**СОДЕРЖАНИЕ.**

**Введение…………………………………………………………………………………6**

**1. Общая характеристика деятельности ТЭК ООО «Гранд-Сервис»…………..7**

* 1. Краткий анализ деятельности ТЭК ООО «Гранд-Сервис»……………………...7
	2. Организация коммерческой работы ТЭК ООО «Гранд-Сервис»……………...11
	3. Динамика производственно-финансовой деятельности ТЭК ООО «Гранд-Сервис»……………………………………………………………………..……..16

1.4. Взаимодействие ТЭК ООО «Гранд-Сервис» с портом и железной дорогой…21

1.5. Специализация контейнерной площадки, находящейся на территории ОАО «ВМТП»………………………………………………………………………...…25

**2. Организация экспедиторской работы на железнодорожном транспорте…..27**

* 1. Основные функции и задачи железнодорожного экспедитора………………..27
	2. Особенности документооборота на железнодорожном транспорте…………..33
	3. Особенности функционирования ТЭК в рыночных условиях………………...37

**3. Постановка задачи по доставке контейнеров в западные регионы РФ…….39**

3.1. Транспортные характеристики универсальных контейнеров………………….39

3.2. Экономико-географическая характеристика пути следования………………...44

3.3. Требования к доставке контейнеров…………………………………………….51

3.4. Показатели качества транспортного обслуживания грузовладельцев………...56

**4. Разработка предложений по совершенствованию организации перевозок в ТЭК ООО «Гранд-Сервис»…………………………………………………………..60**

4.1. Формулировка предложения……………………………………………………..60

4.2. Экономическое обоснование предложения……………………………………..63

4.3. Организация агентской работы…………………………………………………..65

**5. Охрана труда………………………………………………………………………..68**

5.1. Требования техники безопасности при загрузке/разгрузке контейнеров в/из вагоны…………………………………………………………………………………...68

5.2. Типовая инструкция для тальманов по безопасности труда……………………78

5.3. Требования пожарной безопасности на контейнерном терминале…………….82

**Заключение…………………………………………………………………………….85**

**Приложения……………………………………………………………………………86**

**Список использованной литературы………………………………………………90**

**Введение.**

Общепризнанно, что в настоящее время 75-85% отправок генеральных и контейнеризированных грузов оформляются транспортно-экспедиторскими и агентскими фирмами. Реорганизуется снабженческо-сбытоваяя структура промышленных и торговых фирм в форме ликвидации их транспортных подразделений с передачей своих функций и персонала в экспедиторские предприятия.

Две трети всех контейнерных перевозок осуществляется экспедиторами в качестве операторов по технологии «от двери до двери».

Современный экспедитор перевозок грузов – специалист высокой квалификации. Он должен владеть определенным минимумом знаний перевозочных и коммерческих технологий всех видов транспорта, «уметь читать» транспортные тарифы, хорошо знать гражданское транспортное законодательство, транспортные уставы и кодексы.

Предлагаемая вниманию дипломная работа представляет собой комплекс задач, относящихся к транспортной, экспедиторской и агентской деятельности.

Методика излагаемого материала базируется на предварительном изучении дисциплин, касающихся эксплуатационных возможностей транспортных путей и средств, терминальных схем и коммерческой работы, экономики транспорта, логистики и менеджмента.

Задача дипломного проектирования в подготовке специалиста, способного разработать транспортно-логистическую схему доставки товара и осуществить практически операцию с достижением максимального снижения транспортной издержки в качестве экспедитора грузовладельца и обеспечения максимальной эффективности эксплуатации транспортных средств в качестве агента перевозчика.

Дипломная работа содержит как рекомендации по правильному начислению размеров издержек, так и способом их сокращения до разумно возможных пределов на примере опыта работы транспортно-экспедиторской компании ООО «Гранд-Сервис».

**1. Общая характеристика деятельности ТЭК ООО «Гранд-«Сервис».**

* 1. Краткий анализ деятельности ТЭК ООО «Гранд-Сервис».

Транспортно-экспедиторская компания ООО «Гранд-Сервис» сравнительно молодая фирма она существует всего 5 лет (12 января 1995 года). За этот небольшой отрезок времени компания зарекомендовала себя ответственным и надежным партнером, и уверенно закрепилась на рынке морских перевозок Приморского края.

ООО «Гранд-Сервис» является юридическим лицом и по законодательству РФ действует на основе Закона «О предприятиях и предпринимательской деятельности», Гражданского кодекса РФ, Договора «О создании и деятельности ТЭК «Гранд-Сервис» в форме общества с ограниченной ответственностью».

 Согласно Уставу в деятельности фирмы предусмотрены такие направления как:

1. Содействие наиболее полному и разностороннему удовлетворению потребностью граждан, предприятий в насыщении рынка товарами и услугами.

2. Внедрение достижений научно-технического прогресса, решение экономических проблем.

1. Собственная предпринимательская деятельность для получения прибыли.

