется с 2004 г. и проводится в обязательном порядке Основными НПА выступают: Федеральный закон «Об ОСАГО», Постановление Правительства «Об утверждении страховых тарифов по ОСАГО», методические рекомендации Российского совета автостраховщиков.

Обязательному страхованию не подлежит риск гражданской ответственности владельцев ТС:

1. максимальная конструктивная скорость которых не более 20 км/час.
2. на которые не распространяется действие законодательства РФ о допуске транспортных средств к участию в дорожном движении на территории РФ;
3. которые находятся в распоряжении вооруженных сил РФ, за исключением автобусов, легковых автомобилей, прицепов и других транспортных средств, используемых для обеспечения хозяйственной деятельности вооруженных сил;
4. которые зарегистрированы в иностранном государстве, которое является участником международных систем обязательного страхования, участником которых является РФ.

Объектом обязательного страхования являются имущественные интересы, связанные с риском гражданской ответственности владельца транспортного средства по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании транспортного средства на территории РФ.

Страховым случаем признается наступление гражданской ответственности страхователя, иных лиц, риск ответственности которых застрахован по договору обязательного страхования, за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших, которое влечет за собой обязанность страховщика произвести страховую выплату.

Не относятся к страховым случаям наступления гражданской ответственности владельцев транспортных средств вследствие:

1. причинения вреда при использовании иного транспортного средства, чем указанное в страховом договоре;

2. причинения морального вреда или возникновение обязанности по возмещению упущенной выгоды;

3. причинения вреда при использовании транспортного средства в ходе соревнований, испытаний или учебной езды в специально отведенных местах;

4. загрязнения окружающей природной среды;

5. причинения вреда в результате воздействия перевозимого груза;

6. причинения водителем вреда, управляемому им транспортному средству и прицепу к нему, перевозимому в них грузу, установленному на них оборудованию;

7. причинения вреда при погрузке груза на транспортное средство или его разгрузке; при движении транспортного средства по внутренней территории организации;

8. причинения вреда жизни или здоровью работников при исполнении ими трудовых обязанностей, если этот вред подлежит обязательному страхованию и возмещению в соответствии с Законом;

9. возникновения обязанности по возмещению работодателю убытков, вызванных причинением вреда работнику.

Страховая сумма по договору ОСАГО, в пределах которой страховщик обязуется при наступлении каждого страхового случая (независимо от их числа в течение срока действия договора) возместить потерпевшим причиненный ущерб, составляет 400 тыс. руб., в т.ч.:

– 240 тыс. руб. при причинении вреда жизни или здоровью нескольких потерпевших и не более 160 тыс. руб. при причинении вреда жизни или здоровью одного пострадавшего;

– 160 тыс. руб. при причинении вреда имуществу нескольких потерпевших и не более 120 тыс. руб. - одного пострадавшего.

Страховая премия определяется в соответствии со страховыми тарифами, установленными Правительством РФ. Для каждого ТС

есть базовая ставка (для легковых в зависимости от мощности двигателя, для грузовых – грузоподъемности, для автобусов – количества мест). Изменение Правительством тарифов в течение срока действия договора не влечет за собой изменения страховой премии, оплаченной страхователем ранее. Расчет страховой премии осуществляется страховщиком на основе сведений, сообщенных страхователем в письменном заявлении о заключении договора ОСАГО, которые учитываются в качестве поправочных коэффициентов (территориальный коэффициент – город, сельская местность; коэффициент бонуса/малуса - за безаварийную эксплуатацию или наоборот; коэффициент возраста и стажа водителей; коэффициент за ограниченный либо неограниченный круг лиц допущенных к управлению ТС; коэффициент сезонного использования ТС – весь год или его часть; коэффициент краткосрочного страхования - если ТС едет к месту регистрации; коэффициент мощности двигателя легкового автомобиля).

В страховом тарифе по ОСАГО  $\approx 77\%$  это нетто-ставка и  $23\%$  это расходы на ведение дела, в т.ч.  $3\%$  это резервы в Российский совет автостраховщиков.

