



ОРГАНИЗАЦИЯ И ТЕХНОЛОГИЯ ТОРГОВЛИ

Модуль 7. Организация перевозок грузов

Автор: Дашинская Ольга Вячеславовна – преподаватель



СОДЕРЖАНИЕ МОДУЛЯ



7.1. Виды транспорта, используемые в торговле

7.2. Организация автомобильных перевозок грузов

7.3. Организация перевозок грузов железнодорожным транспортом

7.4. Прогрессивные технологии перевозок грузов



Задачи модуля

В результате изучения данной темы вы сможете:



- ✓ называть виды транспорта, используемые в торговле;
- ✓ раскрыть сущность организации автомобильных перевозок грузов;
- ✓ раскрыть сущность организации перевозок грузов железнодорожным транспортом;
- ✓ описывать прогрессивные технологии перевозок грузов.



7.1. Виды транспорта, используемые в торговле



Все виды транспорта составляют единую транспортную систему страны.

Под **единой транспортной системой** страны следует понимать комплекс различных видов транспорта, находящихся во взаимодействии и взаимозависимости, дополняющих друг друга, развивающихся по единому плану, обеспечивающему эффективное использование каждого вида. Она включает в совокупности материально-техническую базу всех видов транспорта, их технические средства, мощности, пропускную способность, совместимость и дополняемость технологий.

Слаженная работа транспортной отрасли страны должна обеспечивать эффективность деятельности каждого вида транспорта и народного хозяйства в целом.

Формирование и функционирование единой транспортной системы страны, являющейся государственной собственностью, требуют создания экономических, технических, технологических, организационных и правовых основ, которые должны обеспечить:

- координированную деятельность всех видов транспорта по изучению и удовлетворению потребностей народного хозяйства страны;
- комплексный подход к планированию перевозок и рациональному распределению объемов перевозок между различными видами транспорта, обеспечивающему народнохозяйственный эффект в целом;



- комплексное транспортно-экспедиционное обслуживание грузовладельцев на основе использования прогрессивных технологий перевозки грузов в период всего перевозочного процесса независимо от того, сколько видов транспорта задействовано при этом;
- определение сфер эффективного использования конкретных видов транспорта в зависимости от рода груза и специфических условий его транспортирования;
- широкое использование экономико-математических методов и ПЭВМ для управления транспортной отраслью, выбора рациональных путей грузопотоков и схем перевозок;
- внедрение современных технологий и организационных форм взаимодействия различных видов транспорта на всем пути движения грузов от мест производства до мест потребления;
- унификацию и широкое внедрение прогрессивных технических средств, способов перевозок и переработки грузов на всем пути товародвижения: контейнеров, поддонов, пакетирования грузов, наборов механизмов и средств механизации и т.д., позволяющих обрабатывать грузы без расформирования пакетов, грузовых мест; обеспечение четкого взаимодействия различных видов транспорта при переходе грузов с одного вида транспорта на другой в транспортных узлах.



Роль и задачи транспорта в процессе товародвижения

Национальное и межгосударственное значение транспортного комплекса Беларуси определяется тремя факторами:

- трансграничной ролью страны, обусловленной ее географическим положением;
- значимостью комплекса как базовой отрасли во внутренней экономической жизни страны;
- уровнем воздействия на окружающую природную среду и среду обитания человека.

Транспорт как одна из базовых отраслей народного хозяйства объединяет в целостную систему все другие секторы экономики и предопределяет устойчивость транспортно-экономических связей, регулярность и соблюдение сроков доставки грузов субъектам хозяйствования.

Деятельность транспорта носит общественный характер и служит связующим звеном между предприятиями всех сфер деятельности, в том числе между торговлей и поставщиками товаров для нее.

Эффективность торговли, бесперебойность поставки товаров в места потребления также во многом зависят от качества работы транспорта, которое определяется уровнем удовлетворения в транспортном обслуживании, скоростью доставки грузов, сохранностью перевозимых грузов.



Транспорт обеспечивает связь между изготовителем и потребителем, доставляя товары в места потребления. Выполняя эту роль, транспорт обслуживает межрегиональные связи, пространственное перемещение товаров в соответствии с потребностями населения и народного хозяйства. Именно благодаря транспорту населенные пункты своевременно снабжаются товарами, формируется широкий ассортимент товаров в розничных торговых предприятиях. Уровень развития транспортной отрасли оказывает существенное влияние на технологический процесс торговых предприятий, его ритмичность, производительность труда работников, связанных с переработкой грузов. Работа транспорта влияет на скорость обращения товаров, сохранность товарно-материальных ценностей, объем и структуру товарных ресурсов, их размещение. Поэтому рациональное решение вопросов, связанных с транспортированием товаров, будет способствовать сокращению издержек обращения и повышению эффективности работы торговых предприятий.

Объемы грузовых перевозок и затраты на них в торговле зависят от объемов и структуры производства и потребления товаров, размещения предприятий-изготовителей, оптовых баз, магазинов на территории республики, соотношения и уровня развития различных видов транспорта, уровня их технического оснащения, механизации погрузочно-разгрузочных операций, состояния подвижного состава и дорог.



Характеристика отдельных видов транспорта

В состав единой транспортной системы страны входят следующие виды транспорта: железнодорожный, автомобильный, водный, воздушный, трубопроводный.

Железнодорожный транспорт. Он является частью евроазиатского железнодорожного комплекса. Магистральный железнодорожный транспорт республики представлен производственным комплексом «Белорусская железная дорога», промышленно-производственным объединением «Белпромжелдортран». Железнодорожный транспорт является ведущим по показателям выполняемой перевозочной работы. На его долю приходится более 70% общего грузооборота страны. Это объясняется тем, что железнодорожный транспорт имеет ряд преимуществ по сравнению с другими видами транспорта:

- ✓ возможность сооружения железнодорожных путей (магистральных и подъездных) на любой сухопутной территории для обеспечения связи с большим количеством промышленных, сельскохозяйственных, торговых и других предприятий;
- ✓ высокая провозная и пропускная способность;
- ✓ осуществление массовых перевозок в сочетании с относительно невысокой себестоимостью перевозок грузов;



- ✓ регулярность перевозок независимо от климатических условий, времени года, суток;
- ✓ сравнительно высокая скорость движения и более короткие сроки доставки;
- ✓ высокие показатели работы.

Для железнодорожного транспорта характерна высокая степень универсальности. Этим транспортом могут перевозиться различные по характеру грузы, достаточно разнообразен подвижной состав, хорошо развита сеть железных дорог. Железнодорожный транспорт может перевозить разнообразные товары в любой упаковке, обеспечивать регулярность и надежность перевозок в любое время года.

К существенным его преимуществам следует также отнести сравнительно низкую себестоимость перевозок при относительно быстрой доставке грузов, что целесообразно использовать при достаточно больших объемах перевозок на средние и дальние расстояния. В последние годы наблюдается тенденция снижения объемов перевозок и связи с переключением на автомобильный транспорт.



Автомобильный транспорт. Учитывая компактное расположение Республики Беларусь, автомобильный транспорт играет важную роль в организации перевозок грузом на ее территории.

Через территорию республики осуществляется большой объем транзитных перевозок (перевозчики - России, Болгария, Германия, Литва, Польша, Украина, Чехия, Словакия, Венгрия).

К числу наиболее благоустроенных и имеющих важное значение для экономики страны относятся автомобильные дороги международного значения: граница Российской Федерации - Брест, Гомель - Жлобин - Минск - граница Литвы; Гомель - Могилев - Витебск - граница Российской Федерации, а также дороги, обеспечивающие внутриреспубликанские перевозки: Брест - Пинск - Гомель и Витебск - Могилев - Гомель.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования составляет 52,4 тыс. км.

Чрезвычайно важное значение имеют автомобильные дороги в районах, где отсутствует железнодорожная сеть. Таких районов в республике более 20. Автомобильные дороги низкого качества: 36% от общей протяженности требуют ремонта.

Продолжает совершенствоваться система трансъевропейских и национальных автомагистралей.



Интенсивное развитие и широкое использование этого вида транспорта определено рядом технико-экономических особенностей:

- *большая маневренность и подвижность* позволяют организовать доставку груза «от двери до двери», что во многих случаях делает этот вид транспорта более предпочтительным по сравнению с железнодорожным, при применении которого возникает необходимость в дополнительных грузовых операциях на участках «железная дорога - склад товарополучателя», «железная дорога - склад грузоотправителя»;
- высокая скорость доставки, особенно при перевозках грузов на короткие расстояния;
- доставка грузов без промежуточных перегрузок в пути от склада грузоотправителя до склада грузополучателя, его сохранность;
- возможность выбора максимально коротких расстояний для доставки грузов;
- небольшие капитальные вложения в освоение малого грузооборота на короткие расстояния.

