Южно-Уральский Государственный Университет

Факультет коммерции

Кафедра «Экономика торговли»

КУРСОВАЯ РАБОТА

По дисциплине: Транспортное обеспечение коммерческой деятельности

Вариант 10

 Автор работы:

 студентка группы Ком-521

 Лукашенко И.И.

 2008г

 Грейз Г. М.

 2008г

 Работа защищена

 2008г

Челябинск 2008

СОДЕРЖАНИЕ

Введение

1. Теоретическая часть

1.1 Бесперегрузочные сообщения, особенности этих перевозок и перспективы их развития

1.1.1.История развития бесперегрузочныхсообщений

1.1.2 Особенности бесперегрузочных сообщений

1.1.3 Перспективы развития бесперегрузочных сообщений

1.2. Основные требования транспортных уставов и правил перевозок на разных видах транспорта

1.2.1 Общие положения о перевозке

1.2.2 Положения о перевозке на различных видах транспорта

2. Практическая часть

Заключение

Список используемой литературы

ВВЕДЕНИЕ

Рыночные отношения предъявляют к транспорту жесткие требования. Единая технология транспортировки предполагает непрерывность транспортного процесса с минимизацией сбойных ситуаций, прежде всего в перегрузочных пунктах.

Выполняемые перевозки потребляют соответствующие ресурсы (земельные площади, материалы, энергию) и выделяют вредные выбросы и шум. В связи с этим к транспорту предъявляются определенные требования в отношении качества транспортных услуг.

Общее развитие техники и экономики вызвало увеличение и изменение спроса на перевозки. С другой стороны, только дальнейшее развитие транспортных средств (крупных судов, больших скоростных самолетов, мощных грузовых автомобилей, высокоскоростных поездов) дает возможность осуществлять необходимый объем перевозок с высоким качеством транспортных услуг. В связи с этим развитие технологии бесперегрузочных сообщений является на сегодняшний день особенно актуальным, так как данная технология позволяет на практике обеспечить высокую эффективность перевозок благодаря высокой скорости доставки, надежности, сохранности грузов и безопасности движения, внедрению в управление транспортом логистических технологий.

Обеспечение технологии транспортировки невозможно также без четкого соблюдения всех правил перевозок на различных видах транспорта. Данные правили составляют основу транспортного законодательства и прописаны в ГК РФ, различных транспортных уставах и кодексах и др. подзаконных нормативных актах.

Целью данной работы является рассмотрение теоретических основ технологии бесперегрузочных сообщений, а также изучение основных требований транспортных уставов и правил перевозок на разных видах транспорта.

Для достижения поставленной цели требуется решить определенные задачи:

1) раскрыть понятие «бесперегрузочные сообщения»;

2) рассмотреть основные особенности и виды бесперегрузочных сообений;

3) выявить возможные перспективы развития данной транспортной технологии перевозок;

4) изучить общие требования к перевозкам на разных видах транспорта, изложенные в ГК РФ;

5) выделить основные правила перевозок на отдельных видах транспорта путем анализа различных транспортных уставов и кодексов;

6) решить индивидуальное задание, касающееся проблемы выбора количества и вида используемых транспортных средств, а также калькуляции транспортных издержек в конечной цене товара.

Объектом курсовой работы является транспортное обеспечение.

Предметом курсовой работы являются современная технология бесперегрузочных сообщений и основные требования к организации транспортных перевозок грузов

1. ТЕОРЕТИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ

1. 1 Бесперегрузочные сообщения, особенности этих перевозок и перспективы их развития

*Бесперегрузочные сообщения* являются разновидностью комбинированных (смешанных) перевозок – последовательной перегрузки грузов различными видами транспорта.

Под бесперегрузочным сообщением следует понимать такой вид перевозок, при которых в пунктах перевалки сам груз не перегружается из подвижного состава одного вида транспорта, а передается на другой вид транспорта в той емкости или укрупненной грузовой единице (УГЕ), в которую он был загружен в пункте зарождения потока (отправления). В отечественной транспортной литературе такие перевозки относят к категории перевозок с использованием, так называемых транспортно-технологических систем (ТТС), а в зарубежной – к интермодальным перевозкам) - продвижению грузов в одной и той же грузовой единице или транспортном средстве с использованием нескольких видов транспорта без переформирования грузовой единицы.

Применение технологии бесперегрузочных сообщений позволяет резко (в 4-5 раз) сократить затраты на погрузочно-разгрузочные работы, снизить расходы на тару и упаковку, уменьшить вероятность потери и порчи грузов в пути, ускорить доставку грузов получателям. Бесперегрузочные сообщения обеспечивают высокую эффективность перевозок благодаря высокой скорости доставки, надежности, сохранности грузов и безопасности движения, внедрению в управление транспортом логистических технологий. Такие технологии во многих случаях позволяют клиентуре отказаться от складов (либо сократить их площади), повысить оборачиваемость капитала, а следовательно, и эффективность предпринимательской деятельности. Кроме того, грузоподъемность транспортных средств на разных видах транспорта различна и не всегда соответствует отправляемому грузу [1]. Любая перегрузка может привести к изменению товарного вида либо потерям груза, его тары или упаковки и, естественно, увеличению времени его доставки. Поэтому специалисты разрабатывают такие транспортные средства и системы, которые позволяют уменьшить количество перегрузок либо полностью ликвидировать их. Все это дает основание считать, что бесперегрузочные сообщения являются транспортной технологией будущего века.

1.1.1 История развития бесперегрузочных сообщений

Бесперегрузочные сообщения развивались следующим образом.