Как правило, договор ОСАГО заключается на один год. Период ограниченного использования транспортного средства для граждан - 3 месяца, для юридических лиц - 6 месяцев. Владельцы ТС, зарегистрированных за рубежом и временно используемых в РФ, заключают договор на срок временного использования, но не менее чем на 15 дней. При приобретении ТС (покупке, наследовании, принятии в дар) владелец вправе заключить договор на срок следования к месту регистрации (если с транзитными номерами едет к месту регистрации - до 20 дней).

Для заключения договора страхователь предоставляет следующие документы:

- заявление о заключении договора;
- паспорт для физических лиц и свидетельство о регистрации для юридических лиц;
- ПТС или свидетельство о регистрации ТС;
- водительское удостоверение, а также документы подтверждающие право водителя на управление ТС (если ограниченный допуск к управлению).

Договор ОСАГО может быть заключен с условиями допуска к управлению ограниченного круга лиц, либо без ограничений.

Акт заключения страхового договора ОСАГО удостоверяется выдачей страхователю страхового полиса, который имеет единую форму на всей территории РФ. Вместе с полисом страхователю выдается перечень представителей страховщика в субъектах РФ, текст Правил по ОСАГО (раньше еще стикер-наклейка).

Договор ОСАГО прекращается досрочно в случае:

- смерти страхователя или собственника (физического лица) либо ликвидации страхователя (юридического лица);
- ликвидация страховщика;
- гибель (утрата) ТС, указанного в полисе;
- иные случаи, предусмотренные законодательством.

Страхователь может досрочно прекратить договор ОСАГО в случае:

- отзыва лицензии страховщика;
- замены собственника ТС;
- иные случаи, предусмотренные законодательством.

Страховщик может досрочно прекратить договор ОСАГО при выявлении ложных сведений, предоставленных страхователем при заключении договора, а также в иных предусмотренных законом случаях.

При наступлении страхового случая страхователь обязан сообщить страховщику в установленный срок и определенным способом. Вместе с заявлением о страховой выплате подаются справка о ДТП выданная органами полиции и извещение о ДТП (если оно заполнялось потерпевшим), а также другие установленные Правилами ОСАГО документы. При причинении вреда имуществу потерпевший обязан предоставить поврежденное имущество или его остатки страховщику для осмотра и /или организации независимой экспертизы в целях выяснения обстоятельств причинения вреда и определения размера подлежащих возмещению убытков. Страховщик обязан провести осмотр поврежденного имущества и/или организовать экспертизу в течение не более чем 5 дней со дня получения заявления о страховой выплате и необходимых документов, если не предусмотрено иное. Если невозможно перемещение, то осмотр и экспертиза проводятся по месту нахождения ТС.

В течение 30 дней со дня получения необходимых документов страховщик составляет акт о страховом случае, на основании которого он производит страховую выплату потерпевшему или направляет ему мотивированный отказ с указанием причин.

В дополнение к страхованию каско и страхованию ответственности владельцев ТС может предлагаться автотранспортное страхование от несчастных случаев.

#### *Страхование воздушного транспорта.*

Авиационное страхование возникло в период первой мировой войны, расцвет пришелся на период после Второй мировой войны в связи с развитием гражданской авиации, роста парка воздушных судов и объема перевозок.

Спецификой авиационного страхования является его катастрофическая природа и нередко огромные размеры наступающих убытков. В этой связи страхование проводится, как правило, через страховые пулы и сочетает в себе страхование воздушного судна (авиа-каска) и различные виды связанной с его эксплуатацией ответственности. Отдельной отраслью страхования выступает страхование ракетно-космических рисков.

Авиационное страхование – это комплексная отрасль страхования, включающая страхование рисков авиакомпаний и страхование ответственности за продукт в авиации.

Страхование рисков авиакомпаний включает:

1. Различные виды имущественного страхования (прежде всего, авиа-каска).

Предметом страхования авиа-каска является потеря или повреждение застрахованного воздушного ТС по причине несчастного случая на земле, в воде, воздухе или при транспортировке, непосредственно не связанного с работой авиа-предприятия. Тарифы по этому виду страхования составляют от 1 до 5% страховой суммы.