На автомобильном транспорте можно перевозить грузы небольшими партиями. На малые расстояния груз доставляется достаточно быстро, обеспечиваются надлежащая регулярность и надежность перевозок.



Себестоимость автомобильных перевозок грузов достаточно высокая, поскольку грузоподъемность автотранспортного средства мала, а затраты на топливо и смазочные материалы высоки. Этот вид транспорта целесообразно использовать для завоза товаров в розничную торговую сеть, для перевозки скоропортящихся товаров. В определенных случаях он применяется для международных перевозок.

Увеличению перевозок автомобильным транспортом мешают следующие факторы: неудовлетворительное состояние значительной части автомобильных дорог, недостаточная и неудовлетворительная структура подвижного состава, высокая стоимость перевозок в сравнении с железнодорожным транспортом.

Основными направлениями развития автомобильного транспорта являются:

- концентрация автотранспортных средств, повышение эффективности их использования;
- увеличение централизованных перевозок грузов;
- улучшение технико-экономических показателей работы автотранспорта;
- сокращение эксплуатационных расходов;
- обновление автопарка, улучшение его структуры;
- совершенствование организации технического обслуживания и ремонта автомобильного парка.



Водный транспорт. В республике этот вид транспорта и общем объеме грузоперевозок занимает последнее место. Его возможности диктуются естественными природными условиями. Себестоимость перевозок этим видом транспорта невысокая. Их регулярность зависит от продолжительности навигационного периода. Для перевозок используется *морской* и *речной* транспорт.

Морской необходим при торговых взаимоотношениях со странами, находящимися на других континентах, при международной торговле. Морские транспортные суда могут обеспечить перевозку больших грузов с учетом их специфических особенностей. Суда могут предназначаться для перевозки сухих, наливных грузов; грузов в пакетах, контейнерах и др.

Морской транспорт характеризуется следующими особенностями:

- возможность обеспечения массовых межконтинентальных перевозок грузов при внешнеторговом обороте;
- морские пути являются естественными путями, поэтому не требуют затрат по их содержанию;
- высокая пропускная способность, большие объемы перевозок, зависящие в основном от оснащения и развития морских портов;
- себестоимость перевозки грузов на большие расстояния относительно невысокая.



К недостаткам морского транспорта следует отнести: зависимость от естественно-географических и навигационных условий, необходимость создания и поддержания на морских побережьях сложного высокомеханизированного портового хозяйства.

Республика Беларусь не имеет своих морских путей и портов и вынуждена решать сложные проблемы стыковки различных видов транспорта и перевалки грузов в установленных пунктах.

Из-за отсутствия собственных морских путей на территории Республики Беларусь любая морская перевозка для субъектов хозяйствования является международной.

Для морских перевозок характерна самая высокая степень унификации правовых норм. Нормативная база, регулирующая перевозки, состоит из республиканских документов, международных договоров и общепринятых норм.

К республиканским относится Кодекс торгового мореплавания (КТМ) № 321-3, утвержденный 15.11.1999 г.

Общепринятые нормы излагаются в международных конвенциях. Перспективы развития морских перевозок для республики, не имеющей выхода к морю, предполагают:

- приведение КТМ в соответствие с международными конвенциями;
- развитие в республике флота «река - море»;
- распространение правовых знаний, касающихся морских перевозок, повышение квалификации и профессионализма кадров.



Речной транспорт. Внутренние водные пути республики достаточно разветвленные, но используются не полностью. Грузооборот речного транспорта снижается. Потенциальные возможности речного транспорта и его инфраструктуры в последнее время невостребованны. Судоходными путями республика связана со всеми граничащими с ней государствами. Наибольшее значение в перевозках грузов имеют реки Днепр, Припять, Березина, Сож, Западная Двина, Неман, а также Днепро-Бугский канал. Общая протяженность эксплуатируемых водных путей республики составляет 1798 км. В республике функционируют 10 речных портов, 8 из которых имеют механизированные причалы (Брест, Пинск, Микашевичи, Мозырь, Гомель, Бобруйск, Могилев, Витебск).

Основными технико-экономическими особенностями речного транспорта являются:

- большая провозная способность на глубоководных реках;
- невысокая себестоимость перевозок;
- небольшие капитальные затраты на организацию судоходства по водным путям.

К недостаткам речного транспорта следует отнести сезонность работы, неравномерность глубины рек, небольшую скорость перевозок, относительно большие сроки доставки грузов, заданное природой направление водных магистралей. Имеются все условия для более широкого использования речного транспорта, особенно в тех районах, которые тяготеют к речным путям, при перевозке массовых грузов на средние и дальние расстояния.



Воздушный транспорт. Роль этого вида транспорта во внутреннем сообщении республики не столь значительна. Этот вид транспорта существенно отличается от наземного. Он способен доставлять грузы в любых направлениях. Номенклатура грузов, принимаемых к перевозкам, достаточно широкая, а транспорт самый скоростной. Однако *себестоимость* перевозок грузов высокая. Используется для доставки товаров в труднодоступные районы, в чрезвычайных ситуациях, а также для доставки особо ценных грузов, когда требуется срочная их доставка.

Трубопроводный транспорт. Этот вид транспорта на территории Республики Беларусь широко используется для транспортировки нефти и газа. Доля трубопроводного транспорта в общем грузообороте республики существенна и составляет более 50% , в том числе нефтепроводов около 38%.

На территории республики функционируют магистральные трубопроводы по перекачке природного газа, нефти, бензина и дизельного топлива. Проходящие по территории Республики Беларусь магистральные трубопроводы, обеспечивающие перекачку нефти, имеют протяженность 2,9 тыс. км; природного газа - 5,9 тыс. км и нефтепродуктов - 1,2 тыс. км. Транспортировку нефти и природного газ «одного газа для потребностей экономики республики и других стран осуществляют Гомельское и Новополоцкое предприятия транспорта нефти «Дружба» и государственное предприятие «Белтрансгаз».



7.2. Организация автомобильных перевозок грузов



Автомобильные перевозки регулируются:

- ☐ Гражданским кодексом Республики Беларусь;
- ☐ Законом Республики Беларусь «Об основах транспортной деятельности»;
- ☐ Законом Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках»;
- ☐ Правилами перевозок грузов автомобильным транспортом;
- ☐ другими нормативными актами.

Государственное регулирование и управление на автомобильном транспорте осуществляется Президентом Республики Беларусь, Советом Министров Республики Беларусь, Министерством транспорта и коммуникаций, а так же местными органами управления - в пределах полномочий, определенных каждому из вышеперечисленных субъектов.

Перевозка товаров может осуществляться автомобильным транспортом общего пользования и собственным транспортом торговой организации. В любом случае между торговыми организациями (предприятиями) и автохозяйствами заключается договор на перевозку. В нем предусматриваются: объем и сроки перевозок, порядок доставки грузов и выполнения погрузочно-разгрузочных работ, экспедирования грузов, документальное оформление, имущественная ответственность сторон за нарушение условий договора.



Транспортно-экспедиционные операции при автомобильных перевозках включают следующие элементы:

- подготовку товаров к перевозке (упаковка, маркировка, пакетирование);
- организацию и документальное оформление перевозок;
- погрузку-разгрузку транспорта;
- перевозку, создание необходимого режима;
- сдачу груза и ее оформление.

Работу автотранспорта характеризуют следующие *показатели*:

- среднее расстояние перевозки грузов;
- среднесуточный пробег;
- скорость движения автомобилей;
- время под погрузкой, разгрузкой;
- коэффициент технической готовности;
- коэффициент использования автопарка;
- коэффициент использования пробега;
- коэффициент использования грузоподъемности.



Необходимым условием для организации перевозок грузов является *договор автомобильной перевозки*. Порядок его заключения устанавливается Правилами автомобильных перевозок грузов и иными актами законодательства Республики Беларусь.

Отношения оформляются договором, по которому перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузоотправитель предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме.

При систематических взаимоотношениях заказчик и перевозчик могут заключать долгосрочный договор в письменной форме. При разовой перевозке груза допускается заключение договора об организации автомобильной перевозки оформлять *заказом*. Договор организации автомобильной перевозки грузов не исключает необходимости заключения договора перевозки груза или договора фрахтования.

