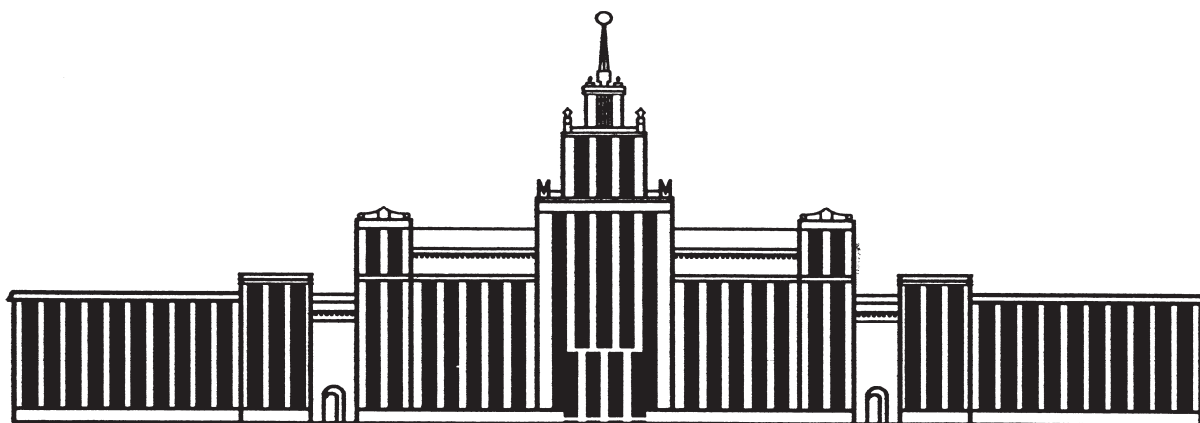


---

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

---



---

---

ЮЖНО-УРАЛЬСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

---

---

656.13(07)  
Ш481

В.Д. Шепелев, З.В. Альметова

**ОРГАНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНО-  
ЭКСПЕДИЦИОННЫХ УСЛУГ**

Учебное пособие

Часть 2

---

Челябинск  
2017

---

Министерство образования и науки Российской Федерации  
Южно-Уральский государственный университет  
Кафедра «Автомобильный транспорт»

656.13(07)  
Ш481

В.Д. Шепелев, З.В. Альметова

**ОРГАНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНО-  
ЭКСПЕДИЦИОННЫХ УСЛУГ**

Учебное пособие

Часть 2

Челябинск  
Издательский центр ЮУрГУ  
2017

УДК 656.13.022 (075.8)  
Ш481

*Одобрено  
учебно-методической комиссией  
автотракторного факультета*

*Рецензенты:  
А.П. Зырянов, А.В. Орлов*

**Шепелев, В.Д.**  
Ш481 Организация транспортно-экспедиционных услуг: учебное пособие / В.Д. Шепелев, З.В. Альметова. – Челябинск: Издательский центр ЮУрГУ, 2017. – Ч. 2. – 107 с.

Учебное пособие является руководством по изучению курса «Организация транспортно-экспедиционных услуг» и предназначено для студентов специальности 23.03.01, 24.03.01 «Технология транспортных процессов» очной и заочной форм обучения.

УДК 656.13.022 (075.8)

© Издательский центр ЮУрГУ, 2017

## **ВВЕДЕНИЕ**

В современных рыночных условиях 75–85% генеральных и контейнеризированных внешнеторговых отправок грузов выполняется транспортно-экспедиционными компаниями. Для реализации транспортной услуги в транспортном процессе действуют и взаимодополняют друг друга две его составные производственные составляющие – физико-географическое линейное перемещение груза и точечное транспортно-экспедиционное обслуживание грузооборота. Соответственно, производственные мощности транспорта включают в себя четыре компонента: пути сообщений, перевозочные средства (подвижной состав, суда, самолеты) средства тяги и терминалы. На транспортных средствах и терминалах в основном и сосредоточено транспортно-экспедиционное обслуживание. Постоянный рост конкуренции на рынке транспортных услуг предъявляет к транспорту дополнительные требования по ускорению товародвижения, повышению качества транспортных услуг, снижению транспортной составляющей в конечной цене продукта. В данном учебном пособии рассматриваются вопросы организации транспортно-экспедиционного обслуживания на терминалах, страхования грузов и ответственности при организации транспортно-экспедиционного обслуживания.

Изложение материала основывается на знании таких дисциплин, как «Грузоведение», «Общий курс транспорта» и «Основы логистики». Учебным планом по дисциплине «Организация транспортно-экспедиционных услуг» предусматривается проведение лекционных и практических занятий. Часть практических занятий рекомендуется проводить в форме семинаров, используя материалы, приведенные в данном учебном пособии. Пособие может быть использовано специалистами автомобильного и других видов транспорта в их практической деятельности и при повышении квалификации.

### **1. ОРГАНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НА ТЕРМИНАЛАХ**

#### **1.1. Определение целесообразности создания терминалов**

Характерным признаком рыночных условий является широкое развитие транспортно-экспедиторской деятельности по объемам и перечню оказываемых услуг, обеспечивающих высокое качество обслуживания клиентов. Основным звеном транспортно-экспедиционного обслуживания при междугородных и международных перевозках являются терминалы, располагающие производственно-технической базой и персоналом. Они выполняют весь комплекс работ по транспортной экспедиции.

**Терминал** – комплекс сооружений транспортно-экспедиторского предприятия с оборудованием и персоналом для магистральных перевозок грузов. Организационно терминал может являться самостоятельным предприятием или структурным подразделением транспортно-экспедиторского предприятия различных форм собственности при условии выполнения основных эксплуатационно-технических требований.

Цели создания и функционирования терминалов:

- организация доставки грузов в междугородном и международном сообщении (в первую очередь мелкопартионных по терминальной технологии) с предоставлением клиенту комплекса транспортно-экспедиционных услуг;
- повышение качества обслуживания клиентуры и сокращение сроков доставки грузов;
- снижение потерь груза при транспортировке;
- повышение эффективности использования подвижного состава и развитие сервисного обслуживания водителей.

Основные задачи и функции терминалов:

- комплексное транспортно-экспедиторское обслуживание как грузоотправителя, так и грузополучателя в зоне деятельности терминалов;
- предоставление отдельных услуг по ТЭО предприятиям, пользующимся коммерческим транспортом;
- организация и взаимодействие с транспортно-экспедиторскими предприятиями в зоне своей деятельности и в других регионах;
- услуги автотранспорту, прибывающему из других регионов;
- взаимодействие с таможней.

В условиях развития транспортной экспедиции происходит изменение деятельности терминалов с учетом особенностей обслуживания клиентов за счет использования прогрессивных методов изучения и освоения рынка транспортно-экспедиторских услуг, организации грузодвижения с применением принципов логистики, скоростных методов доставки грузов, комплексного транспортно-экспедиционного обслуживания клиентов и других технологий доставки грузов, а также развития информационной системы.

1. Основной задачей терминалов является организация перевозок мелких отправок, поэтому целесообразность создания терминалов определяется путем сравнения терминальной и прямой перевозок грузов в магистральном сообщении.

В условиях рыночных отношений сравнение терминальной и прямой перевозок проводится по затратам (тарифам) отправителей и получателей на доставку груза на всем пути следования от отправителя до получателя с учетом качества и условий работы всех участников доставки (грузоотправителя, грузополучателя, перевозчика и экспедитора).

2. При определении целесообразности создания терминалов для сравнения принимаются схемы терминальной и прямой перевозки мелких отправок (рис. 1.1). К мелкой отправке относится отправка груза, не обеспечивающая полного использования грузоподъемности или вместимости единицы подвижного состава при перевозке. При междугородной перевозке к мелким относятся отправки весом до 5 т. При терминальной перевозке сбор груза, доставка его на терминал отправления, развоз в пункт назначения производится автомобилями средней и малой грузоподъемности. При прямой перевозке сбор и развоз отправок производится непосредственно большегрузным автомобилем, выполняющим магистральную перевозку.

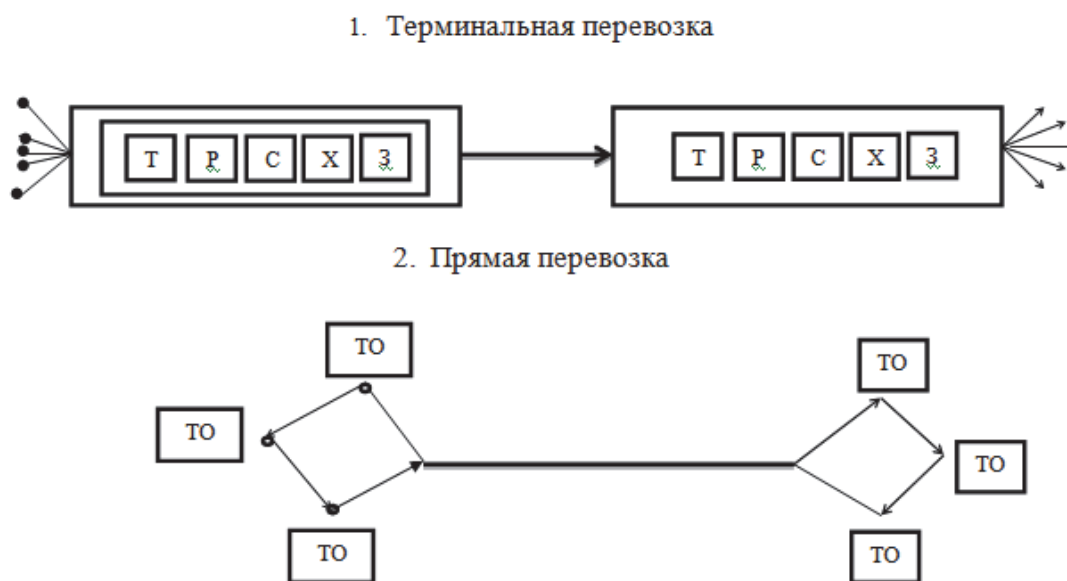
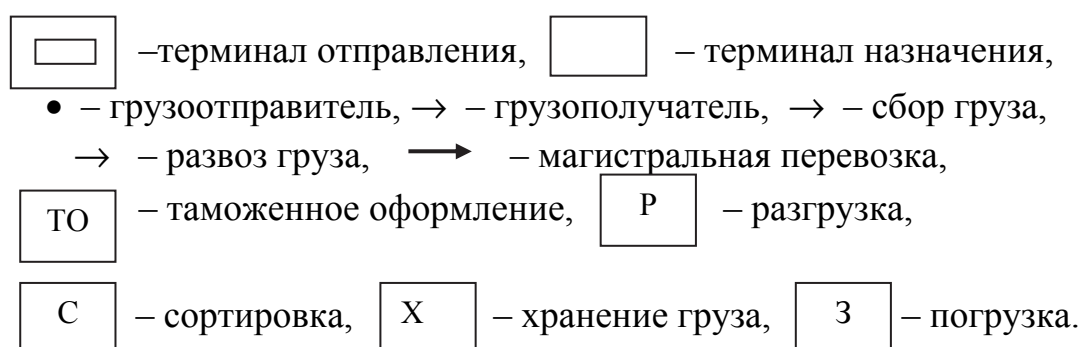


Рис. 1.1. Схема терминальной и прямой перевозок мелких отправок в магистральном сообщении:



При этих схемах доставки грузов в международном сообщении помимо погрузки у отправителя и разгрузки у получателя с учетом перевозок в пунктах отправления (назначения) груза производится сбор (развоз) груза, а также таможенное оформление на терминале, разгрузка автомобиля, сортировка, хранение груза и погрузка в автомобиль. При прямой перевозке

оформление груза производится в складах временного хранения у отправителей, получателей или таможенных органов.

Терминалы, выполняющие международные перевозки грузов, получают статус складов временного хранения, их работа регулируется Положением о временном хранении (складах временного хранения), утвержденным Главным таможенным комитетом Российской Федерации.

2. Условием эффективности терминальных перевозок является:

$$T \leq П, \quad (1.1)$$

где  $T$  – затраты при терминальной перевозке, руб.;  $П$  – затраты при прямой перевозке, руб.

4. Исходя из вышеприведенных схем перевозок, эти затраты (кроме затрат на погрузку, разгрузку у отправителя и получателя, а также таможенную обработку, принимаемых одинаковыми при обоих вариантах) определяются следующим образом:

Терминальная перевозка:

$$T = T_p + T_{\text{МПГ}} = (C_{\text{сб}} + P + C + X + Z) + T_{\text{МПГ}}, \quad (1.2)$$

где  $T$  – затраты при терминальной перевозке, руб.;  $T_p$  – расходы терминала, руб.;  $T_{\text{МПГ}}$  – расходы по магистральной межтерминальной перевозке, руб.;  $C_{\text{сб}}$  – расходы по сбору или развозу груза малотоннажным автомобилем, руб.;  $P$  – расходы по разгрузке на терминале, руб.;  $C$  – расходы по сортировке груза на терминале, руб.;  $X$  – расходы по хранению груза на терминале, руб.;  $Z$  – расходы по погрузке на терминале, руб.

Расходы по погрузке, разгрузке, сортировке и хранению грузов на терминале принимаются по тарифам терминала, определяемым с учетом условий его работы.

Прямая перевозка:

$$П = C_{\text{сб}} + T_{\text{МПГ}}, \quad (1.3)$$

где  $П$  – затраты при прямой перевозке, руб.;  $C_{\text{сб}}$  – расходы по сбору или развозу мелких отправок автомобилем, выполняющим магистральную перевозку, руб.;  $T_{\text{МПГ}}$  – расходы по магистральной перевозке груза, руб.

5. Расходы по сбору и развозу мелких отправок при терминальной и прямой перевозке определяются исходя из затраченного автомобилем времени и стоимости автомобилечаса в зависимости от грузоподъемности и назначения автомобиля.

$$C_{\text{сб}} = \left( \frac{L}{V_t \beta} + t_{\text{пр}} \right) s, \quad (1.4)$$

где  $L$  – расстояние перевозки, км;  $V_t$  – техническая скорость автомобиля, км/ч;  $\beta$  – коэффициент использования пробега;  $t_{пр}$  – время проведения погрузочно-разгрузочных работ и таможенного оформления на 1 отправку груза, ч;  $s$  – стоимость одного автомобилечаса, руб.

6. Расходы на магистральную перевозку отправки определяются путем деления всех расходов за 1 рейс на количество отправок.

$$T_{МПГ} = \frac{P}{\Pi} \quad (1.5)$$

где  $P$  – расходы за 1 рейс, руб.;  $\Pi$  – количество перевозимых отправок, ед.

7. Расходы за рейс должны обеспечивать возмещение затрат на магистральную перевозку в рублях ( $P_p$ ) и валюте ( $P_v$ ), а также прибыль ( $R$ ):

$$P = P_p + P_v + R, \quad (1.6)$$

Эти расходы принимаются по договорным тарифам, устанавливаемым соглашением экспедитора или перевозчика с отправителями (получателями) грузов или другими транспортно-экспедиторскими организациями.

8. При международных перевозках на величину затрат и принимаемых значений показателей при сравнении терминальных и прямых перевозок грузов, а также на качество обслуживания отправителей, получателей существенное влияние оказывают особенности доставки и таможенное оформление грузов. Оно заключается в большой сложности развоза и сбора мелких отправок при прямой перевозке из-за того, что каждое открытие, закрытие кузова автомобиля, погрузка и разгрузка груза должны производиться под таможенным контролем на специально выделенных для этого складах временного хранения грузов у клиентов или таможенных организаций. Такой порядок приводит при развозе (сборе) к длительным простоям дорогого автопоезда и значительным организационным трудностям. При отсутствии оформленного склада временного хранения у получателя разгрузка производится на складе таможенных организаций с приемом и вывозом груза получателем, в то время как при терминальной перевозке таможенное оформление производится на терминале, и поэтому сбор (развоз) груза может быть произведен с любого склада клиента и любым автомобилем, соответствующим весу перевозимой отправки [9].

При прямых перевозках возникают трудности в подборе за короткий период достаточного количества партий для загрузки большегрузного автомобиля из-за предъявления отправок к перевозке в разные дни месяца. Терминал за счет хранения груза «сглаживает» эту неравномерность и обеспечивает полную загрузку автопоезда, выполняющего международную перевозку. Поэтому при терминальных перевозках загрузка автопоездов, осуществляющих межтерминальные перевозки, значительно выше, чем при прямых перевозках.



## 1.2. Транспортно-экспедиционное обслуживание на терминалах

Терминалы создаются по типовым или индивидуальным проектам, а так же путем реконструкции действующих грузовых автостанций и других складских помещений. Терминал представляет собой комплекс инженерно-технических сооружений, включающий производственно-складской корпус, контейнерную площадку с козловым краном, площадку для крупногабаритных грузов, площадку для прицепа полуприцепов, стоянки автопоездов, автомобильные весы, административно-бытовой корпус. Для технического обслуживания и текущего ремонта подвижного состава, обслуживающего терминал, и мелкого ремонта контейнеров в производственно-складском корпусе рекомендуется оборудовать соответствующие участки. При терминале рекомендуется иметь пункт питания и гостиницу для водителей, выполняющих магистральные перевозки.

Основным показателем терминала является перерабатываемое им количество грузов в год. Мощность грузового терминала, его специализация и перечень используемых технических средств определяются объемом перевозок, номенклатурой перевозимых грузов, перечнем выполняемых операций и транспортно-экспедиторских услуг по обеспечению доставки грузов. При создании и эксплуатации складов на крупных терминалах учитываются современные технические тенденции их развития:

- многоярусное складирование грузов;
- оснащение зоны хранения специальными штабелирующими машинами (автоматическими стеллажами и мостовыми кранами-штабелерами);
- применение средств непрерывного транспорта с автоматическим адресованием для внутрискладских перемещений грузов с формированием участков распределения, накопления и сортировки грузов;
- оснащение складов устройствами для механизации и автоматизации вспомогательных операций (пакетоформирующие машины, устройства для упаковки, перегрузки, взвешивания, счета грузов, контроля габаритов грузовых мест и т.д.).

Для доставки мелкопартионных грузов на терминале складские помещения подразделяют на четыре зоны – приема, сортировки и отправления грузов, а также переработки экспортно-импортных грузов. Для рационального использования складской площади и переработки грузов склад оборудуется стеллажами, подъемно-транспортными механизмами, поддонами, такелажем, средствами маркировки грузов.

Склады должны иметь необходимое число постов для разгрузки-погрузки подвижного состава. Двери складов должны быть раздвижными, оснащаться противопожарными устройствами и сигнализацией. Склады для мелкопартионных грузов должны быть оборудованы внешними рампами с уравнивающими площадками для въезда погрузчиков в кузова различных автомобилей. Полы складов, рамп, площадок, подъездные пути к

постам погрузки должны иметь твердое, ровное, предпочтительно асфальтобетонное или цементобетонное покрытие.

Терминал должен иметь освещение внутри складских помещений и на всей территории, позволяющее производить работу в темное время суток. Загрузка мелких отправок на терминале и развоз их получателям рекомендуется осуществлять в первой половине дня, а сбор и завоз на терминал – во второй половине дня. Сортировку и подгруппировку отправок по направлениям и загрузку автопоездов для международной перевозки рекомендуется осуществлять в вечернее и ночное время. В связи с этим терминалу целесообразно иметь 2–3 – сменный режим работы. На терминалах для решения задач оперативного планирования, информационного обеспечения перевозок, учета грузов, контроля и анализа внутри складской переработки грузов необходимо иметь персональные электронно-вычислительные машины, а также современные средства связи [6].

### **1.3. Организация комплексного транспортно-экспедиционного обслуживания предприятия**

Рынок транспортно-экспедиционных услуг терминала характеризуется объемом, сезонностью, структурой и направлением перевозок грузов, количеством и качеством обслуживания клиентов, степенью удовлетворения потребностей в перевозках и транспортно-экспедиционном обслуживании. С целью повышения качества обслуживания грузоотправителей и грузополучателей и эффективности доставки грузов организуется комплексное транспортно-экспедиционное обслуживание (КТЭО).

К комплексному транспортно-экспедиционному обслуживанию предъявляются определенные требования:

- ускорение доставки продукции предприятий получателям и сокращение средств в обороте за счет использования эффективного вида транспорта, снижения продолжительности хранения продукции перед отправкой и запасов ее у потребителей;
- освобождение персонала предприятия от работ по подготовке продукции к отправке получателям, отгрузке ее разными видами транспорта, организации перевозок, оформления товарно-транспортных документов и расчетов;
- совершенствование технологии транспортного процесса погрузочно-разгрузочных работ и транспортно-экспедиционных операций;
- применение рациональных типов подвижного состава для выполнения магистральных автомобильных перевозок и эффективное ее использование;
- сокращение транспортных издержек и затрат на доставку продукции получателям.

КТЭО организуется в соответствии с проектом, разрабатываемым транспортно-экспедиционным предприятием. В проекте рассматривается блок вопросов, связанных с организацией комплекса:

- выявляется объем перевозок по видам грузов, его распределение по видам транспорта, размерам отправок и расстояниям перевозок;
- определяются сферы эффективного применения автомобильного и других видов транспорта;
- выбираются рациональные типы подвижного состава автомобильного транспорта для магистральных перевозок грузов;
- устанавливается перечень работ по КТЭО и этапность его освоения;
- разрабатывается технология организации комплекса с совершенствованием системы движения грузов, документооборота и механизацией погрузочно-разгрузочных работ;
- определяется экономическая эффективность и финансовые результаты.

При КТЭО транспортно-экспедиционное предприятие может осуществлять весь перечень работ с момента выхода продукции из цеха до ее отправления различными видами транспорта, включая:

- прием на складе цеха всей продукции к отправке получателям различными видами транспорта;
- выбор эффективного вида транспорта;
- упаковку и маркировку грузовых мест;
- подгруппировку отправок по видам транспорта, маршрутам перевозок и получателям;
- загрузку автомобилей, контейнеров и вагонов на территории обслуживаемого предприятия;
- выполнение прямых автомобильных перевозок в магистральном сообщении;
- отправку продукции другими видами транспорта в смешанном автомобильно-железнодорожном, автомобильно-водном или автомобильно-воздушном сообщении;
- информацию получателей об отправляемой им продукции;
- оформление товарно-транспортных документов, учет и расчеты по КТЭО.

В договоре на КТЭО предусматриваются обязательства транспортно-экспедиционного предприятия по выполнению комплекса услуг, а со стороны обслуживаемого предприятия – по созданию экспедитору условий для осуществления КТЭО. К ним относятся предоставление экспедитору складских и других площадей, погрузочно-разгрузочных механизмов, помещений для персонала экспедитора, оснащение средствами связи и другими устройствами. При необходимости в договоре предусматривается устройство или переоборудование обслуживаемым предприятием складов и погрузочно-разгрузочных постов. Для эффективного выполнения ком-

плексного обслуживания могут создаваться постоянные бригады водителей, а также комплексные бригады в составе водителей, кладовщиков, механизаторов и диспетчеров.

Расчеты между транспортно-экспедиционным и обслуживаемым предприятиями за ТЭО производятся по договорным тарифам. В зависимости от условий договора эти тарифы могут рассчитываться по каждой операции отдельно или приниматься исходя из существующих затрат обслуживаемого предприятия в целом по всем операциям. При этом в договоре необходимо предусматривать индексацию тарифов в зависимости от изменения действующих цен на топливо, подвижной состав и другие статьи расходов экспедитора.

#### **1.4. Оформление заказа на отправку груза (операция букировки груза)**

На регулярных междугородных линиях применяются прогрессивные технологии перевозок грузов, обеспечивающие высокое качество обслуживания грузовладельцев (гарантированные сроки доставки груза при наименьших транспортных издержках и обеспечении полной сохранности перевозимых грузов, а также бронирование места в подвижном составе).

Операция оформления заказа («букировка», «закрепление», «бронирование») на отправку конкретной партии груза для перевозки в конкретном грузовом помещении конкретного транспортного средства и принятия (подтверждения) такого заказа перевозчиком является сравнительно несложной, когда весь объем партии однородного груза эквивалентен грузоподъемности или грузовместимости транспортного средства.

Более сложным технически является «закрепление груза» для перевозки сборными партиями на транспортных средствах, эксплуатируемых на принципах технологии «линейного обслуживания» (liner service): линейное судоходство, линейные авиарейсы, сборные поезда, вагоны, контейнеры. Практика резервирования вместимости груза в ТС более или менее идентична на всех видах транспорта, поэтому рассмотрим ее на примере комплектации грузами линейного судна.

Занимаясь букированием грузов, линейный агент публикует во всех отраслевых коммерческих периодических изданиях рекламные объявления, содержащие сведения о расписании линии на ближайший период – неделю, месяц. Кроме этого агент постоянно ведет, корректирует и рассылает клиентуре уточнения расписания (sailing list). Крупным грузовладельцам и экспедиторам регулярно высылаются проспекты линии и рекламные материалы.

Для отправки своего груза судном, работающим по объявленному расписанию, отправитель (экспедитор) направляет агенту по почте, телексу,

факсу или телефону заявку на отправку конкретной партии груза с указанием характеристики груза, названия судна и даты отхода по расписанию.

Букировочный отдел (booking department) агентской компании букирует (бронирует, закрепляет) грузы за судами в пределах выделенной в распоряжение агента квоты от общей вместимости судна (эллотмента). Схема возможного распределения эллотментов представлена на рис. 1.2.



Рис. 1.2. Схема распределения эллотментов

В ходе букировки агенты поддерживают непрерывную связь с диспетчерским аппаратом судовладельца. Последний может активно изменять ход букирования в зависимости от спроса на тоннаж в каждом порту захода судна, например, при повышенном спросе может иметь место изменение эллотментов между агентами, ставиться на линию дополнительное судно или судно большей тоннажности; при пониженном спросе – отмена захода в порт, отправка забронированного груза с использованием зафрахтованной агентом вместимости на другом судне, следующем по назначению, в т.ч. на судне партнера по совместной линии (для этих целей иногда используются единые букировочные центры) и даже на судне конкурирующей линии.

Отказ от приема к перевозке предложенного груза рассматривается, как явление нежелательное, грозящее потерей на рынке доброй репутации «надежного перевозчика» (reliable carrier). Это правило не относится к перевозкам специальных грузов: некоторые классы опасных грузов, громоздкие места, супертяжеловесы, длинномеры (более 12 м), грузы, требующие перевозки при низких температурах, наливом в диптанках, навалочные грузы, грузы назначением в порты, не предусмотренные расписанием,

ценные грузы для перевозки в судовом сейфе (груз под замком – locker cargo).

Иногда сам отправитель делает условную букировку, так как ему могут быть еще не известны точно масса и объем груза, дата его прибытия в порт.

Агент принимает условную букировку, но назначает предельный срок уточнения информации о грузе. После принятия груза к отправке агент присваивает букировке порядковый номер и включает груз в специальный реестр – букинглист (booking list), в котором содержатся его реквизиты (рис. 1.3). Букинглист, а также вся дополнительная информация к нему высылается судовладельцу по телексу (факсу).

По мере прибытия грузов, после осмотра груза стивидором, ознакомления с черновиком коносамента и погрузочного ордера, подготовленных экспедитором, данные в букинглисте уточняются, и он превращается в следующий по порядку транспортный документ – «разрешение на погрузку» (loading permit).

№ рейса Грузо-отправитель	Порт назначения		Эллотмент		Дата
	Число мест и характер упаковки	Описание груза	Тонн в 1000 кг	Кубометры	Особые требования к укладке на судне

Рис. 1.3. Образец букинглиста на русском языке

В случае не предоставления забронированных грузов к перевозке в линейном судоходстве не принято возмещать убыток за недогруз ли не предъявление груза. Однако для защиты интересов судовладельца при бронировании крупных партий грузов могут заключаться двусторонние соглашения между грузовладельцем и перевозчиком в форме букингноты (booking-note), предусматривающей взаимную ответственность перевозчика и отправителя[3].

### 1.5. Складское обслуживание на терминалах

На терминалах, где заканчивается одна транспортная сеть и начинается другая, где производится передача груза с одного транспортного средства на другое, выполняется основной объем транспортно-экспедиционных операций.

В большинстве стран терминальное обслуживание (оно включает в себя речные и морские порты, аэропорты и железнодорожные станции, накопительные и распределительные центры, контейнерные терминалы) строится на бесприбыльной основе, поэтому в строительство терминалов вкладывают бюджетные, федеральные и местные средства государство, муници-

пальные органы, частные компании на корпоративной основе в форме публичных компаний (public trust, public agency). Конечно, строятся и частные терминалы. Их владельцами выступают промышленные, торговые и крупные экспедиторские фирмы.

Наиболее распространенной формой эксплуатации терминалов, оснащенных современными причалами, мощным крановым хозяйством, складами, системами подъездных путей и других коммуникаций, средствами связи и т.д., является сдача их в аренду частным компаниям, которые сами уже организуют весь комплекс обслуживания транспортных средств и грузов. Договоры аренды, как правило, состоят из стандартных условий и тарифов, идентичных для всех арендодпользователей. Какие-либо скидки с этих тарифов носят конфиденциальный характер.

Научно-техническая революция на транспорте затронула все стороны терминальных операций. Складское хозяйство терминалов, призванное в прошлом обеспечить заблаговременное накопление грузов, временное их хранение в ожидании перевозочных средств, возможности для таможенного оформления и очистки, для сортировки по направлениям дальнейшего движения транспорта, все более и более становится в настоящее время основой для централизованного снабжения предприятий полуфабрикатами, агрегатами и запасными частями, а также для централизованного распределения готовых изделий между предприятиями – изготовителями товарной продукции и предприятиями оптовой и розничной торговли.