В состав страхового покрытия не включаются ущерб, связанный с военными событиями, терроризмом, актами насилия и саботажа, забастовками, гражданскими волнениями, угоном самолетов, их арестом, конфискацией. Также исключаются ущербы, связанные с проведением каких-либо работ в самолетах; возникшие вследствие естественного износа, старения, ржавчины; внутренние поломки в винтомоторной группе; возникшие в винтомоторной группе из-за всасывания с воздухом инородных предметов; связанные с преднамеренными действиями или грубой небрежностью страхователя и его представителей.

Страховая сумма для новых воздушных ТС – это стоимость их приобретения; для бывших в употреблении ТС - восстановительная или рыночная стоимость с учетом износа. Также в страховую сумму

включается стоимость дополнительно установленного специального оборудования + работы по его установке.

Страхователь и страховщик договариваются о страховой стоимости и согласовывают ее на уровне рыночной цены самолета на момент заключения договора (Taxwertилиagreedvalue).

В договорах авиа-каско обычно устанавливается франшиза (достаточно высокий уровень).

Особым видом технического страхования выступает страхование поломок агрегатов двигателей. В отличие от авиа-каско здесь страхуются поломки, вызванные дефектами производства и конструктивными ошибками. В состав страхового покрытия не включаются ущербы, происходящие с самолетами во время нахождения их на земле, вследствие нарушения правил безопасности; возникшие из-за всасывания в двигательные системы инородных предметов и веществ; относящиеся к страхованию авиа-каско.

Еще одним из видов авиационного страхования выступает страхование от перерывов в производстве (временное выпадение попавшего в страховое событие самолета; аренда дополнительного оборудования; дефекты конструкции, материалов и исполнения работ; отказы оборудования; ошибки в работе бортового и наземного обслуживающего персонала и т.д.). При заключении такого договора устанавливается твердая ставка выплат страхового возмещения в расчете на день простоя. Устанавливается аналог франшизы в виде нескольких неоплаченных дней простоя, остающихся на совести страхователя.

2. Страхование гражданской ответственности(в большинстве развитых стран авиаперевозчики по закону обязаны страховать свою ответственность перед третьими лицами за причиненный ущерб);

3. Страхование экипажа предлагается в двух формах: страхование на случай потери лицензии и страхование бортового персонала от несчастных случаев.

Из страхового покрытия исключаются случаи:

- утраты профессиональной пригодности из-за заболеваний нервного и психического характера;
- умышленных действий, ведущих к профессиональной нетрудоспособности, включая попытки самоубийства;
- алкоголизма или потребления наркотических средств и ядовитых веществ;

- совершения или попытки совершения преступления;
- участия в соревнованиях.

*Страхование рисков, связанных с наличием собственной службы эксплуатации, ангаров для стоянки самолетов и т.д.*

Предметом специального авиационного страхования ответственности за продукт являются риски нанесения ущерба авиапредприятию вследствие случайных ошибок при конструировании, изготовлении и поставке воздушных транспортных средств или их частей, а также ошибок, связанных с монтажом, обслуживанием, ремонтом и транспортировкой воздушных транспортных средств и их частей.

*Страхование водного транспорта.*

Морское страхование занимает особое место, поскольку является самой старой отраслью страхования (существует с конца 13-начала 14 в. – Генуя и Флоренция, а затем Англия-Lloyds); выступает как самая комплексная отрасль страхования (включает страхование судов, грузов и ответственности); около 80% всех грузов перевозится морским транспортом.

Значение морского страхования состоит в следующем:

- предоставление защиты от возникающих при перевозке грузов морем убытков (*торговые контракты, включающие пункты транспортировки товара, зачастую предусматривают наличие страхового покрытия*);
- создание гарантий по кредитованию (*банки не выдают кредиты, не обеспеченные страхованием; аналогично и по аренде судов*);
- создание возможностей для роста объемов деятельности в торговле и морских перевозках (*не нужно формировать резервы на случай непредвиденных обстоятельств*);
- проведение превентивных мероприятий (*позволяет сократить число аварий*).