В *договоре организации автомобильных перевозок грузов определяются:*

- ✓ объемы, сроки, маршруты, графики выполнения автомобильных перевозок;
- ✓ тип используемых автомобильных транспортных средств;
- ✓ перечень сопутствующих перевозке услуг;
- ✓ условия предоставления автомобилей;
- ✓ условия предъявления грузов к перевозке;
- ✓ порядок расчетов; ответственность сторон;
- ✓ иные условия организации автомобильных перевозок.



Автомобильная перевозка грузов товарного характера обязательно оформляется товарно-транспортной накладной (ТТН-1).

Товарно-транспортная накладная составляется по установленной форме. Обязанность ее составления возлагается на грузоотправителя, если иное не установлено договором.

В товарно-транспортной накладной указываются:

- дата и место ее составления;
- наименование и адрес грузоотправителя;
- наименование и адрес автомобильного перевозчика;
- место, дата принятия груза и пункт его доставки;
- наименование и адрес грузополучателя;
- принятое обозначение характера груза, его коммерческое наименование, код груза, род упаковки, а в случае перевозки опасных грузов - их установленное обозначение;
- масса груза (брутто) или выраженное в других единицах измерения количество груза;
- число грузовых мест, их специальная маркировка и нумерация;
- платежи, связанные с автомобильной перевозкой (провозные, дополнительные платежи, таможенные пошлины, сборы);
- иные необходимые данные и указания.



Виды автомобильных перевозок. Автомобильные перевозки подразделяются на:

- внутриреспубликанские;
- международные.

Внутриреспубликанские делятся на городские (в пределах одного населенного пункта), пригородные (протяженность маршрута не более 50 км за черту города), междугородные (более 50 км).

По организационному признаку перевозки делят на *централизованные* и *децентрализованные*. При централизованной системе доставку товаров обеспечивают грузоотправители (поставщики), а при децентрализованной - сами получатели. Главный недостаток последней - нерациональная загрузка подвижного состава.

Для рациональной организации перевозок важно правильно выбрать вид автомобиля в соответствии с родом груза и объемом доставляемой партии товара.

Подвижной состав автомобильного транспорта представлен автомобилями, тягачами и прицепными средствами.

В зависимости от типа кузова подвижной состав бывает *универсального* назначения (бортовые автомобили) и *специализированным*, предназначенным по конструкции для перевозки одного или нескольких однородных грузов (рефрижераторы, цементовозы, фургоны, лесовозы, самосвалы, цистерны и др.).



Для перевозки грузов используются также автомобили-тягачи с прицепами и полуприцепами. Они могут также осуществлять перевозку грузов в труднодоступные районы.

Подвижной состав автомобильного транспорта подразделяется по грузоподъемности на пять классов: особо малой - до 0,5 т; малой - от 0,5 до 2 т; средней - от 2 до 5 т; большой - от 5 до 15 т; особо большой - более 15 т.

Наиболее часто для товароснабжения используются автомобили малой и средней грузоподъемности. Недостаточно автомобилей малой грузоподъемности. Они необходимы для перевозок мелких партий товаров, снабжения мелкорозничной сети, небольших магазинов, предприятий питания. На междугородных маршрутах могут с достаточной эффективностью использоваться автопоезда.

Автомобильные транспортные средства должны обеспечивать:
безопасность движения;
охрану труда и окружающей среды;
эффективность их использования.

При определении экономической целесообразности выбора типа автомобиля для перевозки товаров следует учитывать род и класс груза, его объем и физико-химические свойства, способ упаковки и пакетирования, расстояние перевозки и маршруты движения и т.д.



С учетом этих факторов торговая организация заказывает необходимое количество автомобилей соответствующей грузоподъемности. Для этого она представляет заявку автохозяйству, в которой указывает наименование груза и его количество, маршрут перевозки, время и место подачи автомобиля и порядок экспедирования груза. Автохозяйство обязано подать для перевозки соответствующий требованиям транспорт.

Подготовка товаров к перевозке предусматривает их упаковку, затаривание, пакетирование, маркировку.

В каждое тарное место вкладывается упаковочный ярлык, тарное место пломбируется, наносится необходимая маркировка. Груз формируется по маршрутам.

Порядок маркировки грузов. Маркировка может быть выполнена непосредственно на грузовом месте или на ярлыке, прикрепляемом к грузовому месту, а также может быть выполнена на упаковке груза.

При необходимости наносятся манипуляционные знаки. Их наносят на каждое грузовое место. При перевозке однородных грузов на одном автотранспортном средстве в адрес одного грузополучателя допускается нанесение маркировки не на всех грузовых местах, но не менее чем на четырех. В этих случаях замаркированные места укладываются:

- в фургонах - у двери маркировкой наружу;
- на открытом кузове автотранспортного средства - в верхнем ярусе погрузки по два места у каждого продольного борта кузова маркировкой наружу.



Порядок погрузки и разгрузки груза. Погрузка груза на автотранспортное средство, а также его закрепление, укрытие, увязка, разгрузка, снятие креплений, покрытий и открытие бортов (люков цистерны), опускание или выемка шлангов, привинчивание или отвинчивание их должны производиться грузоотправителем (грузополучателем), если иное не предусмотрено договором. Перевозчик должен контролировать процесс погрузки и крепления груза в кузове автомобиля.

Грузоотправитель должен загружать автотранспортное средство не выше его полной вместимости или грузоподъемности. Перевозчик может предоставлять для укрытия и увязки грузов брезент, веревку и др., если это предусмотрено договором.

Время прибытия автомобиля перевозчика под погрузку исчисляется с момента предъявления грузоотправителю путевого листа в пункте погрузки, а время прибытия автомобиля перевозчика под разгрузку с момента предъявления грузополучателю товарно-транспортной накладной в пункте разгрузки.

Грузоотправитель должен отмечать в товарно-транспортной накладной время прибытия, а грузополучатель - время убытия автотранспортного средства.

Разгрузка груза считается законченной, если груз полностью снят с кузова автомобиля, оформлены товарно-транспортные документы, выполнены все необходимые работы по уборке кузова.



Порядок пломбирования грузов. Грузоотправитель должен опломбировать автотранспортное средство с кузовом типа фургон, контейнеры и цистерны с назначением одному грузополучателю, а мелкоштучные товары, находящиеся в ящиках, коробках и другой таре, - опломбировать или обандеролить.

При опломбировании пломба должна быть сжата тисками так, чтобы оттиски с обеих сторон были читаемы, а проволоку нельзя было извлечь из пломбы. На пломбе грузоотправителя должны быть указаны его сокращенное название и установленные им контрольные знаки. При этом должна быть исключена возможность доступа к грузу и снятия пломбы без нарушения ее целостности.

Обандероливание должно исключать доступ к грузу без нарушения целостности упаковки.

Груз, опломбированный грузоотправителем, сдается перевозчиком грузополучателю без проверки массы, состояния груза и количества грузовых мест.

Автомобиль, поданный под погрузку в соответствии с заявкой заказчика, должен отвечать следующим требованиям:

- ✓ должен быть подан в установленный договором срок;
- ✓ должен быть исправным;
- ✓ должен быть пригоден для перевозки груза, указанного в договоре.



Если перечисленные требования не соблюдены, заказчик вправе отказаться от данного автомобиля. Время подачи автомобиля исчисляется с момента прибытия автомобиля и предъявления водителем необходимых документов заказчику.

Прием груза к перевозке. При приеме груза перевозчик обязан проверить:

- правильность оформления товарно-транспортной накладной;
- внешнее состояние груза;
- количество груза и его упаковку;
- при необходимости - температурный режим.

Груз считается принятым к перевозке после передачи водителем грузоотправителю подписанного экземпляра товарно-транспортной накладной.

Погрузка производится грузоотправителем, если иное не предусмотрено договором.

Перевозчик обязан контролировать укладку и крепление груза, соблюдение установленных норм загрузки автомобиля, обеспечение безопасности перевозок и сохранности груза.

При использовании автомобилей с закрытым кузовом (фургон, контейнер, цистерна и т.д.) перевозка может быть под пломбой грузоотправителя, о чем делается соответствующая пометка в товарно-транспортной накладной. Порядок пломбирования устанавливается Правилами автомобильных перевозок.