Современный склад – это не просто удобное помещение для складирования грузов по направлениям и движения вспомогательных средств подвозки и вывоза, с примыкающими рампами и подъездными путями, но также специализированное стеллажно-ячеистое хранилище товаров, оснащенное ЭВМ, – равноправный участник общенациональной системы централизованного снабжения и распределения материалов и товаров на основе современных логистических систем. Современная складская технология позволяет значительно облегчить и в несколько раз повысить интенсивность трудоемких экспедиторских операций (в прошлом в основном с применением ручного труда) по формированию мелких партий грузов в повагонные и контейнерные отправки и, соответственно, по расформированию при ввозе и переформированию для дальнейшей перевозки. На авиационных грузовых терминалах эти операции практически полностью автоматизированы и компьютеризированы.

В принципе, складские операции связаны как с процессом транспортировки, так и со складским хранением груза. В первом случае груз сдается на склад в ожидании перевозочного средства в пунктах отправления или назначения, когда он не может быть отправлен немедленно из-за отсутствия того или иного вида транспорта. Во втором случае хранение груза может быть обусловлено другими причинами, как правило, коммерческого или административного характера на основе специального соглашения

между грузовладельцем и складским предприятием, а организация хранения груза на складах входит в перечень услуг, предоставляемых транспортно-экспедиторскими предприятиями.

Соответственно владение товаром может быть различным: под контролем перевозчика, отправителя или получателя груза или собственника/арендатора склада. Вместе с тем хранение товаров на складе не создает никаких ограничений для распоряжения товаром продавцом или покупателем по своему усмотрению. Для этого используются документы, отражающие взаимоотношения между грузовладельцем и владельцем склада.

Важнейшими складскими документами являются складская расписка и товароскладочное свидетельство – варрант. Складская расписка (warehouse receipt) выдается складским предприятием или транспортно-экспедиторской фирмой владельцу товара в качестве расписки в приемке груза на хранение на определенный срок и за установленную плату.

Олицетворяя собой груз, складская квитанция (расписка) не только удостоверяет то, что товар, упомянутый в ней, принят на хранение, занесен в складскую книгу, но является также товарораспорядительным документом, по которому товар подлежит выдаче как владельцу товара, так и другому лицу по надлежащим образом оформленной доверенности, приказу владельца или по предъявлении этого свидетельства со сделанной на нем владельцем передаточной надписью.

Специальное складское свидетельство – варрант (warehouse warrant) выдается владельцем склада владельцу товара как удостоверение того, что его товар принят на хранение. Варрант также имеет характер товарораспорядительного документа, но в отличие от складской квитанции он состоит из двух отделенных друг от друга частей – складочного и залогового свидетельств. Поэтому вариант, как правило, используется для оформления займа в банке под залог товара, хранящегося на складе. В этом случае на залоговом свидетельстве делается отметка о размере выданной суммы, сроке возврата займа, а также передаточная надпись на имя кредитора. Держатель варранта имеет залоговое право на товар в размере выданной суммы. При возврате займа варрант передается держателю складочного свидетельства. Для получения от складского предприятия товара по варранту должны быть предъявлены одновременно обе его части – залоговое и складочное свидетельства. Терминалы России придерживаются правил обработки грузов, определенных уставами отраслей транспорта, а в части перевалки внешнеторговых грузов – соглашениями, заключенными между министерствами отраслей транспорта. Это находит, например, свое отражение в том, что в портах соблюдаются:

- правила приема портами от железной дороги и сдачи ей грузов с проверкой их по числу грузовых мест и массе;
- правила перевалки скоропортящихся грузов, производимой по прямому варианту (вагон – судно, судно – вагон) или склады;



– учет движения таких грузов, складирование и раздельное хранение грузов (по накладным, повагонно, попароходно, по коносаментным партиям) в складских помещениях или на открытых площадках в зависимости от свойств и рода грузов таким образом, чтобы к каждой партии груза был доступ. Это необходимо на случай пересчета числа грузовых мест в партии и для удобства ее дальнейшей отгрузки. Однородные навалочные и насыпные грузы одного сорта можно складировать в общие штабели, если правилами хранения грузов это не запрещено.

Рассчитывая нормы одновременного хранения грузов, определяют количество груза в тоннах, которое можно разместить на каждом складе, исходя из его полезной площади, допустимой нагрузки на 1 м<sup>2</sup> площади пола, допустимой высоты штабелирования (в зависимости от свойств груза и прочности тары), а также учитывая специализацию причалов, подъездных путей и складов по определенным грузам. Эти данные содержатся в паспорте склада.

Прибытие груза на склад в железнодорожных вагонах после сверки оттисков пломб с данными вагонного листа и снятия пломб приемосдатчиком железной дороги оформляется приемным актом. Два экземпляра приемного акта вместе с накладными и приложенными к ним другими документами (сертификатами, спецификациями) передаются экспедитору грузовладельца. Приемный акт имеет значение товароскладочной квитанции, т.е. товарораспорядительного документа.

Хранение грузов осуществляется в соответствии с инструкциями грузовладельцев, если таковые отсутствуют в Общих и специальных отраслевых правилах перевозки и хранения грузов. Один раз в год по состоянию на 1 октября производится инвентаризация грузов, хранящихся на складе.

Комплексный характер выполнения грузовыми терминалами транспортно-экспедиционных мероприятий, касающихся погрузочно-разгрузочных работ, хранения грузов и экспедиции по отправлению и прибытию грузов, должен быть сохранен.

Сезонность речного транспорта накладывает свой отпечаток на его складское хозяйство. В межнавигационный период склады пристаней и речных портов используются для хранения товаров, грузов и запасов местными предприятиями и организациями по пониженным ставкам за хранение.

## **1.6. Операции по погрузке и выгрузке (стивидорное обслуживание)**

На погрузочно-разгрузочную деятельность (стивидорное обслуживание) приходится значительная часть транспортных издержек, поэтому, исходя из экономической стороны дела, они не могут не представлять интереса для экспедиторских и агентских предприятий. На эти работы приходятся значительные затраты общего эксплуатационного времени любого

транспортного средства, в связи с чем качеству этих операций уделяют внимание владельцы транспортных средств.

Под стивидорной работой подразумеваются операции по погрузке груза и его выгрузке, размещение и укладка груза в транспортном средстве таким образом, чтобы обеспечить не только сохранность, безопасность перевозки груза, но и исполнение самой перевозочной операции – рейса судна, пробега вагона, передвижения автомобиля, трейлера с грузом и т.д. К этим работам относят также ряд манипуляций с грузами на терминале (на берегу), складе, перевалку груза с одного вида транспорта на другой, взвешивание груза, его сортировку и т.п.

При перевозке грузов морским транспортом эти операции разделяют на грузовые работы на борту и на работы на терминале. Наиболее оптимальным для владельца транспортного средства является выполнение полного комплекса стивидорных операций собственной фирмой. Однако такое положение характерно пока только для терминальных грузовых операций с контейнерами и ролл-трейлерами в соответствии с базисными условиями контрактов, позволяющими возложить перевалку грузов на перевозчика.

Право выбора стивидора, как правило, принадлежит стороне, оплачивающей грузовые операции. В линейных перевозках независимо от условий продажи товара стивидорные работы, как правило, оплачивает перевозчик. Ему и принадлежит право выбора и назначения стивидора. Практически почти всегда организацию стивидорной операции выполняет транспортный агент или экспедитор. Не случайно поэтому происходит сращивание стивидорного капитала с агентским или экспедиторским.

В странах с развитой экономикой стивидорные компании, как правило, предприятия частные, в развивающихся – государственные и полугосударственные. Разрозненные стивидорные предприятия объединяются в предпринимательские ассоциации по странам, регионам. Эти ассоциации централизованно обговаривают условия коллективных договоров с профсоюзами докеров, согласовывают единые правовые отношения с перевозчиками и вырабатывают с ними единые стивидорные тарифы и правила их применения.

Докеры – это наиболее организованная часть рабочего класса за рубежом, а их профсоюзы – весьма влиятельная политическая сила. Этому способствует и существование некоторых "традиций" в этом виде обслуживания. Часть докеров находится в постоянном найме у стивидоров (от 80 % штата у одних и до нескольких бригадиров – организаторов работ у других), а остальные объединены в портовый пул, контролируемый профсоюзом (part regular, part-pool employment).

При подходе к порту очередного судна стивидорная компания делает заказ на рабочую силу портовому пулу (объединению) докеров.

Основным документом, регулирующим правоотношения между перевозчиком и стивидорной компанией, является стивидорный контракт. В

нем определяются все коммерческие условия сделки между стивидором и перевозчиком, основными из которых являются сроки проведения грузовых работ или нормы погрузки-выгрузки и их стоимость. В большинстве крупных портов мира используются типовые формы стивидорных контрактов – «Общие условия работы стивидоров, разработанные ассоциациями портовых стивидоров».

Состязательный характер переговоров, острая конкуренция на рынке стивидорного обслуживания позволяют перевозчикам и экспедиторам добиваться значительных скидок с объявленных ассоциациями тарифов. Однако некоторые пункты типовых контрактов сторонами принимаются в обязательном порядке.

К таким можно отнести обязанность оплаты работ перевозчиком в течение непродолжительного срока (как правило, в течение 14 дней); ответственность стивидора за ущерб перевозочному средству или грузу, когда будет доказано, что ущерб является результатом упущений стивидора или небрежного выполнения своих обязанностей бригадой докеров.

Должность стивидора должна охватывать как можно более полный перечень выполняемых операций, поскольку за операции, которые останутся не включенными в перечень работ, стивидор может требовать дополнительную плату. Самым тщательным образом нужно перечислить обязанности стивидора по контракту.

Перевозчик несет ряд строгих обязательств по контракту. Поддерживаемый рабочими, стивидор может легко пойти на крайние меры в случае задержки платежа: арест транспортного средства, арест груза. Необходимо оговорить форму оплаты – аккредитивную, авансовую, а также порядок оплаты – через агента, экспедитора, непосредственно транспортной компанией – заказчиком работ.

Рекомендуем также требовать внесения в условия контракта обязательного страхования стивидором своих и привлекаемых пуловских рабочих от риска несчастных случаев и полного размера компенсации, так как если компенсация не возмещает ущерба, нанесенного рабочему в связи с потерей трудоспособности, пострадавший вправе предъявить через суд иск непосредственно к перевозчику.

По этой причине, а также в связи с тем, что в ряде стран вообще отсутствуют как система государственного страхования, так и законы о компенсации рабочим ущерба, перевозчики страхуют такого рода риски в клубах взаимного страхования с выдачей стивидорам гарантийного письма (letter of indemnity) о принятии на себя всего риска возмещения ущерба пострадавшим. Во всех случаях необходимо предусмотреть в договоре или в приложениях к нему порядок активирования страховых случаев как в отношении рабочих, так и в отношении перевозочных средств. Существуют три основные системы оплаты стивидорных работ: повременная, сдельная и сдельно-прогрессивная.

Повременная оплата («cost plus profit system» – «расходы плюс прибыль») не стимулирует повышение производительности труда стивидором при выполнении грузовых работ, и поэтому ее или необходимо избегать, или любым способом оговорить какими-либо нормами погрузки/выгрузки, ставками за перевалку 1 тонны груза или одного контейнера и т.д.

Сдельная система оплаты стивидорных работ (performance base system) имеет ряд модификаций. При системе товарных ставок (commodity rate system) грузы группируются в классы по принципу трудоемкости грузовых работ. Ставки повышаются по мере увеличения трудоемкости грузовых работ по сравнению с единицей груза определенного класса.

При использовании этого метода интересы перевозчика и стивидорной компании в значительной мере совпадают.

Увеличение производительности труда грузчиков отражается на сокращении времени стоянки перевозочного средства и в то же время способствует росту доходов стивидорной компании. При этом желательно, чтобы стивидорная ставка охватывала все основные, вспомогательные и сопутствующие операции. Такой вид ставки носит название «ставка с включением всех операций» (all inclusive rate), «сводная ставка» (consolidated rate), «аккордная ставка» (flat rate) [4].

Сдельно-прогрессивная система оплаты стивидорных работ (sliding scale system) применяется при погрузке/выгрузке контейнеров, когда ставка за число контейнероопераций в 1 час предусматривает выплату премии за ее перевыполнение.

В приложениях (аддендумах) к стивидорным контрактам оговариваются следующие условия:

- оплата простоев грузчиков по вине перевозчика;
- оплата работ бригад в сверхурочные часы, в обеденный перерыв, а также в выходные и праздничные дни;
- база тарифа: весовая объемная тонна (кубометр, сорок кубофутов, стандарт и др.); одно грузовое место (автомашина, трактор, контейнер и др.);
- правила обмера грузовых мест;
- изменение размера ставки в зависимости от размера перевозочного средства (размеров судна);
- повышенные ставки за тяжеловесность груза и надбавки за не достижение традиционного веса подъема;
- крановые расходы, если они не входят в стивидорную ставку;
- обработка подмоченных, грязных и обгорелых мест;
- накладные расходы (overhead expenses) – обычно 5–15 %.

Все изложенное выше свидетельствует о сложности калькуляции стоимости работ по погрузке и выгрузке. В агентских и экспедиторских фирмах эта работа поручается, как правило, специалистам, имеющим опыт работы в стивидорных предприятиях в данном регионе.

Производство погрузочно-разгрузочных работ на железнодорожном транспорте характеризуется тем, что 80 % грузов, предъявляемых к перевозке, грузится и выгружается на подъездных путях предприятий и организаций, связанных с общей сетью железных дорог непрерывной колеей, т.е. в местах «необщего» пользования.

За погрузку в местах «общего пользования» (грузовые дворы станций, где обычно концентрируются погрузочно-разгрузочные операции; другие пункты погрузки – разгрузки, находящиеся в ведении железной дороги) средствами железных дорог с отправителей и получателей грузов взимается сбор за каждую тонно-операцию (п. 47 разд. А ч. I Тарифного руководства № 1, Прейскуранта № 10-01).

Все грузы по их трудоемкости распределены на 7 классов. Одной тонно-операцией считается перемещение груза:

- из склада в вагон или на автомашину – при погрузке; из вагона или автомашины на склад – при выгрузке;
- из вагона в вагон, из вагона в автомобиль, из автомобиля в вагон – при перегрузке (прямая операция);
- внутри склада с целью проверки или перевески груза, отвалки груза от железнодорожной линии для освобождения места для выгрузки и др., если по условиям работы в этих операциях возникает необходимость.

На речном транспорте согласно Прейскуранту № 14-01 клиентура оплачивает сборы за погрузочно-разгрузочные работы, связанные с перемещением грузов из подвижного состава других видов транспорта или из береговых складов на речные суда и обратно. Взимаются сборы за хранение грузов в портовых складах, за их взвешивание, за дезинсекцию судов.

В целях стимулирования лучшего использования флота во времени предусмотрены премии за досрочное окончание грузовых операций; за задержки судов под погрузкой и выгрузкой сверх установленных сроков введена система штрафов. Ставки сборов дифференцированы по категориям грузов и группам портов.

Хранение грузов, принятых в порту к перевозке, до фактического их отправления производится бесплатно. Грузы же, прибывшие в порты назначения, хранятся бесплатно в течение одних суток. После этого срока взимаются сборы, прогрессивно возрастающие с увеличением продолжительности хранения. Около трети общего количества грузов перегружается на причалах клиентуры.

### **1.7. Тальманское обслуживание**

На терминалах в зависимости от условий работы по договору с заказчиками выполняется ряд вспомогательных, но от этого не менее необходимых работ, называемых тальманскими. Тальманское обслуживание

включает в себя счет груза при погрузке в транспортное средство (на судно) и выгрузке из транспортного средства (с судна). Обычно кроме счета груза тальманы ведут ряд сопутствующих операций: проверку состояния грузовых мест, качества упаковки, маркировки (соответствие маркировки данным грузовых документов). Они информируют агента обо всех повреждениях груза и других обнаруженных нарушениях и отступлениях от транспортных условий контракта и грузовых документов.

Тальманские фирмы производят обмер грузовых мест на причале и складе. В крупных зарубежных портах существуют организации так называемых присяжных тальманов (*chartered tally*) – «присяжных весовщиков», счет которых принимается при разборе претензий и исков. В некоторых портах им поручается контроль за выполнением норм грузовых работ стивидорными фирмами.

В ряде стран Европы количество доставленного судном генерального груза определяется тальманами в момент его выгрузки и считается окончательным как для перевозчика, так и для получателя. Однако во многих странах Африки и Азии такой счет в момент выгрузки является предварительным. Окончательное количество грузовых мест устанавливается при выдаче груза из порта грузополучателю под контролем таможи. (При этом особенно возрастает роль агента, обязанного защищать интересы перевозчика при возникновении разного рода претензий грузополучателей).

Выполнение тальманских услуг оформляется контрактом между перевозчиком и тальманской фирмой с повременной или сдельной оплатой (за работу одного тальмана в час или за единицу груза). В ряде стран счет груза возложен на стивидорные компании. В связи с этим в стивидорном контракте предусматриваются обязанности сторон при производстве операций счета груза и условия их оплаты. В портах бывшего СССР счет грузов при погрузке/выгрузке выполняли транспортные службы «Трансфлота», представлявшие судовладельца, с другой стороны – тальманы, уполномоченные морским портом. Тальманский счет сдаваемых судну грузов ведут по каждому трюму отдельно и оформляют тальманской распиской. Тальманская расписка (*tallyman's receipt*) – это грузовой документ с приложенными к нему путевыми листами, удостоверяющий количество груза и его состояние при приемке или выгрузке. По окончании смены эта расписка передается экспедиторской группе причала для подготовки дальнейших транспортных документов.

## **1.8. Обслуживание контейнерных грузов**

Преимущество контейнерных перевозок заключается в ускорении доставки грузов, обеспечении их сохранности, экономии за счет использования облегченной тары или только потребительской упаковки. Основой контейнерной системы является унифицированный ряд большегрузных

контейнеров, в которых товар без перегрузки может следовать от изготовителя до потребителя.

Технический надзор за изготовлением и эксплуатацией контейнеров осуществляют классификационные общества, в том числе Российский Морской Регистр судоходства, на основе стандартов ИСО (Международной организации по стандартизации), Таможенной конвенции 1972 г. и утвержденных правил Международной конвенции о безопасности контейнеров, принятой в 1972 г. на Женевской конференции по международным контейнерным перевозкам, созданной ООН и ИМО (ИМО – Международная морская организация).

Контейнеры грузятся, выгружаются и перегружаются на контейнерных терминалах (container terminals) специальными перегружателями: портайнерами (portainers) – для погрузки и разгрузки в морских портах, кранами козлового типа – для перегрузки с железнодорожного транспорта на автомобильный, транстейнерами (transtainers) грузоподъемностью 30,5–41 т – для штабелирования. Для внутри терминальных перемещений используются автопогрузчики повышенной грузоподъемности и автоконтейнеровозы-штабеллеры.

Перевозка контейнеров осуществляется специализированным океанским флотом контейнеровозов и ролкеров, работающих по системе линейного обслуживания с заходами в ограниченное число базовых (base) портов и фидерного обслуживания с доставкой контейнеров по назначению судами малой и средней вместимости.

Для перевозки контейнеров железнодорожным транспортом применяются специальные платформы длиной преимущественно 18,3–18,4 м (в США и Канаде перевозятся в два яруса на сочлененных 5-секционных вагонах длиной 80,7 м), формирующиеся в регулярные контейнерные поезда – маршруты (block trains) с движением, как правило, по расписанию в режиме пассажирских сообщений.

На автомобильном транспорте применяются сцепы трейлеров – контейнеровозов грузоподъемностью 34,7 т с погрузочной высотой не более 1200 мм, с мощными скоростными автотягачами. На авиационном транспорте (для перевозки крупнотоннажных контейнеров) – грузовые самолеты с автономными приспособлениями для наката контейнеров внутрь фюзеляжа.

В составе терминалов, а также в крупных транспортных и промышленных узлах действуют склады для заполнения контейнеров (packing, stuffing) грузами или разгрузки, расформирования (unstuffing, stripping) и таможенной очистки контейнеров, которые называют контейнерными грузовыми площадками – КГС (container freight station – CFS), складами для таможенной очистки вне порта или аэропорта (Inland Clearance depots, ICD). Площадки для хранения контейнеров (container yard), их отстоя, временного складирования (container depo) для дальнейшего вывоза самими

получателями и возврата ими порожняка (в районах со слабой инфраструктурой) называются внутренними контейнерными складами (inland container depo).

Научно-техническая революция на морском транспорте проявилась в создании судов с горизонтальным способом погрузки и выгрузки грузов – типа РО-РО (ролкеров) и судов-лихтеровозов. Ролкерные суда – универсальные суда накатного типа с применением в качестве средств укрупнения грузов ролл-трейлеров – низкорамных прицепных платформ длиной 6 055 мм и 12 192 мм, соответствующей 20–40-футовым контейнерам. Суды такого типа считаются более экономичными на коротких морских расстояниях, так как закатка контейнера на ролл-трейлере в судно тягачом или трактором не требует дорогостоящего контейнерного кранового оборудования.

Основная масса контейнерного парка принадлежит перевозчикам, экспедиторам и лизинговым компаниям, сдающим контейнеры в аренду. Грузовладельцам принадлежит большинство разного рода специальных контейнеров (цистерн, для перевозки сыпучих грузов, химовозов, изотермических рефрижераторов и т.д.), а также обычных контейнеров для контейнерной перевозки грузов транзитом через несколько стран (например, по Транссибирской магистрали – ТСКС).

В контейнерах доставляется более половины всех внешнеторговых генеральных (штучных) грузов развитых стран и до 20 % развивающихся государств. Основная капиталоемкость контейнерных перевозок под силу только крупным монополистическим объединениям, что привело к концентрации основных контейнерных перевозок в руках примерно 130 судовых и железнодорожных компаний с системами пулового взаимобмена и использования контейнеров. В России контейнерный парк принадлежит морским и речным пароходствам, железным дорогам (через централизованное управление в рамках МПС РФ), автотранспортным предприятиям. Большинство иностранных контейнеров находится во владении и управлении огромного числа транспортных компаний и предприятий.

На основе межотраслевых договоров груженные и порожние контейнеры передаются с железной дороги на водный и автомобильный транспорт или в обратном направлении на условиях равночисленного обмена, независимо от имущественной принадлежности контейнеров. В договорах предусматривается, что на основе месячного баланса сторона, имеющая задолженность по обмену контейнеров, выплачивает другой стороне компенсацию в размере и в порядке, согласованном сторонами. Станции и порты перевалки контейнеров при выполнении смешанных железнодорожно-водных и железнодорожно-автомобильных сообщений заключают между собой с участием автохозяйств узловые соглашения, регулирующие оперативные взаимоотношения сторон по передаче и перегрузке контейнеров с одного вида транспорта на другой.



Доставка товаров от продавца к покупателю с участием нескольких видов транспорта и использованием контейнеров осуществляется по различным технологическим схемам движения. Технологические схемы движения контейнеров различаются между собой степенью применения бесперегрузочного варианта перевозки груза в смешанном сообщении. Наиболее оптимальным из них является перемещение контейнера с полным использованием его вместимости грузом (full container load – FCL) под пломбой грузоотправителя (shipper's seal) из пункта отправления в адрес получателя в пункте назначения. Такой вариант перевозки называют «от двери до двери» (door to door), от склада к складу (house to house) и обозначают «FCL–FCL». Такую перевозку обеспечивает оператор перевозки груза в смешанном сообщении по коносаменту смешанного сообщения. Оператором может быть или перевозчик или экспедитор. Не всегда и не везде возможна такая перевозка в организационном плане. Прежде всего у отправителя может оказаться количество груза, недостаточное для использования полной вместимости контейнера, и он его отправит с недогрузом (less than container load – LCL), и тогда такой вариант перевозки по варианту «от двери до двери» обозначают «LCL–LCL». Наземную транспортировку контейнера со склада на причал (house-pier) или с терминала (pier-house) на склад может осуществлять сам грузовладелец (merchant haulage) или основной перевозчик (carrier haulage) [1].

Для сокращения расходов по транспортировке и в целях более эффективного использования контейнерного парка создана система комплектования «сборных контейнеров». Она осуществляется следующим образом: на контейнерной грузовой станции (CFS) контейнер заполняется мелкими партиями грузов (LCL) до его полной вместимости (FCL), сборный контейнер перевозится до контейнерной грузовой станции CFS в пункте назначения, его расформировывают на станции с последующей доставкой груза LCL каждому получателю. При таком варианте перевозки грузовладелец может отправить полный контейнер, но с условием его расформирования на CFS, расположенной на терминале отправления, с дальнейшей отправкой грузов мелкими партиями: с возможной группировкой их в полные контейнеры по терминалам назначения или с условием расформирования доставленного контейнера на CFS терминала назначения и с развозом мелких партий грузов конкретным получателям.

### **1.9. Особенности агентского обслуживания**

Контейнеризация перевозок привела к концентрации агентского обслуживания. Основной целью агентского обслуживания является обеспечение быстрой и качественной обработки массового потока контейнеров на терминалах и передвижение их от склада грузоотправителя к складу грузополучателя.

Агент оказался перед необходимостью четкой организации всех основных и вспомогательных операций для быстрой и качественной обработки тысяч единиц контейнеров и оборудования на терминалах и во внутренних депо, передвижения по территории от склада отправителя до склада получателя, обеспечения отправителей порожними контейнерами в соответствии с объемами грузов, предъявляемых к перевозке каждым отдельным отправителем, своевременной сдачи из аренды контейнеров после их освоения, поддержания постоянного запаса контейнеров на складах крупной клиентуры, где формируются грузовые партии (shipper's pool).

Агент обеспечивает приемку – сдачу (interchange) каждой единицы оборудования от транспортного средства (судна, железнодорожного терминала и т.д.) к многочисленным третьим лицам (стивидорным, автотранспортным, железнодорожным компаниям, контейнерным депо, ремонтным мастерским и др.). Факт передачи оборудования оформляется приемосдаточной распиской EIR (equipment interchange receipt) с кодированием основных неисправностей («Д» – выбоина, «С» – срез, «Н» – дыра, «RS» – покрыт коррозией и др.). Агент обеспечивает оперативный мелкий текущий ремонт силами собственных специалистов с использованием передвижных мастерских и капитальный ремонт на специализированных предприятиях. В ходе погрузки контейнеров в ячеистые суда морской агент организует работу стивидоров с использованием ЭВМ, с помощью которой определяется очередность укладки конкретного контейнера в определенную ячейку трюма в зависимости от веса контейнера для обеспечения устойчивости судна как плавучего средства.

Централизация агентского обслуживания выражается в том, что обслуживание в стране, даже в регионе, поручается одной агентской фирме, а если агентов в консорциуме по отдельному порту несколько (у каждого клиента свой агент), то руководство ими осуществляется из одного центра, а отправка контейнеров происходит по системе «слот-чартера». К ней поступает информация от агентов с мест о состоянии собственного и арендованного транспортным предприятием или объединением контейнерного и ролл-трейлерного оборудования как по отдельным терминалам, так и по всей схеме обслуживания в целом. Она вырабатывает рекомендации перевозчику и осуществляет контроль за использованием ее решений всеми другими агентами, производит работу по аренде оборудования и возврату его из аренды (терминирование), а также расчеты по аренде оборудования от имени перевозчика.

Поступающая от такого агента отчетность в соответствии с оформленными соглашениями о слежении и контроле об эксплуатации оборудования состоит из различных сводок. Эта отчетность позволяет перевозчику постоянно иметь общее представление о положении с оборудованием на линии, определять концентрацию оборудования в каждом транспортном пункте (порту), прогнозировать потребность и наличие оборудования, воз-

никающие дисбалансы оборудования в различных пунктах и регионах, иметь информацию о наличии неисправного оборудования.

Все это дает возможность перевозчику в случае необходимости принимать оперативные меры по исправлению создавшегося положения: в частности, решать вопросы о дополнительном взятии в аренду недостающих типов оборудования, о взаимобмене с другими операторами, о сдаче излишков оборудования в субаренду, доставке порожнего оборудования в пункты, где наблюдается дефицит оборудования, об организации ремонта на месте либо о перевозке неисправного оборудования в базовый пункт, создании новых линий на базе крупных излишков оборудования.

Агент обязан обеспечить удовлетворительное техническое состояние парка оборудования, находящегося под его контролем. Оборудование должно быть всегда безопасным и готовым к использованию под различные грузы.

С этой целью агент организует чистку, мойку, дезинфекцию, фумигацию оборудования, смазку шасси, замену и ремонт скатов, габаритных огней, тормозного устройства, ремонт конструктивных повреждений контейнеров, трейлеров и другого оборудования. Все это необходимо для поддержания оборудования в надлежащем эксплуатационном состоянии и, кроме того, для получения разрешения автоинспекции на выпуск шасси и трейлеров за пределы порта, речной инспекции – для выпуска лихтеров в рейс.

Весьма важной функцией агента является установление виновников поломки оборудования. Для этой цели всякое изменение статуса оборудования (вывоз его с территории порта, контейнерного депо, принятие на терминал и т.д.) фиксируется приемосдаточной распиской. Сравнивая эти документы, агент может определить сторону, виновную в поломке оборудования, и степень повреждения, после чего остается предъявить этой стороне счет на оплату необходимого ремонта.

Выписку счетов клиентуре за поломку оборудования осуществляет компьютер, в который заложена специальная программа по возмещению расходов из-за поломки оборудования с третьих лиц (third party recovery program). Возмещение суммы частично компенсирует убытки судовладельца. Кроме того, счета за поломку оборудования, предъявленные агентами, являются важным фактором, дисциплинирующим клиентуру, заставляющим ее бережнее относиться к контейнерам, лихтерам, трейлерам и т.п.

Операторы контейнерного парка принимают различные меры к снижению уровня расходов на ремонт оборудования. Одной из них является выработка единого стандарта технического состояния оборудования. Международный институт контейнерных арендодателей периодически издает стандарты технического состояния оборудования. В этих документах содержится подробное описание всех возможных повреждений контейнеров.

Особо выделены повреждения, которые считаются нормальным износом и ремонту не подлежат.