В зависимости от содержания страхуемого интереса различают следующие виды морского страхования:

I. Страхование КАСКО обеспечивает возмещение ущерба от повреждения и конструктивной гибели ТС.

Особенностями страхования судов является:

- ограниченная область страхования – суда (высокая конкуренция);
- срок страхования обычно ограничен 1 годом (могут страховать на время рейса);

– в страховом полисе указываются географические рамки плавания судна;

– страховая сумма и тариф устанавливаются индивидуально для каждого судна (нет универсальных тарифов);

– в случае аварии страховщик должен доказать, что ущерб не относится к исключениям.

Объекты страхования: морские торговые и рыболовецкие суда, буксиры и оборудование портов, прогулочные яхты, строящиеся суда, нефте- и газодобывающие платформы. В объект покрытия включается корпус судна, двигатель и оснащение.

Суда страхуются на согласованную сумму сроком на 1 год или на время рейса.

Страховая ответственность наступает в случаях: полной гибели; частичной случайной утраты; взносов по общей аварии; ответственности за столкновение; расходов по спасению, включая судебные издержки и затраты на оплату труда (в т.ч. спасателей).

*Полная гибель судна* – случай, когда владелец безвозвратно потерял судно.

*Полная конструктивная гибель* – случай, когда имущество не подлежит восстановлению, т.е. затраты на его ремонт превысят стоимость корабля после ремонта.

Из покрытия по страхованию корпуса судов обычно исключаются: запрещенные перевозки и контрабанда; умышленные действия; риск задержки корабля; военные риски, бунты, пиратство; атомный и ядерный риски; телесные повреждения моряков и 3-их лиц; ущерб, нанесенный по вине перевозчика кораблем грузу или грузом кораблю.

Страховая премия может вноситься единовременно или несколькими платежами в течение года (обычно 4 части).

Величина ставки страхового тарифа зависит от целого ряда факторов: стоимости судна; возраста судна (*дороже для судов старше 15-20 лет*); тип судна; грузоподъемность и мощность двигателя; классификация судна – класс, флаг и страна регистра; менеджмент – владелец, капитан, экипаж (*предпочтительнее, когда офицеры корабля являются представителями страны, под флагом которой ходит корабль*); район плавания (*дороже за эксплуатацию в особо опасных зонах*); условия страхового покрытия; стоимость проведенного ремонта; опыт страхования (*для новых, непроверенных клиентов тариф увеличивается*). Тарифы при морском

страховании каско составляют в среднем 1 - 4% страховой суммы в зависимости от вида и сохранности судна и условий его эксплуатации.

*Порядок заключения договора страхования корпуса судна.*

Страхователь обращается в страховую компанию с заявлением, где указаны все существенные факты в отношении страхуемого судна и страхуемых рисков. Страховой брокер вместе со страхователем заполняет слип – предложение на страхование, где содержится вся информация по рискам. Затем брокер рассылает слип нескольким андеррайтерам. Для первой подписи зачастую выбирается авторитет на страховом рынке, который становится «лидером». Лидер ведет переговоры со страховым брокером и излагает условия, на которых согласен принять на себя риск. Если эти условия устраивают судовладельца, брокер предлагает слип другим андеррайтерам. Принятие слипа означает, что андеррайтер согласен выписать по указанному риску страховой полис, где указаны условия морского страхования.

При наступлении страхового случая страхователь обязан в течение 60 дней представить страховщику извещение об аварии, если авария произошла в порту - в течение 14 дней. Страховщик обязан при предоставлении полного досье в течение 30 дней возместить ущерб.

Помимо этого в случае, если имущество застраховано от гибели, может применяться абандон - это отказ страхователя от своих прав на застрахованный объект (судно, груз) в пользу страховщика при получении от него полной страховой суммы в случае: пропажи судна без вести; уничтожения судна и/или груза; полной конструктивной гибели судна; экономической нецелесообразности устранения повреждений судна или доставки груза в порт назначения; захвата судна или груза сроком более 6 месяцев.

Следует отметить, что зачастую в целях обеспечения полного страхового возмещения судовладельцы наряду с каско страхуют и другие дополнительные позиции (фрахт, плату за перевозку пассажиров, менеджерские комиссионные, страховые взносы).