В 1889 г. в России появился «съемный кузов» вместимостью 1\2 железнодорожного вагона для комплектации более мелких партий грузов в сборные вагонные, судовые, а в дальнейшем автомобильные отправки. В США в это же время стали применять так называемые boxes – ящики; в Англии в 1920-е гг. – «съемный кузов» для развозки чая по магазинам.

С 1920-х гг. в США для уменьшения времени и убытков от простоев «разделили» автомобиль на две части: тягач и прицеп двух разновидностей (фургон с передними и задними колесами и полуприцен без передних колес). Трейлер стали ставить на железнодорожную платформу и назвали такой способ «пиггибэк» (буквальный перевод «на спине свиньи»). Эту технологию назвали интермодальной (от англ. intermodal – меж, между, вид или форма)

В СССР в начале 1930-х гг. начали перевозку контейнеров по 2,5-5 т. в одном железнодорожном полувагоне в смешанном сообщении по специальной контейнерной накладной.

Интенсивное распространение этого вида перевозок началось с 80-х гг. ХХ в.

По терминологии, принятой Европейской Конференцией Министров транспорта, под *интермодальными перевозками* подразумевают последовательную перевозку грузов несколькими видами транспорта в одной и той же грузовой единице или транспортном средстве без перегрузки самого груза при переходе на другой вид транспорта, что в русской транскрипции называется также бесперегрузочным сообщением.

В России такие перевозки до последнего времени относились к так называемым транспортно-технологическим системам (ТТС) [2].

1.1.2 Особенности бесперегрузочных сообщений

Существуют следующие виды бесперегрузочных (интермодальных) технологий:

1. паромные переправы,
2. трейлерные, контрейлерные,
3. контейнерные и пакетные перевозки,
4. системы «река-море», ролкерные системы («Ро-Ро»),
5. лихтеровозные системы,
6. перевозка по железной дороге с разной шириной колеи и др.

 *Паромные переправы* – это одна из разновидностей ТТС, получивших распространение на транспорте многих стран мира и предназначенные для перевозки грузов, пассажиров и подвижного состава через водные преграды на специальных судах-паромах.

Паромы оборудуются подъемными устройствами для опускания вагонов на нижние палубы при погрузке и подъема наверх при разгрузке. Паромы имеют на борту маневровые локомотивы.

Применяются различные конструктивные схемы паромов, в том числе одно-, двух-, трехпалубные и более с регистровым тоннажем от 4800 до 20000 т.

Паромные линии, протяженность которых изменяется от нескольких километров до тысячи и более, подразделяются на три группы: железнодорожные, автомобильные и комбинированные (железнодорожно-автомобильные). Некоторые паромы предназначены только для перевозки грузов, другие – только пассажиров (часто с легковыми автомобилями), третьи – совмещают перевозки грузов и пассажиров.

В состав паромной переправы входят суда-паромы, береговые устройства для подачи подвижного состава, подъездные железнодорожные пути и автодороги, включая береговые емкости для накопления подвижного состава и его обработки перед подачей на паром.

Паромные переправы имеют следующие преимущества:

1. ускорение обработки судов в портах, сокращение простоев судов и вагонов;
2. снижение стоимости перемещения грузов с одного вида транспорта на другой в связи с ликвидацией перегрузочных операций;
3. лучшее обеспечение сохранности и качества груза;
4. ускорение доставки грузов за счет сокращения времени на перевалку грузов и общего расстояния перевозок;
5. упрощение коммерческих операций по передаче грузов с одного вида транспорта на другой.

Недостатки паромных переправ:

1. при перевозке на паромах груженого подвижного состава количество перевозимого груза примерно в два раза меньше, чем могло быть перевезено на судах такой же грузоподъемности;
2. стоимость строительства паромов выше стоимости обычных судов;
3. требуется оборудование причалов подъемно-сопрягающими устройствами, системами накопления вагонов, а иногда и сооружение шлюзовых бассейнов (при значительных колебаниях уровня воды).

Тем не менее использование паромных переправ весьма эффективно и зависит от дальности перевозки грузов на паромах и наличия большого стабильного объема перевозок. Ранее считалось эффективным расстояние перевозки с помощью парома 300-350 км, сейчас - 1000 км и более [6].

*Трейлерные, контрейлерные перевозки.*

Трейлерные перевозки, распространенные с 130-х гг., - это система перемещения железнодорожного вагона на тялежках-тяжеловозах (трейлерах) автомобильным транспортом. Перегрузка может осуществляться с помощью лебедки автомобиля-тягача. Время перегрузки составляет от 3 минут (системы Франции, Швеции, Швейцарии) до 15 минут (системы Германии, Италии).

Контрейлерные перевозки - комбинированные железнодорожно-автомобильные перевозки прицепов, полуприцепов, трейлеров (прицепов для тяжеловесных, неделимых грузов) или съемных кузовов на железнодорожной платформе. В Европе такую технологию назвали "бегущее шоссе" (от англ. rolling motorway - RO-MO), т.е. перевозка автомобиля на железнодорожной платформе с пониженным полом. В Америке применяется аббревиатура TOFC (trailer on flatcar) для обозначения перевозки автомобиля на железнодорожной платформе и COFC (conteiner on flatcar) для обозначения перевозки контейнера на железнодорожной платформе.

Недостатком контрейлерной технологии считается необходимость перевозки самого автомобиля (уменьшается коэффициент использования грузоподъемности вагона и происходит потеря производительности автомобиля), а также водителя, для которого необходимо создать комфортные условия.

Однако применение такой технологии позволит сократить количество железнодорожных станций, так как автомобиль может везти дальше груз по назначению от любой станции. Эту систему еще называют "ступица и спица" - узловой пункт с многочисленными радиальными маршрутами, связывающими железнодорожный терминал (ступица - центр колеса) с клиентурой (спицы колеса).