При перевозке грузов в контейнерах существуют некоторые особенности тарифов. Контейнер предоставляется, как правило, грузовладельцу бесплатно, хранится на терминале тоже бесплатно, но только в течение 5 рабочих дней с начислением затем штрафа за последующие дни невывоза. Строго наказываются задержки контейнера клиентурой под загрузкой или разгрузкой – с применением штрафных санкций с прогрессивной шкалой (по времени задержки). Ряд транспортных тарифов задержку более 20 суток классифицируют уже как гибель контейнера с взысканием с виновной стороны полной или многократной его стоимости.

Контейнеризация существенно упростила тарифы на перевозки грузов. На многих сухопутных (в частности автомобильных) перевозках, на морских перевозках с коротким плечом, на направлениях с низким спросом на тоннаж используются аккордные ставки за доставку 20 или 40-футового контейнера, независимо от класса погруженного в него груза. На направлениях повышенного спроса применяется укрупненная товарная классификация за контейнерные партии грузов. На монополизированных направлениях такие ставки оговариваются объемами минимальной загрузки контейнера конкретным грузом в тоннах с взысканием недогруза до нормы и тарификацией провозной платы при перегрузке, т.е. выше минимума, согласно фактическому весу груза, помещенного в контейнер. Возврат порожних контейнеров осуществляется или бесплатно, или по пониженному тарифу (50 % товарной ставки при следовании с грузом).

### **1.10. Особенности экспедиторского обслуживания**

Экспедитор помимо договора транспортной экспедиции с грузовладельцем заключает договор с собственником контейнерного парка об ответственности экспедитора за возврат контейнеров. В качестве экспедитора грузовладельца он обязан контролировать процесс укладки груза в контейнеры, с тем чтобы обеспечить сохранность как груза, так и самого контейнера. При этом руководствуются следующими правилами загрузки контейнера:

- распределять вес груза равномерно по всему полу контейнера;
- класть тяжелые предметы на дно контейнера, легкие – на них сверху;
- заполнять прокладочными материалами свободное пространство («просвет») между грузом и стенами контейнера;
- наклеивать специальные этикетки для маркировки контейнеров, загруженных опасными грузами;

- обеспечивать расположение центра тяжести груза как можно ближе к центру контейнера, в противном случае информировать об этом перевозчика;
- при загрузке придерживаться пределов грузоподъемности контейнера и трейлера (никогда их не перегружать);
- закрывать и запирать двери контейнера, осторожно натягивать тент крыши;
- наложить пломбу установленного образца.

Этот перечень неполный. В зависимости от характера товара погрузочные инструкции могут меняться. В частности, рекомендуется, чтобы вес каждого места не превышал 300 кг. Перевозчики, как правило, требуют передачи вместе с контейнером следующих документов:

1. План размещения груза в каждом контейнере. Он содержит наименование отправителя и получателя, номер коносамента, наименование-спецификацию груза, его вес и объем, число мест, вес и объем каждого места и расположение мест в контейнере. Рекомендуется, а в отдельных случаях требуется, вложение заверенного печатью счета-фактуры на погруженный груз.

2. Перечень контейнеров с опасными грузами с указанием по каждому контейнеру фактического отправителя и получателя, ярлыка опасности, классификации груза, его веса нетто. На расписке о приеме/сдаче такого контейнера должен быть поставлен штамп – является ли груз ядовитым или взрывоопасным.

3. Перечень рефрижераторных контейнеров с указанием по каждому контейнеру его номера, типа, размера, требуемой температуры, веса брутто. При контейнерных перевозках в связи со скоростным движением транспортных средств (судов и автотягачей-контейнеровозов) и сокращением их стояночного времени в результате возрастания интенсивности погрузо-разгрузочных операций произошел переход от традиционной системы изготовления и пересылки товарораспорядительных документов (например, коносаментов) на изготавливаемую ЭВМ и передаваемую по каналам межкомпьютерной связи альтернативу коносамента – срочный грузовой документ – СГД. Срочный грузовой документ не является товарораспорядительным документом, но позволяет получателю немедленно по выгрузке получить контейнер с грузом. (Ожидание получения оригинала коносамента через банк, почтой и т.д. привело бы к оплате штрафов за задержку с вывозом, за хранение контейнеров на терминале и требование банковских гарантий и т.д.).

Экспедитор обязан руководствоваться тем, что он обеспечивает грузовладельцу контроль за движением контейнеризованного груза, инспектирование состояния как груза, так и контейнера.

## 1.11. Аренда транспортного оборудования

Контейнеризация перевозок грузов привела к созданию такой новой формы транспортного обслуживания, как сдача контейнеров, ролл-трейлеров, автотрейлеров, автотягачей в аренду как грузовладельцам, экспедиторам, так и перевозчикам (лизинговые операции). На долю лизинговых компаний приходится более половины мирового парка контейнеров. Лизинговые компании, тесно связанные с производителями контейнеров в Японии, Южной Корее, Англии, Франции, США, ФРГ, имеют широкую агентскую сеть, свои депо для хранения и накопления оборудования и поэтому способны осуществлять лизинговые операции во всех крупных транспортных центрах.

Лизинговые операции позволяют относить затраты на аренду оборудования на текущие расходы (регулярно и в определенном размере). Сроки и размер арендных платежей оговариваются на весь период аренды, что защищает арендатора на случай инфляции. В ряде стран арендодателям предоставляются налоговые льготы, которые распространяются ими на размер арендных платежей.

В транспортном лизинге различают две основные формы аренды: финансовую и эксплуатационную.

Финансовая аренда является долгосрочной, а сумма арендных платежей должна покрыть все капитальные затраты и обеспечить арендодателю прибыль на вложенный капитал. Существует два основных вида финансовой аренды – чистая аренда и аренда с покупкой. Первая кроме арендной платы связана с дополнительными для арендатора расходами при возврате оборудования по окончании аренды. Аренда с покупкой хотя и дороже, поскольку в арендную плату входит стоимость оборудования к окончанию срока аренды, но более удобна для арендатора тем, что предусматривает переход оборудования в собственность арендатора при окончании срока аренды по заранее оговоренной чисто символической цене. (С использованием этого вида аренды в 70–80-х гг. был образован основной парк контейнеров и ролл-трейлеров советских морских пароходств).

При эксплуатационной форме аренды конкретный срок аренды не устанавливается. Краткосрочная аренда предусматривает аренду оборудования на один рейс либо на несколько последовательных рейсов. С помощью эксплуатационной аренды решаются оперативные проблемы, связанные с дисбалансом оборудования на отдельных направлениях, сезонностью некоторых перевозок (контейнеры берутся на круговой рейс; аренда в один конец), необходимостью использования специального вида оборудования: с открытым верхом, рефрижераторные и др. При долгосрочной аренде контракты заключаются на срок от полугода до нескольких лет.

Третьим, особым типом эксплуатационной аренды является «мастер-лиз» (master-lease). Арендодатель предоставляет перевозчику гарантию на

обеспечение его оговоренным среднемесячным количеством оборудования в обусловленных пунктах, а перевозчик, в свою очередь, обязуется ежемесячно вносить арендную плату, исчисляемую путем умножения суточных арендных ставок (с добавлением географических коэффициентов) на количество фактически использованных контейнеросуток. При выводе оборудования из аренды лизинговые компании проводят жесткую политику в отношении технического состояния парка оборудования. Они предъявляют перевозчику счета на оплату стоимости любых (даже самых мелких) повреждений контейнеров, ролл - и автотрейлеров и др. В связи с этим рекомендуется пользоваться услугами независимых сюрвейерных (экспертных) фирм для осмотра оборудования: при взятии в аренду, при сдаче из аренды, перед ремонтом, после ремонта. При этих осмотрах сюрвейеры руководствуются стандартами Международного института контейнерных арендодателей – ICL (International Institute of Container Lessors).

### **Контрольные вопросы**

1. Что называется терминалом?
2. В чем заключается целесообразность создания терминалов?
3. Какие требования предъявляются к комплексному транспортно-экспедиционному обслуживанию предприятий?
4. Как происходит оформление заказа на отправку груза?
5. Каковы особенности складского обслуживания на терминале?
6. В чем заключаются особенности стивидорного обслуживания на терминале?
7. Назовите особенности тальманского обслуживания на терминале.
8. Каковы особенности обслуживания контейнерных грузов?
9. В чем заключается особенность агентского обслуживания?
10. В чем состоит особенность экспедиторского обслуживания?
11. Какой бывает аренда транспортного оборудования?

## **2. СТРАХОВАНИЕ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ**

### **2.1. Краткая история страхования на транспорте**

Развитие мореплавания и заморская торговля дали толчок страхованию грузов. Стали появляться специализированные конторы, которые за определенную предварительную плату брались компенсировать купцам их издержки по перевозке грузов.

Впервые на законодательном уровне о страховании на транспорте упоминается в Родосском морском законе – сборнике правил торгового мореплавания, составленном в Византии в 7–8 веках. Он дал определение одно-

го из основных постулатов морского страхования грузов и судов – общей аварии.

Страхование грузов продолжало развиваться как часть морского страхования. Один и тот же полис гарантировал купцам возмещение и по грузам, и по судну, на котором они перевозились.

Значительное распространение страхование грузов получило в 13–14 вв. в центрах морской торговли – в Генуе и Флоренции. Именно в Генуе выдан самый древнейший из дошедших до наших времен полис морского страхования, датированный 1347 г.

В 1681 г. во Франции нормы морского страхования нашли отражение в Морском Ордонансе. Нормы Морского ордонанса были восприняты наполеоновским Торговым кодексом 1807 г., который был упразднен только в 1967 г.

В 17–18 вв. активно развивался и английский страховой рынок. В 1688 г. закладываются основы будущей могущественной страховой корпорации Ллойда. В 1779 г. ее страховщики разработали стандартную форму морского полиса, применяемую в основных чертах и в настоящее время.

В 18 в. начинает развиваться страхование на транспорте в Германии. Здесь оно шло по пути приоритетного развития страхования наземных перевозок товаров. Первым германским актом, регулирующим транспортное страхование, были Гамбургские правила 1847 г. Через 20 лет они были переработаны и превратились в Гамбургские правила 1867 г. В 1897 г. эти правила легли в основу главы о страховании Германского торгового уложения.

Начало 20 в. отмечено появлением 2 важных законодательных актов. В 1906 г. в Англии издается Закон о морском страховании – его положения стали строго учитываться в оговорках и правилах Института лондонских страховщиков. А сам Институт был создан еще в 1884 г. как организация, обобщающая и унифицирующая условия морского страхования. В Германии были разработаны Всеобщие германские страховые правила, известные как Правила АДС 1919 г. Эти 2 документа до настоящего времени оказывают влияние на мировую практику страхования.

Законодательство в области страхования других ведущих стран не получило широкого международного признания.

Страховой рынок в России не имеет таких глубоких исторических корней. Появление страховых обществ в России относится к середине 18 в. Это были агентства иностранных страховщиков. Отечественные страховые организации появляются в конце 18 – начале 19 вв. Они в основном занимались страхованием строений от пожаров.

Транспортное страхование в России формируется во второй половине 19 в. В 60–70 гг. 19 в. интенсивно развивается страхование грузов (кладей) по волжско-каспийским водным путям, а также страхование экспортных отправок (транспортов) в Азовско-Черноморском (зерно, руда, керосин,



уголь), Беломорском (лес, воск), Балтийском (керосин, зерно, металл) бассейнах. Среди отечественных компаний того времени, широко практикующих страхование грузов, можно выделить Российское транспортное и страховое общество», «Русский Ллойд», «Саламандра», «Якорь», «Надежда», «Волга».

Страховое законодательство России в 19 в. ориентировалось на положения германского и французского права. Между тем условия и правила страхования грузов российских страховщиков и их методика котировки рисков выделяли отечественное страхование на фоне европейских обществ. При активном участии страховых компаний России в 1874 г. в Берлине был создан Международный союз морского страхования, который и сейчас остается авторитетным международным объединением страховщиков.

В 1917–1921 гг. все виды страхования в России были приостановлены в связи с общественно-политической обстановкой. А в 1921 г. Народным комиссариатом финансов были утверждены Правила по морскому страхованию грузов (в основе – Гамбургские правила 1867 г.) В 1925 г. были утверждены Новые правила Госстраха (ориентировались на Правила АДС 1919 г.) В 1929 г. – Кодекс торгового мореплавания СССР (глава 12). В 1968 г. – его второе издание.

Долгое время операции по страхованию грузов осуществлялись Управлением иностранных операций Госстраха и ограничивались внешнеторговыми сделками и каботажными перевозками. Осенью 1947 г. в составе Министерства финансов СССР было создано Управление иностранного страхования СССР – Ингосстрах. В 1949 г. были утверждены разработанные Ингосстрахом Правила транспортного страхования грузов. В 1959 г. они были переработаны с учетом новых правил страхования грузов Института лондонских страховщиков. В 1973 г. Ингосстрах был преобразован в Страховое акционерное общество СССР (САО «Ингосстрах»).

## **2.2. Основные понятия и термины, применяемые в страховании**

**Страхование** – отношения по защите интересов физических и юридических лиц, Российской Федерации, субъектов Российской Федерации и муниципальных образований при наступлении определенных страховых случаев за счет денежных фондов, формируемых страховщиками из уплаченных страховых премий (страховых взносов), а также за счет иных средств страховщиков.

**Страховая деятельность** (страховое дело) – сфера деятельности страховщиков по страхованию, перестрахованию, взаимному страхованию, а также страховых брокеров, страховых актуариев по оказанию услуг, связанных со страхованием, с перестрахованием.

**Страховщик** – юридическое лицо любой организационно-правовой формы, созданное для осуществления страховой деятельности и получившее соответствующую лицензию. Предметом непосредственной деятельности страховщиков не могут быть производственная, торгово-посредническая и банковская деятельность.

**Страхователь** – юридическое лицо или дееспособное физическое лицо, заключившее со страховщиком договор страхования или являющееся страхователем в силу Закона Российской Федерации «Об организации страхового дела в Российской Федерации».

**Выгодоприобретатель** – лицо, в пользу которого заключен договор страхования, то есть которому при наступлении страхового случая должна быть произведена страховая выплата.

Закон использует понятие «**застрахованное лицо**» применительно к личному страхованию и страхованию риска гражданской ответственности за причинение вреда. В личном страховании застрахованным считается физическое лицо, на случай наступления определенных обстоятельств в жизни которого (смерть, причинение вреда здоровью, дожитие до определенного возраста и другие) заключен договор страхования (п. 1 ст. 934 ГК РФ). При страховании риска гражданской ответственности за причинение вреда застрахованным считается лицо, риск ответственности которого застрахован (п. 1 ст. 931, п. 1 ст. 955 ГК РФ). Застрахованное лицо, если оно одновременно не является страхователем или выгодоприобретателем, не обладает в рамках договора страхования самостоятельными правами и не несет каких-либо обязанностей. Исключением в этом отношении является лишь договор личного страхования. Для заключения договора личного страхования в пользу лица, не являющегося застрахованным, в том числе в пользу не являющегося застрахованным лицом страхователя, необходимо получить письменное согласие застрахованного лица. При отсутствии такого согласия договор может быть признан недействительным по иску застрахованного лица, а в случае смерти этого лица – по иску его наследник. Согласие застрахованного лица требуется также для замены выгодоприобретателя в договоре личного страхования (абзац первый ст. 956 ГК РФ).

**Страховые агенты** – постоянно проживающие на территории Российской Федерации и осуществляющие свою деятельность на основании гражданско-правового договора физические лица или российские юридические лица (коммерческие организации), которые представляют страховщика в отношениях со страхователем и действуют от имени страховщика и по его поручению в соответствии с предоставленными полномочиями.

**Страховые брокеры** – постоянно проживающие на территории Российской Федерации и зарегистрированные в установленном законодательством Российской Федерации порядке в качестве индивидуальных предпринимателей физические лица или российские юридические лица (коммерческие организации), которые действуют в интересах страхователя (пе-

рестрахователя) или страховщика (перестраховщика) и осуществляют деятельность по оказанию услуг, связанных с заключением договоров страхования (перестрахования) между страховщиком (перестраховщиком) и страхователем (перестрахователем), а также с исполнением указанных договоров (далее – оказание услуг страхового брокера). При оказании услуг, связанных с заключением указанных договоров, страховой брокер не вправе одновременно действовать в интересах страхователя и страховщика.

**Страховые актуарии** – физические лица, постоянно проживающие на территории Российской Федерации, имеющие квалификационный аттестат и осуществляющие на основании трудового договора или гражданско-правового договора со страховщиком деятельность по расчетам страховых тарифов, страховых резервов страховщика, оценке его инвестиционных проектов с использованием актуарных расчетов.

**Страховой риск** – предполагаемое событие, на случай наступления которого проводится страхование. Событие, рассматриваемое в качестве страхового риска, должно обладать признаками вероятности и случайности его наступления.

**Страховой случай** – совершившееся событие, предусмотренное договором страхования или законом, с наступлением которого возникает обязанность страховщика произвести страховую выплату страхователю, застрахованному лицу, выгодоприобретателю или иным третьим лицам.

**Страховая сумма** – денежная сумма, которая установлена федеральным законом и (или) определена договором страхования и исходя из которой устанавливаются размер страховой премии (страховых взносов) и размер страховой выплаты при наступлении страхового случая.

**Страховая выплата** – денежная сумма, установленная федеральным законом и (или) договором страхования и выплачиваемая страховщиком страхователю, застрахованному лицу, выгодоприобретателю при наступлении страхового случая.

**Страховой тариф** – ставка страховой премии с единицы страховой суммы с учетом объекта страхования и характера страхового риска.

**Сострахование** – страхование одного и того же объекта страхования несколькими страховщиками по одному договору страхования.

**Перестрахование** – деятельность по защите одним страховщиком (перестраховщиком) имущественных интересов другого страховщика (перестрахователя), связанных с принятым последним по договору страхования (основному договору) обязательств по страховой выплате.

### 2.3. Классификация страхования грузов

Транспортировка грузов – довольно длительный период, когда продаваемый товар уже выпал из поля зрения продавца, но еще не попал в поле зрения покупателя. Согласно статистике, наибольший ущерб приходится

на кражи и недостачу груза в процессе его транспортировки, в то же время ущерб от повреждения груза в пути в несколько раз меньше.

В настоящее время страхование грузов во время транспортировки является одним из основных элементов торговли, а страховой полис – важной частью любой сделки.

Вековая международная практика, отечественный опыт определили четкую классификацию страхования грузов как одним из распространенных видов имущественного страхования во внешнеторговой деятельности.

По характеру перевозимых грузов их страхование подразделяется на:

- страхование генеральных грузов (генгрузов). Генгрузы – термин внешнеторговых операций – включает грузы, упакованные в стандартную, общепринятую тару, не требующую особых условий перевозки;
- страхование наливных, насыпных, наваленных грузов;
- страхование сельскохозяйственных и других животных;
- страхование «специс» (драгоценные металлы, банковские банкноты, монеты).

Исходя из способа транспортировки выделяются:

- наземное страхование (перевозка железнодорожным и автомобильным транспортом);
- страхование грузов при перевозке водными путями;
- комбинированное страхование.

Страховые случаи в страховании грузов классифицируются следующим образом: во-первых, это результат стихийного бедствия, проявления природных сил: землетрясения, наводнения, урагана, оползня и т.д. Все эти риски, являющиеся следствием действия природных сил, относятся к категории непредвиденных обстоятельств. В абсолютном большинстве случаев страховщик отвечает за их последствия. Исключение представляют физико-химические процессы: усушка, утруска и т.д.

Страховые случаи второй категории – это результат человеческой деятельности. Они определяются как риск, исходящий от третьих лиц. Другими словами, лиц, осуществляющих перевозку грузов, а также лиц, не имеющих отношения к перевозке грузов (например, злоумышленники).

## **2.4. Нормативно-правовое регулирование страховых отношений в РФ**

Нормативно-правовая база страховой деятельности в РФ включает общее законодательство, специальное законодательство, подзаконные акты и ведомственные нормативные документы.

*Общее законодательство* охватывает общие правовые акты, регулирующие деятельность всех субъектов права, включая и страховщиков. *Специальное законодательство* включает законы, Указы Президента Российской Федерации, постановления Правительства Российской Федерации

по вопросам страхования. *Ведомственные нормативные документы* представлены актами федеральных органов исполнительной власти, в том числе – актами органа страхового надзора.

В числе указанных выше источников:

1. Конституция Российской Федерации – правовой документ, имеющий наивысшую юридическую силу (принята 12 декабря 1993 г.);

2. Законы Российской Федерации и Федеральные законы, в том числе:

– Гражданский Кодекс РФ, часть вторая, глава 48 «Страхование» (принят Государственной Думой 22 декабря 1995 г., введен в действие 1 марта 1996 г.). В нем сформулированы общие положения о формах страхования, договорах страхования, правах и обязанностях субъектов страховых отношений; об интересах, страхованию которых не допускается; о последствиях наступления страхового случая; об основаниях по освобождению страховщика от выплаты страхового обеспечения и страхового возмещения; о перестраховании, взаимном государственном страховании и др.;

– Закон Российской Федерации от 27.11.1992 №4015-1 (в ред. от 03.07.2016 №363-ФЗ) «*Об организации страхового дела в Российской Федерации*».

– Федеральный закон от 24.11.1996 №132-ФЗ (в ред. от 05.04.2016 №104-ФЗ) «*Об основах туристской деятельности в Российской Федерации*».

– Федеральный закон от 24.07.1998 №125-ФЗ (в ред. от 21.07.2007 №183-ФЗ) «*Об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний*».

– Федеральный закон от 25.04.2002 №40-ФЗ (в ред. от 23.06.2016 №214-ФЗ) «*Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств*».

– Федеральный закон от 23.12.2003 №177-ФЗ (в ред. от 03.07.2016 №364-ФЗ) «*О страховании вкладов физических лиц в банках РФ*».

– Федеральный закон от 27.07.2010 №225-ФЗ (в ред. от 23.05.2016 №146-ФЗ) «*Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте*».

– Федеральный закон от 29.11.2011 № 326-ФЗ «*Об обязательном медицинском страховании в Российской Федерации*» (ред. 03.07.2016 №286-ФЗ) и другие законодательные и нормативные правовые акты.

3) Нормативные правовые акты Министерства финансов РФ и акты органа страхового надзора, в том числе методики, правила, административные регламенты. Среди них:

– Приказ Минфина РФ от 02.11.2001 №90н «*Об утверждении Положения о порядке расчета страховщиками нормативного соотношения активов и принятых ими страховых обязательств*» (ред. от 08.02.2012)

- Приказ Минфина РФ от 11.06.2002 г. №51н «Об утверждении Правил формирования страховых резервов по страхованию иному, чем страхование жизни» (ред. от 08.02.2012).
- Приказ Минфина РФ от 08.08.2005 №100н «Об утверждении Правил размещения страховщиками средств страховых резервов» (ред. от 13.07.2009).
- Приказ Минфина РФ от 16.12.2005 № 149н. «Об утверждении требований, предъявляемых к составу и структуре активов, принимаемых для покрытия собственных средств страховщика» (ред. от 08.02.2012).
- Приказ Минфина РФ от 09.04.2009 №32-Н «Об утверждении порядка формирования резервов по страхованию жизни».
- Распоряжение Федеральной службы РФ по надзору за страховой деятельностью от 08.07.1993 № 02-03/36 «Об утверждении методик расчета тарифных ставок по рисковому виду страхования».

**Юридически значимые документы**, регламентирующие страховые отношения между страховщиком и страхователем, включают:

- договор страхования;
- лицензию на страхование;
- страховое свидетельство (полис или сертификат);
- условия (Правила) страхования;
- учредительные документы страховщика (Устав, Правила страхования по видам и др.).

Отрасль права, изучающая взаимоотношения сторон в ходе осуществления ими страховой деятельности, называется **страховым правом**. Субъектами страхового права являются носители страховых обязательств, а содержание страхового обязательства составляют права и обязанности сторон. Необходимым элементом страхового правоотношения является его **объект**, то есть то, по поводу чего возникает и осуществляется деятельность его субъектов. Важнейшей категорией страхового права является **риск** – то есть случайности и опасности, по поводу которых и устанавливаются страховые правоотношения. Риск определяет возможность совершения страховой сделки и собственно существования страхового правоотношения: *договор страхования, в котором отсутствует элемент риска, ничтожен*.

Документами, определяющими приоритетные направления развития страхования в нашей стране, являются «Стратегия развития страховой деятельности в Российской Федерации на период до 2013 года» (утверждена Поручением Правительства РФ от 18.11.2008 №ВП-П13-6891) и «Концепция развития страхования в Российской Федерации» (утверждена Распоряжением Правительства РФ от 25.09.2002 №1361-р).

## **2.5. Международные нормы и правила, регулирующие перевозочную деятельность**

В связи со спецификой работы, ориентированной на страховое обслуживание внешней торговли, страховым организациям чаще приходится иметь дело с международными, автомобильными, железнодорожными, воздушными и морскими перевозками. Эти перевозки в своем большинстве регулируются международными конвенциями по каждому из перечисленных видов перевозок.

Автоперевозки регулируются международной конвенцией КДПГ (или, как принято ее называть, CMR), принятой европейскими государствами в 1956 году. Всякая перевозка по условиям этой конвенции оформляется автотранспортной накладной с большими буквами CMR в середине листа накладной.

С практической точки зрения страховую компанию больше всего должны интересовать сроки предъявления претензий и исков по несохраненной перевозке. Сроки исковой давности установлены 1 год со дня выдачи груза, а в случае утраты всего груза – с тридцатого дня по истечении согласованного срока доставки, а если таковой не был согласован – с шестидесятого дня со дня принятия груза к перевозке. Очень существенным является то, что согласно п. 1 ст. 31 CMR иск может быть предъявлен как в суд страны отправления груза, так и суд страны назначения. Предъявление претензий перевозчику приостанавливает срок исковой давности вплоть со дня получения ответа на претензию. При этом такое приостановление срока давности может быть неограниченно долгим.

Важно отметить, что при выдаче груза всякое замечание по поводу его неудовлетворительного состояния или ненадлежащего качества, адресованное перевозчику, должно быть сделано грузополучателем в письменном виде не позднее чем через 7 дней со дня принятия груза. При перевозке по накладной CMR такое замечание можно сделать непосредственно на накладной. В противном случае бремя доказывания вины перевозчика будет лежать на грузополучателе (или, соответственно, на страховой компании), а вина перевозчика не будет резюмироваться.

Конвенция CMR удобна и тем, что она применяется даже и тогда, когда одна из стран (назначения или отправления груза) не является участником этой конвенции. Достаточно участия хотя бы одной стороны.

Железнодорожные перевозки осуществляются и регулируются:

1. В странах Евразийского континента действуют две основные международные железнодорожные конвенции: СМГС и Котиф. В соответствии с этими конвенциями установлена солидарная ответственность железных дорог, то есть такая, когда в принципе претензия может быть предъявлена к одной из железных дорог при фактической вине железной дороги другой страны и отвечать по претензии и иску должна та дорога, к которой

такие требования предъявлены. После удовлетворения претензий или иска железные дороги производят взаиморасчеты.

2. В России и большинстве стран СНГ действует Устав железных дорог, соблюдение норм которого о порядке предъявления претензий и исков строго обязательно; невыполнение, казалось бы, несущественных требований может повлечь правомерный отказ со стороны железной дороги.

3. По международной конвенции Котиф и по Уставу железных дорог до заявления иска предъявление претензий обязательно.

4. Нормативными актами, регулирующими отношения между железными дорогами, установлены сокращенные претензионные и исковые сроки: по СМГС – претензионный и исковой срок 9 месяцев, а по Котиф – годичный срок исковой давности без обязательного соблюдения претензионного порядка урегулирования разногласий по несохраненной перевозке.

В претензионно – исковой работе с железными дорогами необходимо руководствоваться ст. 168 – 173 УЖД. Согласно закону РФ «О страховании» и УЖД к страховой компании переходит право требования к железной дороге лишь от тех лиц или организаций, которые согласно УЖД имеют право предъявлять к ней претензии и иски.

УЖД строго ограничивает круг таких лиц:

– в случае утраты всего груза это грузополучатель, грузоотправитель, их вышестоящие организации и транспортно – экспедиционные организации при условии передачи им такого права грузоотправителем или грузополучателем;

– в случае недостачи, порчи или повреждения груза это грузополучатель, грузоотправитель только при условии передачи ему прав грузополучателем, их вышестоящие организации или транспортно – экспедиционные организации; при этом грузоотправитель при передаче такого права должен в свою очередь иметь свидетельство переуступки права от грузополучателя.

Поэтому очень важно, чтобы перед предъявлением претензии к страховой организации о выплате страхового возмещения грузовладелец должен получить переуступочные надписи на железнодорожных накладных от одного лица к другому. Без переуступочной надписи предъявить претензию невозможно.

При принятии закона РФ «О страховании» страховые организации не входят согласно УЖД в перечень лиц по переуступке требований и соответственно не могли выставлять иски через суды железной дороге по возмещению ущерба по застрахованному грузу. С принятием закона суды считают, что такое право у страховых компаний имеется, и иски к судебному разбирательству принимаются.

Претензии по грузам могут быть заявлены в течение 6 месяцев, и должны быть рассмотрены в течение 3 месяцев. Иски могут быть предъявлены по месту нахождения управления железной дороги в двухмесячный срок со



дня получения ответа железной дороги на претензию или со дня истечения трехмесячного срока, установленного для ответа на претензию.

Все сроки исчисляются со дня выдачи груза, когда и обнаруживается несохраненная перевозка. При обнаружении факта недостачи или повреждения груза станция железной дороги должна составить коммерческий акт с подробным изложением характера несохранности груза. Составление коммерческого акта – очень важный момент, ибо от того, насколько правильно и подробно он составлен, зависит и дальнейшая судьба требований к железной дороге. Это касается и всех коммерческих актов, составляемых на транспорте. На практике же нередки случаи, когда железная дорога отказывается от составления коммерческого акта или внесения исправлений в неверно составленный акт. Такой отказ необходимо обжаловать в течение 24 часов начальнику отделения железной дороги.