Создание необходимого режима при перевозках. Груз может сопровождаться или экспедитором отправителя, или получателя, или водителем автопредприятия. Если груз тарный и штучный, он принимается к перевозке по количеству мест. Груз, который транспортируется навалом, насыпью, наливом, в контейнерах, принимается водителем по массе. Запись в товарно-транспортной накладной о массе и способе ее расчета делает грузоотправитель. При доставке грузов в крытых автомобилях, контейнерах, цистернах, опломбированных отправителем, массу в накладной указывает также грузоотправитель.

Водитель, принявший груз, несет ответственность за его сохранность и своевременную доставку.

Выдача груза. Выдача груза производится грузополучателю по числу грузовых мест или массе в том же порядке, в каком груз был принят от грузоотправителя. Получение груза удостоверяется подписью и печатью (штампом) грузополучателя в товарно-транспортной накладной.

Грузополучатель может отказаться от получения груза только при невозможности его использования, о чем должна быть сделана запись в товарно-транспортной накладной.

Время нахождения автомобиля под загрузкой исчисляется с момента подачи его под погрузку, а под разгрузкой – с момента предъявления водителем товарно-транспортной накладной грузополучателю в месте выгрузки груза.



Грузоотправители и грузополучатели обязаны отмечать в товарно-транспортных накладных время убытия и прибытия автомобилей в места погрузки и выгрузки груза.

Сроки погрузки, выгрузки груза, а также выполнения дополнительных операций, связанных с погрузкой и выгрузкой груза, устанавливаются Правилами перевозок грузов или договором.

В Законе об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках определен порядок выполнения автомобильных перевозок опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также смешанной перевозки.

Оформление перевозок. Перевозки товаров оформляются следующими документами: путевым листом и товарно-транспортной накладной. Эти документы имеют типовые формы и установленный порядок их заполнения.

В путевом листе указываются маршрут, время выхода автомобиля на линию и завершения работы.

По нему учитываются работа подвижного состава и водителя, расход топлива, производятся расчеты за доставку и услуги.

Типовая форма ТТН 3(с) предназначена для использования на территории Республики Беларусь при оплате стоимости перевозок грузовым автомобилем по сдельным тарифам, а 3(п) - при оплате по повременным тарифам.



Товарно-транспортная накладная на перевозку грузов автомобильным транспортом (форма ТТН-1) составляется в четырех экземплярах: первый, третий и четвертый экземпляры, заверенные подписями и печатями (штампами) грузоотправителя и водителя (экспедитора), вручаются водителю (экспедитору), причем *первый сдается* водителем (экспедитором) *грузополучателю* и предназначается для оприходования товарно-материальных ценностей у получателя груза; *второй* остается у *грузоотправителя* и предназначается для списания товарно-материальных ценностей; третий и четвертый экземпляры остаются у перевозчика: *третий* служит основанием для расчетов между заказчиком и автопредприятием и прилагается к счету за перевозку; *четвертый* - прилагается к путевому листу для учета выполненных водителем работ.

В товарно-транспортной накладной заказчик транспорта должен указать: время прибытия и убытия автомобиля при погрузке и выгрузке товара, способ погрузки, массу груза, количество мест, виды услуг, выполненных автопредприятием, данные о размере оптовой надбавки, особенностях формирования цен с франкировкой, цели приобретения товара и другие, предусмотренные Законом «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках».

За правильность оформления ТТН-1 отвечает грузоотправитель. Водитель (экспедитор) должен расписаться во всех экземплярах ТТН.



7.3. Организация перевозок грузов железнодорожным транспортом



Грузовое хозяйство железной дороги и подъездные пути. *Грузами* являются материальные ценности, принятые для доставки железнодорожным транспортом в пункт назначения по договору перевозки.

Участниками перевозочного процесса являются: грузоотправитель, грузополучатель и железная дорога.

Грузоотправителем является юридическое лицо, отправляющее груз и указанное в перевозочных документах.

Грузополучателем является лицо, уполномоченное на получение груза и указанное в перевозочных документах.

Железная дорога представлена предприятиями, железнодорожными станциями.

Грузовое хозяйство. Для организации перевозочного процесса Белорусская железная дорога имеет оборудованные железнодорожные станции, способные осуществлять технологические операции с транспортными средствами и грузами.

Для оформления перевозочных документов, оказания услуг, выполнения расчетных операций железнодорожные станции имеют *товарные конторы*, или кассы.

Для выполнения операций по приемке, погрузке, выгрузке и выдаче грузов при станциях с большим объемом работ создаются грузовые дворы, склады, контейнерные площадки, используются средства механизации, весоизмерительное оборудование.



Подъездные пути. Операции с грузом могут осуществляться в местах общего пользования и в местах необщего пользования.

Места общего пользования — это принадлежащие предприятиям Белорусской железной дороги крытые склады и другие устройства, специально выделенные на территории железнодорожной станции для выполнения операций по погрузке, выгрузке, сортировке, хранению грузов.

К *местам необщего пользования* подходят подъездные железнодорожные пути, предназначенные для транспортного обслуживания одного или нескольких предприятий.

Взаимоотношения Белорусской железной дороги с владельцами подъездных путей регулируются *договором на их эксплуатацию*. Договором регулируются также подача, уборка вагонов, контейнеров и других видов подвижного состава, сроки их оборота. При изменении условий по требованию одной из сторон отдельные положения договора могут быть пересмотрены до истечения срока их действия.

При вагонообороте до 50 вагонов в сутки договор на эксплуатацию подъездного пути и договор на подачу и уборку вагонов подписываются начальником отделения Белорусской железной дороги и руководителем предприятия, свыше 50 вагонов — начальником Белорусской железной дороги и руководителем предприятия.



Характеристика подвижного состава. Вагоны, используемые для перевозки грузов, делятся на две группы:

- общего назначения: крытые, полувагоны, платформы для перевозки массовых грузов;
- специализированные: изотермические, цистерны, думпкары, цементовозы, зерновые вагоны и т.д., предназначенные для перевозки грузов, требующих специфических условий.

По устройству вагоны подразделяются на крытые и открытые. К крытым относятся: обычные крытые вагоны, цистерны, изотермические и часть специализированных. В обычных крытых вагонах перевозятся ценные грузы и грузы, требующие защиты от атмосферных осадков, в изотермических - скоропортящиеся товары, в цистернах - наливные. В число открытых входят полувагоны и платформы.

В полувагонах перевозят массовые навалочные грузы и лесоматериалы, прокат, трубы и т.п. На платформах перевозят длинномерные и громоздкие грузы, лесные материалы с установкой креплений, автомашины, контейнеры и др.

Выбирая вид подвижного состава для перевозки товаров, необходимо ориентироваться на снижение себестоимости перевозки, обеспечение сохранности груза и полное использование грузоподъемности вагонов.



Классификация перевозок. Перевозки могут осуществляться в *местном* (между станциями одной дороги) и в *прямом* сообщениях (между станциями двух и более дорог). Перевозки с участием различных видов транспорта выполняются в прямом смешанном (железнодорожно-водном, железнодорожно-автомобильном) сообщении.

Железнодорожный транспорт при необходимости осуществляет перевозки грузов во взаимодействии с внутренним водным, автомобильным, воздушным видами транспорта, организуя систему прямых грузовых смешанных железнодорожно-водных, железнодорожно-автомобильных, железнодорожно-водно-автомобильных, железнодорожно-воздушных и других сообщений.

Перевозка в прямом смешанном грузовом сообщении производится по *единому транспортному документу (накладной)*, составленному на весь путь следования.

Перевозка грузов в прямом смешанном грузовом сообщении производится на основании Устава железнодорожного транспорта общего пользования и Правил перевозок грузов в прямом смешанном грузовом сообщении, утверждаемых Белорусской железной дорогой совместно с Министерством транспорта и коммуникаций и (или) Государственным комитетом по авиации.



В прямое смешанное грузовое сообщение включаются:

- все железнодорожные станции, открытые для соответствующих операций;
- порты (пристани) по перечню, устанавливаемому Министерством транспорта и коммуникаций;
- автостанции, агентства, автохозяйства и другие предприятия (подразделения) автомобильного транспорта общего пользования по перечню, устанавливаемому Министерством транспорта и коммуникаций;
- аэропорты по перечню, устанавливаемому Государственным комитетом по авиации.

Перевозки в ломаном (прерывающемся) сообщении предполагают доставку груза перевозчиком, принявшим его только до первого перевалочного пункта, а для дальнейшей перевозки груза требуется заключение нового договора.