Контрейлерная технология распространена во Франции, Германии, Италии, Нидерландах. Применение этого способа ограничивается строгими лимитами габаритов переправляемых по железной дороге грузов, поскольку требует реконструкции некоторых искусственных сооружений.

*Контейнерные и пакетные перевозки* - одна из основных технологий взаимодействия различных видов транспорта. Развивается с начала ХХ века.

Контейнер и пакет (паллет в зарубежной терминологии) - это укрупненные грузовые единицы. Контейнером называется многооборотная тара объемом не менее 1 м3, имеющая специальное приспособление для механизации погрузочных работ. Пакет - грузовая единица, расположенная на поддоне, имеющем специальные приспособления для перегрузочных работ.

Контейнер и пакет появились в начале ХХ века как эффективный способ соращения времени перегрузочных работ. В связи с особой значимостью на транспорте выделилась подотрасль контейнерных перевозок. Эффективность применения контейнеров складывается из сокращения времени на перегрузочне операции и снижения их стоимости, сокращения потребности в таре и упаковке и возможности использования в качестве временного склада, применения более дешевого подвижного состава (платформы) и целого ряда других факторов. Значительно повышается сохранность груза, особенно благодаря герметизации контейнера [7].

Недостаток контейнерных перевозок заключается в необходимости возврата порожнего контейнера владельцу (предприятию или виду транспорта) или передаче перевозимого контейнера (пакета) с одного подвижного состава на другой, что создает целый ряд трудностей технического и технологического характера. Создание специального высокопроизводительного перегрузочного комплекса увеличивает стоимость терминалов - высокомеханизированных танспортных узлов для переработки контейнеров, краткосрочного их хранения, перегруппировки по направлениям и т.д.

В смешанном сообщении эффективны большегрузные контейнеры грузоподъемностью 20, 30 и 40 тонн. Для перевозки контейнеров применяют специализированные транспортные средства на всех видах транспорта - контейнеровозы.

Широкое применение контейнеры нашли в международной торговле, где на долю морского транспорта приходится до 80 % мировых отправок контейнеров. Контейнер в мировой практике рассматривается как учетно-договорная транспортная единица измерения продукции, поэтому международная организация по стандартам ISO стандартизировала размеры контейнеров и пакетов, что позволяет рассматривать их как модуль, из которого собирается любая грузовая единица (отправка).

1.1.3 Перспективы развития бесперегрузочных сообщений

Рыночные отношения предъявляют к транспорту жесткие требования. Единая технология транспортировки предполагает непрерывность транспортного процесса с минимизацией сбойных ситуаций, прежде всего в перегрузочных пунктах. Развитие технологии бесперегрузочных сообщений позволяет на практике реализовать единую технологию транспортировки [8].

Дальнейшее её развитие идет по пути технического совершенствования подвижного состава и создания возможности его работы на разных видах транспорта.

Эффективность различных технологий бесперегрузочных сообщений должна обосновываться с точки зрения экономики и экологии. В настоящее время наблюдается активное развитие системы Road Railer, которая отвечает современным требованиям бесперегрузочных сообщений. В этой системе полуприцепы устанавливаются на железнодорожную тележку с помощью седельного тягача и может иметь комбинированную ходовую часть. Принцип действия роудрейлеров основан на применении железнодорожной колесной пары, которая пневмоприводом поднимается при движении по автодорогам или опускается при движении по рельсам (аналогично изменяют свое положение автомобильные колеса). Подобные системы обеспечивают единичную перевозку 24-44 т. грузов по автодорогам и могут двигаться по железной дороге со скоростью 120 км/ч.

Сравнение системы роудрейлеров со смешанным сообщением, организованным традиционным способом, или междугородным сообщением на автомобильном транспорте показывает большую эффективность системы Road RAILER на расстоянии более 650 км.

В связи с повышением интенсивности движения на автомобильных дорогах, заторами, задержками рейсов, экологическими проблемами, понижением уровня транспортного обслуживания и другими негативными моментами в работе автомобильного транспорта за рубежом проявляется тенденция к его замене или дополнению, особенно на дальних расстояниях, системой «движущееся шоссе», т.е. перевозкой автомобилей по части пути их следования железнодорожным транспортом. Эта тенденция продиктована также возможностью более интенсивной эксплуатации железнодорожного транспорта как экологически более чистого и дешевого [5].

Важным направлением повышения эффективности бесперегрузочных сообщений является применение технологии перевозки по единым проездным документам (так называемые трансмодальные перевозки), а также организация системы определенных маршрутов, реализуемых разными видами транспорта из одного диспетчерского пункта (амодальные перевозки).

Ведется работа по созданию единой технологии перевозок промышленным и магистральным железнодорожным транспортом.

В некоторых стран мира разработаны государственные программы развития бесперегрузочных сообщений по непрерывным транспортным технологиям, которые предусматривают инвестирование развития инфраструктуры автомобильного и железнодорожного транспорта, строительство подвижного состава, расширение выпуска стандартных грузовых единиц, развитие экологически чистых интермодальных перевозок и др.

1.2 Основные требования транспортных уставов и правил перевозок на разных видах транспорта

Особенностью транспортного законодательства является то, что в новом ГК закреплены основные положения о регулировании перевозок, а детальная регламентация их содержится, как и прежде, в транспортных уставах и кодексах, принимаемых ныне на уровне федерального закона (п. 2 ст. 784 ГК).

Становление и развитие транспортного законодательства прошло как бы три этапа: административно-правовой, планово-договорный и продолжающийся ныне договорно-правовой.