При международных перевозках, где задействованы железные дороги разных стран, нужно исходить из требований тех конвенций, ссылки на которые даются в конкретной железнодорожной накладной. Бывают случаи, что груз на какой-либо узловой станции, передается одной дорогой другой. Там же выдается и другая накладная. Значит, нужно внимательно следить за тем, имелись ли в новой накладной какие-либо отметки о ненадлежащем состоянии груза при передаче его одной дорогой другой. Кроме внесения таких отметок в накладную при передаче может составляться и коммерческий акт. Если эти условия надлежащим образом не выполнены, то принимающая железная дорога не будет нести ответственность. Отсутствие таких пометок или отсутствие коммерческого акта говорит о том, что груз принят в надлежащем состоянии.

Воздушные перевозки регулируются конвенцией, унифицирующей некоторые правила касающиеся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года; Воздушным кодексом СССР; Правилами международных перевозок (утвержденными Министерством гражданской авиации СССР).

Заключение договора воздушной перевозки груза удостоверяется выдачей авиатранспортной накладной. По своей юридической значимости она тождественна коносаменту. Самым важным для страховщика в этой накладной является оборотная сторона, где указаны условия перевозки. Страховщик должен уделить самое пристальное внимание положению о сроках претензионного и искового порядка урегулирования спора по поводу несохранной перевозки. Согласно ст. 26 и 29 Варшавской конвенции до предъявления иска перевозчику соблюдение претензионной стадии урегулирования разногласий обязательно. Теми же статьями установлено, что при повреждении груза претензия должна быть заявлена в течение 14 дней со дня его выдачи, а при утрате – в течение двух лет. Срок исковой давности установлен продолжительностью в два года. Таким образом, претензионный срок по утрате груза совпадает с общим сроком исковой давности.

Однако ряд зарубежных авиакомпаний, несмотря на положения Варшавской конвенции, установили сроки предъявления претензий по недостаткам целых мест от 120 до 160 дней. Это в принципе противоречит конвенции. Аэрофлот таких сокращенных сроков не установил.

Документами, обосновывающими претензию к авиакомпании, являются:

- оригинал авианакладной;
- коммерческий акт;
- счета и спецификации на груз;
- при необходимости – акт осмотра аварийного комиссара. При несохраненной перевозке грузополучатель еще до заявления страховой претензии должен заявить претензию авиакомпании с приложением указанных документов. Если отечественная авиакомпания не ответила на претензию по утрате или повреждению груза в течение 4 месяцев, то можно, согласно Правилам международных перевозок грузов, считать груз утерянным и обращаться с иском в судебные органы.

Ограничение ответственности авиаперевозчика устанавливается не за целое место, а за вес. Размер такого ограничения – 20 долл. США за 1 кг. утраченного или поврежденного груза. Приказом по Аэрофлоту такой же предел установлен и для отечественных авиаперевозчиков.

При заявлении обратных требований авиаперевозчику важно:

- соблюсти сроки исковой давности;
- исходить из пределов ответственности за 1 кг груза;
- иметь на руках копию претензии, заявленной грузополучателем авиакомпании (и, желательно, ответ на нее).

## **2.6. Условия транспортировки и страхования грузов**

Страхование перевозимых грузов – необходимый элемент торговых контрактов. Договор страхования груза обычно дополняет торговый контракт и договор перевозки, регулирующие взаимоотношения между владельцем груза и владельцем судна. Перевозка груза осуществляется на основании коносамента – контракта между грузовладельцем и перевозчиком.

Как правило, международные торговые договоры и инвестиционные контракты включают в себя большие объемы перевозимых грузов (потребительские товары, машины, оборудование и другие материальные ресурсы) с соответствующим использованием определенных транспортных средств и определенных подходов к страхованию грузов.

Карго страхование предусматривает покрытие груза только на время его передвижения. Объектами страхования Карго являются:

- 1) сам груз;
- 2) возросшая стоимость (включая прибыль);

- 3) комиссионные посредникам;
- 4) таможенная пошлина;
- 5) непредвиденные обстоятельства, связанные с фрахтом.

При принятии грузов на страхование учитываются все фактора риска, которые могут повлиять на объем покрытия или на ставку страхового тарифа.

Основные факторы, учитываемые андеррайтером при исчислении тарифной ставки:

1. Тип груза:

- повышенная восприимчивость к некоторым видам ущерба;
- стоимость товара и страховая сумма.

2. Упаковка:

- обычная или контейнерная;
- насыпной или наливной груз;
- перевозка в трюме или на палубе.

3. Планируемая транспортировка:

- вид транспорта: автомобильный, железнодорожный, морской, авиационный или смешанный;
- опасности при перевозке;
- конкретные проблемы в портах или на других участках перевозки.

4. Продолжительность рейса. Чем дольше груз в пути, тем выше риск.

5. Время года. Воздействие атмосферных явлений в разные сезоны года неодинаковы. Муссоны, ураганы, бури, тайфуны, торнадо, проявляющиеся в определенное время года.

6. Судно, которое будет использовано:

- возраст и тоннаж;
- тип и пригодность для перевозки данного груза;
- флаг, классификация.

Моральный облик страхователя и данные о прежнем опыте страхования также принимаются во внимание страховщиком. Учитывается также размер страхового покрытия и страховая франшиза.

Существуют следующие варианты оценки перевозимого имущества:

- стоимость груза в пункте отправления с учетом ожидаемой прибыли;
- стоимость в месте назначения. Подразумевается цена товара на момент прибытия в порт назначения, т.е. рыночная цена на товар в этой стране;
- страховая стоимость определяется на основании особых положений, зафиксированных в договоре купли-продажи. В случае убытка выгодоприобретатель должен доказать цену товара;
- восстановительная стоимость.

Страховое покрытие включает долю в общей аварии, расходы на непредвиденные мероприятия.

Покрытие предоставляется на весь путь транзита груза по принципу «от склада до склада» с учетом всех возможных видов транспортировки, а не только морской перевозки.

Страховой защитой груз обеспечивается после выгрузки в последнем пункте в течение 60 дней. Этот срок может быть увеличен или уменьшен в зависимости от соглашения между страхователем и страховщиком.

Страховое покрытие осуществляется в зависимости от выбранной оговорки «особого характера перевозок»:

– оговорка «А» – обозначается как покрытие «от всех рисков». Гарантирует защиту от всех потерь, вызванных внешними, случайными событиями, включая пиратские нападения, исключая военные риски;

– оговорка карго «В» – покрывает риски: пожара, взрыва, посадки на мель, затопления, захвата, переворачивания, схода с рельсов наземных видов транспорта, столкновения (не на воде), затраты на выгрузку на месте бедствия, землетрясения, извержения вулкана, удара молнии, увлажнения водой, полной гибели упаковки в процессе погрузки;

– оговорка карго «С» – покрывает риски пожара или взрыва посадки на мель, затопления, переворачивания.

Покрытие по оговоркам «В» и «С» предоставляются в том случае, если страхователь доказал, что событие относится к страховым. Оговорки «А», «В», «С» покрывают убытки, вызванные жертвой по общей аварии и выбрасыванием груза за борт при бедствии.

## **2.7. Договор страхования груза**

Современная внешняя торговля и морские перевозки, равно как и межрегиональные перевозки, не могут обходиться без страхования.

Как правило, в торговых договорах и контрактах вписывается пункт, определяющий страхование груза, страхователя груза, а в ряде случаев и условия страхования.

В основу страхования груза заложен имущественный интерес владельца груза, либо лица материально ответственного за его сохранность.

Страховым интересом страхователя, т.е. предметом его договора о страховании со страховщиком, является груз, плата за перевозку и ожидаемая прибыль.

Участниками отношений по перевозке груза выступают отправитель груза (грузоотправитель), получатель груза (грузополучатель), перевозчик (транспортная организация либо владелец индивидуального транспорта), экспедитор – лицо, координирующее перевозки груза.

Страхование груза берет свое начало в средние века как морское страхование грузов и является одним из важных видов морского страхования.

Договор страхования груза – «карго» – заключается либо на перевозку конкретно определенного груза, либо на определенный отрезок времени.

Суть договора страхования – гарантировать страхователю защиту от наступления случайных, непредвиденных обстоятельств, приводящих к утрате и повреждению груза.

Договор страхования заключается на основании письменного заявления страхователя. В заявлении указываются:

- данные и реквизиты страхователя;
- ориентировочная дата отправки и прибытия, срок хранения груза;
- наименование груза, его принадлежность и стоимость, упаковка (штуки, насыпь, налив);
- условия перевозки (транспорт, маршрут, охрана и т.д.);
- условия хранения;
- условия страхования (страховая сумма, риски);
- информация об убытках.

Страховая компания договор может заключать с осмотром и составлением описи и указанием всей информации по грузу, а также и без осмотра в зависимости от вида и способа перевозки груза.

Ответственность за правильность информации о грузе несет страхователь. Он должен сообщать страховщику о всех заключенных или заключаемых договорах по данному грузу, принимать все меры предосторожности, сообщать страховщику, как только это станет ему известно, о всех существенных изменениях в риске, незамедлительно сообщать страховщику место нахождения утраченного груза если последний найден.

При определении объема ответственности страховщика применяются три стандартных вида условий:

- «с ответственностью за все риски». По этому условию страховщиком компенсируются все убытки в результате повреждения или полного уничтожения грузов вследствие аварии, либо любой другой причины, кроме: военных рисков, прямого или косвенного воздействия радиации, особых свойств груза, а также умысла и грубой небрежности страхователя. По договоренности сторон большинство исключенных из объема ответственности рисков может быть принято на страхование за дополнительную премию и на особых условиях;
- «с ответственностью за частную аварию». Возмещению подлежат убытки в результате пожара, взрыва, выброса судна на берег, посадки на мель, затопления, опрокидывания, схода с рельсов погрузочных кранов, пропажи судна без вести, воздействия различных природных бедствий и т.д.;
- «без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения». По этим условиям ответственность страховщика распространяется примерно на те же случаи, что и в предыдущем условии, но возмещению подлежат лишь убытки от полного уничтожения всего или части груза, в случае

крушения или столкновения судов, опрокидывания, посадки судна на мель, пожара или взрыва на судне.

По договоренности между сторонами в стандартные условия договора страхования могут быть внесены изменения и уточнения, такие как: ответственность за хранение груза при перевалке груза, промежуточное складирование груза или временное его хранение в пункте назначения. По дополнительным договорам груз может быть застрахован на это время по рискам: пожар, взрыв, просадка грунта, залив грунтовыми водами, водами отопительной и водопроводной систем, стихийные бедствия и другие риски, присущие имущественному страхованию.

По дополнительным условиям может страховаться груз с ответственностью за риски хранения, по которым страхуется имущество.

Не подлежат возмещению убытки, являющиеся следствием:

- умысла, грубой неосторожности страхователя, выгодоприобретателя;
- ненадлежащей упаковки или укупорки грузов и отправки грузов в поврежденном состоянии, нарушений требований к формированию укрупненных грузовых мест;
- изменения температурно-влажностного режима;
- перевозки вместе с застрахованным грузом опасных грузов, требующих особых мер предосторожности или запрещенных к перевозке;
- повреждения груза червями, грызунами, насекомыми и др.;
- по форс-мажорным обстоятельствам;
- задержки в доставке груза и изменения цен;
- производственных дефектов груза;
- получения груза в пункте назначения лицом, на то не уполномоченным;
- неправильного, несвоевременного или неполного оформления перевозочных документов.

Каждый вид груза подвержен своим специфическим рискам. Насыпные по характеру риска отличаются от наливных грузов, продукты питания – от оборудования и сложной техники, химикаты – от продукции легкой промышленности, поэтому подходы к оценке риска в зависимости от состава груза, транспортного средства и способа размещения на нем, срока и географии транспортировки требуют в своем большинстве индивидуального подхода, как в оценке риска, так и в расчете тарифной ставки.

Страховая сумма устанавливается по соглашению сторон на основании документов купли-продажи, подтверждающих стоимость груза.

Если стоимость груза документально не подтверждена, то она не должна превышать рыночную на момент заключения договора, при этом при расчете используются объемные или количественные показатели страхового груза и его состояния на момент принятия на страхование.

Страховая премия определяется индивидуально исходя из установленной тарифной ставки с учетом вида перевозимого груза, его упаковки, пе-

риода и способа перевозки или хранения, места нахождения груза при перевозке водным транспортом (в трюме или на палубе), дальности перевозки, района плавания и специализации судов и т.п.

По соглашению сторон устанавливается франшиза, как правило, она соответствует норме естественной убыли.

Страховщик несет ответственность в пределах страховой суммы, и начинается она с момента, когда груз будет взят со склада в пункте отправления и в течение всей перевозки до тех пор, пока груз не будет доставлен на склад грузополучателя или другой конечный пункт назначения, указанный в страховом полисе.

Одним из первых требований порядка взаимоотношений сторон при наступлении страхового случая является обязанность страхователя известить страховщика или его представителя о наступлении страхового случая, принять меры к спасению груза и минимизации возможного ущерба. Страхователь должен предоставить возможность страховщику производить осмотр поврежденного груза и при необходимости обеспечить страховщика необходимыми документами для предъявления регрессного иска к виновнику причинения ущерба.

При наступлении страхового события страхователь представляет документы на выплату, включающие в себя:

- полис, железнодорожные накладные на перевозимый груз и другие перевозочные документы;
- заявление на страховое возмещение с описанием произошедшего события с приложением;
- справки о возбуждении уголовного дела или другого официального документа, подтверждающего факт страхового события;
- акт осмотра груза, составленного аварийным комиссаром, акт экспертизы, оценки, аварийный сертификат и т.п. в зависимости от характера груза, способа перевозки и подходов в оценке ущерба.

В течение 3-х суток после получения необходимых документов страховая компания оформляет материалы на выплату.

Страховщик должен возместить страхователю все произведенные им расходы по предотвращению или уменьшению убытков, возникших в результате страхового случая. Размер убытка определяется представителем страховщика с участием страхователя. В случае появления разногласий каждая из сторон может потребовать, чтобы убыток был определен независимой экспертизой.

Ущерб возмещается в размере пропорционально принятой ответственности страховщиком по застрахованному грузу.

Права на груз, по которому произведена выплата, переходит страховщику по договору абандон, (передача прав страховщику на утраченный груз).

Правилами страхования предусматривается следующее: страховщик может отсрочить выплату по свершившемуся событию в случаях:

- если он не уверен в правомочности страхователя на получение страхового возмещения;
- если возбуждено уголовное дело против страхователя и ведется расследование обстоятельств, приведших к возникновению убытков;
- при утрате доверия к страхователю при несоблюдении им правил или получении возмещения от третьих лиц.

Договоры на страхование грузов могут заключаться как на каждую отправку, так и генеральный договор на страхование всех грузов. Срок не устанавливается.

По каждой отправке страхователь обязан сообщить основные сведения об отправляемых грузах, пунктах отправления и назначения, видах перевозочных средств, а также информировать страховщика обо всех изменениях в риске.

Существенное значение для оценки степени несохранности груза имеет документ, составленный в порту прибытия. В порту назначения могут выдаваться два документа, свидетельствующие о состоянии доставленного груза. Первый составляют портовые власти или прочие организации, уполномоченные в соответствии с местными законами и обычаями на выполнение такой работы (таможенные службы, агенты судовладельца и грузополучателя и т. д.). Такой документ составляется по обычаям данного порта.

Второй документ – это аварийный сертификат («survey report»), который составляется аварийно-комиссарскими компаниями лишь по просьбе и за счет лица, обратившегося за осмотром. Смысл его в независимой оценке причин, размера и места наступления ущерба. Чаще всего он составляется в страховых целях.

Обоснованную претензию перевозчику и иск страховая компания может заявить в течение года со дня выдачи груза, а груз не выдан, со дня, когда он должен быть выдан.

Главным документом, обосновывающим размер требования страховой компании, является аварийный сертификат. Он составляется одним из назначенных страховой компанией аварийных комиссаров по просьбе грузополучателя. Услуги аварийного комиссара оплачиваются грузополучателем и затем компенсируются ему страховой компанией вместе с оплатой страховой претензии.

Согласно закону (ст. 393 Гражданского кодекса РФ) ущерб должен быть возмещен его причинителем полностью. Поэтому, предъявляя требования к перевозчику, следует стремиться к тому, чтобы надлежащим образом обосновать их, что удается не всегда, ибо у перевозчика обычно находится масса причин, чтобы снять с себя ответственность.



Не грузовладелец обязан доказывать вину перевозчика, а наоборот, перевозчик обязан доказать отсутствие своей вины.

Существенным фактором при предъявлении претензий и исков морскому перевозчику является установленное законом ограничение его ответственности – тот предел, выше которого перевозчик не несет ответственности при любой форме его вины.

Для заявления претензии морскому перевозчику должны быть представлены следующие документы:

- оригинал коносамента;
- оригинал страхового полиса;
- счета;
- спецификации;
- акты приемки груза в порту назначения;
- аварийный сертификат;
- суброгационная расписка.

Описанный выше порядок предъявления претензий морскому перевозчику, естественно, не охватывает всех нюансов этой работы. В каждом конкретном случае следует обращаться к законам и справочной литературе.

## **2.8. Минимизация убытков при транспортировке грузов**

По мнению транспортных страховщиков, около 70 % зафиксированных убытков можно было бы предотвратить при проведении необходимых мер по улучшению качества упаковки.

При анализе механических и климатических нагрузок, влияющих на перевозимые грузы, следует принимать во внимание ряд важных факторов, оказывающих определенное влияние на сохранность груза:

- место назначения груза;
- путь от экспортера до получателя;
- каким транспортным средством осуществляется доставка груза;
- где осуществляется перевозка и какими средствами;
- предполагается ли контейнерная отправка;
- в каком месте судна размещается груз;
- условия в порту назначения (время ожидания до разгрузки судна);
- заключительная транспортировка груза к месту назначения (дорожные условия);
- условия разгрузки и перемещения грузов в пункте назначения;
- условия складирования;
- климатические условия при транспортировке и в пункте назначения (влажность воздуха, температурные колебания и т.д.).

Только после получения четких ответов на поставленные вопросы можно приниматься за надлежащую упаковку перевозимых грузов, определив наилучший для данного случая вид упаковки.

Упаковка обычно не влияет на возрастание стоимости перевозимых грузов, но порой существенно увеличивает непроизводственные расходы. В то же время экономия на упаковке значительно повышает риск транспортных убытков, что обязывает упаковочные и экспедиторские организации обращать внимание отправителя на вероятные нагрузки на трассе и предлагать осуществлять упаковку надлежащим образом.

Для того чтобы выбрать упаковку, способную выдержать любое воздействие внешней среды на пути к получателю, очень важно знать нагрузки, характерные для различных видов транспортировки.

При железнодорожных отправлениях имеют место нагрузки как по вертикали, так и по горизонтали, особенно в процессе погрузки в железнодорожные вагоны. В пути груз подвергается воздействию качания, вибрации и центробежных сил, которые также часто недооцениваются.

При перевозке автотранспортными средствами действуют такие нагрузки как качание, тряска, вибрация, удары во время езды по плохим дорогам и булыжным мостовым, смещение груза от резкого торможения.

При морских перевозках возникают нагрузки вследствие удара или падения груза, а также горизонтальные удары во время размещения груза, давление в штабелях, в трюмах, усиленное сжатие груза вследствие килевой или бортовой качки судна. Особенно это ощущается при международных морских перевозках. На груз оказывает влияние вибрация, а также вода (особенно на палубе судна и при складировании под открытым небом) и конденсированная влага, образующаяся внутри упаковки из-за высокой относительной влажности воздуха и при быстрой смене температур (что особенно характерно для контейнерной упаковки).

Часто существенным испытаниям поступивший груз подвергается в пунктах назначения, поэтому на складе в пункте назначения следует учитывать следующее: упакованные транспортные грузы могут храниться под открытым небом много месяцев при сильных изменениях погодных и температурных условий; груз может перемещаться автопогрузчиками и неподходящими подъемными средствами, ящики могут подвергаться толчкам вдоль и поперек, их могут укладывать в штабели. Нередко убытки по перевозимым грузам можно предотвратить, только применяя соответствующую упаковку.

При авиаотправках в целях облегчения веса используют контейнеры из гофрированного картона в соответствии со стандартами, разработанными ИАТА (международной авиатранспортной ассоциацией). Размещение груза в этом случае удобно тем, что оно может размещаться любыми погрузочными средствами.

Заключительным этапом оформления упаковки экспортных грузов является чистая, удобочитаемая маркировка. Она является важным элементом и непременным условием при предъявлении страховщику заявления об убытке. В случае убытка безупречная маркировка может стать решающим фактором для заявления требования страховщику о возмещении.

Наряду с указанными символами на упаковке должны быть приведены следующие данные:

- наименование получателя;
- номер места;
- место и порт назначения;
- брутто и нетто – вес груза;
- размеры упаковки.

Нанесение рекламы должно быть исключено, так как это может побудить к краже содержимого упаковки. Важнейшие данные маркировки должны быть нанесены по меньшей мере с двух сторон упаковки в виде хорошо читаемых водостойких надписей. При серийных отправлениях дополнением к маркировке служит упаковочный лист, прикрепленный к внешней стороне упаковки в непромокаемом конверте.

Из-за неудовлетворительно оформленной маркировки могут возникнуть неприятные последствия:

- потеря упаковочного листа на пути к получателю;
- прибытие груза с большой задержкой;
- повреждение поступившего груза из-за неправильного обращения с ним;
- штраф отправителю со стороны таможни;
- недовольство получателя;
- издержки, связанные с заменой отправки.

## **2.9. Страхование контейнерных перевозок**

Международная практика последних десятилетий показала, что перевозка в контейнерах является наиболее эффективным способом транспортировки грузов, особенно в международной торговле. Вопросам контейнеризации в России также придается большое значение.

Морские контейнерные перевозки внешнеторговых грузов в РФ стали интенсивно развиваться, начиная с 70-х годов. Именно в это время в практику международных морских перевозок были внедрены крупнотоннажные 10 -, 20 -, 30 - и 40-футовые контейнеры, стандартизированные типоразмеры которых были одобрены большинством стран мира.

Организация в России контейнерной транспортной системы потребовала создания специализированного подвижного состава: судов контейнеровозов, удлиненных железнодорожных четырехосных платформ для перевозки одновременно трех 20-футовых контейнеров, автомобильных полу-

прицепов и тягачей. Сооружены специализированные контейнерные станции и причалы (терминалы), оборудованные высокопроизводительными перегрузочными средствами большей грузоподъемности и автоконтейнеровозами. На контейнерных линиях практикуется последовательная перевозка морским, железнодорожным и автомобильным транспортом. По международной Транссибирской контейнерной линии осуществляется транзит крупнотоннажных контейнеров через территорию России.

Перевозка в контейнерах была введена с целью, во-первых, сократить время и расходы на перегрузочные операции и, во-вторых, обеспечить большую сохранность грузов.

В результате разработки соответствующих стандартов для международных перевозок контейнер стал рассматриваться уже не просто как многогазовая тара.

Разнообразие грузов, поддающихся контейнеризации, привело к необходимости создания специализированных контейнеров, которые вписывались бы в стандарты, разработанные международной организацией по стандартизации (ИСО) для универсальных контейнеров. Сейчас такие контейнеры широко используются на международных линиях.

В настоящее время на международных грузовых линиях используются следующие виды специализированных контейнеров:

- сухогрузные контейнеры с нестандартным размещением дополнительными дверями, боковые двери, двери неполной длины и т. д.;
- открытые контейнеры, используемые под крупногабаритные грузы, в которых для удобства погрузочно-разгрузочных работ нет верхней и/или боковых панелей. Открытые панели таких контейнеров закрывают брезентом. Для перевозки особо громоздких тяжеловесных грузов используются контейнерные платформы стандартных размеров без боковых стенок;
- складные контейнеры. Это обычно сухогрузные контейнеры, которые при перевозке порожними могут складываться. В сложенном виде четыре таких контейнера занимают столько же места, сколько один обычный, позволяя снизить расходы при перевозке порожняка;
- изотермические контейнеры. Используются в основном для перевозки в них пищевых грузов. Термоизоляция, которой покрыты стенки этих контейнеров, ограничивает теплообмен с окружающей средой. Большинство изотермических контейнеров оснащено автономной холодильной системой или оборудовано устройством для подключения к общей холодильной установке на контейнеровозе;
- рефрижераторные контейнеры, которые относятся к изотермическим, но оснащены более мощной автономной холодильной установкой. Это достаточно дорогие агрегаты, так как помимо охлаждения груза они могут поддерживать в контейнере определенный микроклимат;
- контейнеры-цистерны, получившие в последние годы широкое распро-

странение. Они предназначены для транспортировки жидких, газообразных и сыпучих грузов, и поэтому их габариты соответствуют стандартам ИСО для сухогрузных контейнеров.

Эффективность использования контейнеров на международных грузовых линиях повысилась после принятия в 1972 г. Таможенной конвенции, существенно облегчившей их транзитное движение через государственные границы. Конвенцией обеспечивается беспрепятственный провоз контейнеров через территорию государства при условии надлежащей конструкции контейнера и сохранности таможенных пломб.

В своём большинстве предприниматели и коммерческие фирмы используют арендованные контейнеры и приобретаемые по лизинговым сделкам.

Арендатор обязан также застраховать контейнеры на период аренды от огневых рисков, пропажи и общей аварии.

Заключение договора страхования производится на основании письменного заявления страхователя, которое должно содержать основные данные об объекте: тип контейнера, объемные показатели, стоимость, наименование судна – перевозчика, дату выхода судна в рейс, пункт отправления, пункты назначения и перегрузок и т.п.

В страховом полисе должно быть оговорено, что в случае утраты контейнера арендатор должен возратить лизинговой компании соответствующую сумму, составляющую определенный процент от суммы первоначальной стоимости контейнера и расходов по его приобретению. Аналогично решается вопрос, если арендатор просто решает оставить контейнер в своей собственности.

Срок аренды начинается с непосредственного поступления контейнера в распоряжение арендатора и заканчивается при возврате его в исправном состоянии в терминал лизинговой компании. Если к моменту возврата контейнер оказывается в неисправном состоянии, срок продлевается до окончания ремонта, в случае утраты – до получения компанией соответствующей суммы.

В отличие от морского страхования, страхование контейнерного комплекса – относительно новая сфера деятельности, которая ставит много проблем, и страховым компаниям приходится уделять значительное внимание развитию и оптимизации страховой политики в этой сфере.

В страховании контейнеров основную массу убытков, не считая страховых случаев, затрагивающих целую партию контейнеров (обвал штабеля, гибель контейнеровоза и т.д.), составляют индивидуальные повреждения, которые в массе своей повторяются.

При рассмотрении отдельных претензий по возмещению убытков, связанных с ремонтом или гибелью контейнера, страховщик определяет размер покрываемой части убытка, исходя из оговорок, предусмотренных во всех правилах страхования. При этом решение о размере возмещения по

претензии в каждом отдельном случае, как будет показано ниже, носит достаточно субъективный характер.

Для рассмотрения претензий требует от страхователя перечисленные ниже документы:

- акт осмотра независимым сюрвейером или его штамп по оценке ремонта (в случаях, оговоренных в договоре страхования);
- последнюю обменную расписку. Этот документ выдается при смене видов транспорта на пути следования контейнера и служит для установления конкретного виновника повреждений. На практике страховщики сталкиваются с большими трудностями при затребовании этого документа;
- квитанцию о продаже на лом (в случае полной конструктивной гибели контейнера) с указанием его стоимости;
- письмо-претензию.

Следует добавить, что согласно правилам должны быть представлены любые документы и сведения в отношении конкретного страхового случая, которыми располагает страхователь или его агенты, иначе претензия может быть отклонена.

Бремя доказательства, что гибель или повреждение застрахованного контейнера произошли в результате воздействия опасностей покрытых страхованием, лежит на страхователе. Если в договоре страхования не предусмотрено иного, убытки от повреждения контейнеров возмещаются в сумме, не превышающей стоимости восстановления поврежденных или погибших частей, за вычетом процента естественного износа этих частей на момент аварии.

Для разрешения возникших споров в договоре предусматривается место и порядок арбитражного разбирательства.

При страховании контейнеров на других условиях, которые принято сокращенно называть «от полной гибели», возмещаются только убытки гибели контейнеров, а также падающая на контейнеры доля по общей аварии, расходы по спасению контейнеров и предотвращению или уменьшению убытков, подлежащих оплате по условиям страхования. Затраты на ремонт контейнеров (кроме случаев общей аварии) по данному условию страхования возмещению не подлежат. В остальном оба вида условий совпадают.

При страховании контейнеров (приеме на ответственность и установлении ставки премии) следует иметь в виду, что стоимость с каждым годом неизменно возрастает.

Как и при всяких работах с тяжеловесными грузами, работы по обработке, транспортировке, перевалке и складированию контейнеров могут быть связаны с причинением материального или физического ущерба третьим лицам, который по закону должен быть возмещен виновной стороной.

Поэтому, помимо страхования контейнеров от гибели ли повреждения, страховщики принимают на страхование риск гражданской ответственности владельцев или арендаторов за вред, который может быть причинен личности или имуществу третьих лиц в связи с использованием контейнеров. Покрытие предоставляется на условиях страхования гражданской ответственности с учетом специфики объекта страхования [8].

Страховщики при этом обычно ограничивают свою ответственность установлением определенных лимитов при приеме риска. Лимиты устанавливаются раздельно: за увечье ли смерть одного лица; за уничтожение или повреждение имущества третьих лиц; за причинение увечья или смерти нескольким лицам и/или уничтожения или повреждение имущества нескольких лиц по одному страховому случаю.