Перевозки с участием нескольких государств, которые выполняются только по железным дорогам разных стран, относятся к *прямому международному железнодорожному сообщению*, а если выполняются разными видами транспорта - к *прямому международному смешанному сообщению*.



Количество груза, предъявляемое к перевозке по одной накладной, называется *отправкой*.

Перевозки грузов осуществляются маршрутными, групповыми, повагонными (контейнерными), мелкими, малотоннажными отправлениями.

Маршрутной отправкой считается партия груза, соответствующая по количеству установленной для маршрута норме.

Групповая (сборная) отправка может состоять из грузов разных наименований, допускаемых к совместной перевозке.

Повагонная (контейнерная) отправка - партия груза, для которой предоставляется отдельный вагон (контейнер).

Мелкая отправка может быть в размере $1/3$ вместимости единицы подвижного состава.

Малотоннажная отправка - партия груза массой от 10 до 20 т, занимающая не более половины объема 4-осного вагона.



Грузы могут перевозиться *грузовой* и *большой* скоростью с оплатой по повышенному тарифу. Скорость перевозки определяется грузоотправителем, о чем делается отметка в железнодорожной накладной.

Отдельные грузы (скоропортящиеся в изотермических вагонах, живность) принимаются к перевозке только *большой* скоростью.

В зависимости от состояния упаковки, способа приема, погрузки и транспортировки грузы делят на следующие виды:

- ✓ *штучные* - принимаются к перевозке по количеству единиц (крупногабаритная техника, автомашины и др.);
- ✓ *тарно-упаковочные* - грузы в упакованном виде, обеспечивающем их сохранность (ящики, кипы, мешки, бочки, бидоны и т.п.);
- ✓ *навалочные грузы* - перевозятся без тары, преимущественно в открытых вагонах (например, уголь);
- ✓ *насыпные грузы* - перевозятся без затаривания в крытых вагонах (например, зерно, некоторые овощи);
- ✓ *наливные грузы* - обычно перевозятся наливом в цистернах.



Планирование перевозок. Перевозка грузов железнодорожным транспортом осуществляется на договорных началах. *По договору на перевозку груза* железная дорога обязуется доставить груз в пункт назначения и выдать его грузоотправителю, а грузоотправитель - оплатить перевозку.

Оперативное планирование осуществляется на основании *месячных и дополнительных* заявок, являющихся основой грузоперевозочной деятельности железнодорожного транспорта. Форма заявок на перевозку грузов, порядок их заполнения, представления, выполнения и учета устанавливаются правилами перевозок грузов.

Железная дорога не имеет права отказать в приеме заявки на перевозку грузов при наличии у нее необходимых условий для их транспортирования. Предприятия железной дороги обязаны обеспечить выполнение принятых за явок на перевозку грузов.

Заявки служат для железной дороги основанием для формирования потребности в подвижном составе и объемов перевозок на предстоящий календарный месяц (квартал, год). В них указываются: род груза, его количество, маршрут, потребное количество подвижного состава, вид транспортных средств (вагон, контейнер, рефрижераторная секция и т.д.).



При невыполнении железной дорогой заявки в установленные сроки она обязана выполнить по требованию грузоотправителя неподачу вагонов (контейнеров) в течение следующего месяца. Железная дорога при нарушении согласованного порядка восполнения недогрузов, неподачи вагонов (контейнеров), а грузоотправитель за непредъявление грузов к перевозке несут имущественную ответственность.

По согласованию с грузоотправителем подача вагонов (контейнеров) железной дорогой может увеличиваться по сравнению с заявкой.

Предоставление вагонов, контейнеров под погрузку *по дополнительным* заявкам (сверх месячных) осуществляется *за плату*, указанную в Тарифном руководстве.

Начальник Белорусской железной дороги за плату, указанную в Тарифном руководстве, может разрешать грузоотправителям по их ходатайству вносить следующие изменения в заявку:

- изменить железнодорожную станцию назначения груза в пределах одной железной дороги;
- заменить один род подвижного состава другим;
- заменить один род груза другим в пределах групп номенклатуры грузов, установленных правилами перевозок грузов.



Технологические операции, выполняемые в процессе перевозок грузов железнодорожным транспортом

Операции, выполняемые при отправлении груза. До предъявления груза к перевозке грузоотправитель должен выполнить ряд подготовительных операций: груз должен быть приведен в транспортабельное состояние, обеспечивающее его сохранность, рациональное использование транспортных средств и возможность осуществления технологических операций с товаром, погрузочно-разгрузочных работ.

Грузоотправитель должен предъявлять к перевозке груз в пакетированном виде.

Маркировка грузов. Выполнив подготовительные операции, грузоотправитель и железная дорога обязаны нанести маркировку грузов в соответствии с Межгосударственным стандартом (ГОСТ 14192-96), принятым Межгосударственным советом по стандартизации, метрологии и сертификации, введенным в действие Госстандартом Республики Беларусь с 1 октября 1998 г.



Транспортная маркировка должна содержать:

- манипуляционные знаки;
- основные надписи;
- дополнительные надписи;
- информационные надписи.

Манипуляционные знаки представляют собой изображения, указывающие на способы обращения с грузом. Допускается применять предупредительные надписи, если невозможно выразить манипуляционными знаками способ обращения с грузом в соответствии с ГОСТ 14192-96.

Основные надписи должны содержать:

- наименование грузополучателя;
- наименование пункта назначения с указанием при необходимости пункта перегрузки;
- количество грузовых мест в партии и порядковый номер места внутри партии указывают дробью, где числитель - порядковый номер места в партии, знаменатель - количество мест в партии.



Дополнительные надписи должны включать:

- наименование отправителя и пункта отправления с указанием железной дороги;
- надписи транспортных организаций (установленные правилами транспортных министерств).

Информационные надписи должны содержать:

- массу брутто и нетто грузового места;
- габариты грузового места в сантиметрах (если один из параметров больше 1 м).

При перевозке грузов *транспортными пакетами* на каждом из них должны быть нанесены основные, дополнительные и информационные надписи. При этом вместо порядкового номера места и количества грузовых мест в партии указывают: в числителе - общее количество пакетов в партии; в знаменателе - количество грузовых мест в пакете; в скобках - порядковый номер пакета.

Основные, дополнительные и информационные надписи (кроме массы брутто и нетто) не наносят на остальные грузовые места, из которых сформирован пакет.

На пакетах, сформированных из грузов, перевозимых без упаковки, необходимость нанесения общего количества пакетов в партии, количества грузовых мест в пакете и порядкового номера пакета устанавливают в нормативной документации на конкретные виды продукции.



При повагонных отправлениях маркируют несколько тарных мест (не менее четырех), расположенных в междверном пространстве вагонов. Грузоотправитель не маркирует грузы, перевозимые навалом, насыпью, наливом.

На грузы, принятые к перевозке мелкой отправкой на местах общего пользования, кроме маркировки грузоотправителя, станция отправления наносит несмываемой краской *железнодорожную маркировку*. Она содержит: порядковый номер по книге приема грузов, число мест, код железной дороги и станции отправления. Маркировка должна быть точной, ясной, видимой, разборчивой. Она заносится в железнодорожную накладную при ее заполнении.

Масса груза, предъявляемого к перевозке, обуславливает взаимоотношения между железной дорогой и ее клиентами по вопросам размера провозной платы, сроков доставки, меры ответственности в период транспортирования.

Массу груза определяют: железная дорога - при погрузке на местах общего пользования; отправитель - при погрузке на местах необщего пользования. Грузы в контейнерах принимаются также за массой грузоотправителя.

О способе определения массы груза делается отметка в накладной: по трафарету, стандарту, расчетом, обмером, условно, по высоте налива с помощью калибровочных таблиц, взвешиванием.



Погрузка грузов. До предъявления груза к перевозке грузоотправители подают в управление дороги заявки по установленной форме.

Грузоотправитель обязан зарегистрировать в отделении дороги код, который ему присваивается.

Для отправки груза грузоотправитель предоставляет начальнику станции план «на отправку груза» и получает разрешение на отправку, которое он предъявляет в товарную контору станции отправления вместе с накладной на перевозку. Здесь же пишется заявление, в котором указываются день погрузки и вид подвижного состава (вагон, контейнер, цистерна, секция и т.д.). За одни сутки до погрузки грузоотправитель обязан предоставить данные о грузе: наименование, количество, вес и станцию назначения.