Первый этап охватывает период до принятия Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик 1961 г. В этот период нормативное регулирование транспортных отношений осуществлялось преимущественно постановлениями правительства и административно-партийных органов. Второй этап занимает период до начала приватизации государственных и муниципальных предприятий. В эти годы возросла роль государственного планирования перевозок [4]. В январе 1970 г. были утверждены Основные положения о годовом и квартальном планировании перевозок. В транспортные уставы и кодексы были включены самостоятельные разделы о планировании перевозок. На третьем этапе развития транспортного законодательства происходит смена приоритетов: императивное транспортное законодательство перестает быть звеном первой величины, поскольку приоритетное значение приобретает договорное право.

К числу основных актов транспортного законодательства относятся\*(34):

- ГК РФ;

- Транспортный устав железных дорог Российской Федерации от 8 января 1998 г.;

- Воздушный кодекс РФ от 19 марта 1997 г.;

- Кодекс торгового мореплавания РФ от 30 апреля 1999 г.;

-Устав внутреннего водного транспорта Союза ССР, утвержденный постановлением Совета Министров СССР от 15 октября 1955 г.;

- Устав автомобильного транспорта РСФСР, утвержденный постановлением Совета Министров РСФСР от 8 января 1969 г.

На транспорте сохраняется ранее сложившаяся система законодательного регулирования: транспортные уставы и кодексы для отдельных видов транспорта, иные законы и издаваемые в соответствии с ними правила перевозок. В настоящее время в РФ действуют: УЖД 1964, УВВТ 1955, ВК 1983, КТМ 1968 и УАТ 1964. В дальнейшем в соответствии с п.2 ст.784 ГК все транспортные уставы и кодексы должны получить статус федеральных законов.

Применение этих актов предусмотрено п.8 постановления Верховного Совета РФ о некоторых вопросах применения законодательства СССР на территории РФ от 3 марта 1993 (Ведомости РСФСР, 1993, No.11, ст.393). Все названные транспортные уставы и кодексы должны ныне применяться с учетом норм гл.40 ГК «Перевозка»

Правила перевозок на отдельных видах транспорта в соответствии с транспортными уставами и кодексами утверждаются соответствующими транспортными министерствами и публикуются в периодических сборниках правил перевозок и тарифов (издаются для железнодорожного и морского транспорта), а также в виде сборников таких правил, которые иногда именуются тарифами или тарифными руководствами [2].

Правила перевозок являются важным источником транспортного права. В развитие и дополнение транспортных уставов и кодексов они содержат как положения общего характера (порядок предъявления грузов к перевозке и их выдачи, оформление транспортной документации), так и специальные правила о перевозках отдельных видов грузов (скоропортящихся, опасных, в контейнерах и др.).

Особняком в группе подзаконных транспортных нормативных актов стоят тарифы и ГОСТы. Это специфические технико-юридические акты. ГОСТы представляют собой типовые образцы, общегосударственные требования, которым должны отвечать приспособления для крепления грузов, другое оборудование, тара и упаковка, выполняемые при погрузке, выгрузке и перевозке грузов операции. Тарифы же - это по сути ставки оплаты или сборов за перевозку.

Следует иметь в виду, что построение унифицированной модели транспортных законов и подзаконных актов предполагает реализацию чрезвычайно важного аспекта, связанного с унификацией терминологии этих источников. Без единообразия использования терминов, тождественности их употребления в различных правовых актах, использования общепризнанных терминов, сохранения устойчивости принятых обозначений невозможен процесс оптимизации действующего законодательства.

В целом оптимизация системы транспортного законодательства и его структурных элементов путем унификации является важным средством повышения эффективности действия транспортных источников. Она способствует более четкой координации деятельности различных видов транспорта, а также транспортных комплексов [3].

Естественно, что внедрение рыночных отношений в систему оказания транспортных услуг, развитие частного предпринимательства на транспорте создало необходимые предпосылки для разработки и принятия ряда специальных нормативных актов, регулирующих вопросы лицензирования перевозочной деятельности, ее коммерческую направленность. Для воздушного транспорта утверждены Федеральные авиационные правила лицензионной деятельности в области гражданской авиации. Для морского транспорта Положение о лицензировании утверждено постановлением Правительства РФ от 24 июня 1998 г.

1.2.1 Общие положения о перевозке

Статьи 784-780 ГК РФ раскрывают общие положения о перевозке на разных видах транспорта.

 Перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки. По договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. Заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной (коносамента или иного документа на груз, предусмотренного соответствующим транспортным уставом или кодексом). Заключение договора перевозки груза может подтверждаться и другими письменными документами, особенно в случаях их дефектов и утраты. При железнодорожных перевозках предусматривается составление дорожной ведомости, повторяющей сведения накладной, и выдача отправителю грузовой квитанции о приеме груза к перевозке (ст.38 УЖД).

Порядок оформления транспортных документов подробно определен в правилах перевозок для соответствующего вида транспорта, причем на железнодорожном, воздушном и автомобильном транспорте применяется единая для данного транспорта форма основных транспортных документов. На водном транспорте пароходства используют и собственные проформы коносаментов.

Договор перевозки груза имеет значительные правовые особенности, и ГК устанавливает для них наряду с общими нормами также ряд специальных правил:

а) перевозчик обязан подать отправителю груза под погрузку в срок, установленный принятой от него заявкой (заказом), договором перевозки или договором об организации перевозок, исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза [4].

Отправитель груза вправе отказаться от поданных транспортных средств, не пригодных для перевозки соответствующего груза;

б) погрузка (выгрузка) груза осуществляется транспортной организацией или отправителем (получателем) в порядке, предусмотренном договором, с соблюдением положений, установленных транспортными уставами и кодексами и издаваемыми в соответствии с ними правилами;

в) Погрузка (выгрузка) груза, осуществляемая силами и средствами отправителя (получателя) груза, должна производиться в сроки, предусмотренные договором, если такие сроки не установлены транспортными уставами и кодексами и издаваемыми в соответствии с ними правилами.