## **2.10. Сущность и назначение страхования ответственности**

Экономическая основа страхования ответственности в условиях жестких законов рыночной экономики связана с постоянной денежной ответственностью граждан или юридических лиц (организаций, компаний, фирм, акционерных обществ и т.д.) за эти действия. Многие виды, необходимой для нормального функционирования общества деятельности, таят в себе одновременно угрозу безопасности и здоровью граждан, а также возможность нанесения ущерба третьим лицам. В соответствии с общепринятой мировой практикой виновная сторона обязана полностью компенсировать ущерб, причиненный третьей стороне. В этой ситуации договор страхования ответственности, заключенный страхователем со страховой организацией, с одной стороны, защищает страхователя от финансовых потерь, которые он может понести в результате предъявления к нему по решению суда исков, о погашении ущерба, причиненного третьей стороне. С другой стороны, система страхования ответственности защищает имущественные интересы и третьих лиц, поскольку у виновной в нанесении ущерба стороны может попросту не оказаться достаточно средств, чтобы оплатить убытки. Именно поэтому во многих странах ряд видов деятельности, таящих в себе постоянную угрозу для общества, подлежат обязательному страхованию. При этом страхователь полностью свободен в выборе страховой организации. Главное, что должно быть в наличии, – это страховой полис. В противном случае наступает уголовная ответственность.

Целью страхования ответственности является страховая защита экономических интересов потенциальных причинителей вреда.

Особое место в страховании занимает страхование гражданской ответственности. Гражданский кодекс РФ в главе 59 определяет, что вред, причиненный личности или имуществу гражданина, а также вред, причиненный имуществу юридического лица, подлежит возмещению лицом, причинившим вред, в полном объеме. Аналогично юридическое лицо или граж-

данин возмещает вред, причиненный работниками при исполнении своих трудовых обязанностей. Наконец, юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих, обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего.

В этой ситуации заключение договора страхования гражданской ответственности обеспечивает страховую защиту лиц, которые стали участниками правовых взаимоотношений по возмещению причиненного ущерба.

Суть страхования гражданской ответственности заключается в том, что страховщик, получая страховые взносы от страхователя, берет на себя обязательство возмещать убытки потерпевшим, которые именуется третьими лицами, в случае возникновения у них права на получение компенсации от страхователя в связи с причинением в результате его действия какого-либо вреда третьим лицам. Таким образом, страхование ответственности, в отличие от других видов страхования, выполняет двойную функцию: с одной стороны, оно ограждает страхователя от материальных потерь в случае необходимости возмещения причиненного им вреда третьим лицам, а с другой стороны, – обеспечивает потерпевшим получение причитающейся им компенсации.

За рубежом по целому ряду видов страхования ответственности используется обязательное страхование. Тем самым страхование играет роль гаранта в том, что пострадавшим юридическим и физическим лицам будет обеспечено возмещение причиненного им вреда, вызванного деятельностью страхователя, в отношении которого действует страховое покрытие, независимо от возможностей причинителя вреда компенсировать его.

Наиболее распространенным случаем проведения страхования гражданской ответственности в обязательной форме является страхование ответственности владельцев автотранспортных средств.

При этом в каждой из стран набор видов страхования, проводимых в обязательной форме, индивидуален и зависит от национального законодательства, уровня развития страхования и других факторов.

Общие требования проведения большинства видов страхования гражданской ответственности в значительной степени схожи между собой. Поэтому страховые организации разрабатывают и лицензируют общие условия проведения страхования, дополняя их специальными условиями по конкретным видам данной отрасли страхования.

## **2.11. Классификация видов страхования ответственности**

В соответствии со ст. 931 ГК РФ по договору страхования ответственности могут быть застрахованы риски ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причиненного вреда жизни, здоровью или иму-



ществу других лиц, может быть застрахован риск ответственности самого страхователя или иного лица, на которое такая ответственность может быть возложена.

По условиям лицензирования страховой деятельности на территории РФ утвержденным приказом Росстрахнадзора от 19 мая 1994 года (с изменениями на 14 мая 1997 года) к блоку страхования ответственности относятся следующие виды страхования:

– страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств – представляет собой страхование, предусматривающее обязанности страховщика по страховым выплатам в размере полной или частичной компенсации ущерба, нанесенного объекту страхования. При этом объектом страхования являются имущественные интересы лица, о страховании которого заключен договор (застрахованного лица), связанные с обязанностью последнего в порядке, установленном гражданским законодательством, возместить ущерб, нанесенный третьим лицам в связи с использованием автотранспортного средства;

– страхование гражданской ответственности перевозчика – представляет собой страхование, предусматривающее обязанности страховщика по страховым выплатам в размере полной или частичной компенсации ущерба, нанесенного объекту страхования;

– при этом объектом страхования являются имущественные интересы лица, о страховании которого заключен договор (застрахованного лица), связанные с обязанностью последнего в порядке, установленном гражданским законодательством, возместить ущерб, нанесенный третьим лицам, в связи с использованием застрахованным, выступающим в качестве перевозчика, средства транспорта;

– страхование гражданской ответственности предприятий – источников повышенной опасности – представляет собой совокупность видов страхования, предусматривающих обязанности страховщика по страховым выплатам в размере полной или частичной компенсации ущерба, нанесенного объекту страхования;

– при этом объектом страхования являются имущественные интересы лица, о страховании которого заключен договор (застрахованного лица), связанные с обязанностью последнего в порядке, установленном гражданским законодательством, возместить ущерб, нанесенный окружающей среде и третьим лицам, в связи с осуществлением, застрахованным деятельности, представляющей опасность для окружающих;

– страхование профессиональной ответственности – представляет собой совокупность видов страхования, предусматривающих обязанности страховщика по страховым выплатам в размере полной или частичной компенсации ущерба, нанесенного объекту страхования.

При этом объектом страхования являются имущественные интересы лица, о страховании которого заключен договор (застрахованного лица), связанные с обязанностью последнего в порядке, установленном законодательством, возместить ущерб, нанесенный третьим лицам, в связи с осуществлением, застрахованным профессиональной деятельности: нотариальной деятельности; врачебной деятельности; иных видов профессиональной деятельности;

– страхование ответственности за неисполнение обязательств – представляет собой совокупность видов страхования, предусматривающих обязанности страховщика по страховым выплатам в случае нанесения ущерба объекту страхования. При этом объектом страхования являются имущественные интересы лица, о страховании которого заключен договор (застрахованного лица), являющегося должником, связанные с обязанностью последнего в порядке, установленном гражданским законодательством, по возмещению убытков, уплате неустойки кредиторам в связи с неисполнением (ненадлежащим исполнением) застрахованным обязательства, в том числе договорного обязательства;

– страхование иных видов гражданской ответственности – представляет собой совокупность видов страхования, предусматривающих обязанности страховщика по страховым выплатам в случае нанесения ущерба объекту страхования. При этом объектом страхования являются имущественные интересы лица, о страховании которого заключен договор (застрахованного лица), связанные с обязанностью последнего в порядке, установленном гражданским законодательством, возместить ущерб, нанесенный им третьим лицам [2].

## **2.12. Договор страхования ответственности**

Объектом страхования гражданской ответственности являются имущественные интересы страхователей, связанные с необходимостью возмещения причиненного третьим лицам ущерба при осуществлении страхователем застрахованной деятельности.

По условиям договора страхования гражданской ответственности страховщик предоставляет страховую защиту на случай предъявления страхователям третьими лицами претензий, заявляемых в соответствии и на основе норм гражданского законодательства, о возмещении вреда, причиненного им страховым случаем, наступившим в течение срока действия договора страхования и выразившимся в смерти, причинении вреда здоровью и уничтожении (повреждении) имущества.

При этом под страховым случаем понимается событие, повлекшее за собой причинение вреда третьим лицам, являющееся или могущее служить основанием, в соответствии с нормами гражданского законодательства для возникновения и предъявления требований третьих лиц к страхователю о

возмещении причиненного им вреда, а также непосредственно связанное с деятельностью страхователя, страхование которой предусматривается договором страхования.

Договоры страхования ответственности заключаются, как правило, на основании письменного заявления страхователя, в котором он должен в соответствии с частью 1 ст. 944 ГК РФ сообщить о всех известных ему обстоятельствах, имеющих существенное значение для определения риска по договору, и ответить на все поставленные страховщиком вопросы. При этом страховщики нередко предлагают для заполнения специальные анкеты, анализ ответов на вопросы которой позволяет определить возможность заключения договора страхования и предлагаемую степень риска по нему. Конкретные вопросы анкеты зависят от вида страхования, но в основном они охватывают следующие моменты:

- общие сведения о страхователе (наименование или фамилия, адрес, банковские реквизиты, род деятельности и т.п.);
- подробная характеристика деятельности (описание рабочих помещений, данные о количестве и квалификации сотрудников, характеристика используемого оборудования, объем выпуска или реализации продукции транспортных средств и грузов и др.
- характер взаимоотношений с другими страховыми организациями;
- сведения о предъявляемых к страхователю претензиях третьими лицами в предыдущие годы, а также о случаях нанесения вреда третьим лицам, по которым можно ожидать предъявление исков;
- условия, на которых страхователь желает заключить договор страхования (размер лимитов ответственности, франшизы, дополнения к типовым условиям и т.д.).

Заключение договора страхования обычно оформляется посредством выдачи страхователю страхового полиса.

Если после заключения договора будет установлено, что страхователь сообщил страховщику заведомо ложные сведения об обязательствах, имеющих существенное значение для оценки вероятности наступления страхового случая и размера возможных убытков, то страховщик вправе потребовать признания договора недействительным с применением последствий, предусмотренных ч. 2 ст. 179 ГК РФ, ч. 3 ст. 944 ГК РФ.

Договор страхования ответственности считается заключенным, когда между страхователем и страховщиком достигнуто соглашение по предметам (объектам) страхования, страховым рискам, страховой сумме, сроку страхования, по размеру платы за страховые услуги.

Страховая сумма в договоре страхования ответственности определяет предельный размер обязательств страховщика по возмещению убытков, причиненных страхователем третьим лицам или окружающей природной среде. Страховая сумма не имеет для установления предельного ее размера

стоимостной базы в виде страховой стоимости, как это имеет место при страховании имущества, грузов, предпринимательских рисков и другое. Поэтому согласно части 3 ст. 947 ГК РФ при заключении договора страхования ответственности страховая сумма определяется по соглашению сторон. Исключение составляют договоры неисполнения обязательств.

Размеры тарифных ставок зависят от вида страхования гражданской ответственности, а внутри каждого вида от рода занятий страхователя, отрасли экономики, типа транспортного средства и т.п. Кроме того, на величину тарифной ставки влияет степень риска, присущая деятельности каждого отдельного страхователя. Поэтому страхователь и представляет страховщику сведения о характере своей деятельности, а в случае необходимости представитель страховщика анализирует степень риска непосредственно на месте деятельности или жительства страхователя, при этом учитываются, например, такие факторы, как площадь занимаемых помещений и их количество, площадь участка между зданиями и дорогой, месторасположения предприятия и т.д.

Тарифные ставки чаще всего устанавливаются в процентах или в абсолютной сумме. Последний вариант чаще всего используется в страховании ответственности владельцев средств транспорта, где устанавливается абсолютная величина страхового взноса за каждое транспортное средство. При установлении страхового взноса в процентах важно определить показатель, с которого исчисляются эти проценты (параметр риска). В качестве параметра риска чаще всего используются такие показатели, как объем доходов предприятия, фонд заработной платы, объем выпуска продукции, численность служащих характеристика груза и перевозочного средства. Наиболее часто применяемым показателем при страховании ответственности промышленных предприятий за загрязнение окружающей среды является величина доходов от реализации продукции, услуг и других видов деятельности. Он тесно увязывает объем деятельности предприятия и величину страховых взносов. При страховании торговых, ремесленных и других сравнительно некрупных организаций, особенно тех, где не всегда можно получить достоверные данные о величине доходов, в качестве параметра риска могут быть использованы фонд заработной платы или численность персонала.

Договором страхования, как правило, предусматривается, что страховые взносы рассчитываются на основе оценки величины соответствующих параметров риска на предстоящий страховой год, и при этом анализируются и учитываются исследуемые данные прошлых периодов. По окончании данного года страхователь обязан сообщить страховщику фактические сведения о величине параметра риска. На основе представленных данных производится перерасчет размеров страховых взносов за истекший годичный период страхования, а разница между суммами страховых взносов, рассчитанных на основе оценочных и фактических данных, засчитывается

в счет страховых взносов за следующий страховой период, возвращается страхователю, либо подлежит доплате страхователем страховщику. При этом в ряде случаев используется оговорка, в соответствии с которой возврат страховщиком страховых взносов страхователю не должен превышать определенной величины (например, 25 % полученных страховых взносов).

При наступлении страхового случая в соответствии с требованиями ч. 1 ст. 961 ГК РФ страхователь обязан в кратчайший срок подробно в письменном виде известить об этом страховщика. Такое же сообщение страховщику должно быть сделано в случае проведения компетентными органами расследования, возбуждения уголовного дела, наложения ареста, выдачи постановления о штрафе или возмещении ущерба, предъявления к страхователю других требований в связи со страховым случаем, включая назначение судебного разбирательства, а также при появлении у страхователя потребности в содействии со стороны страховщика при назначении адвокатов или получении иной правовой помощи.

Одновременно страхователь должен предпринять все возможные и целесообразные меры для выяснения причин, хода и последствий страхового случая, а также по предотвращению или уменьшению ущерба и по спасению жизни и имущества лиц, которым причинен ущерб. Если это возможно, страхователь должен запросить у страховщика инструкции, которые ему следует выполнять.

Страхователь обязан оказывать страховщику все возможные содействия в судебной и внесудебной защите, предоставлять всю доступную ему информацию, позволяющую судить о причинах, ходе и последствиях страхового случая характере и размерах причиненного ущерба.

Нарушение страхователем обязанностей вследствие умысла или небрежности дает страховщику право отказывать в выплате страхового возмещения или, по крайней мере, уменьшить объем выплат в той степени, в какой указанные действия или бездействия страхователя привели к возникновению или увеличению суммы убытка.

Важное значение в страховании гражданской ответственности имеет порядок расчетов сумм ущерба и причитающегося к выплате страхового возмещения. При этом страховщик может рассчитывать сумму убытков самостоятельно или руководствоваться величиной иска, подлежащего возмещению причинителями вреда в соответствии с решением суда. На практике страховщики чаще осуществляют собственные расчеты сумм ущерба и возмещения, на основе которых, после согласования их с заинтересованными лицами (страхователями и пострадавшими), и производится выплата, как правило, лишь в том случае, когда не удастся согласовать размер возмещения между заинтересованными сторонами, прибегают к экспертным оценкам со стороны, в том числе и органов правосудия.

Убытки, подлежащие возмещению потерпевшим, чаще всего делятся на связанные с повреждением или утратой имущества и вытекающие из при-

чинения вреда здоровью физических лиц. С другой стороны, убытки потерпевшего состоят из прямого действительного ущерба, включающего в себя понесенные потерпевшим расходы, а также стоимость утраченного или поврежденного имущества и неполученных им доходов. Кроме, того, в последнее время в ряде случаев потерпевшие получают возможность получить компенсацию за моральный ущерб.

Прямой действительный ущерб, связанный с потерями в имуществе, составляет убытки, явившиеся следствием уничтожения, повреждения, порчи, хищения, незаконного расходования имущества и т.д. Для возмещения такого ущерба потерпевшие должны оформить документы, подтверждающие наличие ущерба и его размеры. Сумма ущерба определяется: – при полной гибели, уничтожении, пропаже имущества – в размере его стоимости на день страхового случая за вычетом стоимости имеющихся остатков, годных для производства или реализации; – при частичном повреждении имущества в размере затрат на его восстановление либо, если имущество не подлежит восстановлению, в размере разницы между стоимостью имущества до страхового случая и его стоимостью с учетом обесценения после страхового случая.

### **2.13. Страхование ответственности грузоперевозчика**

В мире транспортных перевозок существует много правил и нормативных актов, регулирующих отношения грузоотправителя и перевозчика. К таким нормативным актам относятся как внутренние, так и международные соглашения, которые регулируют осуществление грузовых перевозок разными видами транспорта. Согласно этим документам ответственность юридического лица, осуществляющего перевозки, то есть грузоперевозчика, может быть застрахована. Причем страхование перевозимых грузов осуществляется еще и согласно международным принципам, единых для всех участников подобных соглашений.

По договору страхования ответственности перевозчика (экспедитора), заключаемому между страховщиком и страхователем, первый обязуется за обусловленную договором страхования плату (страховую премию), при наступлении предусмотренного в договоре страхования события (страхового случая) возместить ущерб (полностью или частично) объекту страхования.

По договору страхования риска ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу третьих лиц, а также финансовых убытков, может быть застрахован риск ответственности самого страхователя или иного лица, на которое такая ответственность может быть возложена (застрахованного лица). Такое лицо должно быть названо в договоре страхования. Если это лицо в дого-

воре страхования не названо, то считается застрахованным риск ответственности самого страхователя.

Договор страхования риска ответственности перевозчика считается заключенным в пользу лиц, которым может быть причинен вред (выгодоприобретателей), даже если договор заключен в пользу страхователя или иного лица, ответственных за причинение вреда, либо в договоре не сказано, в чью пользу он был заключен.

Если по договору страхования застрахована ответственность лица иного, чем страхователь, последний вправе в любое время до наступления страхового случая заменить это лицо другим, письменно уведомив об этом страховщика.

При заключении договора страхования груза перевозчиком стороны руководствуется:

- действующим законодательством РФ;
- положениями международных транспортных конвенций, применяемыми в обязательном порядке или в силу условий договора;
- положениями государственного транспортного законодательства соответствующей страны.
- стандартными условиями предоставления услуг, одобренных Ассоциациями экспедиторов и дорожных перевозчиков страны страхователя;
- положениями других договоров или соглашений, одобренных страховщиком и указанных в страховом полисе.

Особенности страхования ответственности перевозчиков грузов

Различают страхование перевозок водным транспортом, авиационным транспортом, а также железнодорожным и автомобильным. Существует вероятность, что перевозчик может причинить ущерб не только грузу, но и пассажирам и/или третьим лицам, поэтому выделяют случаи, на которые распространяется страхование ответственности перевозчика: вред жизни или здоровью людей, вред багажу, нанесение ущерба грузу или его утрата, убытки третьим лицам, не состоящим в договорных отношениях с перевозчиком. Различными бывают и условия каждого договора страхования груза перевозчиком, так как он может быть как внутренним, так и внешним, то есть международным.

Согласно нормативной базе Российской Федерации и международным нормативно-правовым документам наступление ответственности за утрату или порчу груза перевозчиком наступает только тогда, когда его вина доказана. Ответственность перевозчика не безгранична и определяется в каждом конкретном случае определенной суммой, а она в свою очередь, регулируется законодательным актом и международными конвенциями.

Специалисты рекомендуют заключать договор страхования перевозимых грузов в любом случае, независимо от выбранного способа перевозки,

потому что условий, по которым случай может или не может считаться страховым, очень много.

Объектом страхования ответственности перевозчика является имущественный интерес страхователя (застрахованного лица), связанный с его обязанностью в порядке, установленном гражданским законодательством, возместить ущерб (убытки), нанесенный третьим лицам в связи с осуществлением страхователем перевозок на любом виде транспорта, а также несением дополнительных расходов, возникающих в этой связи.

Страховым случаем является внезапное, непредвиденное и непреднамеренное для страхователя и потерпевшего третьего лица (лиц) событие, предусмотренное правилами страхования и указанное в договоре страхования (полисе), происшедшее в период действия договора страхования в процессе перевозки груза страхователем на территории Р.Ф. и за рубежом, выразившиеся в причинении вреда жизни, здоровью, имуществу или имущественным интересам третьих лиц, с наступлением которого возникает обязанность страховщика произвести выплату страхового возмещения третьим лицам.

В соответствии с общими правилами страхователь вправе выбрать одно или несколько событий (страховых рисков), с наступлением которых возникает обязанность страховщика произвести страховую выплату в соответствии с условиями правил и договора страхования.

1. Ответственность за гибель и/или повреждение груза, которые произошли вследствие:

- столкновения средств транспорта с препятствиями и между собой;
- пожаров;
- опрокидывания транспортных средств;
- переохладения или перегрева груза;
- провала мостов, взрывов;
- несчастные случаев при погрузке;
- кражи или разбойного нападения.

2. Ответственность за финансовые убытки, произошедшие вследствие:

- просрочки в доставке груза;
- выдача груза в нарушение указаний о задержке выдачи;
- неправильная засылка груза.

По данному пункту страхованием не покрывается ответственность страхователя, наступающая вследствие выдачи груза по вине страхователя или его служащих неправомочному получателю. При этом под финансовыми убытками, покрываемыми по настоящему пункту, понимаются убытки Страхователя, произошедшие вследствие понесенных клиентом страхователя финансовых убытков, вследствие неисполнения (ненадлежащего исполнения) страхователем его договорных обязательств, включая:

- убытки (расходы), вызванные просрочкой в доставке груза;



- убытки (расходы), вызванные нарушением указаний о задержке выдачи;
- дополнительные издержки по пересылке груза по правильному адресу, понесенные страхователем вследствие неправильной засылки груза;
- дополнительные провозные платежи, вызванные перечисленными в настоящем пункте событиями;
- таможенные сборы и пошлины, вызванные перечисленными в настоящем пункте событиями;
- убытки (расходы), вызванные конфискацией груза соответствующими ведомствами (например, органами санитарной инспекции и т.п.).

Однако страхованием не покрывается ответственность за нарушения, связанные с операциями, подпадающими под действие международных таможенных конвенций и соглашений, в частности Таможенной Конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 года), которая может быть застрахована дополнительно по «Правилам страхования ответственности автоперевозчиков перед таможенными органами при перевозках, осуществляемых на условиях Таможенной Конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 года).

Ответственность перед третьими лицами (кроме сотрудников страхователя, которым был причинен вред перевозимым или складировемым грузом, а также кроме третьих лиц, которым был причинен вред в результате действия непреодолимой силы) в случаях причинения вреда перевозимым грузом, если ущерб вызван:

- гибелью или повреждением имущества третьих лиц (имущественный ущерб);
- причинением вреда жизни и здоровью третьих лиц (гибелью/увечьем/травмами/заболеванием), включая расходы по оказанию медицинской помощи и захоронению (физический ущерб).

Дополнительные расходы страхователя, возникающие в прямой и непосредственной связи с ответственностью, предусмотренной правилами и договором страхования:

- расходы по расследованию обстоятельств страхового случая или происшествия, последствия или результаты которого могут служить основанием возникновения ответственности страхователя в соответствии с договором страхования;
- расходы по защите интересов страхователя в судебных и арбитражных органах по происшествиям, ответственность за которые возлагается на страхователя;
- разумно и необходимо произведенные расходы по предотвращению или уменьшению размера ущерба, ответственность за который возлагается на страхователя: например, принятие мер по сохранению груза после аварии

транспортного средства, в частности сортировка груза, переупаковка, реализация поврежденного груза и т.п.).

Страховщик не несет ответственность за ущерб, нанесенный третьим лицам при наступлении событий и/или возникновении убытков (расходов), перечисленных выше настоящих Правил, если таковые произошли в результате:

- умышленных действий страхователя (застрахованного лица), направленных на причинение ущерба или вреда;
- нарушения страхователем (застрахованным лицом) норм и правил, регулирующих движение транспортных средств, перевозку грузов, норм погрузки-разгрузки, упаковки и укупорки груза;
- всякого рода военных действий и военных мероприятий, и их последствий, гражданской войны, военных действий и забастовок;
- воздействия ядерного взрыва, радиации и радиоактивного заражения;
- проявления естественных или особых свойств грузов (химических изменений, внутренней порчи, усушки, плесени, гниения, потери качества и др.), происшедшие из-за влияния температуры воздуха, атмосферных осадков, порчи червями, грызунами, насекомыми и т.д., если страхователем (застрахованным лицом) не нарушены условия транспортировки и хранения груза;
- конфискации, реквизиции, ареста, уничтожения или повреждения имущества по распоряжению государственных органов;
- отказа грузополучателя от груза.
- непреодолимой силы или стихийного бедствия (урагана, ливневого дождя, снежной бури и т.д.);
- умысла или неосторожности страхователя (застрахованного лица) или его представителей, а также нарушения кем-либо из них установленных правил эксплуатации средств транспорта, правил движения и противопожарной безопасности, правил хранения огнеопасных или взрывчатых веществ и предметов и т.п.;
- прямого или косвенного воздействия атомного взрыва, радиации или радиоактивного заражения, связанных с любым применением атомной энергии или радиоактивных материалов;
- эксплуатации технически неисправных транспортных средств, в том числе рефрижераторных установок при перевозке грузов, требующих специального температурного режима перевозки.
- недостачи груза при целостности наружной упаковки и ненарушенных пломбах грузоотправителя или таможенных органов;
- перевозок и экспедирования контрабандных грузов и грузов незаконной торговли;
- перевозок ценных грузов.

– принятия международных актов, положений, инструкций, и иных мер (актов и т.п.), касающихся установления порядка ввоза, вывоза или транзита товаров, в том числе, требующих сертификации качества, вступающих в силу после принятия страхователя груза к перевозке.

В данном виде страхования, широко применяется общая оговорка о перевозке рефрижераторных грузов.

Страхование ответственности страхователя за гибель и/или повреждение грузов, перевозимых в автомобилях-рефрижераторах, судах-рефрижераторах, рефрижераторных вагонах и контейнерах-рефрижераторах не распространяется на случаи, причиной возникновения которых явилось:

– использование рефрижераторных установок, техническое состояние которых заведомо не отвечает требованиям безопасной перевозки и сохранности грузов;

– умышленные действия или грубая небрежность страхователя или его служащих в отношении требований по соблюдению необходимого температурного режима перевозки грузов.

Страховая сумма по договору страхования устанавливается по соглашению страховщика со страхователем.

При заключении договора страхования могут устанавливаться предельные суммы страховых выплат по видам рисков и (или) по одному страховому случаю (лимиты возмещения), которые служат ограничением ответственности Страховщика при выплате страхового возмещения.

В договоре страхования может быть предусмотрена условная или безусловная франшиза.

При назначении в договоре страхования (полисе) условной франшизы страховщик освобождается от ответственности за убыток, если его размер не превышает размер франшизы, и убыток подлежит возмещению полностью, если его размер превышает размер франшизы [5].

## **2.14. Порядок предоставления иска на возмещение ущерба**

Для того чтобы предъявить иск по гражданской ответственности, необходимо наличие ущерба, а также вины или противоправного действия (бездействия) нарушителя, существование связи между ними.

Рассмотрим эти три условия подробнее.

**Ущерб.** Ущерб может быть физическим, моральным, финансовым, материальным и т.д.

К физическому ущербу относятся смерть, инвалидность физическая или умственная, временная нетрудоспособность, затраты по уходу, моральный ущерб. Материальным ущербом считается полное повреждение или частичное уничтожение, порча, незаконное расходование имущества и

вещей. Финансовый ущерб – это лишение будущих доходов, возможной прибыли, права пользования чем-либо и т.д. Определение морального ущерба дано в ст. 151 ГК РФ, где указано: «Если гражданину причинен моральный вред (физические или нравственные страдания) действиями, нарушающими его личные неимущественные права либо посягающие на принадлежащие гражданину другие нематериальные блага, а также в других случаях, предусмотренных законом, суд может возложить на нарушителя обязанность денежной компенсации указанного вреда». Моральный вред может заключаться в нарушении деловой репутации, авторских прав, разглашения тайны частной жизни, врачебной тайны, временном ограничении каких-либо прав и т.д.

**Вина.** В большинстве типичных случаев сегодня нет необходимости доказывать вину, если она очевидна. Однако по спорным вопросам остается в силе необходимость доказательства вины потерпевшим.

**Причинная связь.** Потерпевший должен самостоятельно доказать, что именно в результате действия или бездействия какого-то лица он понес ущерб.

При урегулировании страхового случая при страховании ответственности важной особенностью является отношение треугольника между страхователем, страховщиком и потерпевшим (см. рис. 2.1).



Рис. 2.1. Механизм действия страхования ответственности

Пострадавший заявляет о своих правах на возмещение ущерба, предъявляя иск к страхователю. Страхователь, в свою очередь, предъявляет иск к своей страховой компании, требуя выплаты страхового возмещения в соответствующей форме. Непосредственного правового отношения между страховщиком и потерпевшим нет. Но страховщик на основе договора страхования с лицом, причинившим ущерб, должен либо отклонить, либо удовлетворить претензии. Страховщик имеет полномочия вступить в переговоры с потерпевшим за своего клиента и давать от его имени все необходимые объяснения. Если, по мнению страхователя и его страховщика,

претензия является необоснованной, то страховщик должен вести судебный процесс от имени страхователя и за свой счет. Но при этом в договоре страхования может быть также предусмотрено собственное участие страхователя в покрытии судебных издержек.

### **Контрольные вопросы**

1. Что входит в понятие транспортного страхования? Виды транспортного страхования, их краткая характеристика.
2. Каков порядок страхования автотранспорта? Документы, необходимые при заключении договора страхования и на выплату страхового возмещения.
3. Что из себя представляет комбинированное страхование автотранспортного средства?
4. Страхование железнодорожного транспорта.
5. Дайте характеристику страхования морского транспорта, его особенности, страхуемые риски.
6. Морские перевозки, их значение в ВЭД.
7. Возможные риски при морских перевозках.
8. Виды страхования, используемые в морском страховании. Краткая характеристика.
9. Что из себя представляет страхование «КАРГО», «КАСКО», «Фрахта», «Ответственности».
10. В чем суть коносамента, его назначение и роль в морском страховании.
11. Аварийный сертификат – назначение и роль в морском страховании.
12. Страхование «КАСКО» – условия, возможные риски.