*Оформление и расчеты по общей аварии.*

В случае общей аварии в течение 24 часов с момента прибытия судна в порт капитан в присутствии нотариуса заявляет морской протест. Представитель порта в кратчайший срок сообщает об объявлении общей аварии грузополучателям. После этого адресатами должна быть предоставлена аварийная гарантия, в которой указываются количество,

стоимость и описание грузов на судне и она гарантирует оплату диспаша по общей аварии.

При определении общей аварии осмотр груза и судна проводится представителем страховщика – сюрвейер. Оформляет общую аварию аварийный комиссар – это уполномоченное физическое или юридическое лицо, устанавливающее причины, характер и размер убытка по застрахованным судам и грузам. Аварийным комиссаром может быть агент страховщика или аджастер – это физическое или юридическое лицо, представляющее интересы страховщика в решении вопросов по урегулированию претензий страхователя в связи со страховым случаем.

Далее аварийным комиссаром или аджастером составляется диспаша – это расчет всех затрат и потерь по общей аварии и их распределение между участниками транспортного процесса на основе определения контрибуционной стоимости имущества (отдельно для каждой части груза, судна и фрахта), т.е. стоимости имущества, участвующего в покрытии убытков.

Убытки, не относящиеся к общей аварии, признаются убытками по частной аварии и покрываются в соответствующем порядке.

II. Страхование карго– страхование груза на всем протяжении его перемещения по принципу «от склада до склада».

Страхуются следующие опасности:

- повреждение или полная гибель груза или его части по причине стихийного бедствия, крушения, столкновения и удара ТС о неподвижные и подвижные предметы, посадка на мель, пожара, взрыва, повреждения льдом, молнией и др.;

- пропажа груза без вести вместе с перевозочным средством (*со времени запланированного прибытия прошло 60 суток [для внутренних линий 30 суток] и ко дню подачи искового требования о возмещении убытков никакой информации о них нет*);

- повреждение или полная гибель груза вследствие несчастных случаев при погрузке, укладке, выгрузке, при заправке перевозочного средства;

- расходы, произведенные с целью спасения груза или уменьшения убытка;

- убытки, расходы и взносы по общей аварии (*страховой случай, когда для в целях предотвращения общей для всего морского предприятия [судна, груза и фрахта] опасности осуществлены добровольно и*

*обоснованно какие-либо чрезвычайные пожертвования [например, грузом или его частью] и расходы).*

Исключается из страхового покрытия порча груза не связанная с условиями транспортировки, производственные дефекты и недостача груза при целостности наружной упаковки, задержки в доставке груза и изменения цен.

В зависимости от полноты страхового покрытия применяются 3 вида договоров страхования грузов:

1. «с ответственностью за все риски»- договор предлагает покрытие убытков и повреждений всего груза или его части по любой причине, за исключением особо перечисленных случаев (*например, в следствие военных действий, повреждения и уничтожения минами и торпедами, пиратских действий, народных волнений, воздействия атомного взрыва и радиации, злого умысла и грубой небрежности страхователя, нарушения правил перевозки и хранения, несоответствия упаковки, повреждения грузов грызунами или насекомыми и др.*).

2. «с ответственностью за частную аварию»- в договоре перечислены виды страховых случаев, по которым возмещаются убытки от гибели или повреждения всего груза или его части (*например, вследствие огня, молнии, бури, крушения или столкновения судов, посадки судна на мель, взрыва, пропажи судна без вести и др.*).

3. «без ответственности за повреждения кроме случаев крушения»- по договору возмещаются только убытки от полной гибели всего груза или его части и не возмещаются убытки от его повреждения.

По 2 и 3 видам страхования установлен перечень убытков, которые не подлежат возмещению (*например, убытки вследствие наводнения и землетрясения, подмочки груза осадками, смывтия волной палубного груза, кражи и недостачи груза*).

Страхование фрахта – страхование судовладельцев от потери дохода в виде платы за аренду судна в целях перевозки груза.

*Чартер, или чартер-партия*, - договор на перевозку грузов судами. Сторонами в чартерном договоре являются фрахтователь (грузоотправитель или его представитель) и фрахтовщик (перевозчик или его представитель).