Договор перевозки груза в свою очередь также имеет ряд разновидностей на железнодорожном и водном транспорте.

Общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами.

Условия перевозки грузов, пассажиров и багажа отдельными видами транспорта, а также ответственность сторон по этим перевозкам определяются соглашением сторон, если настоящим Кодексом, транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами не установлено иное.

Свобода договора в условиях рынка с правом сторон свободно определять его условия в сфере транспортной деятельности имеет свои рамки ввиду особенностей транспорта (массовость операций, единство транспортно-технологических процессов, интересы безопасности).

Соглашение сторон об условиях перевозки возможно, если нормы транспортного права предоставляют клиентам право выбора между определенными условиями перевозки (например, избрание вида отправки, скорости доставляемого груза и т.д.) или носят диспозитивный характер. Большинство норм транспортного права, особенно на железнодорожном и воздушном транспорте, имеют императивный характер, что обусловлено транспортно-технологическими особенностями работы транспорта и интересами безопасности перевозок [1].

1.2.2 Положения о перевозке на различных видах транспорта

*А) Правила перевозок на автомобильном транспорте*

Устав автомобильного транспорта РСФСР (утв. постановлением СМ РСФСР от 8 января 1969 г. N 12) устанавливает основные правила планирования и организации перевозок грузов на автомобильном транспорте:

– перевозки грузов автомобильным транспортом осуществляются по планам, которые составляются на основе планов производства, капитального строительства, закупок сельскохозяйственных продуктов, материально-технического снабжения и товарооборота и обосновываются необходимыми расчетами;

– предприятия и организации автомобильного транспорта общего пользования принимают к перевозке:

а) грузы на основании утвержденных в установленном порядке планов;

б) вне плана - грузы разового характера при предъявлении их мелкими отправками, грузы, предъявляемые населением, а также грузы по указанию Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог .

Перевозки овощей, фруктов, молока и других скоропортящихся сельскохозяйственных продуктов для заготовительных организаций и организаций потребительской кооперации производятся по плану, а также по предъявлению (без ограничения) по заявкам, представляемым за пять дней до перевозок.

Огнеопасные, взрывчатые, отравляющие, ядовитые, едкие вещества, а также другие опасные грузы принимаются к перевозке автотранспортными предприятиями или организациями в порядке и в случаях, предусмотренных Правилами.

Правила перевозки опасных грузов автомобильным транспортом утверждены приказом Минтранса РФ от 8 августа 1995 г. N 73

Инструкция по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов

автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации утверждена

Минтрансом РФ, МВД РФ и Федеральной автомобильно-дорожной службой РФ.

– на основании плана перевозок грузов автотранспортные предприятия или организации заключают с грузоотправителями или грузополучателями годовые договоры на перевозку грузов автомобильным транспортом.

– автотранспортные предприятия и организации обязаны обеспечить перевозку грузов, а грузоотправители (грузополучатели) своевременно предъявить к перевозке грузы в размерах, предусмотренных договором на перевозку грузов автомобильным транспортом или принятым к исполнению разовым заказом.

– на перевозку грузов грузоотправитель представляет в автотранспортное предприятие или организацию при наличии годового договора на перевозку грузов соответствующую заявку, а при отсутствии годового договора - разовый заказ.

– автотранспортные предприятия и организации обязаны обеспечивать своевременную подачу подвижного состава по всем пунктам погрузки и выгрузки в соответствии с договорами на перевозку грузов автомобильным транспортом, а также подавать грузоотправителям под погрузку исправный подвижной состав в состоянии, пригодном для перевозки данного вида груза и отвечающем санитарным требованиям. Типы и количество автомобилей, необходимых для осуществления перевозок грузов, определяются автотранспортными предприятиями и организациями в зависимости от объема и характера перевозок.

– по договору перевозки груза автотранспортное предприятие или организация обязуются доставить вверенный им грузоотправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (грузополучателю), а грузоотправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

– перевозка груза производится автотранспортным предприятием или организацией, как правило, без сопровождения его экспедитором грузоотправителя (грузополучателя).

Перечень грузов, перевозимых в сопровождении экспедитора грузоотправителя (грузополучателя), и порядок перевозки этих грузов устанавливаются Правилами.

– грузоотправители, грузополучатели, станции железных дорог, порты (пристани), аэропорты обязаны осуществлять погрузку и разгрузку автомобилей в установленные сроки.

– грузоотправитель и автотранспортное предприятие или организация при перевозке грузов обязаны в пределах объемов грузов, указанных в заказе грузоотправителем (грузополучателем), производить загрузку подвижного состава до полного использования его вместимости, но не выше его грузоподъемности.

*Б) Правила перевозок в торговом мореплавании*

 Кодекс Торгового мореплавания регулирует отношения, возникающие из торгового мореплавания.

Правила, установленные Кодексом торгового мореплавания РФ, распространяются на:

– морские суда во время их плавания как по морским путям, так и по внутренним водным путям, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации или законом;

–суда внутреннего плавания, а также суда смешанного (река - море) плавания во время их плавания по морским путям, а также по внутренним водным путям при осуществлении перевозок грузов, пассажиров и их багажа с заходом в иностранный морской порт, во время спасательной операции и при столкновении с морским судном.

Перечислим основные правила морской перевозки груза, установленные настоящим кодексом (ст.115,124-128):

– по договору морской перевозки груза перевозчик обязуется доставить груз, который ему передал или передаст отправитель, в порт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (далее - получатель), отправитель или фрахтователь обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (фрахт).