Товарный кассир печатает пакет перевозочных документов (накладных), рассчитывает провозную плату и выписывает счет-фактуру. Плата за провоз должна быть осуществлена до погрузки товара, что подтверждается наличием платежного поручения банка.

К накладной грузоотправитель должен приложить сопроводительные документы, необходимые для проведения всех видов досмотра груза (карантинный, таможенный и др.).



За правильность сведений, внесенных в сопроводительные документы, их достоверность несет ответственность отправитель груза.

Сведения, внесенные отправителем в накладную, не должны иметь исправлений, подчисток, помарок.

Железная дорога должна подавать под погрузку исправные, очищенные вагоны и контейнеры, пригодные для перевозки заявленного груза. Грузоотправитель обязан проверить пригодность транспортных средств.

Погрузка может осуществляться на местах общего пользования, и тогда, как правило, погрузку выполняет железная дорога, а также на местах необщего пользования (собственных подъездных путях), и тогда погрузку осуществляет грузоотправитель.

В любом случае должны быть соблюдены правила загрузки транспортных средств:

- должна быть обеспечена безопасность погрузочных работ;
- необходимо полностью использовать грузоподъемность вагона;
- груз должен быть уложен в соответствии с требованиями схем и методами его крепления;
- должно быть соблюдено товарное соседство;
- загружаются только грузы, указанные к перевозке;
- должны быть соблюдены сроки загрузки подвижного состава, не должно быть простоев под грузовыми операциями сверх установленных норм.



Пломбирование вагонов и контейнеров. Основное назначение пломбирования состоит в обеспечении сохранности грузов в процессе транспортирования. Пломба представляет собой охранный знак, информирующий о том, что в процессе перевозки в исправном подвижном составе к грузу не было доступа.

Груз может следовать как за пломбой железной дороги, и тогда она несет ответственность за сохранность груза внутри вагона, так и за пломбой грузоотправителя - когда груз погружен и взвешен грузоотправителем и он несет ответственность за него.

Содержание оттисков пломб и их количество указываются в накладной.

Операции, выполняемые железной дорогой в процессе транспортирования грузов. В пути следования железная дорога обязана осматривать транспортные средства и груз, следить за тем, чтобы не допустить нарушения вагонов, контейнеров, пломб, креплений и сдвига грузов, режимов сроков транспортирования. Если такие случаи имеют место и дальнейшая перевозка в первоначальном вагоне угрожает сохранности груза или безопасности движения, в ее обязанность входит перегрузка в другой вагон с соответствующим оформлением этой операции.

Предприятия железной дороги обязаны доставлять грузы по назначению в установленные сроки. Дата приема груза удостоверяется в железнодорожной накладной календарным штампом железнодорожной станции.



Документальное оформление перевозок. Основным перевозочным документом является *накладная*. Она заполняется грузоотправителем на каждую отправку и сопровождает груз до станции назначения, где вручается получателю при выдаче груза.

В комплект перевозочных документов входят также *дорожная ведомость*, *грузовая квитанция дорожной ведомости* и *корешок*.

Дорожная ведомость следует вместе с грузом. Она содержит такие же реквизиты, что и накладная, но дополняется сведениями о сроках доставки груза, отметками о проследовании пунктов перехода дорог и другими пометками. Этот документ остается на станции назначения железной дороги.

Грузовая квитанция дорожной ведомости выдается грузоотправителю в подтверждение приема от него груза, которая вместе со счетом на оплату товаров направляется грузополучателю по почте. Корешок дорожной ведомости остается на станции отправления для учета отправок. В перевозочных документах имеется как текстовая информация, так и кодированная.

Основанием для расчетов клиентов с железной дорогой за перевозку груза является накладная. Ответственность за правильность ее заполнения несет отправитель. Он обязан приложить к накладной все необходимые документы: удостоверение о качестве, сертификаты соответствия, ветеринарные свидетельства и т.д.



Операции, выполняемые после прибытия груза в адрес грузополучателя.
Железная дорога информирует грузополучателя о прибытии в его адрес груза в день его прибытия, но не позднее 12 ч следующего дня, с тем чтобы он подготовился к его разгрузке. Если дорога не уведомила получателя о прибытии в его адрес груза, то он не несет ответственности за простои транспортных средств и освобождается от уплаты сбора за хранение груза до получения уведомления.

О времени подачи вагонов (контейнеров) под погрузку и выгрузку средствами клиентов последние должны быть уведомлены не позднее чем за 2 ч до подачи вагонов и контейнеров.

Грузополучатель обязан принять и вывезти с железнодорожной станции груз, прибывший в его адрес. В случае прибытия груза, не предусмотренного договором, он также должен быть разгружен грузополучателем до урегулирования вопросов с грузоотправителем. Если выгрузку товара произвела железная дорога, то груз может храниться бесплатно, как правило, в течение суток с 24 ч дня выгрузки. По некоторым товарам установлены предельные сроки нахождения на станции (молоко свежее - 6 ч, известь, удобрения - 3 суток и т.д.). Затем их можно реализовать в установленном порядке. По истечении установленных сроков хранения взимается плата.



Выгрузку груза может производить получатель своими силами или дорога. В любом случае после выгрузки транс портные средства должны быть очищены.

Завершающий этап перевозки — выдача груза получателю.

Получатель должен раскредитовать груз, что предусматривает оформление выдачи груза по перевозочным документам с выдачей грузополучателю накладной под расписку в дорожной ведомости. Для этого он предъявляет станции разовую или постоянную доверенность.

При нераскредитовании перевозочного документа в течение 48 ч с момента уведомления грузополучателя о прибытии груза последний уплачивает сбор в размерах, предусмотренных Тарифным руководством.

После полных расчетов за перевозку получателю под расписку в дорожной ведомости выдается накладная, в которой ставится штампель с указанием времени оформления выдачи грузов в товарной конторе станции.

После документального оформления выдачи груза наступает завершающий этап - выдача груза товарополучателю.



Проверка груза по количеству. При наличии количественной недостачи или повреждения, порчи груза необходимо продолжить приемку груза в присутствии представителя железной дороги или представителей незаинтересованных органов контроля.

Необходимо четко отразить все замечания по поводу состояния груза на всех копиях доставочных документов, до того как представитель перевозчика подпишет их или заберет свою копию с распиской в доставке груза. Именно эти замечания впоследствии будут служить доказательством тому, что повреждение произошло до поступления груза грузополучателю. Поэтому записи должны быть предельно информативными, четкими и объективными.

Необходимо известить письменно (факс) *отправителя, перевозчика, страховщиков* об обнаружении несоответствия груза данным, указанным в сопроводительных документах, и по качеству. В письменном извещении обязательно следует указать номер накладной, даты отправки и получения груза, вид повреждения.

Каждый извещенный участник перевозочного процесса, заинтересованный в установлении причин несоответствия груза документам и требованиям, может провести совместный экспертный осмотр груза для определения причины и объема ущерба с целью защиты своих интересов.



Ответственность железной дороги и клиентуры по перевозкам грузов

Основные нормы материальной ответственности железной дороги и ее клиентов регламентируются Уставом железнодорожного транспорта общего пользования.

Железная дорога несет ответственность:

- За сохранность груза во время движения состава.

В случае обнаружения признаков хищения работники железной дороги обязаны немедленно поставить об этом в известность органы внутренних дел на транспорте (ОВДТ).

При получении заявления о хищении груза ОВДТ участвуют в комиссионной проверке груза, проводят осмотр груза, осуществляют необходимые оперативно-розыскные и следственные мероприятия.

По коммерческим актам, составленным на хищение, начальник станции в 3-дневный срок проводит служебное расследование, материалы которого направляются в ОВДТ.

В случае хищения груза (либо его пропажи) отправитель по истечении *месячного* срока, но не позже 6 месяцев предъявляет железной дороге претензию.



- За невыполнение принятой заявки на перевозку грузов, неподачу транспортных средств под погрузку, за исключением случаев, освобождающих железную дорогу от уплаты этого штрафа в соответствии с особыми причинами, указанными в Уставе железнодорожного транспорта общего пользования.
- За утрату, недостачу, повреждение, порчу груза, происшедшие после принятия груза к перевозке до выдачи его грузополучателю, если не докажут, что это произошло не по их вине или по обстоятельствам, которые железная дорога не могла предотвратить.
- За утрату или недостачу груза железная дорога возмещает стоимость утраченного или недостающего груза, за повреждение груза - в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного груза - в размере его стоимости, за утрату груза с объявленной ценой - в размере объявленной его стоимости.
- За просрочку по вине железной дороги доставки груза - 6% провозной платы за каждые сутки просрочки, но не более 30% провозной платы.
- За утраченные и поврежденные вагоны, принадлежащие клиентам.