*Коносамент* - документ, выдаваемый судовладельцем грузоотправителю в удостоверение принятия груза к перевозке морским путем на судах регулярных линий. Коносамент выполняет три основные функции: удостоверяет принятие судовладельцем (перевозчиком) груза к

перевозке, является товарораспорядительным документом, свидетельствует о заключении договора перевозки морским путем, по которому перевозчик обязуется доставить груз против предоставления документов.

Как правило, покрывается лишь до 50% фрахта, т.к. обычно он полностью оплачивается по прибытии судна в порт назначения. При полной или полной конструктивной гибели судна фрахт исключается из суммы страхового возмещения.

*Страхование ответственности предоставляет защиту от рисков имущественных претензий в результате случайного загрязнения окружающей среды, столкновения судов и т.п.*

По условиям договора каско при столкновении судов предусматривается финансирование лишь 75% ответственности виновного лица перед потерпевшей стороной. Оставшиеся 25% ответственности за столкновение, а также ответственность за телесные повреждения и ущерб грузу обеспечиваются специальной страховой защитой.

Термин «морская ответственность» включает в себя профессиональную гражданскую ответственность перевозчиков, экспедиторов, грузчиков, судоремонтных и портовых рабочих, фрахтователей за ущерб, причиненный их действиями в процессе работы.

Страхователями по договорам страхования гражданской ответственности могут быть судовладельцы и перевозчики в отношении перевозимого груза.

Объектом страхования являются имущественные интересы страхователя, связанные с его обязанностями в установленном порядке (законодательством данного государства и нормами международного права) возместить ущерб или осуществить другие меры в связи с нанесением вреда 3-им лицам вследствие эксплуатации судов.

Морское страхование ответственности включает:

- страхование ответственности перевозчиков проводится на основании требований международных соглашений, регулирующих условия перевозок в соответствии с видом используемого транспорта;
- страхования ответственности судовладельцев покрывает следующие виды ущерба;
- материальные и телесные ущербы, понесенные пассажирами, членами экипажа и портовыми рабочими;
- не связанные со столкновением ущерб, убытки и гибель судна;
- ущерб судну во время буксировки;

- участие в общей аварии сверх условий покрытия по КАСКО;
- связанные со спасением человеческой жизни расходы (отклонение от заданного курса);
- затраты, произошедшие в связи с объявленным правительством карантинном;
- затраты, связанные с юридическими процедурами;
- налагаемые в портах штрафы.

По договорам такого страхования страховщики возмещают 25% убытков, связанных с повреждением или гибелью другого судна (не покрываются по договорам каско) и все убытки, связанные с повреждением и гибелью находящегося на судне груза и другого имущества.

Ответственность судовладельцев и перевозчиков может быть застрахована не только в страховой компании, но и клубами взаимного страхования.

#### ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Изучение курса лекций по дисциплине «Коммерческая деятельность на транспорте» является обязательной составной частью освоения дисциплины и служит базой для самостоятельной внеаудиторной работы и успешного прохождения промежуточной аттестации по дисциплине, итоговой государственной аттестации и будущей самостоятельной трудовой деятельности.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИНФОРМАЦИОННЫХ РЕСУРСОВ