 – договор морской перевозки груза может быть заключен:

а) с условием предоставления для морской перевозки груза всего судна, части его или определенных судовых помещений (чартер);

б) без такого условия.

– перевозчик обязан заблаговременно, до начала рейса, привести судно в мореходное состояние: обеспечить техническую годность судна к плаванию, надлежащим образом снарядить судно, укомплектовать его экипажем и снабдить всем необходимым, а также привести трюмы и другие помещения судна, в которых перевозится груз, в состояние, обеспечивающее надлежащие прием, перевозку и сохранность груза.

– в случае, если груз должен быть перевезен на определенном судне, груз может быть погружен на другое судно только с согласия фрахтователя или отправителя, за исключением перегрузки груза вследствие технической необходимости, возникшей после начала его погрузки.

– перевозчик обязан подать судно в указанный в чартере порт погрузки или в указанный фрахтователем порт в соответствии с условиями чартера. Фрахтователь обязан указать безопасный порт погрузки.

– при перевозке груза по чартеру перевозчик обязан подать судно в обусловленный чартером срок. В случае неподачи судна в обусловленный срок фрахтователь вправе отказаться от договора морской перевозки груза и потребовать возмещения убытков.

– грузы, нуждающиеся в таре и упаковке для обеспечения их полной сохранности при перевозках, должны предъявляться для перевозок в исправной таре и упаковке. Тара и упаковка, на которые установлены государственные стандарты или для которых установлены технические условия, должны соответствовать им.

– отправитель должен своевременно передать перевозчику все требуемые в соответствии с портовыми, таможенными, санитарными или иными административными правилами касающиеся груза документы и несет ответственность перед перевозчиком за убытки, причиненные вследствие несвоевременной передачи, недостоверности или неполноты таких документов.

– после приема груза для перевозки перевозчик по требованию отправителя обязан выдать отправителю коносамент.

Отправитель вправе потребовать от перевозчика выдачи вместо коносамента морской накладной или иного подтверждающего прием груза для перевозки документа.

*В) Правила перевозки на железнодорожном транспорте*

Перечислим основные правила перевозок согласно Транспортному уставу железных дорог РФ:

 – перевозки грузов по железным дорогам осуществляются в соответсвии с заявками на перевозки грузов, которые предоставляются грузоотправителями в управления железных дорог отправления грузов не менее чем за 10 дней до начала перевозок грузов, а также не менее чем за 15 дней до начала перевозок грузов, направляемых на экспорт, и в прямом смешанном сообщении;

 – операции по погрузке, выгрузке, сортировке грузов и контейнеров выполняются в местах общего пользования и местах необщего пользования. Места общего пользования и места необщего пользования должны иметь надлежащим образом оборудованные сооружения и устройства для бесперебойной, сохранной обработки вагонов, контейнеров, обеспечения сохранности грузов, а также отвечать природоохранным требованиям. О времени подачи грузов, контейнеров под погрузку, осуществляемую грузоотправителями, работники железнодорожных станций уведомляют грузоотправителей не позднее чем за два часа до подачи вагонов, контейнеров под погрузку;

– места общего пользования, в которых операции по перевозкам грузов отдельных видов выполняются в большем объеме, оборудуются специальными погрузочно-выгрузочными устройствами;

– железные дороги и грузоотправители при систематическом осуществлении перевозок грузов могут заключать долгосрочные договоры об организации перевозок. В договорах об организации перевозок определяются объем, сроки и условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозок, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозок. В соответствии с указанными договорами железные дороги обязуются в установленные сроки принимать грузы в обусловленном объеме, грузоотпраивтели обязуются предъявлять их для перевозок;

– перевозки грузов осуществляются грузовой или большой скоростью. Скорость перевозки грузов выбирает и указывает в транспортной железнодорожной накладной грузоотправитель;

– грузоотправители обязаны подготавливать грузы для перевозок таким образом, чтобы обеспечивать безопасность движения, сохранность грузов, вагонов, контейнеров;

– при предъявлении груза для перевозки грузоотправитель должен представить на каждую отправку груза составленную надлежащим образом транспортную железнодорожную накладную и другие предусмотренные соответствующими нормативными правовыми актами документы. Указанная транспортная железнодорожная накладная и выданная на её основании грузоотправителю квитанция о приеме груза подтверждают заключение договора перевозки груза.

– железная дорога обязана уведомить грузополучателя о прибывших в его адрес грузах не позднее чем в 12 часов дня, следующего за днем прибытия грузов.

– груз выдается на железнодорожной станции назначения грузополучателю после внесения им платы за перевозку груза и иных причитающихся железной дороге платежей.

*Г) Правила перевозки грузов на воздушном транспорте.*

Воздушный кодекс РФ устанавливеат следующие правила перевозки:

 – перевозчики при выполнении воздушных перевозок обязаны соблюдать общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей, устанавливаемые федеральными авиационными правилами.

– перевозчики вправе устанавливать свои правила воздушных перевозок. Эти правила не должны противоречить общим правилам воздушной перевозки и ухудшать уровень обслуживания пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей.

– правила воздушных перевозок почты должны быть согласованы с уполномоченным органом в области почтовой связи.

– по договору воздушной перевозки груза или по договору воздушной перевозки почты перевозчик обязуется доставить вверенные ему грузоотправителем груз или почту в пункт назначения и выдать их управомоченному на получение груза или почты лицу (грузополучателю), а грузоотправитель обязуется оплатить воздушную перевозку груза или почты.

– по договору фрахтования воздушного судна (воздушному чартеру) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату для выполнения одного или нескольких рейсов одно или несколько воздушных судов либо часть воздушного судна для воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты. Осуществление чартерных воздушных перевозок регулируется настоящим Кодексом.