Грузоотправители несут ответственность:

- За непредъявление груза и неиспользование транспортных средств в соответствии с заявкой на перевозку. Если грузоотправитель предупредил железнодорожную станцию о невозможности использовать заявленные транспортные средства за двое суток до дня погрузки, штраф уменьшается на одну треть.
- За предъявление непоименованного груза, а также груза, требующего особых мер предосторожности, без указания их в накладной, неправильное указание наименования, свойств, качества груза, за предъявление запрещенного к перевозке груза взыскивается *штраф в размере пятикратной провозной платы* по тарифу, установленному для мелких отправок.
- За самовольное использование вагонов, контейнеров железной дороги, находящихся на собственных подъездных путях.
- За задержку подачи вагонов, контейнеров по вине грузоотправителя.
- За повреждение вагонов.
- За превышение грузоподъемности (перегруз) вагона, контейнера.
- За неправильное оформление перевозочных документов.



Ответственность грузополучателя предусмотрена:

- За задержку вагонов (контейнеров) под выгрузкой сверх норм.
- За неочистку транспортных средств.
- За повреждение, утрату транспортных средств и приспособлений для крепления, пакетирования и др.

Акты, претензии, иски. Право на предъявление претензий к железной дороге, а при их неудовлетворении - исков возникает в случае утраты груза, недостачи, порчи, повреждения, нарушения сроков доставки, задержки выдачи груза.

При этом возникает необходимость составления раз личных для конкретных случаев актов:

- ✓ коммерческого акта;
- ✓ акта общей формы;
- ✓ акта вскрытия вагона;
- ✓ акта технического осмотра состояния вагона (контейнера).



Коммерческий акт составляется для удостоверения следующих обстоятельств:

- несоответствия между наименованием, массой, количеством мест груза в натуре и данными, указанными в перевозочном документе;
- повреждения (порчи) груза;
- обнаружения груза без перевозочных документов, а также перевозочных документов без груза;
- непередачи предприятиями Белорусской железной дороги на подъездной путь груза в течение 24 ч после раскредитования перевозочных документов в товарной конторе (кассе). В этом случае коммерческий акт составляется только по требованию грузополучателя.

Железнодорожная станция обязана составить коммерческий акт в случаях обнаружения ею перечисленных выше обстоятельств или указания грузополучателем до получения груза наличия хотя бы одного из этих обстоятельств.

Акт общей формы составляется при утере документов, приложенных к накладной, при простое вагонов на станции назначения в ожидании подачи их под выгрузку по причинам, зависящим от грузополучателя, при неочистке вагонов после выгрузки средствами получателя, при подаче железной дорогой вагонов, не пригодных для отправки груза, и т.д.



Акт вскрытия вагона составляется в двух экземплярах на пограничных станциях для таможенного и пограничного досмотра. Один экземпляр направляется в управление пограничной дороги, второй - остается на станции.

Акт технического осмотра состояния вагона (контейнера) составляется при обнаружении его неисправности.

Право на предъявление к Белорусской железной дороге претензий и исков имеют:

- в случае утраты груза - *грузополучатель* или *грузоотправитель* при условии предъявления квитанции о приеме груза с отметкой железнодорожной станции назначения о неприбытии груза, а при невозможности представления такой квитанции - документа об оплате стоимости груза, подтвержденного соответствующим банком, и справки железнодорожной станции отправления об отправлении груза с отметкой железнодорожной станции назначения о неприбытии груза;
- в случае недостачи или повреждения (порчи) груза - *грузополучатель* при условии представления накладной и коммерческого акта, выданного ему железнодорожной станцией, или представления накладной с отметкой железнодорожной станции о составлении коммерческого акта (в случае его утраты), или представления накладной и документов об обжаловании отказа железнодорожной станции в составлении коммерческого акта;



- в случае просрочки в доставке груза - *грузополучатель* при условии представления накладной;
- в случае задержки выдачи груза - *грузополучатель* при условии представления накладной и коммерческого акта;
- в случае возврата перебора провозных платежей - *грузоотправитель* или *грузополучатель* при условии представления накладной и документа, подтверждающего осуществление этих платежей;
- в случае неправильного взимания провозных платежей - *грузоотправитель* при условии представления квитанции о приеме груза с соответствующей отметкой железнодорожной станции отправления и документа, подтверждающего уплату провозных платежей.

Претензии, возникающие при перевозке грузов железнодорожным транспортом, предъявляются к Белорусской железной дороге.

Претензии, возникающие при перевозке грузов в прямом смешанном грузовом сообщении, предъявляются к Белорусской железной дороге, если конечным пунктом перевозки является железнодорожная станция; к соответствующим предприятиям, организациям других видов транспорта - в остальных случаях.



7.4. Прогрессивные технологии перевозок грузов



Перевозки грузов в контейнерах. *Контейнер* - универсальное транспортное оборудование для перевозки товаров морским, автомобильным, железнодорожным транспортом.

Грузовой контейнер является разновидностью многооборотной тары стандартного размера, внутренний объем которого не менее 1 м³.

По конструкции различают контейнеры цельные (закрытые и открытые), решетчатые, разборные и складные.

По назначению они бывают универсальными и специальными.

Универсальные контейнеры принадлежат транспортным организациям, специальные - отправителям и получателям грузов, предназначены для определенных грузов.

По грузоподъемности универсальные контейнеры делятся на три группы: *малотоннажные* - масса брутто 0,625 и 1,25 т, *среднетоннажные* — 3, 5 и 10 т и *крупнотоннажные* - 20, 30, 40, 60 т.

Универсальные контейнеры бывают унифицированными и неунифицированными. *Унифицированные* предназначены для перевозок грузов на всех видах транспорта в прямом, смешанном и международном сообщениях. Они соответствуют международным стандартам и вписываются в единую контейнерную транспортную систему. *Неунифицированные* имеют ограниченное использование.



Специальные контейнеры делятся на групповые, применяемые для доставки родственных по условиям транспортирования грузов, и индивидуальные - для грузов, требующих особых условий.

В зависимости от свойств грузов специальные контейнеры предназначены для сыпучих, штучных, наливных, скоропортящихся и других специфических товаров.

Для технологической переработки контейнеров необходимы комплекс средств технического обеспечения, определенная материально-техническая база:

- наличие контейнерных площадок;
- парк контейнеров и подвижного состава, приспособленного для их перевозки;
- подъемно-транспортное оборудование для погрузки и разгрузки контейнеров: краны, погрузчики;
- ремонтная база контейнеров и технических средств для их переработки.

Контейнерные перевозки имеют ряд преимуществ и достаточно эффективны.



Эффективность достигается за счет следующих направлений:

- уменьшается потребность в крытых вагонах, а их строительство и эксплуатация дороже, чем открытых, на которых перевозятся контейнеры;
- экономятся материалы на упаковку товаров в тару;
- укрупняются грузовые места, создаются условия для механизации погрузочно-разгрузочных работ, что ускоряет грузооборот, сокращает сроки доставки грузов, повышает производительность труда и улучшает его условия;
- упрощается, удешевляется выполнение коммерческих, таможенных и других операций, имеется возможность автоматизировать процесс оформления документов;
- обеспечивается лучшая сохранность грузов и удобство перемещения с одного вида транспорта на другой в смешанных сообщениях;
- сокращается количество операций с товаром;
- обеспечивается полное включение в международную транспортную систему.

Учитывая широкое использование контейнеров, целесообразно рассмотреть организацию их перевозок и особенности проведения экспертизы товаров, поступивших в контейнерах автомобильным и железнодорожным транспортом.



Каждый контейнер должен загружаться до полной его грузоподъемности или массы брутто.

При погрузке товаров грузоотправитель обязан вложить в каждый контейнер спецификацию с указанием в ней наименования груза и количества погруженных мест.

Неисправные контейнеры к перевозке не принимаются. К *неисправностям контейнера* относятся:

- перекосы контейнера;
- отсутствие или повреждение захватных приспособлений;
- повреждение обшивки;
- отсутствие или неисправность пломб;
- неисправность замка;
- отсутствие оттисков на пломбе;
- неплотно закрытая или прибитая гвоздями дверь контейнера.

На каждый принятый к перевозке контейнер оформляется и выдается накладная.