## **3. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ЭКСПЕДИТОРА В УСЛОВИЯХ РЫНОЧНЫХ ОТНОШЕНИЙ**

### **3.1. Конкуренция на рынке транспортно-экспедиционного обслуживания**

Переход российских транспортно-экспедиционных предприятий к рыночной экономике осуществляется медленными темпами. При недостаточной развитости рынка транспортно-экспедиционных услуг далеко не все экспедиторы заинтересованы и способны перестроить свою работу в соответствии с новыми условиями и требованиями. Экспедиционные предприятия и организации еще слабо реагируют на платежеспособный спрос на перевозки и услуги и другие рыночные стимулы.

В условиях рынка конкурентоспособность транспортно-экспедиционного предприятия состоит в возможности занимать и удерживать определенную (пусть небольшую) рыночную нишу в сфере услуг.

Быть конкурентоспособным – это, прежде всего, обеспечить высокое качество транспортно-экспедиционных услуг с учетом всех их потребительских сторон. Одним из главных показателей качества транспортно-экспедиционных услуг является их безотказность. При низком уровне безотказности остальные потребительские стороны транспортно-экспедиционных услуг теряют свою привлекательность.

Конкурентоспособность транспортно-экспедиционных предприятий можно определить и как совокупность потребительских свойств услуги, характеризующую их отличие от услуги конкурента по степени соответствия конкретным потребностям с учетом затрат на их удовлетворение, соотношения цены и потребительских качеств услуги. Кроме этого на уровень конкурентоспособности влияют и такие основные факторы:

- уровень знания потребности на перевозки и услуги;
- применение прогрессивных технологий;
- расширение номенклатуры услуг (применение новых видов транспортно-экспедиционного обслуживания);
- обеспеченность транспортно-экспедиционных предприятий производственной базой;
- применение логистических систем;
- уровень квалификации кадров, менеджмент;
- маркетинг и др. (исследование рынка услуг).

При разработке мероприятий по повышению конкурентоспособности необходимо исходить из требований клиентуры, основные из которых сводятся:

- а) к своевременности доставки товара (груза);
- б) обеспечению сохранности груза при транспортировке и выполнении погрузочно-разгрузочных работ;
- в) экономичности доставки;
- г) готовности транспортных и экспедиционных предприятий принять на себя функции по сбыту продукции, промежуточному хранению, упаковке и другим операциям и услугам.

Транспортные и экспедиционные предприятия должны хорошо знать и уметь оценивать значимость этих факторов для каждого клиента.

### **3.2. Ценообразование в системе транспортно-экспедиционной деятельности**

Центральными вопросами, непосредственно связанными с уровнем конкурентоспособности любой организации в рыночных условиях, являются формирование и своевременная корректировка тарифов (цен). По сравнению с другими способами конкурентной борьбы ценой можно легко оперировать – ее можно быстро повышать или снижать. Тем не менее, в

определении цены необходимо поступать планомерно, поскольку ее быстрые изменения могут вызвать неожиданные последствия. Установление цены (тарифа) – важная задача для любой организации, связанная с определенным риском или потери клиентов и уменьшения доходов из-за слишком высокой цены, или недополучения прибыли как следствия установления необоснованно заниженного тарифа. В то же время, как уже отмечалось, повышение или снижение уровня тарифов на ТЭУ существенно влияет на отпускную цену поставляемых товаров и, следовательно, на рыночное положение потребителя услуг (грузоотправителей и грузополучателей).

Особая роль цены в обеспечении конкурентоспособности организации определяется следующими основными факторами:

- в отличие от большинства методов, применяемых по стимулированию спроса, использование методов регулирования цены не требует дополнительных денежных расходов, как это имеет место при проведении рекламных мероприятий, хотя и в этом случае целесообразно информирование потенциальных клиентов;
- потребители легче находят для себя привлекательность услуг, выраженную в цене, чем, например, на основе рекламы;
- даже в случаях, когда другие методы стимулирования (организация персональных продаж, целевая реклама и т.п.) являются основными, цена может быть использована как эффективное средство их поддержки.

Разнообразие видов товаров и услуг, форм и методов их производства и продажи, требований клиентуры вызвало усложнение и расширение видов цены. В табл. 3.1 рассмотрены основные виды цены, присутствующие на рынке ТЭУ.

Решение о цене принимается под влиянием достаточно большого количества чрезвычайно разнообразных внутренних и внешних факторов, которые можно условно разделить на две группы:

- *общеэкономические факторы*: налоговая и административная политика, общая конъюнктура финансового рынка, общие конкурентные условия российского экспорта на мировых товарных и транспортных рынках, нормативно-правовые акты, регулирующие состав и величину затрат организаций, общий уровень инфляции;
- *отраслевые факторы*: объемы и структура услуг, резервы снижения себестоимости услуг, номенклатура расходов и распределение затрат по видам работ и услуг, форма собственности и структура управления в отрасли.

Применительно к теории ценообразования из перечисленных факторов можно выделить факторы, непосредственно влияющие на решение о цене: маркетинговые цели; уровень спроса на услуги; величина издержек; степень государственного регулирования; характер конкуренции.

Таблица 3.1

## Виды цены на транспортные услуги

Вид цены	Определение
Базисная	Фиксированная на определенный момент времени ставка стоимости за единицу выполненных услуг: повременная: за час или сутки работы; сдельная: за перевезенную тонну груза, грузооборот; комбинированная (производительная), за километр пробега, час простоя
Мировая	Денежное выражение интернациональной стоимости услуги или стоимости национальной услуги на мировом рынке
Местная (расчетная)	Цена, учитывающая особенности реализации услуг на местном рынке (дифференциация внутриотраслевая и по географическому признаку)
Монопольная	Цена в отдельных сегментах рынка (например, эксклюзивные перевозки: особо ценный груз, негабаритные и тяжеловесные грузы и т. п.)
Фиксированная	Цена, устанавливаемая государством или под его контролем на социально значимые виды услуг
Договорная	Цена, устанавливаемая по соглашению сторон при оформлении и выполнении договора
Прейскурантная	Цена, зафиксированная на определенный момент времени в специальных справочниках или прайс-листах
Сезонная	Цена для сглаживания неравномерности спроса в течение определенного времени (год, квартал, месяц), может определяться корректировкой базовой цены с использованием системы скидок
Скользкая	Цена услуги, устанавливаемая на период времени, в течение которого ее себестоимость может изменяться
Розничная (разовая)	Цена разового договора
Групповая (фактурная)	Цена комплекса ТЭУ

Среди указанных факторов величина издержек и маркетинговые цели организации являются приблизительными границами для установления цены на услуги.

Ценообразование – это процесс, который осуществляется в соответствии с определенной ценовой политикой организации. Ценовая политика является частью коммерческой политики, которая также связана со многими факторами. В частности, на ценообразование влияет жизненный цикл продукта. На разных стадиях жизненного цикла используют различные ценовые стратегии. Процесс определения тарифов на перевозки и услуги в условиях конкуренции включает в себя следующие этапы.



1. Постановка задачи определения тарифов (установление маркетинговой цели).
2. Определение спроса на перевозки и услуги.
3. Определение издержек.
4. Анализ применяемых перевозчиками и экспедиторами тарифов (как в одной цепочке поставок товаров, так и конкурентов).
5. Выбор типа тарифа и метода его определения.
6. Определение окончательного тарифа.

**Маркетинговые цели.** На этапе определения маркетинговой цели перевозчик или экспедитор должны ответить на вопрос, каких целей они хотят достичь с помощью данного тарифа на конкретную перевозку или услугу, например, добиться максимума прибыли или привлечь дополнительных клиентов, завоевать лидерство на транспортном рынке, обеспечить «выживаемость» своей организации и т. п.

Наиболее распространенными целями организации при реализации своих товаров и услуг выступают следующие:

- получение в полном объеме запланированной прибыли, что является главным для большинства компаний. Для оценки степени ее достижения и назначения соответствующих цен используют показатель *прибыли на инвестиции* – прибыль в виде процентной доли от объема инвестированного капитала (например, компания General Motors с 1920-х гг. планирует 20 % прибыли на инвестиции в год);
- увеличение объемов реализации;
- завоевание большей доли рынка;
- получение высокой прибыли от реализации конкретной услуги;
- усиление своей конкурентоспособности, что определяется конкурентной средой: для устранения или ослабления конкурентов назначаются чрезвычайно низкие цены на услуги, затем при установлении контроля над рынком цены могут быть подняты в целях увеличения прибыли;
- создание благоприятного имиджа услуги.

Уровень цены в этом случае зависит от конечной цели создания имиджа:

- повышенная цена – свидетельство о престижности услуги, использовании для ее производства современных технологий и т.п.;
- пониженная цена – выполнение социальных или этических задач; дифференцированная цена – обе перечисленные цели;
- выполнение социальных, этических, экологических и прочих задач.

Нередко организация выбирает одновременно несколько маркетинговых целей.

Каждая технология перевозок грузов и услуг имеет вполне определенный *жизненный цикл*, состоящий из четырех основных этапов. С течением

времени в зависимости от того, на какой стадии жизненного цикла находится услуга, цели организации при установлении цены меняются.

На первом этапе введения новой услуги (например, доставка грузов в контейнерах) требуются относительно большие затраты на технические и организационные мероприятия, связанные с ее внедрением, объемы реализации возрастают медленно, прибыль почти отсутствует или ее размер незначителен.

На втором этапе объемы реализации услуг возрастают интенсивно, относительные затраты снижаются, прибыль возрастает.

На третьем этапе объемы реализации услуг и прибыли стабилизируются или, возможно, несколько снижаются.

Четвертый этап жизненного цикла характеризуется снижением объемов перевозок и прибыли, что означает необходимость пересмотра технологии и поиска новых путей освоения рынка.

Условия установления *высокой цены в краткосрочном периоде* следующие:

- цель организации – получение максимальной прибыли в краткосрочном периоде;
- значительные барьеры входа на рынок;
- ассоциация цена – качество;
- короткий жизненный цикл новой услуги (юбилейные перевозки и т.п.).

В практике работы транспортно-экспедиционных организаций используется большое количество различных методов ценообразования:

- на основе расходов (установление цены по себестоимости);
- основе рыночной конкуренции;
- основе спроса и предложения (метод равновесия цен);
- основе потребительской стоимости.

Установление тарифа *по себестоимости* – наиболее простой и часто употребляемый метод. К расчетной стоимости услуги прибавляется некоторая величина прибыли, которая, по мнению организации, оказывающей услуги, является для нее достаточным стимулом к эффективной работе. Метод применим в случае, когда производитель услуг является ведущим на рынке или находится вне конкуренции. Расчет цены по методу «издержки плюс прибыль» производится несколькими способами. Расчет тарифа на основе себестоимости осуществляется по формуле:

$$P = AVC(1 + K), \quad (3.1)$$

где  $AVC$  – себестоимость производства услуги, руб.;  $K$  – надбавка с целью покрытия накладных расходов и получения прибыли, руб.

Ценообразование по полным затратам осуществляется на основе построения графика точки безубыточности.

Ценообразование по ставке возврата на инвестиции (США):

$$P = AC + k_{ц}I, \quad (3.2)$$

где  $AC$  – эксплуатационные текущие расходы, руб.;  $k_{ц}$  – ставка возврата на вложенные инвестиции, руб.;  $I$  – размер инвестиций, руб.

Установление тарифа *в зависимости от конкуренции* на рынке заключается в том, что величина тарифа устанавливается близкой к средней величине тарифа основных конкурентов. Такой подход, как отмечалось, не требует глубоких маркетинговых исследований и является практически единственным возможным при действии на насыщенном рынке нескольких организаций, оказывающих аналогичные услуги. Установление тарифа *по соотношению спроса и предложения* осуществляется на основе рыночной информации. Спрос в этом случае рассматривается как своеобразный баланс между ценой и предложением. Тариф, уравнивающий спрос и предложение, в простейшем случае может быть определен следующим образом:

$$T_p = \frac{SC\left(1 + \frac{R}{100}\right)}{Q}, \quad (3.3)$$

где  $T_p$  – тариф, уравнивающий спрос и предложения, руб.;  $S$  – стоимость услуги, руб.;  $C$  – уровень спроса на данный вид услуг;  $R$  – средняя норма рентабельности, %;  $Q$  – уровень предложения на данный вид услуг.

Чем выше спрос, тем выше тариф равновесия; при сокращении спроса тариф равновесия снижается. Сопоставление равновесных цен с действующими ценами на рынке позволяет оценить напряженность рынка и спрогнозировать тенденции развития рыночных цен на услугу.

Установление тарифа *по потребительской стоимости* предполагает его определение в соответствии с эффектом, получаемым клиентом от использования транспортной услуги. Согласно маркетинговой концепции потребительская стоимость товара или услуги определяется оценкой, которую дают потребители. Основная трудность при реализации этого метода заключается в правильном определении потребительской стоимости транспортной услуги, формировании у потребителей необходимого отношения к ней. Решение поставленных задач требует количественных маркетинговых исследований. Для оценки количественного влияния конкретных требований потребителей они группируются в таблицу, где в графе «Влияние на стоимость перевозки (услуги)» проставляются надбавки или скидки в зависимости от значимости соответственного потребительского свойства.

Данная систематизация дает возможность показать клиенту, за что он платит, и что уровень цены только прямо пропорционален оказываемым услугам.

При ценообразовании необходимо принимать во внимание не только собственно услугу, но и связанные с ней возможные реализации продукции и услуг. Следует также учитывать равновесие между качеством перевозки и качеством связанной продукции (услуги).

**Инструменты ценообразования.** Для установления конкретных цен на товары и услуги используют два общепринятых инструмента ценообразования: наценка и анализ безубыточности.

*Наценка* – надбавка к сумме издержек производства услуги при установлении продажной цены для получения прибыли; другими словами, это прибыль на единицу товара или услуги.

*Удельный вес наценки* – разница между издержками производства товара (услуги) и его продажной ценой, выраженная в процентах.

*Средняя наценка* – фиксированный процент надбавки, используемый при установлении цены на все товары (услуги) определенного ассортимента. Размер наценки зависит от темпов оборота услуг организации: чем ниже темпы, тем выше должна быть наценка.

*Анализ безубыточности* – метод исчисления минимального объема продаж, необходимого для покрытия всех затрат при заданной цене.

*Точка безубыточности* – объем продаж, необходимый для покрытия всех затрат организации при заданной цене, т.е. минимально необходимый объем продаж, при котором организация не будет терпеть убытки. Продажи ниже этой величины приносят организации убытки, а продажи выше – прибыль. Точка безубыточности показывает, какое минимальное количество продукции (услуг) нужно реализовать, чтобы покрыть свои постоянные затраты. Значение показателя «точка безубыточности» в абсолютном выражении можно рассчитать по формуле:

$$T_6 = \frac{C_{\text{пост.общ}}}{C - C_{\text{пер.уд}}}, \quad (3.4)$$

где  $C_{\text{пост. общ}}$  – постоянные общие издержки, руб.;  $C$  – цена (тариф) каждой единицы услуги, руб.;  $C_{\text{пер уд}}$  – переменные издержки на единицу услуги, руб.;  $(C - C_{\text{пер.уд}})$  – маржа на единицу услуги, руб.

*Маржа* – показатель разницы между выручкой и переменными затратами. Без расчетов показателей маржи и точки безубыточности не обходится ни одна зарубежная фирма.

Анализ безубыточности в ценообразовании позволяет обоснованно варьировать ценами, устанавливая их на различных уровнях. Например, авиакомпания заключила договор перевозки определенного количества груза по стандартному тарифу и за счет этого полностью покрывает свои расходы. Каждая перевезенная сверх этого количества единица груза принесет чистую прибыль, так как заполнение грузом свободных провозных мощностей не влечет дополнительных затрат авиакомпании.

**Стратегии ценообразования.** Существует множество методов оптимизации управленческих решений в области ценообразования, которые можно отнести к стратегии ценообразования, в частности:

- *шкалирование цен* – продажа товаров и услуг в ограниченном диапазоне цен, что облегчает продажу услуги и выбор клиента, ограничивая количество альтернативных вариантов;
- *установление «некруглых» цен* – установление цены чуть ниже следующей круглой цифры;
- *предоставление скидок с цены (поправки)* – временное снижение цены в зависимости от типа клиента и предлагаемой услуги, например, *наличная скидка* – скидка с цены для покупателя, который оплачивает услугу наличными или безотлагательно, а не в кредит.

Решением проблемы конкурентоспособности является разработка гибкой системы ценообразования, основанной на продуманной производственной политике, знании собственных недостатков и преимуществ, расчете затрат и возможной их динамике в зависимости от условий выполняемого договора и возможностей конкурентов. Многие транспортно-экспедиционные организации предлагают клиенту базовую ставку расчетного тарифа, однако наличие системы продуманных скидок и надбавок к тарифу позволит выдержать установленную в организации норму прибыли около планируемого уровня и проводить стабильную производственную политику. При заключении сделок и договоров на ТЭО возможны различные категории *поправок*, в том числе в зависимости от мощности или производительности используемого оборудования, типа ПС и т.п. На практике чаще всего применяют поправки:

- на различие в комплектации дополнительных услуг;
- разницу по основным технико-экономическим показателям используемого оборудования (ТС);
- уровень конкурентоспособности;
- различие в коммерческих и иных условиях сделки (сроки и условия поставки, хранения, выполнения работ, условия расчетов, объем сделки и т.п.).

За основу расчета выбирается базисная цена, которая должна быть такой, чтобы количество вводимых поправок было минимальным, а полученная в итоге цена не отличалась бы от исходной цены более чем на  $\pm 25\%$ .

Рассмотрим поправки к ценам, отражающие коммерческие или иные условия сделок. Так, например, при условии авансового платежа покупатель как бы без предоставления залога кредитует поставщика и изымает из своего оборота нередко значительную сумму или занимает ее в банке под проценты. При условии авансовых платежей ставка тарифа должна снижаться. Возможна обратная ситуация, когда поставщик предоставляет по-

купателю рассрочку платежа, что должно приводить к повышению ставки тарифа относительно уплаты наличными. Для расчетов такого рода может быть применена следующая формула:

$$K = 0,00083П \sum(A_i T_i), \quad (3.5)$$

где  $K$  – величина поправки к цене; 0,00083 – постоянная величина, вводимая в формулу для достижения большей точности;  $П$  – средний банковский процент, действующий в настоящее время;  $A_i$  – размер соответствующего платежа, руб.;  $T_i$  – срок между внесением аванса и получением заказа (или между получением заказа и временем уплаты взноса по рассрочке), дни;  $i$  – номер части аванса или взноса по рассрочке.

Кроме скидок немаловажную роль для клиентов играет стабильность тарифов, которая может быть обеспечена только обоснованно сформированной системой тарифов транспортно-экспедиционной организации. Нередко для формирования конкурентоспособной системы тарифов требуется привлечение специалистов-консультантов. В частности, расчет цены по уровню конкурентоспособности производят специалисты, имеющие обширную специальную информацию по динамике цен, по конкурентоспособности услуг, располагающие статистикой по рынкам исследуемых услуг за ряд лет, а также соответствующим программным обеспечением [7].

Значительное влияние на цену услуги оказывает не только технология производства и реализации услуги, но и эффективность управления этими процессами, в том числе качество планирования.

### 3.3. Состав доходов и расходов на ТЭО обслуживания клиентуры

Расходы. В расчетах рассматриваются затраты, связанные с выполнением комплекса всех операций по доставке груза от склада грузоотправителя до выгрузки и сдачи груза на складе получателя, в том числе учитываются расходы железнодорожной станции (порта), автомобильного транспорта, грузоотправителя и грузополучателя, транспортно-экспедиционной организации.

Например, затраты ресурсов при организации новых видов ТЭО в интервале времени  $t$  рассчитываются следующим образом:

$$C = \sum C_t t = \sum (C_t^T + KB_t - Л) t, \quad (3.6)$$

где  $C$ , – величина затрат всех ресурсов в  $t$ -м году, руб.;  $C_t^T$ , – текущие издержки при производстве новых видов ТЭО в  $t$ -м году без учета амортизационных отчислений на реновацию, руб.;  $KB$ , – единовременные затраты при производстве новых видов ТЭО в  $t$ -м году, руб.;  $Л$ , – остаточная стоимость (ликвидационное сальдо) основных фондов, выбывающих в  $t$ -м году, руб.

Остаточная стоимость может быть определена по следующей формуле:

$$L_t = (\Phi_0 - \Phi_{лик}) \frac{(1-E)^{t_{сл}} - (1-E)^\tau}{(1-E)^{t_{сл}} - 1}, \quad (3.7)$$

где  $\Phi_0$  – первоначальная стоимость фондов, руб.;  $\Phi_{лик}$  – ликвидационное сальдо рассматриваемых фондов (стоимость фондов после выработки или истечения срока службы примерно равна стоимости металла, если речь идет об оборудовании), руб.;  $E$  – норма дисконта;  $t_{сл}$  – общий срок службы фондов, год;  $\tau$  – срок службы фондов в  $t$ -м году ( $\tau < t_{сл}$ ), год.

В случаях, когда на конец расчетного периода остаются основные фонды,  $L$ , определяется как остаточная стоимость указанных фондов.

Норма дисконта  $E$  используется для приведения (дисконтирования) разновременных результатов, затрат и эффектов к какому-либо моменту времени – точке приведения, в качестве которой рекомендуется принимать момент окончания первого шага расчета.

Результаты, затраты и эффект, имеющие место на первом шаге расчета реализации проекта, приводят к базисному моменту времени умножением их на коэффициент дисконтирования, определяемый для постоянной нормы дисконта  $E$ , т.е.

$$\alpha_t = \frac{1}{(1-E)^t}, \quad (3.8)$$

где  $t$  – номер шага расчета ( $t = 0, 1, 2, \dots, T$ );  $T$  – горизонт расчета.

В рыночной экономике норма дисконта определяется исходя из депозитного процента по вкладам (в постоянных ценах) и на практике принимается больше его значения вследствие инфляции и риска. Например, если в  $t$ -м году депозитный процент по вкладам 28 % (0,28), уровень инфляции 30 % (0,3), норматив риска и неопределенности 0,2, то норма дисконта будет равна их сумме, т.е.  $E = 0,78$ . Приведенная норма дисконта справедлива в рыночной экономике для собственного капитала. В случае, когда весь капитал является заемным, норма дисконта представляет собой соответствующую процентную ставку, определяемую условиями процентных выплат и погашений по займам с учетом уровня инфляции и риска.

В состав единовременных затрат на осуществление новых видов ТЭО включаются затраты единовременного характера вне зависимости от источников финансирования:

- капитальные вложения;
- научно-исследовательские, экспериментальные, конструкторские, технологические и проектные работы;
- затраты на приобретение, демонтаж, доставку, наладку и освоение оборудования;

- стоимость строительства или реконструкции зданий и сооружений, затраты на необходимые производственные площади и другие элементы основных фондов, непосредственно связанные с осуществлением новых видов ТЭО;
- пополнение оборотных средств, связанное с осуществлением мероприятия;
- предотвращение отрицательных социальных, экологических и других последствий.

В случае, когда реализация мероприятия требует временного использования (привлечения) основных фондов или использования фондов, созданных до начала расчетного периода, привлекаемые фонды следует учитывать в полном объеме по остаточной стоимости на момент их привлечения. В момент прекращения их использования остаточная стоимость этих фондов вычитается из единовременных затрат.

Предпроизводственные затраты учитывают полностью в составе единовременных затрат лишь в случаях, когда результаты предпроизводственной работы используются для разработки и внедрения только данного мероприятия. Если же результаты разработок применяются при реализации других мероприятий, на данное мероприятие следует относить только часть предпроизводственных затрат, устанавливаемую экспертным путем. В состав нормируемых оборотных средств включают запасы сырья, материалов, топлива и полуфабрикатов, а также незавершенное производство.

В случае использования при реализации мероприятий зарубежной техники, импортного сырья или материалов в расчете затрат их валютная стоимость переводится во внутренние рубли с учетом валютных коэффициентов по рыночному курсу.

В расчетах затрат за расчетный период следует учитывать динамику изменения текущих издержек в течение расчетного периода.

В затраты по перевозкам грузов входят заработная плата (основная и дополнительная с начислениями) водителей; расходы на топливо и смазочные материалы; расходы по техническому обслуживанию и текущему ремонту; амортизационные отчисления; расходы на восстановление износа и ремонт шин; накладные расходы.

Затраты по ПРР включают в себя заработную плату (с начислениями) бригад, обслуживающих ПРМ; расходы на топливо, а также электроэнергию для электродвигателей и освещение; расходы на смазочные и обтирочные материалы; расходы по текущему и среднему ремонту механизмов; амортизационные отчисления; расходы по замене оснастки; накладные расходы.

В накладные расходы входят заработная плата (с начислениями) специалистов и служащих, связанных с ПРР, расходы по эксплуатации слу-



жебных зданий, стоимость быстроизнашивающегося инвентаря, оборудования и т. п.

Затраты на выполнение экспедиционных операций включают в себя заработную плату (с начислениями) диспетчеров, информаторов, товарных кассиров и других работников транспортной экспедиции; расходы по содержанию товарных контор и диспетчерских пунктов; амортизационные отчисления; расходы по текущему ремонту товарных контор и диспетчерских пунктов; прочие расходы.

Затраты на складскую переработку грузов включают в себя затраты по внутрискладским ПРР и расходы по эксплуатации складов. В последние входят затраты на освещение, амортизацию, текущий ремонт, а также заработная плата персонала, непосредственно связанного со складской переработкой грузов.

Общий фонд заработной платы определяется умножением средней заработной платы на расчетную численность работников транспортной экспедиции.

Общие текущие затраты при ТЭО составляют:

$$C = C_{отп} + C_{вес}, \quad (3.9)$$

где  $C_{отп}$  – эксплуатационные расходы на экспедицию, не зависящие от массы отправки, руб.;  $C_{вес}$  – эксплуатационные расходы на экспедицию, зависящие от массы отправки, руб.

Эксплуатационные расходы, не зависящие от массы отправки, включают в себя затраты: на заработную плату (со всеми начислениями) всех работников, деятельность которых связана с оформлением и доставкой перевозочных документов; материалы (конторские, упаковочные бирки и т.п.) и коммунальные услуги; хранение грузов на складах; все виды периодических ремонтов, амортизационные отчисления.

Эксплуатационные расходы, зависящие от массы отправки, состоят из следующих двух частей: затраты на ПРР  $C_{ПРР}$ ; затраты на перевозку груза  $C_{пер}$ .

Фактические расходы на ПРР рассчитывают по формуле:

$$C_{ПРР} = C_m(Q_{п.м} + Q_{в.м})(1 - k) + C_p(Q_{п.р} + Q_{в.р})(1 - k_1), \quad (3.10)$$

где  $C_m$  и  $C_p$  – себестоимость соответственно механизированной и ручной переработки груза, руб.;  $Q_{п.м}$ ,  $Q_{в.м}$ ,  $Q_{п.р}$ ,  $Q_{в.р}$  – количество погруженных и выгруженных тонн груза в средства магистрального вида транспорта и АТС соответственно механическим и ручным способом, т;  $k$  и  $k_1$  – коэффициенты, учитывающие переработку груза по прямому варианту.

Все расходы, связанные с выполнением перевозки, также условно разделяют на постоянные и переменные. Для наиболее объективной оценки себестоимость транспортно-экспедиционной операции определяется отдельно для каждого вида отправок: мелкие, контейнерные, повагонные:

$$C_{\text{мел}} = a + bq_{\text{мел}}; \quad (3.11)$$

$$C_{\text{к}} = a + bq_{\text{к}}; \quad (3.12)$$

$$C_{\text{л}} = a + bq_{\text{л}}, \quad (3.13)$$

где  $C_{\text{мел}}$ ,  $C_{\text{к}}$ ,  $C_{\text{л}}$  – себестоимость операции с соответствующим видом отправок (мелкие, контейнерные, повагонные), руб.;  $a$  – расходная ставка на отправку в части, не зависящей от массы груза (по экспедиции), руб.;  $b$  – расходная ставка на 1 т в части, зависящей от массы груза, руб.;  $q_{\text{мел}}$ ,  $q_{\text{к}}$ ,  $q_{\text{л}}$  – средняя масса отправки мелкой, контейнерной, повагонной соответственно, т.

Расходные ставки определяются по формулам:

$$\frac{C_{\text{отп}}}{\sum N_{\text{отп}}}; \quad (3.14)$$

$$b = \frac{C_{\text{вес}}}{\sum Q_{\text{т}}}, \quad (3.15)$$

где  $\sum N_{\text{отп}}$  – общее количество переработанных отправок (по прибытию и отправлению);  $\sum Q_{\text{т}}$  – количество погруженных, выгруженных, завезенных на станцию (порт) и вывезенных со станции (порта) тонн груза.

**Доходы.** Общий объем доходов  $D$  транспортно-экспедиционной организации, как отмечалось, включает в себя доходы от перевозок грузов, доходы от выполнения экспедиционных операций и услуг, а также стоимость погрузочно-разгрузочных и складских работ. Доходы от перевозок планируются, как правило, методом прямого счета. Для этого определяют объем перевозок по отдельным видам грузов  $Q$ , и затем производят вычисления на основе используемых тарифов:

$$D_{\text{пер}} = \sum Q_i \Pi_i, \quad (3.16)$$

где  $\Pi_i$ , – тариф на перевозку единицы  $i$ -го груза, руб.

Доходы могут быть рассчитаны также на основе принятого плана перевозок и сложившейся в текущем году средней доходной ставки по перевозкам с учетом изменения среднего расстояния перевозок и структуры грузооборота в будущем году по сравнению с текущим. Доходы от экспедиционных, расчетных операций и услуг определяют на основе запланированных объемов по завозу и вывозу грузов отдельно по перевозкам железнодорожным, внутренним водным и воздушным транспортом. Доходы от выполнения ПРР определяют на основе запланированного объема выполнения этих работ своими механизмами и рабочей силой. При этом также может быть применена доходная ставка на 1 т перерабатываемого груза.