– договор воздушной перевозки груза или договор воздушной перевозки почты удостоверяется соответственно билетом и багажной квитанцией в случае перевозки пассажиром багажа, грузовой накладной, почтовой накладной.

– перевозчик обязан доставить принятый к воздушной перевозке груз в пункт назначения в установленный срок. Срок доставки груза определяется федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза.

– перевозчик обязан уведомить грузополучателя о прибытии груза в сроки, предусмотренные федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза.

– грузополучатель обязан принять и вывезти груз. Грузополучатель имеет право отказаться от получения поврежденного или испорченного груза, если будет установлено, что качество груза изменилось настолько, что исключается возможность полного и (или) частичного его использования в соответствии с первоначальным назначением.

– воздушная перевозка оружия, боевых припасов, взрывчатых веществ, отравляющих, легковоспламеняющихся, радиоактивных и других опасных предметов и веществ осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации, федеральными авиационными правилами, а также международными договорами Российской Федерации.

3. ПРАКТИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ

Выполнить расчёт транспортных издержек при поставке партии телевизоров в количестве N штук из города Санкт-Петербурга в Челябинск авттранспортом и далее в контейнере по железной дороге отправить их в город Омск.

Определить:

– количество и объём используемых транспортных средств.

– транспортные затраты, включая страхование груза в пути

– процентное соотношение транспортных затрат к первоначальной стоимости поставки и величину транспортной составляющей в конечной цене товара (руб/шт).

Дано:

– количество упаковок телевизоров (N) =300 шт;

– габариты упаковки: длина a=0,8 м, ширина b=0,6 м, высота c=0,7м;

– стоимость единицы груза C=130 y.e.

1). Рассчитаем общий объём груза V:

V = N\*a\*b\*c

V = 300\*0,8\*0,6\*0,7

V = 100,8 м3

По таблице Б.1.предварительно выбираем Еврофуру .

2). Выберем оптимальный тип автомобиля для перевозки заданного количества (зоо штук) коробок телевизоров.

 Проверим предварительно выбранное транспортное средство Еврофуру по двум вариантам размещения коробок.

 Вариант 1. Длина коробки по длине кузова.

Nшир = Ш/b,

Nшир = 2,42 /0,6 = 4,

Nдл = Д/a,

Nдл = 13,48/0,8 = 16,

Nвыс = В/с,

Nвыс = 2,45/0,7 = 3,

Колчество коробок общее в одной Еврофуре N = 4 \* 16 \*3 = 192 < 300.

Вариант 2. Длина коробки по ширине кузова:

Nшир = Ш/а

Nшир = 2,42 /0,8 = 3,

Nдл = Д/b,

Nдл = 13,48/0,6 = 22,

Nвыс = В/с,

Nвыс = 2,45/0,7 = 3,

 Колчество коробок общее в одной Еврофуре N = 3\*22\*3 = 198

 Выбираем второй вариант как более экономичный. Так как необходимо перевезти 300 коробок телевизоров, понадобится 2 еврофуры.

 Проверим вариант перевозки телевизоров с помощью КамАЗа 20 т

 Вариант 1. Длина коробки по длине кузова.

Nшир = Ш/b,

Nшир = 2,33 / 0,6= 3,

Nдл = Д/a,

Nдл = 11,988 / 0,8 = 14,

Nвыс = В/с,

Nвыс = 2,35 / 0,7 = 3,

Колчество коробок общее в одном КамАЗе N = 3 \* 14 \*3 = 126 < 300.

Вариант 2. Длина коробки по ширине кузова:

Nшир = Ш/а

Nшир = 2,33 /0,8 = 2,

Nдл = Д/b,

Nдл = 11,988/0,6 = 19,

Nвыс = В/с,

Nвыс = 2,35 /0,7 = 3.

Колчество коробок общее в одной Еврофуре N = 2\*19\*3 = 114.

 Певый вариант перевозки длины коробки по длине кузова в КамАЗе - более экономичный, однако для перевозки 300 коробок телевизоров понадобится 3 автомобиля, поэтому окончательный выбор транспорта для автомобильной перевозки - это 2 Еврофуры.

3). Определим стоимость страхования.

 Общая стоимость груза С = количество коробок N\*стоимость одной коробки C,

C = 300\*130 = 39000,

 Стоимость страхования при автоперевозке:

Сстр.ав. = 39000\*0,025 = 975.

 Стоимость страхования при ж/д перевозке:

Сстр.жд. = 39 000\*0,032% = 1248

 Общая стоимсоть страхования:

Сстр.общ. = Сстр.ав. + Сстр.жд.

Сстр.общ. = 975 + 1248

Сстр.общ. = 2223

4) Рассчитаем стоимость автомобильной перевозки по маршруту Санкт-Петербург - Челябинск. Условно считаем, что груз идёт в Челябинск не напрямую, а через Москву.

Суммарное расстояние автоперевозки равно: 800 км (Санкт-Петербург - Москва) + 1955 км (Москва - Челябинск) = 2755 км. Блиджайшее табличное значение по таблице приложения В [2] составляет 2801 км и соответствует маршруту Москва - Омск.

Экстраполируя значение стоимости перевозки по этому маршруту, получим:

1960 \* (2755/2801) = 1928 у.е.

Полученный результат умножим на 2, так как для перевозки понадобится 2 еврофуры.

Итого стоимость автомобильной перевозки 3856 у.е.

 5). Стоимость погрузки товара в Санкт-Петербурге на автомобили и перегрузки в контейнеры в Челябинске составляет 10 % от стоимости автоперевозки:

Спогр. =3856 \* 0,1= 385, 6 у.е.