Загруженные контейнеры пломбируются пломбами грузоотправителей. Если контейнер поступил на станцию назначения или доставлен грузополучателю с неисправными пломбами или без пломб, а также с неисправностями контейнера, железная дорога обязана выдать контейнер с проверкой содержимого.



При установлении при этом недостатчи, порчи или повреждения груза железная дорога должна составить коммерческий акт, а в необходимых случаях - акт технического состояния контейнера.

Пломбы считаются неисправными, если:

- ✓ на них отсутствует хотя бы один конец бечевы или проволоки;
- ✓ узел не втянут внутрь пломбы или пломба передвигается по бечеве или проволоке;
- ✓ оттиски на пломбах не соответствуют данным, указанным в железнодорожной накладной;
- ✓ имеются следы нарушения их целостности;
- ✓ оттиски на пломбах неясные или неполные.

Грузополучатель несет ответственность за правильность приемки контейнеров от перевозчика (соответствие номера контейнера, его принадлежности, исправность контейнера и пломб) и за его содержимое. Грузополучатель определяет порядок приемки контейнера с экспертом или с представителем железной дороги, автотранспортной организации или с тем и другим.

Эксперт ответствен за правильность проведения экспертизы в соответствии с поставленной перед ним задачей заказчиком экспертизы.



Эксперт вправе отказаться от участия в проверке количества мест в контейнере в следующих случаях:

- когда номер контейнера не соответствует номеру, обозначенному в накладной, или исправления номера контейнера в накладной не заверены отправителем или железной дорогой, а коммерческий акт отсутствует. В данном случае акт экспертизы, составленный экспертом без коммерческого акта, не будет иметь претензионной силы, так как груз (товар) не соответствует данным транспортного документа;
- состояние контейнера или пломб не исключает возможность доступа к товару (повреждение контейнера, дверей, следы нарушения пломб). В данном случае контейнер рассматривается как единица транспортного оборудования, имеющая нарушение упаковки;
- число и знаки пломб не соответствуют записям в железнодорожной накладной (переопломбирование контейнера без составления коммерческого акта или акта таможенного досмотра, замены пломбы и по другим не оговоренным в железнодорожной накладной причинам);
- контейнер не опломбирован, но имеется коммерческий акт, отражающий фактическое количество мест (ящиков) в контейнере, установленное составителем коммерческого акта. В таких случаях количество мест в контейнере и количество товара в поврежденных местах принимается грузополучателем от перевозчика без эксперта.



Перевозки пакетированных грузов. Пакетирование, как и контейнеризация, представляет собой укрупнение грузовых мест с помощью различных технических средств, в результате которого образуется транспортный пакет.

Транспортный пакет - укрупненное грузовое место, сформированное из отдельных мест в таре (ящики, мешки, бочки и др.) на пакетирующих средствах, универсальных или специальных, разового пользования или многооборотных.

Размер пакета 800х1200 мм (в соответствии с модулем международного поддона). Масса транспортного пакета (брутто) не должна превышать 1 т. В пакет следует укладывать однородный груз, следующий в адрес одного грузополучателя.

Пакетирование груза обеспечивает возможность механизации погрузочно-разгрузочных работ, сохранность груза, максимальное использование транспортных средств. Пакетированный груз позволяет использовать прогрессивные технологии в процессе доведения товаров от производства до потребителя без переформирования пакета до конечного грузополучателя. Именно в этом случае можно получить наибольший эффект от транспортировки грузов в пакетах.



Пакеты принимают к перевозке на складах грузоотправителя или дороги. Массу пакета указывает в перевозочном документе отправитель. Пакет маркируется: на нем указываются количество грузовых мест в пакете, масса брутто и нетто. Остальная маркировка производится в соответствии с Правилами перевозок.

В накладной, сопровождающей груз, должна быть сделана отметка о том, что груз следует в пакетах, указывается количество поддонов, крепежных деталей, количество пакетов и мест в них, масса брутто и нетто.

Если пакеты не нарушены и соблюдена схема укладки груза, они выдаются грузополучателю по наружному осмотру, в соответствии с маркировкой, если нарушены – по фактическому содержанию пакетов. Результаты сдачи в таком случае оформляются актом в установленном порядке. В пункте назначения поддоны выдаются грузополучателю вместе с грузом. Грузополучатель сдает перевозчику обменный фонд поддонов.



Вопросы для самоконтроля:



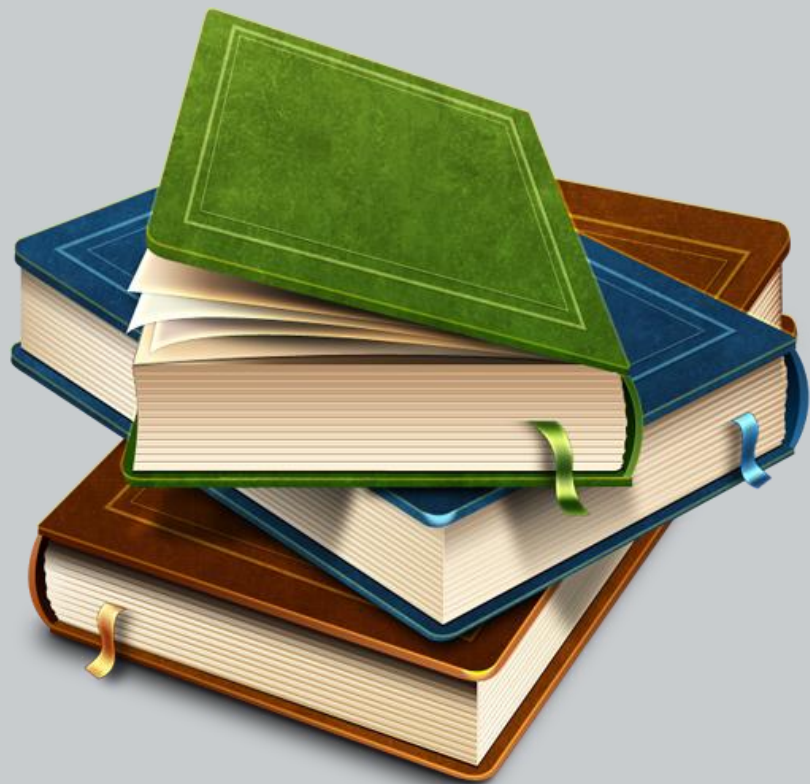
1. Какова роль транспорта в процессе товародвижения?
2. Какие виды транспорта используются при перевозке товаров?
3. В чем преимущества и недостатки использования автомобильного транспорта для перевозки грузов?
4. Какие документы регулируют организацию перевозки грузов автомобильным транспортом?
5. Какова роль договора на перевозку грузов?
6. Как подразделяются автомобильные перевозки по организационному признаку?
7. Как делится подвижной состав по грузоподъемности?
8. Каково содержание технологических операций при перевозке грузов автомобильным транспортом?
9. Кто несет ответственность за погрузку и разгрузку грузов автомобильным транспортом?
10. Каким требованиям должен отвечать автомобиль, поданный под погрузку?
11. Как документально оформляется перевозка грузов автомобильным транспортом?
12. На основании каких документов производятся расчеты за перевозку грузов?



Вопросы для самоконтроля:



13. Какова роль железнодорожного транспорта в процессе товародвижения?
14. В чем преимущества железнодорожного транспорта?
15. Что необходимо учитывать при выборе железнодорожного транспорта?
16. Что такое грузовая отправка?
17. Какие бывают виды отправок грузов?
18. Какой скоростью могут перевозиться грузы?
19. Какие технологические операции выполняются при перевозке грузов железнодорожным транспортом?
20. Какими документами оформляются железнодорожные перевозки?
21. Каков порядок раскредитования груза?
22. Укажите случаи составления коммерческого акта.
23. Какова ответственность железной дороги и ее клиентов при перевозке грузов железнодорожным транспортом?
24. Какие прогрессивные технологии применяются при перевозках товаров, в чем их преимущество и каковы условия их применения?



Литература:

1. Виноградова, С. Н. Коммерческая деятельность: учебник / С. Н. Виноградова. – Минск: Выш. школа, 2012, с. 187-259.
2. Платонов, В. Н. Организация торговли: учебное пособие / В. Н. Платонов. – Минск: БГЭУ, 2002, с. 263-281.





Автор:

Дашинская Ольга Вячеславовна,
преподаватель высшей квалификационной категории
E-mail: mail@mtk-bks.by