Общий объем переработки грузов складывается из объемов работ, связанных с выгрузкой и погрузкой грузов и определяется на основании объ-

емов перевозок грузов по грузоотправителям и грузополучателям, отраженных в договорах. При этом учитывается перегрузка как при вывозе и завозе грузов, так и в процессе хранения их на складах (сортировка, подгруппировка и другие перемещения на складах). Доходы по складским операциям планируют на основе анализа отчетных данных о выполняющихся на складе тарно-упаковочных работах, подгруппировке грузов и краткосрочном хранении грузов. Затем устанавливают объемы складских операций (работ). Грузооборот складских помещений отражает количество груза, поступающего на склад (площадку) и отпускаемого со склада (площадки). Планируется грузооборот складских помещений на основе объема завоза и вывоза грузов с учетом величины прямой перегрузки их с одного вида транспорта на другой.

**Прибыль и рентабельность.** Общая сумма прибыли складывается из прибыли от перевозок грузов, выполнения экспедиционных, погрузочно-разгрузочных и складских работ:

$$\Pi = \sum(D_i - C_i), \quad (3.18)$$

Рентабельность (общая) рассчитывается как отношение суммы прибыли  $\Pi$  к стоимости основных производственных фондов  $ОФ$  и нормируемых оборотных средств  $ОС$ :

$$R = \frac{\Pi}{ОФ+ОС}, \quad (3.19)$$

Рентабельность отдельных видов перевозок исчисляется как отношение прибыли, полученной от выполнения транспортной работы по каждому виду перевозок, к их полной себестоимости:

$$R = \frac{\Pi_i}{C_i}, \quad (3.20)$$

Расчетная рентабельность определяется как отношение плановой суммы балансовой прибыли, уменьшенной на сумму платы за производственные фонды, фиксированных платежей в бюджет, процентов за банковский кредит, к планируемой среднегодовой стоимости основных производственных фондов и нормируемых оборотных средств, облагаемой платой за фонды.

### **3.4. Эффективность инвестиций в транспортно-экспедиционном обслуживании**

Функционирование системы ТЭО, выполнение на основе новых технологий традиционных и внедрение новых видов услуг требуют определенных вложений (инвестиций), связанных с риском. Инвестиции – вложения капитала с целью последующего его увеличения. Закон Российской Феде-

рации «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений» от 25.02.1999 № 39-ФЗ (в ред. ФЗ от 28.12.2013 № 396-ФЗ) определяет, что *инвестициями* являются все виды имущественных и интеллектуальных ценностей, вкладываемые в объекты предпринимательской и других видов деятельности, в результате которых образуется доход (прибыль) или достигается иной полезный эффект. К видам ценностей, выступающим в качестве инвестиций, относятся: денежные средства, целевые банковские вклады, паи, акции и другие ценные бумаги; движимое и недвижимое имущество (здания, сооружения и т.п.); имущественные права, вытекающие из авторского права, ноу-хау и другие интеллектуальные ценности; права пользования землей и другими ресурсами, иные имущественные права; другие ценности.

Инвестиционная деятельность как процесс реализации инвестиций осуществляется на основе ряда принципов и положений, в частности осуществление инвестиций оказывает комплексное влияние на все показатели деятельности организации. Все инвестиционные решения принимаются на альтернативной основе и на основе инвестиционных расчетов. Решение, обеспечивающее достижение наилучшим образом поставленных инвестором целей, является оптимальным. Осуществление капитальных вложений должно быть обосновано с точки зрения их экономической целесообразности, объема и сроков в форме *инвестиционного проекта*.

*Объектами* инвестиционной деятельности выступают модернизированные и вновь созданные основные фонды и оборотные средства, ценные бумаги, целевые денежные вклады, научно-техническая продукция, другие объекты собственности и имущественные права.

Общий объем инвестиций по транспортно-экспедиционной организации определяется потребностью капитальных вложений в ПРМ, ПС, гаражи, диспетчерские пункты, складское оборудование и т. п.

Экономический эффект от внедрения новых видов ТЭО рассчитывается за расчетный период по годам по формуле:

$$\mathcal{E} = D - C, \quad (3.21)$$

где  $D$  – стоимостная оценка результатов (доходов) от реализации новых видов ТЭО за расчетный период, руб.;  $C$  – стоимостная оценка затрат на осуществление новых видов ТЭО за расчетный период, руб.

В условиях полной определенности для оценки эффективности инвестиций используют статистические (в отношении краткосрочных проектов) и динамические методы. При *статистических инвестиционных расчетах* в качестве критерия используют следующие показатели:

- среднегодовая прибыль, определяемая как разница между среднегодовым доходом и среднегодовыми издержками реализации проекта;
- рентабельность – отношение среднегодовой прибыли к объему инвестиционных затрат;

- точка безубыточности – объем реализации услуг, при котором валовая выручка равна валовым издержкам ;
- срок окупаемости инвестиций – календарный промежуток времени от момента первоначального вложения капитала в проект до момента, когда нарастающий итог денежного потока становится равным нулю.

В условиях рынка с развитием научно-технического прогресса возникает проблема разрыва во времени между затратами и результатами. Разработка и внедрение инвестиции в ТЭО требуют времени на исследовательские работы, подготовку и развитие рынка обеспечение производства услуг. Все эти стадии сопровождаются затратами, результат которых в форме доходов реализуется позже что обусловило широкое использование методов, основанных на дисконтировании, т.е. приведении затрат и доходов к единому моменту времени.

В динамических методах оценки эффективности инвестиции используют следующие основные показатели:

- чистый денежный поток – разница между притоком и оттоком денег с учетом баланса наличности на начало рассматриваемого периода;
- чистая дисконтированная стоимость – сумма дисконтированных по годам чистых денежных потоков за весь период реализации проекта, или чистый дисконтированный доход (ЧДД).

Применение дисконтирования позволяет провести сравнительный анализ разновременных затрат и доходов. При выборе варианта доставки груза критериями для исполнителей ТЭО являются возмещение издержек и получение максимальной прибыли, а для потребителей – минимизация издержек обращения.

**Общие принципы оценки эффективности.** Процесс внедрения новых технологий повысил требования к оценке эффективности инвестиций. Поскольку экономический эффект внедрения новых услуг имеет комплексный характер, для интервала времени между начальным  $t_n$  и конечным  $t_k$  годами расчетного периода  $t=t_k - t_n$  он определяется по формуле:

$$\mathcal{E} = \sum \mathcal{E}_t t, \quad (3.22)$$

где  $\mathcal{E}$  – стоимостная оценка результатов за расчетный период, руб.;  $\mathcal{E}_t$  – стоимостная оценка результатов в  $t$ -м году расчетного периода, руб.

В качестве расчетного года обычно принимается наиболее ранний из всех рассматриваемых вариантов календарный год, предшествующий началу выпуска продукции (услуги) и использования в производстве новой технологии. Единый момент времени принимается как расчетный год –  $t_p$ .

В качестве начального года расчетного периода  $t_n$  принимается год начала финансирования работ по осуществлению мероприятия, включая проведение научных исследований. Конечный год расчетного периода  $t_k$  определяется моментом завершения всего жизненного цикла мероприятия, включающего разработку, освоение и его реализацию.

В качестве обобщающего показателя интенсификации процесса ТЭО в условиях рыночной экономики рекомендуется применять такой показатель, как *коэффициент успеха*, который определяется по формуле:

$$K_y = \frac{D_{ТЭО}}{C_{ТЭО}}, \quad (3.23)$$

где  $D_{ТЭО}$ ,  $C_{ТЭО}$  - соответственно сумма доходов и затрат на ТЭО. Величина экономического эффекта от внедрения, например, новых видов ТЭО через величину коэффициента успеха будет определяться по формуле:

$$\mathcal{E}_k = \frac{K_{yt}}{K_{y(t-1)}}, \quad (3.24)$$

где  $K_{yt}$  – коэффициент успеха в текущем году;  $K_{y(t-1)}$  – коэффициент успеха в предыдущем году.

Величина эффекта, выраженная через коэффициент успеха, будет определять эффективность реализации новых видов ТЭО интенсивными методами.

### **Методика оценки экономической эффективности инвестиций в ТЭО.**

Основными принципами оценки инвестиционных проектов являются следующие:

- определение эффекта посредством сопоставления предстоящих интегральных результатов и затрат с ориентацией на достижение требуемой нормы дохода на капитал или иных показателей;
- приведение предстоящих разновременных результатов и затрат к условиям их соизмеримости по экономической ценности в начальном периоде;
- учет влияния инфляции и других факторов, влияющих на ценность используемых денежных средств;
- учет неопределенности и рисков, связанных с осуществлением проекта.

Как отмечалось, показателем экономической эффективности, учитывающим затраты и результаты, связанные с реализацией проекта, и допускающим стоимостное измерение, является ЧДД или интегральный эффект  $\mathcal{E}_{\text{инт}}$ . Интегральный эффект определяется как сумма текущих эффектов за весь расчетный период, приведенная к начальному шагу, или как превышение интегральных результатов над интегральными затратами. Лучшим является вариант, у которого значение ЧДД или  $\mathcal{E}_{\text{инт}}$  максимальное:

$$\mathcal{E}_{\text{инт}} = \text{ЧДД} + D_T - C_T \rightarrow \text{max}, \quad (3.25)$$

где  $D_T$  – результаты, достигаемые за весь расчетный период  $T$ , руб.;  $C_m$  – затраты, осуществляемые за тот же период, руб.

В случае тождества полезного результата  $D_T$  или невозможности его определения лучшим является вариант, имеющий минимальные затраты:

$$C_T \rightarrow \min, \quad (3.26)$$

Стоимостная оценка результата за расчетный период  $T$  может быть определена по следующей формуле:

$$D_T = \sum_{t=t_n}^T D_i a_i = \sum_{t=t_n}^T D_i \times \frac{1}{(1+E)^t}, \quad (3.27)$$

где  $T$  – горизонт расчета, г;  $t$  – текущий год, результаты и затраты которого приводятся к расчетному году, г;  $D_t$ , – результаты, достигаемые на шаге расчета  $t$ , руб.;  $a$ , – коэффициент приведения к расчетному году;  $E$  – норма дисконта, равная приемлемой норме дохода на капитал.

Аналогично определяется стоимостная оценка затрат за расчетный период:

$$C_T = \sum_{t=t_n}^T C_i a_i = \sum_{t=t_n}^T C_t \frac{1}{(1+E)^t}, \quad (3.28)$$

Отсюда

$$\mathcal{E}_{\text{инт}} = \text{ЧДД} = \sum_{t=t_n}^T (D_i - C_i) \frac{1}{(1+E)^t}, \quad (3.29)$$

где  $(D_t - C_t)$  составляют эффект, достигаемый на шаге расчета  $t$ .

На практике часто пользуются модифицированной формулой для определения ЧДД или  $\mathcal{E}_{\text{инт}}$ . Для этого из состава  $C_t$ , исключаются капитальные вложения:

$$\mathcal{E}_{\text{инт}} = \text{ЧДД} = \sum_{t=t_n}^T (D_i - C_t^+) \times \frac{1}{(1+E)^t}, \quad (3.30)$$

где  $C_t^+$  – затраты на шаге  $t$  при условии, что в них не входят капиталовложения, руб.

Сумма дисконтированных капиталовложений:

$$KB_D = \frac{\sum KB_{D_t}}{(1+E)^t}, \quad (3.31)$$

где  $KB_{D_t}$ , – дисконтированные капиталовложения на шаге  $t$ , руб.

Приведенная формула выражает разницу между суммой приведенных эффектов и приведенного к тому же времени значения капитальных вложений  $KB$ . Если ЧДД положителен, проект эффективен (при данной норме дисконта) и может рассматриваться вопрос о его принятии. Чем больше ЧДД, тем эффективнее проект. Если проект будет осуществлен при отрицательном ЧДД, инвестор понесет убытки.

Сравнение различных проектов (вариантов проекта) и выбор лучшего из них проводятся по наибольшему значению показателя интегрального экономического эффекта.

Чистый дисконтированный доход связан с индексом доходности ИД, который представляет собой отношение суммы приведенных эффектов к размеру капиталовложений:

$$\text{ИД} = \frac{1}{\text{КВ}} \sum_{t=t_и}^T (D_i - C_t^+) \frac{1}{(1+E)^t}, \quad (3.32)$$

Если ЧДД положителен,  $\text{ИД} > 1$  – проект эффективен, если  $\text{ИД} < 1$  – неэффективен.

Срок окупаемости при данной методике – минимальный временной интервал (от начала осуществления проекта), за пределами которого интегральный эффект становится и в дальнейшем остается неотрицательным, т.е. это период (измеряемый, например, в годах), начиная с которого первоначальные вложения и другие затраты, связанные с проектом, покрываются суммарными результатами его осуществления.

Данная методика используется на прединвестиционной стадии. Чистый дисконтированный доход или  $\mathcal{E}_{\text{инт}}$  сначала рассчитывается в базисных ценах при норме дисконта  $E$ , равной депозитному проценту по вкладам, когда используются собственные средства организации, и процентной ставки по займу, если средства берутся в кредит. При разработке технико-экономического обоснования проекта расчет ЧДД или  $\mathcal{E}_{\text{инт}}$  производится в прогнозных и расчетных ценах при норме дисконта, равной сумме нормы доходности, уровня инфляции и степени риска. При рассмотрении нескольких вариантов проекта расчеты ведутся в базисных ценах, а норму дисконта принимают равной норме доходности.

После определения лучшего варианта по максимуму интегрального эффекта в ТЭО рассчитывается абсолютная эффективность этого варианта в прогнозных и расчетных ценах, а норма дисконта принимается равной сумме норм доходности, уровня инфляции и степени риска.

Инвестиционные результаты могут быть основными и сопутствующими.

*Основной результат* будет равен сумме эффектов, полученных в году  $t$ .

$$\mathcal{E}_0 = \sum_1^n \mathcal{E}_t, \quad (3.33)$$

где  $\mathcal{E}$ , – эффект, полученный в год  $t$ , руб.;  $n$  – число возможных эффектов, реализуемых в год  $t$ .

К *сопутствующим результатам* можно отнести полезные эффекты социального или экологического характера. Учет социально-экологических факторов является непременным условием для выбора наилучшего варианта проекта. Если полезные эффекты социального или экологического характера нельзя выразить в стоимостной форме прямым счетом, они должны быть учтены как натуральные показатели.

Существуют различные методы экономической оценки сопутствующих результатов.



*Метод прямого* счета может быть использован тогда, когда сопутствующие результаты могут быть непосредственно выражены в стоимостной форме.

*Метод косвенной оценки* отражает влияние социальных результатов на экономический результат производства. Стоимостная оценка социального результата, в частности, может отражать экономию затрат или прирост прибыли организации от уменьшения потерь рабочего времени в производстве или экономию расходов по социальному страхованию (выплата пособий по нетрудоспособности) в связи с уменьшением уровня профессиональной заболеваемости и производственного травматизма.

*Метод определения предотвращенного ущерба* – стоимостная оценка сопутствующих результатов отражает возможные потери в случае отказа от реализации проекта. Основная область использования данного метода – стоимостная оценка экологических последствий от загрязнения окружающей среды вредными производственными выбросами и т.д.

*Нормативный метод* предусматривает определение стоимостных оценок сопутствующих результатов через систему экономических нормативов, установленных централизованно или на региональном уровне [9].

Указанные нормативы стоимостных оценок принимаются равными предельно допустимым народно-хозяйственным затратам, обеспечивающим достижение единицы данного вида социального или экологического результата.

### 3.5. Расчет эффективности пакетирования грузов

Выполним стоимостную оценку результатов и затрат.

При переходе на пакетные перевозки к основным результатам при расчете интегрального эффекта у производителя – поставщика продукции относятся следующие.

1. Эффект от возможного повышения цен на продукцию, поставляемую в пакетированном виде, руб.:

$$\mathcal{E}_1 = (C_{п2} - C_{п1})Q_1, \quad (3.34)$$

где  $C_{п2}$  – цена единицы продукции после перехода на пакетную поставку, руб./т;  $C_{п1}$ , – цена единицы продукции до перехода на пакетную поставку, руб./т;  $Q_1$  – объем продукции, поставляемой в пакетированном виде, т.

2. Эффект от перехода на другой, более дешевый вид тары (с деревянных на картонные ящики, с картонных на групповую упаковку с использованием термоусадочной пленки и т.д.) в связи с внедрением пакетных перевозок, руб.:

$$\mathcal{E}_2 = C_{т1} - C_{т2}, \quad (3.35)$$

где  $C_{T1}$  – затраты на тару до перехода на пакетные перевозки, руб.;  $C_{T2}$  – затраты на тару после перехода на пакетные перевозки, руб.

3. Эффект от высвобождения рабочих, занятых на трудоемких грузовых операциях с тарно-штучными грузами в результате перехода на пакетные поставки продукции, руб.:

$$\mathcal{E}_3 = N Z_{пл}, \quad (3.36)$$

где  $N$  – количество высвобождаемых рабочих в  $t$ -м году;  $Z_{пл}$  – годовая заработная плата одного высвобожденного рабочего, руб.

4. Эффект от сокращения потерь продукции, особенно сыпучих грузов в мешках (цемент, технический уголь, концентраты и т.п.), а также строительных кирпичей, огнеупорных изделий и т.п., руб.:

$$\mathcal{E}_4 = C_{п} \Delta Q, \quad (3.37)$$

где  $C_{п}$  – цена единицы продукции в год, руб./т;  $\Delta Q$  – потери продукции, определяемые на основе статистических данных за прошлые годы, т.е. до внедрения пакетных поставок, обеспечивающих, как показывает практика, почти 100 %-ную доставку продукции, т.

5. Эффект от возникшей возможности поставок продукции при переходе на пакетные перевозки; может быть получен, например, за счет разницы мировых и внутренних цен, руб.:

$$\mathcal{E}_5 = (C_{м} - C_{в}) Q_5, \quad (3.38)$$

где  $C_{м}$  – мировые цены на продукцию, переведенные в рубли по официальному курсу доллара США, руб./т;  $C_{в}$  – цены на продукцию на внутреннем рынке, руб./т;  $Q_5$  – объемы экспортных поставок, т.

6. Экономия от снижения времени пребывания вагонов под погрузкой у грузоотправителя, руб.:

$$\mathcal{E}_6 = N_1 \Delta B C_{в}, \quad (3.39)$$

где  $N_1$  – годовая потребность в вагонах, шт.;  $\Delta B$  – снижение времени погрузки одного вагона, ч;  $C_{в}$  – стоимость одного часа использования вагона у грузоотправителя (грузополучателя), руб./ч.

7. Эффект от возможного повышения нагрузки в пределах весовых норм, установленных железной дорогой. Учитывая, что при внедрении пакетных перевозок для некоторых видов грузов загрузка вагонов может снизиться, эффект может иметь отрицательное значение, т.е. наносить ущерб, что должно также учитываться в расчетах:

$$\mathcal{E}_7 = \left( \frac{Q_{год}}{P_{ст}} - \frac{Q'_{год}}{P'_{ст}} \right) C_{в}, \quad (3.40)$$

где  $Q_{год}$  – годовой объем выпускаемой продукции, т;  $P_{ст}$  – загрузка вагона до перехода на пакетную поставку, т;  $P'_{ст}$  – загрузка вагона после перехода на пакетную поставку, т;  $C_{в}$  – стоимость перевозки груза загруженного в один вагон, на среднестатистическое расстояние поданным производителем продукции – грузоотправителем, руб./вагон.

8. Эффект от сохранения товарного вида продукции при переходе на пакетные перевозки (в случае транспортирования продукции навалом, россыпью может происходить потеря товарного вида, что приводит к реализации ее по сниженным ценам), руб.:

$$\mathcal{E}_8 = (C_{Т.В.1} - C_{Т.В.2})Q_8, \quad (3.41)$$

где  $C_{Т.В.1}$  – цена единицы продукции, не потерявшей товарного вида, руб./т;  $C_{Т.В.2}$  – цена единицы продукции, потерявшей товарный вид при отгрузке ее навалом, россыпью, руб./т;  $Q_8$  – объем продукции, потерявшей товарный вид, определяется по среднестатистическим данным, т.

9. Эффект от повышения нагрузки на  $1 \text{ м}^2$  складской площади и снижения потребности в ней при одинаковых объемах продукции; обусловлен увеличением высоты штабелирования пакетированных грузов из-за возникшей возможности использования ПРМ (погрузчиков, кранов) для механизированного и более безопасного проведения ПРП, руб.:

$$\mathcal{E}_9 = (S_1 - S_2)C_{уд} \quad (3.42)$$

где  $S_1$  – складская площадь, используемая под непакетированные грузы на объем продукции  $Q$ ,  $\text{м}^2$ ;  $S_2$  – складская площадь, используемая под пакетированные грузы на тот же объем продукции  $Q$ ,  $\text{м}^2$ ;  $C_{уд}$  – средние удельные затраты (отопление, электроэнергия и т.д.) на обслуживание  $1 \text{ м}^2$  складской площади, руб./ $\text{м}^2$ .

10. Эффект от снижения хищений продукции после внедрения пакетированных поставок, руб.:

$$\mathcal{E}_{10} = \Delta M C_{п}, \quad (3.43)$$

где  $\Delta M$  – снижение потерь продукции после внедрения пакетных поставок, т;  $C_{п}$  – цена единицы продукции после внедрения пакетных поставок, руб./т.

К возможным результатам у потребителя продукции в пакетах можно отнести эффекты  $\mathcal{E}_3$ ,  $\mathcal{E}_6$ ,  $\mathcal{E}_9$  по аналогии с результатами, полученными у поставщика – производителя продукции. Кроме того, возможно получение эффекта от снижения затрат на очистку вагонов после их разгрузки.

К числу основных показателей, отражающих социальные и экологические результаты проекта, применительно к пакетным поставкам можно отнести изменение условий труда (запыленность воздуха, динамическая физическая нагрузка за смену, статическая нагрузка за смену, поза на рабочем месте, передвижение); абсолютную численность высвобождаемых работников, занятых тяжелым физическим трудом; изменение здоровья рабочих, производственный травматизм.

На железнодорожном транспорте при схеме грузоотправитель – грузовой двор – железная дорога – грузовой двор – грузополучатель возможны следующие результаты.

1. Эффект от увеличения загрузки вагонов и сокращение при этом потребного парка, шт.:

$$\Delta N = \left( \frac{\sum Q_{\text{сут}}}{P_{\text{ст}}} - \frac{\sum Q_{\text{сут}}}{P'_{\text{ст}}} \right) T_{\text{в}}^{\text{ср}}, \quad (3.44)$$

где  $\sum Q_{\text{сут}}$  – среднее количество грузов, отправляемых пакетами в сутки, т;  $P_{\text{ст}}, P'_{\text{ст}}$  – статическая нагрузка вагонов соответственно до и после внедрения пакетных перевозок, т;  $T_{\text{в}}^{\text{ср}}$  – среднее время оборота вагона, сут.

2. Снижение капитальных затрат от сокращения потребного парка вагонов, руб.:

$$\Delta \text{КВ}_{\text{в}} = \alpha_{\text{р}} \Delta N C_{\text{в}} (1 + \alpha_{\text{в}}), \quad (3.45)$$

где  $\alpha_{\text{р}}$  – коэффициент, учитывающий нахождение вагона в плановых видах ремонта;  $C_{\text{в}}$  – стоимость одного вагона, руб.;  $\alpha_{\text{в}}$  – коэффициент, характеризующий долю затрат на развитие вагонного хозяйства и пропорциональный затратам на вагонный парк.

Учитывая, что инвестиции в любой проект, требующий реконструкции или нового строительства, осуществляются в первые месяцы или годы, а результаты проявляются позднее, при высоком значении  $E$  результаты, приведенные к начальному году расчетного периода с использованием коэффициента дисконтирования  $a$ , будут слишком малы, чтобы компенсировать затраты. Поэтому рекомендуется проводить многовариантные расчеты, изменяя значения  $E$  в пределах разумной нормы доходности.

Необходимо отметить, что интегральный эффект от пакетных поставок продукции, рассчитанный по всем элементам транспортно-технологической схемы доставки, будет еще выше, так как перевозчик, например железная дорога, и грузополучатель не будут нести затрат  $C_{\text{т}}$ , а будут иметь только положительные результаты  $P_{\text{т}}$ .

### 3.6. Эффективность ускорения доставки. Определение эффективности услуги «хранение на складе»

К новым видам ТЭО могут относиться новые для традиционного ТЭО услуги, например складские, или производство традиционных услуг по новым технологиям, например с применением новых видов грузовых единиц и (или) подвижного состава.

Качественное решение задач обслуживания грузоотправителей и грузополучателей во многом зависит от организации складской переработки грузов. Хорошо организованная работа складов способствует улучшению транспортного процесса и обеспечению сохранности грузов.

На складах и площадях транспортно-экспедиционной организации могут выполняться следующие операции:

- приемка грузов;
- размещение и укладка грузов на места хранения;
- хранение грузов;

- комплектование отправок и подготовка грузов к отгрузке;
- выдача грузов со склада для отправки магистральным транспортом или доставки грузополучателям;
- учет грузов.

Уровень организации выполнения складских операций зависит от распределения работ по этапам на основе единого технологического процесса, что достигается за счет комплексной механизации ПРР и складских операций, внедрения унифицированной тары и упаковки грузов, а также широкого применения поддонов и пакетов. Перемещение грузов в процессе складирования должно сводиться до минимума.

Рассмотрим эффективность складской деятельности при организации хранения грузов на складах.

**Определение затрат.** Затраты включают в себя эксплуатационные затраты и капитальные вложения. В первую очередь для расчета характеристик склада и затрат на хранение грузов необходимо определить объем складской переработки. Величина грузооборота, номенклатура и объемы отдельных видов перерабатываемых грузов, степень неравномерности их прибытия и отправки определяются на основании отчетных данных за предыдущий период с учетом перспектив изменения грузооборота и характера перевозок.

Степень неравномерности прибытия и отправки грузов характеризуется коэффициентом неравномерности:

$$K_n = \frac{12Q_{max}}{Q_{год}}, \quad (3.46)$$

где  $Q_{max}$  – максимальный из всех объем переработки грузов за месяц, т;  $Q_{год}$  – объем переработки грузов за год, т.

Исходя из общего грузооборота, а также выбранной технологии переработки грузов определяется объем складской переработки грузов (грузооборот склада) и объем ПРР.

Под грузооборотом склада понимается количество грузов по поступлению и отгрузке за сутки, месяц, квартал, год.

На основании этих показателей определяется потребное количество технических средств и складских площадей, а также численность работников, занятых на складе.

Потребное количество технических средств, используемых на складе, определяется по формуле:

$$M_{пр} = \frac{365Q_{сут}}{ЧВ_c Э_m (365 - T_p)}, \quad (3.47)$$

где  $Q_{сут}$  – суточный объем переработки грузов, т;  $Ч$  – число смен работы механизма в сутки, ед.;  $V_c$  – продолжительность смены, ч;  $Э_m$  – эксплуата-

ционная производительность механизма, т/ч;  $T_p$  – время на ремонт механизма в течение года, сут.

Потребность в складских площадях определяется по формуле:

$$F_{\text{общ}} = \frac{E_{\text{скл}}}{y_{\text{скл}} K_{\text{скл}}}, \quad (3.48)$$

где  $F_{\text{общ}}$  – общая площадь склада, м<sup>2</sup>;  $E_{\text{скл}}$  – емкость склада, т;  $y_{\text{скл}}$  – удельная нагрузка на пол склада, т/м<sup>2</sup>, в расчетах для складов транспортно-экспедиционной организации  $y_{\text{скл}} = 2$  т/м<sup>2</sup>;  $K_{\text{сцн}}$  – коэффициент использования площади склада,  $K_{\text{скл}} = 0,35$ .

Показатель емкости склада определяет его возможности хранения определенного количества грузов. При этом должно учитываться рациональное размещение грузов с соблюдением установленных коэффициентов использования площади склада и норм нагрузки на 1 м<sup>2</sup> пола. Должны также соблюдаться все требования по выполнению погрузочно-разгрузочных и складских работ, а также правила технической и пожарной безопасности. Емкость склада определяется по формуле:

$$E_{\text{скл}} = Q_{\text{сут}} t_{\text{хр}} K_{\text{н}}, \quad (3.49)$$

где  $Q_{\text{сут}}$  – суточный объем переработки грузов, т;  $t_{\text{хр}}$  – средняя продолжительность хранения грузов на складе, в расчетах принимается не более 5 суток (по норме);  $K_{\text{н}}$  – коэффициент неравномерности поступления грузов,  $K_{\text{н}} = 1,4$ .

В состав работников экспедиции, занятых на складе, входят кладовщики, грузчики, механизаторы, диспетчеры, товарные кассиры и др. Численность этих работников определяется на основании объема работ, трудоемкости выполнения операций, норм выработки.

*Определение эксплуатационных затрат.* Эксплуатационные затраты на хранение включают в себя затраты по внутрискладским ПРР и затраты, связанные с эксплуатацией складов.

Эксплуатационные затраты по переработке на складе груза определяют по формуле:

$$C_{\text{скл}} = C_{\text{прр}} + C_{\text{экс}}, \quad (3.50)$$

где  $C_{\text{прр}}$  – затраты на внутрискладские ПРР;  $C_{\text{экс}}$  – расходы по эксплуатации складов.

Затраты на внутрискладские ПРР:

$$C_{\text{ПРР}} = C_{\text{з.п}} + C_{\text{т}} + C_{\text{ем}} + C_{\text{эл}} + C_{\text{ос}} + C_{\text{ТО}} + C_{\text{а}} + C_{\text{о}}, \quad (3.51)$$

где  $C_{зн}$  – расходы на заработную плату складским рабочим, руб.;  $C_m$  – расходы на топливо;  $C_{см}$  – расходы на смазочные материалы;  $C_{эл}$  – расходы на силовую энергию механизмов с электродвигателем;  $C_{ос}$  – расходы на освещение погрузочно-разгрузочного пункта в ночное время;  $C_{ТО}$  – расходы по текущему обслуживанию и ремонту;  $C_a$  – амортизационные отчисления;  $C_o$  – расходы на оснастку ПРМ.