6). Рассчитаем стоимость ж/д перевозки, используя сайт http//rtarif.ru

Челябинск-Омск.

Вид груза: телевизоры и их части. Контейнер – 30-40 тонн. Стоимость ж/д перевозки составляет 17996, 29 р за один контейнер.

7). Рассчитаем количество необходимых контейнеров для перевозки телевизоров. Предварительно выберем контейнер типа 1АА с максимальной вместимостью.

Вариант 1. Длина коробки по длине контейнера 1АА:

Nшир = Ш/b,

Nшир = 2,438 / 0,6= 4,

Nдл = Д/a,

Nдл = 12,192 / 0,8 = 15,

Nвыс = В/с,

Nвыс = 2,438 / 0,7 = 3,

Колчество коробок общее в одном контейнере типа 1АА = 4 \* 15 \*3 = 180 < 300.Следовательно, понадобится 2 контейнера.

 Вариант 2. Длина коробки по ширине контейнера:

Nшир = Ш/а

Nшир = 2,438 /0,8 = 3,

Nдл = Д/b,

Nдл = 12,192 / 0,6 = 20,

Nвыс = В/с,

Nвыс = 2,35 /0,7 = 3,

Колчество коробок общее в одном контейнере N = 3\*20\*3 = 180 <300.

 Второй вариант укладки коробок аналогичен с первым.

 Следовательно, стоимость ж/д перевозки составляет 17996, 29 р. \* 2 контейнера = 35992,58 р.

7). Определяем общую стоимость доставки в рублях:

Собщ.доставки = (Савт+Сстр.об+Спогр)\*Курс$+Сж/д

Собщ.доставки = (3856+2223+385,6)\*27,34+35992,58 =

Собщ.доставки = 212734,78 руб.

8). Исходная стоимость телевизоров в рублях:

Стел-ов. рубл. = С$\*Курс$

С тел-ов. = 39 000\*27,34 =1066260 руб.

9).Стоимость телевизоров с доставкой:

Стел.дост = Стел.руб+Собщ

Стел.дост = 1066260+ 212734,78

Стел.дост = 1278995 руб.

1. Доля транспортных расходов в конечной цене товара:

Дтр = Собщ/Стел.дост

Дтр = (212734,78 /1278995)\*100%

Дтр = 16,63 %

1. Стоимсоть одного телевизора

Стел = Стел.дост/N

Стел = 1278995/300

Стел = 4263,32 руб.

1. Величина транспортных расходов в цене телевизора:

Стр = Стел\*Дтр

Стр = 4263,32 \*16,63 %

Стр = 709 руб.

Таким образом, для перевозки 300 упаковок телевизоров из Санкт-Петербурга в Омск понадобится 2 Еврофуры (СанктПетербург - Челябинск) и 2 контейнера 1АА (Челябинск -Омск), общие транспортные транспортные затраты - 212734,78 руб, включая страхование груза в пути (2223 руб.). Процентное отношение транспортных затрат к первоначальной стоимости поставки составляет 16,63 %, при этом величина транспортной составляющей равна 709 руб. в конечной цене товара (4263,32 руб.).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Современная транспортная система развивается очень быстрыми темпами и предъявляет все больше требований к организации перевозок грузов и транспортному обслуживанию.

Технология бесперегрузочных сообщений отвечает практически всем современным требованиям к качеству перевозки. Кроме того, данная технология находится в стадии развития, что позволяет говорить о дальнейшем совершенствовании большинства транспортно-технологических систем.

Для обеспечения единой транспортной технологии необходимо соблюдать требования и правила транспортного законодательства. Эти правила касаются определения сторон, участвующих в перевозке грузов, ответственности сторон при заключении договоров, сроках перевозки, правил организации процесса транспортирования и др. Четкое исполнение всех норм и правил перевозки грузов является залогом качественной организации транспортного процесса, сохранности груза и доставки его точно в срок грузополучателю.

Решение индивидуального задания выявило проблему выбора транспортных средств при перевозке конкретного вида товара (в данном случае – телевизоров), кроме того подсчет отношения транспортных издержек в конечной цене товара показал, что необходимо как можно больше их сокращать путем выбора оптимальных транспортных средств, наиболее короткого пути доставки груза и с наименьшими потерями во время перевозки. Таким образом, решение данной задачи показало, что оптимальный выбор транспортных средств и сокращение издережек по доставке груза позволят в конечном итоге установить более низкую конечную цену на товар.

ЛИТЕРАТУРА

1. Аксенов И. Я. Единая транспортная система: Учебник для вузов. – М.: Высшая школа, 2001. - 383с.
2. Внешнеторговые транспортные операции и логистика / Под ред. Д. С. Николаева. - М.: Изд. АНКИЛ, 1999. – 126 с.
3. Громов Н. Н., Панченко Т. А., Чудовский А. Д. Единая транспортная система: Учебник для вузов. – М.: Транспорт, 2002. - 304с.
4. Единая транспортная система: Учеб. для вузов.-2 изд. / Под ред. В.Г. Галабурды. - М.: Транспорт, 1993. – 140 с.
5. Козьева И. А., Кузьбожев Э. Н. Экономическая география и регионалистика: Учебное пособие для вузов. – М.: КГТУ, 2004. – 130 с.
6. Назаренко В. М., Назаренко К. С. Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности. - М.: Центр экономики и маркетинга, 2000. – 512 с.
7. Неруш Ю. М. Логистика: Учебник. - М.: Изд. ЮНИТИ, 2000. – 222 с.
8. Перепелюк А. В., Бондаренко В. О., Мироненко Л. А.. Экономика промышленного транспорта: Учебник для вузов. – М.: Высшая школа, 2002. - 336с.