1. Гражданский кодекс Российской Федерации от 30.11.1994 № 51-ФЗ (ред. от 25.02.2022). – Москва : КонсультантПлюс, 2022. – Часть 1. – 233 с. – URL: <http://irbis.krsk.irknps.ru/web/index.php?LNG=&C21COM=S&I21DBN=IBIS&P21DBN=IBIS&S21FMT=fullwebr&S21ALL=%28%3C%2E%3E%3D%34%2F%D0%93%2075%2D034710634%3C%2E%3E%29&Z21ID=&S21SRW=AVHEAD&S21SRD=DOWN&S21STN=1&S21REF=3&S21CNR=20>. – Текст : электронный.
2. О железнодорожном транспорте в Российской Федерации : Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 29.12.2022). – Москва : КонсультантПлюс, 2023. – 26 с. – URL: <http://irbis.krsk.irknps.ru/web/index.php?LNG=&C21COM=S&I21DBN=IBIS&P21DBN=IBIS&S21FMT=fullwebr&S21ALL=%28%3C%2E%3E%3D%D0%A4%D0%B5%D0%B4%D0%B5%D1%80%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D1%8B%D0%B9%20%D0%B7%D0%B0%D0%BA%D0%BE%D0%BD%20N%2017%2D%D0%A4%D0%97%21%2D518366224%3C%2E%3E%29&Z21ID=&S21SRW=AVHEAD&S21SRD=DOWN&S21STN=1&S21REF=3&S21CNR=20>. – Текст : электронный.
3. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации : Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ : принят Государственной Думой 24 декабря 2002 г. : ред. от 28.02.2023 № 53-ФЗ. – Москва : ГАРАНТ, 2023. – 64 с. – URL: <http://irbis.krsk.irknps.ru/web/index.php?LNG=&C21COM=S&I21DBN=IBIS&P21DBN=IBIS&S21FMT=fullwebr&S21ALL=%28%3C%2E%3E%3D%D0%A4%D0%B5%D0%B4%D0%B5%D1%80%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D1%8B%D0%B9%20%D0%B7%D0%B0%D0%BA%D0%BE%D0%BD%2018%2D%D0%A4%D0%97%21%2D646268294%3C%2E%3E%29&Z21ID=&S21SRW=AVHEAD&S21SRD=DOWN&S21STN=1&S21REF=3&S21CNR=20>. – Текст : электронный.
4. Дашков, Л. П. Организация и управление коммерческой деятельностью : учебник / Л. П. Дашков, О. В. Памбучьянц. – 4-е изд. – Москва : Дашков и К°, 2021. – 400 с. – (Учебные издания для бакалавров). – ISBN 978-5-394-04467-0. – URL: [https://biblioclub.ru/index.php?page=book\\_red&id=621857](https://biblioclub.ru/index.php?page=book_red&id=621857) (дата обращения: 14.11.2023). – Текст : электронный.

5. Сханова, С. Э. Основы транспортно-экспедиционного обслуживания : учебное пособие для вузов / С. Э. Сханова, О. В. Попова, А. Э. Горев. - 4-е изд., перераб. - Москва : Академия, 2011. - 432 с. - (Высшее профессиональное образование). - ISBN 978-5-7695-8387-2. - Текст : непосредственный.

6. Троицкая, Н. А. Мультимодальные системы транспортировки и интермодальные технологии : учебное пособие для вузов / Н. А. Троицкая, А. Б. Чубуков, М. В. Шилимов. - Москва : Академия, 2009. - 336 с. - (Высшее профессиональное образование). - ISBN 978-5-7695-4690-7. - Текст : непосредственный.

7. Коммерческая деятельность : учебник для вузов / Д. А. Мачерет, И. А. Чернигина, А. А. Мачерет, И. А. Епишкин ; под редакцией Д. А. Мачерета. – Москва : УМЦ ЖДТ, 2016. – 380 с. – (Высшее образование). – ISBN 978-5-89035-919-3. – URL: <http://umczdt.ru/books/45/62145/> (дата обращения: 14.11.2023). – Текст : электронный.

8. Коммерческая логистика : учебное пособие для вузов / Н. А. Нагапетьянц, Н. Г. Каменева, В. А. Поляков [и др.] ; ред. Н. А. Нагапетьянц. – Москва : Вузовский учебник : ИНФРА-М, 2020. – 253 с. – ISBN 978-5-9558-0303-6. – URL: <https://znanium.com/catalog/document?id=344491> (дата обращения: 14.11.2023). – Текст : электронный.

*Учебно-методическое издание*

Наталья Владимировна РЫЖУК

## **КОММЕРЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ**

Курс лекций

для студентов всех форм обучения

направление подготовки 23.03.01 Технология транспортных процессов  
профиль «Логистика и менеджмент на транспорте»

Подписано в печать 28.11.2023 г.

Формат бумаги 60×84/16

151974

3,8 авт. л.

5,75 печ. л.

92

экз.

План издания 2023 г. № п/п КрИЖТ ИрГУПС

Протокол № от .....

Отпечатано в КрИЖТ ИрГУПС  
Красноярск, ул. Новая Заря, 2И