Заработная плата складских рабочих определяется как сумма основной и дополнительной заработной платы с учетом отчислений на пенсионное обеспечение, отчислений в фонд занятости населения и отчислений на обязательное социальное и медицинское страхование. Основная заработная плата складывается из заработной платы механизаторов (водители и машинисты ПРМ) и заработной платы грузчиков (стропальщики и подсобные рабочие) и рассчитывается исходя из состава и численности рабочих, обслуживающих машины и механизмы, норм времени и тарифных ставок.

Расходы на топливо, смазочные и обтирочные материалы для машин с тепловым двигателем рассчитывают по следующим формулам:

$$C_T = N_T \cdot C_T \cdot t_M, \quad (3.52)$$

где  $N_T$  – нормы расхода топлива на 1 маш.-ч работы, кг;  $C_T$  – цена на топливо, руб./кг;  $t_M$  – время работы механизмов за эксплуатационный период, ч;

$$C_{см} = C_T \cdot \alpha_1 \quad (3.53)$$

где  $\alpha_1$  – коэффициент, учитывающий затраты на смазочные и обтирочные материалы по механизмам с тепловым двигателем.

Расходы на силовую энергию, смазочные и обтирочные материалы для машин с электродвигателем рассчитывают по следующим формулам:

$$C_{эл} = N_{эл} \cdot C_{эл} \cdot t_M \quad (3.54)$$

где  $N_{эл}$  – нормы расхода силовой энергии на 1 ч работы механизма, кВтч;  $C_{эл}$  – цена на силовую энергию, руб./кВтч;  $t_M$  – время работы механизмов за эксплуатационный период, ч;

$$C_{см} = C_{эл} \cdot \alpha_2 \quad (3.55)$$

где  $\alpha_2$  – коэффициент, учитывающий затраты на смазочные и обтирочные материалы по механизмам с электродвигателем.

Расходы на освещение погрузочно-разгрузочного пункта определяют по формуле:

$$C_{ос} = N_o \cdot C_{эл.с} \cdot t_{ос}, \quad (3.56)$$

где  $N_o$  – мощность осветительных приборов, кВт;  $C_{зл\ c}$  – цена на световую электроэнергию, руб./кВтч;  $t_{oc}$  – время освещения объекта за эксплуатационный период, ч.

Расходы по текущему (ТР) и среднему ремонту (СР) машин и механизмов определяют исходя из периодичности технических обслуживания и эксплуатационных ремонтов, а также нормативов на их выполнение и рассчитывают по формуле:

$$C_{ТО} = t_m \left( \frac{C_{ТР}}{B_{ТР}} + \frac{C_{СР}}{B_{СР}} \right), \quad (3.57)$$

где  $C_{ТР}$ ,  $C_{СР}$  – стоимость соответственно текущего и среднего ремонта, руб.;  $B_{ТР}$ ,  $B_{СР}$  – продолжительность межремонтного цикла соответственно для текущего и среднего ремонта, ч.

Амортизационные отчисления определяют исходя из норм амортизации и цен на ПРМ или их восстановительной стоимости при переоценке основных фондов.

При необходимости дополнительных затрат, связанных с созданием условий для нормальной работы механизма (например, приобретение выпрямителя или строительство зарядной станции), амортизационные отчисления определяют отдельно по каждому элементу.

Размер амортизационных отчислений для ПРМ определяют по формуле:

$$C_a = 0,01 A_0 C_m \quad (3.58)$$

где  $A_0$  – норма амортизационных отчислений по ПРМ, %;  $C_m$  – цена (восстановительная стоимость) механизма, руб.

Расходы, связанные с заменой быстроизнашиваемой оснастки, устанавливают исходя из норм ее расхода на 1000 ч работы соответствующей машины (норма включает в себя расход материалов на эксплуатацию и все виды ремонта) и цен на расходуемые виды материалов и определяют по формуле:

$$C_0 = \frac{t_m}{1000H} C, \quad (3.59)$$

где  $H$  – нормативы затрат на быстроизнашиваемую оснастку;  $C$  – цена на быстроизнашиваемую оснастку, руб.

Расходы на эксплуатацию складов  $C_{экс}$  включают в себя затраты на освещение складских помещений (без учета освещения погрузочно-разгрузочного пункта), амортизацию, текущий ремонт складских помещений, стоимость быстроизнашиваемого инвентаря и оборудования, заработ-



ную плату (с начислениями) специалистов и служащих, связанных с ПРР и другими работами по складской переработке грузов. Сумма этих затрат определяется исходя из действующих норм, прејскурантов и других нормативных документов и отражается в соответствующей смете.

Кроме того, при расчете эксплуатационных затрат необходимо учитывать статью «Прочие затраты» в составе себестоимости работ. К прочим затратам относятся налоги, сборы, отчисления во внебюджетные фонды, платежи по обязательному страхованию имущества, платежи по кредитам, затраты на командировки, плата сторонним организациям за пожарную и сторожевую охрану, оплата подготовки кадров, оплата услуг связи, банков, плата за аренду в случае аренды отдельных объектов производственных фондов и другие затраты, исчисляемые в составе себестоимости в установленном порядке в соответствии с Положением о составе затрат по производству и реализации продукции (работ, услуг), включаемых в себестоимость продукции (работ, услуг), и о порядке формирования финансовых результатов, учитываемых при налогообложении прибыли.

*Определение капитальных вложений.* Размер капитальных вложений при организации складского хозяйства зависит от количества и стоимости технических средств и сооружений, необходимых для выполнения полного комплекса работ по складированию.

Капитальные вложения при организации хранения грузов на складе будут включать в себя капитальные вложения в ПРМ для внутрискладской переработки грузов и капитальные вложения в склады (грузовые площадки).

Капитальные вложения в ПРМ рассчитывают исходя из затрат на одну тонно-операцию, выполняемую этими машинами и механизмами, и количества тонно-операций, определяемого технологической схемой переработки грузов, по формуле:

$$KB_{\text{ПРМ}} = \frac{C_m M_{\text{пр}} N_0}{365 t_m \mathcal{E}_m} \quad (3.60)$$

где  $C_m$  – цена (восстановительная стоимость) механизма, руб.;  $M_{\text{пр}}$  – количество механизмов, ед.;  $N_0$  – количество погрузочно-разгрузочных операций с грузами, определяемое схемой переработки грузов и технологией ПРР, ед.;  $\mathcal{E}_m$  – эксплуатационная производительность механизма, т/ч;  $t_m$  – время работы механизмов за эксплуатационный период, ч.

Капитальные вложения в склады (грузовые площадки) рассчитывают исходя из стоимости  $1 \text{ м}^2$  их площади и интенсивности ее использования, определяющейся продолжительностью хранения груза, коэффициентом использования полезной площади склада и нагрузкой на единицу площади.

Расчет капитальных вложений в склады (грузовые площадки) производят по формуле:

$$KB_{скл} = [K_n(1 + K_{скл})t_{хр}C_{скл}]/(365U_{скл}) \quad (3.61)$$

где  $K_n$  – степень неравномерности прибытия и отправки грузов со склада;  $K_{скл}$  – коэффициент использования площади склада;  $t_{хр}$  – средняя продолжительность хранения грузов на складе, сут;  $C_{скл}$  – цена 1 м<sup>2</sup> складского помещения, руб.;  $U_{скл}$  – удельная нагрузка на пол склада, т/м.

Суммарная величина капитальных вложений при организации хранения грузов на складе за год определяется по формуле:

$$KB_{год} = (KB_{ПРМ} + KB_{скл})Q_{год} \quad (3.62)$$

где  $KB_{ПРМ}$  – капитальные вложения в ПРМ в расчете на 1 тонно-операцию, руб./т;  $KB_{скл}$  – капитальные вложения в склады (грузовые площадки) в расчете на 1 т перерабатываемого груза, руб./т;  $Q_{год}$  – годовой объем переработки грузов через склад, т.

**Определение доходов от складских операций.** Доходы от складских операций складываются из поступлений за хранение грузов и определяются следующим образом:

$$D_{пер} = \sum C_i Q_i, \quad (3.63)$$

где  $D_{пер}$  – доходы от переработки грузов, руб.;  $i$  – количество видов перерабатываемых грузов;  $C_i$  – цена за хранение и переработку  $i$ -го вида груза, руб./т;  $Q_i$  – годовой объем переработки  $i$ -го вида груза, т.

**Определение прибыли.** Прибыль от организации хранения грузов на складе будет определяться как разница между выручкой (доходами) от реализации данной услуги в действующих ценах (без налога на добавленную стоимость и акцизов) и затратами, связанными с организацией хранения на складе.

### 3.7. Мероприятия по разработке рациональных технологий выполнения услуг

Разработка рациональных технологий экспедиционных услуг предусматривает, во-первых, своевременность приоритетных и прогрессивных технологий оказываемых услуг, во-вторых, разработку методов развития рациональных технологий и систем и охват ими других клиентов с помощью рекламы своей деятельности и т.п. Необходимо отметить, что разработка новых технологий перевозок и услуг должна вестись с позиций выполнения требований клиентуры, которые бывают на практике весьма многообразны.

Одни клиенты во главу угла ставят срочность перевозок, другие – обеспечение повышенной сохранности, третьи – полноту выполнения объемов, четвертые – и то, и другое, и третье и т.д.

Экспедитор должен учитывать, по возможности, все эти требования. Разработка новых технологий перевозок грузов и услуг должна осуществляться в такой последовательности:

1. Формирование идей. На этом этапе желательно участие большинства работников транспортно-экспедиторского предприятия, от водителя до руководителя предприятия. Идеи могут касаться применения новых типов подвижного состава, прицепов, контейнеров, пакетов, новых способов погрузки и выгрузки грузов, оптимизации способов доставки, новых маршрутов, прохождения информации и документов, способов обеспечения сохранности грузов и др.

2. Отбор идей. Для выполнения этой задачи на экспедиторском предприятии рекомендуется создать небольшую группу специалистов, возможно, даже с приглашением независимых экспертов, способных оценить имеющиеся предложения и отобрать из них наилучшие. При этом в основу отбора лучших идей могут быть поставлены различные критерии: прибыль предприятия, степень охвата рынка, экономия затрат и т.п.

3. Разработка выбранной технологии, услуги, системы грузодвижения и ее опытная проверка. При выполнении этого этапа рекомендуется привлекать научно-исследовательские и проектные организации.

4. Разработка стратегии транспортного маркетинга. Необходимо выявить возможное количество потребителей новой технологии, услуги, системы грузодвижения, объемы освоения, возможные трудовые и материальные затраты, прибыль, возможно, степень экологического воздействия на окружающую среду, безопасность перевозок и т.д.

5. Доработка технологии, услуги, системы грузодвижения по результатам опытной проверки. На этом этапе необходимо провести технические, экономические, организационные и другие мероприятия по подготовке к повсеместному введению новой технологии, услуги, системы грузодвижения. Эти мероприятия могут касаться как непосредственно транспортных предприятий, так и предприятий грузоотправителей и грузополучателей и, конечно, предприятий-экспедиторов.

6. Широкое использование новой технологии, услуги, системы грузодвижения.

Необходимо иметь в виду, что каждая технология перевозок грузов и услуг имеет вполне определенный жизненный цикл, состоящий из четырех основных этапов:

а) на первом этапе введения новой технологии (например, доставка грузов в контейнерах и т.п.) требуются относительно большие затраты на технические и организационные мероприятия, связанные с ее введением,

перевозки грузов по новой технологии возрастают медленно, прибыли почти нет или ее размер незначителен;

б) на втором этапе объемы перевозок возрастают интенсивно, относительные затраты снижаются, прибыль возрастает;

в) на третьем этапе объемы перевозок и прибыли стабилизируются или даже несколько снижаются;

г) четвертый этап характеризуется снижением объемов перевозок и прибыли, что свидетельствует о необходимости пересмотра технологии и поиска новых путей освоения рынка.

Транспортный процесс по своей природе объективно является непрерывным. Соответственно, и основной задачей технологии обслуживания является обеспечение непрерывности транспортно-распределительного процесса, начиная от загрузки подвижного состава у грузоотправителей, подвоза грузов по подъездным путям на железнодорожную станцию, в порт, в транспортный узел, осуществление перевозки грузов одним или несколькими видами магистрального транспорта и кончая доставкой подвижного состава с грузом с транспортных узлов на подъездные пути и к складам грузополучателей при соблюдении сроков доставки груза и его сохранности. Например, интермодальная перевозка грузов, осуществляемая по международным транспортным коридорам, предполагает наиболее тесную интеграцию, основанную на единстве всех звеньев транспортно-распределительной цепи в организационно-технологическом аспекте, на единой форме взаимодействия, координации и кооперации всех участников транспортного процесса, комплексном развитии инфраструктуры различных видов транспорта, создании в узлах транспортной сети мультимодальных терминальных комплексов, других объектов транспортной инфраструктуры, информатизации всего процесса грузо- и товародвижения.

Разработка новых технологий транспортно-экспедиционного обслуживания должна строиться с учетом логистических систем.

### **3.8. Мероприятия по организации логистических систем**

Высокоорганизованный сервис является одним из важнейших условий функционирования современной логистики. Проблема логистического сервиса включает три группы вопросов: производственно-технологическую и организационно-экономическую структуру, показатели качества и его целесообразный уровень, а также саму сферу обслуживания.

Услуги, предоставляемые службами логистического сервиса, весьма разнообразны и носят системный характер. На транспорте они непосредственно связаны с транспортно-экспедиционной деятельностью при обслуживании товароматериальных потоков, распределении продукции и доставке грузов конечному потребителю. Службы сервиса логистических

компаний участвуют в осуществлении экономических связей между производителями и потребителями продукции.

Логистика предусматривает организацию доставки товаров в требуемом количестве и в гарантированные сроки от производителя до потребителя при согласованной работе всех участников перевозки. Внедрение логистики позволяет экспедиторам работать по более прогрессивным транспортным технологиям (терминальная технология, применение поддонов, контейнеров и т.д.), способствующим повышению конкурентоспособности на рынке транспортных услуг, расширению сферы деятельности и увеличению доходов.

Логистика является основным элементом, обеспечивающим конкурентоспособность предприятия. Все мероприятия логистики по поддержке функционирования предприятия должны быть ориентированы на завоевание рынка путем рационального использования информации, продукции и других основных ценностей предприятия. Для этого требуется комплексная система планирования и управления предприятием, интегрированная с системой оперативного руководства, что позволит гибко координировать работу производства, транспорта и оперативно реагировать на потребность перехода на другую продукцию.

Создание эффективной логистики требует выработки ее стратегии, согласованной со стратегией предприятия, обработки системы ее объективной количественной оценки, и выявления решающих факторов.

Эффективность логистических систем состоит:

- в ускорении разработки новых видов услуг и технологий;
- оперативности максимального удовлетворения спроса;
- повышении качества выполняемых услуг;
- снижении стоимости услуг.

С созданием логистической системы транспортно-экспедиционные предприятия берут на себя комплексное транспортно-экспедиционное обслуживание с выполнением функций, предшествующих транспортировке, завершающих ее, освобождая грузовладельцев от сбытовых и распределительных функций (таких, как упаковка, складирование и т.д.). При комплексном обслуживании предусматривается единая и полная ответственность экспедитора за свое временную и качественную доставку груза от грузоотправителя до грузополучателя по единому документу с выполнением всех необходимых операций, а также предоставлением необходимого комплекса транспортно-логистического сервиса.

На принципах логистики основано применение современных технологий организации грузо-и товародвижения, к которым относятся:

- контейнерные и контрейлерные транспортно-технологические системы, обеспечивающие на основе применения унифицированных грузовых единиц (грузовых мест) скоординированное взаимодействие видов транспорта

при организации смешанных перевозок грузов, единство и непрерывность транспортно-технологического процесса и ускорение доставки грузов, а также повышение их сохранности;

– логистические технологии «just in time» – точно в срок (или, в современной трактовке, доставка по потребности) и "от двери до двери", имея в виду доставку товара (груза) в полной логистической цепи от грузоотправителя (поставщика) до грузополучателя (потребителя);

– терминальные технологии организации транспортно-распределительного процесса, при которых транспортировка и доставка грузов (товаров) потребителю осуществляются через сеть грузовых терминалов, на которых происходит накопление и переработка грузов, сервисное обслуживание товарных потоков и доставка товара конечному потребителю.

Создание скоростных линий доставки грузов основано на использовании транспортных связей между приграничными, портовыми, промышленными, перерабатывающими центрами, через которые осуществляется доставка основной массы грузов. Основной задачей при создании скоростных линий доставки грузов является определение направления наиболее мощных грузопотоков и правильный выбор основных узловых пунктов, через которые должны проходить эти линии. Система скоростных линий предполагает перемещение грузов из пункта отправления до пункта назначения со скоростью не менее 700 км в сутки. Движение автопоездов на скоростных линиях осуществляется в соответствии с установленной периодичностью по расписанию. При выполнении перевозок по скоростным линиям возникает необходимость организации сервисного обслуживания водителей, автомобилей, ремонта автопоездов в случае возникновения неисправностей на маршруте. Для реализации проектов необходима разработка технологий перевозок грузов по скоростным линиям, которые могут быть весьма разнообразны: маятниковая, участковая, эстафетная, сквозная.

К настоящему времени в мире сложился единый транспортный комплекс в форме кооперации деятельности небольшого числа мощных транспортных и транспортно-экспедиционных компаний и сотен тысяч средних и мелких экспедиторских фирм и транспортных предприятий.

Основным субъектом, предъявляющим груз перевозчикам, стал экспедитор. Экспедиторы контролируют около 60 % перевозок магистральными видами транспорта и до 75 % международных перевозок. По данным Международной федерации экспедиторских ассоциаций, в мире действует 35 тысяч крупных и средних экспедиторских фирм с персоналом в 8 млн человек. Мелких фирм гораздо больше. Так, только в Италии около 5 тысяч экспедиторских фирм.

Экспедитор становится держателем логистической системы, обеспечивающей прогнозирование и планирование перевозок, слежение за движением транспортных средств, контейнеров, за временем доставки товара, оптимизацию движения и хранения сырья, материалов и готовых изделий.

По оценке специалистов, в крупнейших транспортных узлах мира будет создано 60–70 логистических транспортно-распределительных центров международного уровня, связанных между собой транспортными коридорами с подключением к ним региональных логистических подсистем, обеспечивающих через неограниченное число экспедиторов и перевозчиков выход к каждому грузоотправителю и грузополучателю. Такая схема организации доставки грузов обеспечит повышение эффективности транспортно-распределительного процесса более чем на 30–40 %.

Происходит процесс постоянного расширения прав экспедитора. В задачи экспедитора теперь могут входить еще несколько лет назад не свойственные ему функции:

- право привлекать третьих лиц;
- использовать собственные транспортные средства и товарные склады;
- действовать как оператор перевозки грузов в смешанном сообщении;
- изготавливать тару и упаковку;
- пользоваться услугами дочерних стивидорных и тальманских фирм;
- выступать в качестве арендатора и генподрядчика транспортных средств и складов;
- осуществлять в ходе доставки углубленную доработку товаров, их выкуп и перепродажу, а также организовывать их сбыт.

### **3.9. Информационные технологии в сфере транспортно-экспедиционного обслуживания**

Большие объемы перевозок и разнообразные по направлению информационные потоки порождают значительное количество данных. Для принятия правильных и эффективных решений эти данные должны быть своевременно получены, обработаны и доведены до соответствующих исполнителей и руководителей. Решать такие непростые задачи ТЭО призваны современные информационные технологии.

С развитием технологий World Wide Web (WWW) – всемирной паутины Интернет появилась возможность хранения, поддержки актуальности и организации доступа пользователей к данным независимо от их местонахождения.

Основным средством для обмена данными между организациями является глобальная компьютерная сеть, которая может быть построена путем объединения нескольких локальных сетей либо подключения внешних или удаленных компьютеров. Общедоступная глобальная компьютерная сеть обеспечивает возможность использования ресурсов сети любым количеством пользователей, знающих параметры подключения. На настоящий момент наиболее популярной общедоступной глобальной компьютерной сетью является Интернет.

Для выполнения специфической коммерческой деятельности существуют специальные компьютерные сети. Среди предназначенных для управления транспортными операциями наиболее известна сеть ВМСОМ (Baltic International Maritime Communications), которая функционирует с 1990 г. Учредителями сети являются организация ВМСОМ, ряд крупных судоходных компаний и телекоммуникационных фирм. В настоящее время ВМСОМ объединяет более трехсот судовых компаний, контролирующих 60 % перевозок мирового флота.

Основная задача сети – обеспечение надежного обмена информацией между морскими пользователями, предложение более удобного и дешевого способа доставки информации любому пользователю сети или абоненту телексной связи и сети электронной почты. После регистрации в сети пользователь получает электронный почтовый ящик со своим именем, собственный телексный номер и может передавать и принимать информацию от любого пользователя сети, например от фрахтовых компаний или судовых брокеров.

Включение в информационные процессы мобильных пользователей может быть выполнено с применением определенных средств связи. В зависимости от количества пользователей и расстояния, на которое необходимо передавать информацию, это может быть точка беспроводного доступа, радиосвязь, сотовые телефоны или средства космической связи. Включение мобильных пользователей в единое информационное пространство может также осуществляться посредством прямого соединения или вхождения в глобальную компьютерную сеть, например мобильный Интернет.

Ведение бизнеса, осуществление бизнес-процессов в глобальных компьютерных сетях понимается как электронный бизнес. В этом случае право собственности или право пользования вещественным товаром или услугой осуществляется при помощи компьютерной сети.

В мире электронный бизнес получил популярное сокращенное наименование Business-to-Business – В2В. Электронный бизнес вобрал в себя целый комплекс бизнес-технологий.

1. Электронная коммерция (Business-to-Commerce – В2С) подразумевает осуществление функций маркетинга, продажи и приобретения продукции и услуг через Интернет.

2. Электронное взаимодействие с правительственными организациями (Business-to-Government – В2G) – системы, где в качестве сторон бизнес-отношений выступают юридические лица или организации, с одной стороны, и государственные учреждения – с другой. Сюда может относиться нормативное обеспечение, таможенные и налоговые отношения, выполнение государственного заказа или организация перевозок в случае чрезвычайных обстоятельств.



3. Электронное взаимодействие с сотрудниками (Business-to-Employee – B2E) – внутрикорпоративная система электронного бизнеса, позволяющая организовывать работу персонала компании и вести совместную бизнес-деятельность сотрудников, отдельных структур или подразделений. В результате заказчик в сжатые сроки получает более качественный и дешевый продукт, компании могут выполнять ТЭО потребителей. В новых условиях компании могут использовать перекрестную оптимизацию, появляются новые каналы сбыта и закупки, гораздо быстрее растет эффективность производства.

### **Контрольные вопросы**

1. Какие факторы определяют роль тарифа в обеспечении конкурентоспособности организации?
2. Какие факторы влияют на решение о цене?
3. Какие виды тарифов на транспортные услуги вы знаете?
4. Какие этапы включают в себя определение тарифов на перевозки и услуги?
5. Какие направления инвестирования в транспортно-экспедиционном обслуживании вы знаете?
6. Каковы структура и состав доходов и расходов на транспортно-экспедиционное обслуживание?
7. Как рассчитать чистый дисконтированный доход?
8. Из каких составляющих складывается экономический эффект от внедрения пакетирования груза?
9. Какие факторы влияют на эффективность транспортно-экспедиционного обслуживания?
10. В чем заключается методика оценки экономической эффективности новых транспортно-экспедиционных услуг?
11. Что означает конкурентоспособность транспортно-экспедиционных предприятий?
12. Как осуществляется планирование работы экспедиционных предприятий?
13. Какую роль выполняют информационные технологии в транспортно-экспедиционной деятельности?
14. Какие статьи расхода включают в состав складских расходов?
15. Как рассчитать эффект от ускорения доставки груза?

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Возрастающие требования к качеству поставок товаров и соблюдению сроков и графиков перевозок обуславливают прогрессивные формы доставки и обработки грузов. Работа транспортно-экспедиционных компаний, готовых предоставить полный комплекс услуг, создает эффективную и гибкую систему логистики, более соответствующую свободному рынку, чем многоуровневая система государственного регулирования снабжения и производства, опирающаяся на предприятия-гиганты. Интеграция российских предприятий в международные торговые процессы приводит к росту товарооборота и, соответственно, к дополнительным рискам, связанным с процессом доставки грузов. Определенное место в защите от вероятных рисков отводится страхованию. Знание международных норм и правил, международных соглашений по перевозкам наземным, воздушным и водным транспортом, условий возможных ущербов и регрессных исков, является важным и неотъемлемым фактором в процессе работы транспортно-экспедиционных компаний.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Кивал, Н.Г. Транспортно-экспедиционное обслуживание: учебное пособие / Н.Г. Кивал, Н.П. Кивал. – Владивосток: ДВГТУ, 2009. – 156 с.
2. Милославская, С.В. Мультимодальные и интермодальные перевозки: учебное пособие / С.В. Милославская, К.И. Плужников. – М.: РосКонсульт, 2001. – 368 с.
3. Сханова, С.Э. Транспортно-экспедиционное обслуживание: учебное пособие / С.Э. Сханова, О.В. Попова, А.Э. Горев. – М.: Академия, 2010. – 429 с.
4. Троицкая, Н.А. Общий курс транспорта / Н.А. Троицкая. – М.: Академия, 2014. – 176 с.
5. Владимиров, В.В. Страхование в системе международных экономических отношений: учебное пособие / В.В. Владимиров, Е.В. Коробейникова, М.В. Полякова. – Оренбург: ГОУ ОГУ, 2010. – 383 с.
6. Воздушный кодекс РФ. Закон от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ (в ред. от 06.07.2016 № 374-ФЗ).
7. Кругляк, В.П. Ингосстрах. Опыт практической деятельности / В.П. Кругляк. – М.: Издательский дом Русанова, 1996. – 432 с.
8. Кодекс торгового мореплавания РФ. Закон № 81-ФЗ от 30.04.1999 (в ред. от 03.07.2016 № 253-ФЗ)
9. <http://www.consultant.ru/document/>
10. Шахова, В.В. Страхование / В.В. Шахова. – М.: Юнвес, 2007. – 311 с.

## ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
1. ОРГАНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НА ТЕРМИНАЛАХ	
1.1. Определение целесообразности создания терминалов .....	3
1.2. Транспортно-экспедиционное обслуживание на терминалах.....	8
1.3. Организация комплексного транспортно-экспедиционного обслуживания предприятия .....	9
1.4. Оформление заказа на отправку груза (операция букировки груза).....	11
1.5. Складское обслуживание на терминалах .....	13
1.6. Операции по погрузке и выгрузке (стивидорное обслуживание) .....	16
1.7. Тальманское обслуживание .....	20
1.8. Обслуживание контейнерных грузов.....	21
1.9. Особенности агентского обслуживания .....	24
1.10. Особенности экспедиторского обслуживания.....	27
1.11. Аренда транспортного оборудования .....	29
Контрольные вопросы .....	30
2. СТРАХОВАНИЕ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНО- ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ	
2.1. Краткая история страхования на транспорте .....	30
2.2. Основные понятия и термины, применяемые в страховании.....	32
2.3. Классификация страхования грузов .....	34
2.4. Нормативно-правовое регулирование страховых отношений в РФ .....	35
2.5. Международные нормы и правила, регулирующие перевозочную деятельность .....	38
2.6. Условия транспортировки и страхования грузов .....	41
2.7. Договор страхования груза.....	43
2.8. Минимизация убытков при транспортировке грузов.....	48
2.9. Страхование контейнерных перевозок .....	50
2.10. Сущность и назначение страхования ответственности.....	54
2.11. Классификация видов страхования ответственности.....	55
2.12. Договор страхования ответственности .....	57

2.13. Страхование ответственности грузоперевозчика .....	61
2.14. Порядок предоставления иска на возмещение ущерба .....	66
Контрольные вопросы .....	68
<b>3. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ЭКСПЕДИТОРА В УСЛОВИЯХ РЫНОЧНЫХ ОТНОШЕНИЙ</b>	
3.1. Конкуренция на рынке транспортно-экспедиционного обслуживания .....	68
3.2. Ценообразование в системе транспортно-экспедиционной деятельности .....	69
3.3. Состав доходов и расходов на ТЭО обслуживания клиентуры ..	77
3.4. Эффективность инвестиций в транспортно-экспедиционном обслуживании .....	82
3.5. Расчет эффективности пакетирования грузов.....	88
3.6. Эффективность ускорения доставки. Определение эффективности услуги «хранение на складе».....	91
3.7. Мероприятия по разработке рациональных технологий выполнения услуг.....	97
3.8. Мероприятия по организации логистических систем.....	99
3.9. Информационные технологии в сфере транспортно- экспедиционного обслуживания .....	102
Контрольные вопросы .....	104
<b>ЗАКЛЮЧЕНИЕ</b> .....	105
<b>БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК</b> .....	105

*Учебное издание*

**Шепелев Владимир Дмитриевич,  
Альметова Злата Викторовна**

**ОРГАНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНО-  
ЭКСПЕДИЦИОННЫХ УСЛУГ**

Учебное пособие

Часть 2

Техн. редактор *А.В. Миних*

Издательский центр Южно-Уральского государственного университета

Подписано в печать 30.05.2017. Формат 60×84 1/16. Печать цифровая.  
Усл. печ. л. 6,28. Тираж 100 экз. Заказ 258/528.

Отпечатано в типографии Издательского центра ЮУрГУ.  
454080, г. Челябинск, проспект Ленина, 76.