Предметом деятельности предприятия являются транспортные перевозки.

Кроме этого “Гранд-Сервис” осуществляет :

* таможенное оформление грузов, перемещаемых через границу РФ на основании договора с участниками ВЭД;
* страхование экспортно-импортных грузов.

 Для более четкого выполнения задач, стоящих перед предприятием, фирма открывает дочерние предприятия и филиалы. Компания также занимается внешнеэкономической деятельностью. Заключаются контракты по всем видам деятельности с иностранными партнерами, выступает в качестве партнера в совместном предпринимательстве, а также имеет валютные счета в банках.

Высшим органом управления предприятием является Собрание участников. Членами Собрания являются учредители.

Собрание заседает не реже одного раза в полугодие, также возможно внеочередное заседание, условия оговорены в Уставе предприятия. Собрание учредителей назначает генерального и коммерческого директоров, главного бухгалтера.

 В обязанности генерального директора входят:

* оперативное управление предприятием;
* осуществление текущей финансовой и хозяйственной деятельности по управлению предприятием;
* наем и увольнение работников;
* обеспечение исполнения решений Собрания участников;
* заключение всех видов договоров;
* представление предприятия во всех государственных и иных организациях, в том числе и во внешнеэкономической деятельности;

 Коммерческий директор является заместителем генерального директора и ведет коммерческую и предпринимательскую деятельность. Коммерческий директор представляет интересы предприятия во всех государственных и иных органах, суде, арбитраже.

 Главный бухгалтер предприятия ведет бухгалтерский учет и отчетность согласно законодательству.

 Имущество предприятия составляют основные и оборотные средства, находящиеся на балансе предприятия. Операционный год устанавливается с 1 января по 31 декабря календарного года. Годовой баланс предприятия составляется по окончании финансового года.

 Источниками формирования имущества предприятия являются:

* денежные и имущественные вклады участников, доходы от ценных бумаг, предпринимательской деятельности;
* кредиты банков и других кредиторов.

 Уставный (фонд) капитал предприятия образуется за счет вкладов участников и разделен на доли.

 Предприятие создало Резервный фонд, который формируется за счет ежегодных отчислений от чистой прибыли (не менее 5 % от чистой прибыли компании) до достижения фондом его размера.

 Чистая прибыль предприятия, оставшаяся после уплаты налоговых платежей и выплаты дивидендов, поступает в распоряжение предприятия и распределяется в порядке, определяемом Собранием участников и Учредительным договором.

 Компания осуществляет финансовые операции по наличному и безналичному расчету.

 Убытки, возникшие в результате хозяйственной деятельности предприятия покрываются за счет резервного фонда.

 С первого дня существования руководство фирмы придерживается демократического стиля управления, который предусматривает открытый рынок продаж, конкуренцию по критерию цена - потребительские качества, инфраструктуру, ориентированную на клиента и соответствующую требованиям получения максимальных доходов. Этих принципов управления фирма придерживается до сих пор.

 При демократическом стиле управления дирекция принимает основополагающие решения, связанные с функционированием фирмы:

* планирование;
* организация работ (процесс);
* управление персоналом;
* контроль;

 Начальники отделов принимают решения, связанные с деятельностью предприятия:

* производительностью труда;
* качеством работы;
* издержками производства;
* прибылью;
* текучестью кадров.

 Исполнительный уровень принимает решения, связанные с выполнением задач.

 На сегодняшний день такой стиль управления может обеспечить полноценное функционирование фирмы и положительные результаты в работе.

 В ООО «Гранд-Сервис» действуют 4 отдела:

1. Отдел декларирования - осуществляет декларирование и таможенное оформление грузов, пересекаемых границу РФ.
2. Финансовый отдел - осуществляет распределение денежных доходов (создание различных фондов, платежи в бюджет); перераспределение денежных средств, а также повышение эффективности использования материальных и трудовых ресурсов.
3. Производственно-управленческий персонал (информационный). В этот отдел входят технологи-программисты.
4. Грузовой отдел - занимается транспортно-экспедиторским и страховым обслуживанием. Следует отметить, что экспедирование является основным профилем фирмы.

 Несмотря на свою молодость, компании удалось заключить ряд перспективных договоров о сотрудничестве с крупными предприятиями и организациями края, в том числе Владивостокским Морским Торговым Портом и Дальневосточным Морским Пароходством. Кроме того, фирма сотрудничает с Дальневосточным отделением железной дороги и другими крупными транспортными организациями.

 Транспортно-экспедиторская компания «Гранд-Сервис» самостоятельно наладила работу с местной клиентурой, услугами компании пользуются как отечественные, так и зарубежные фирмы, как крупные, так и молодые начинающие коммерческие структуры. Подход работников ООО «Гранд-Сервис» ко всем своим клиентам абсолютно одинаков, фирма не делит своих клиентов на состоятельных и не очень, и наверное именно этот фактор помогает существовать и развиваться компании в столь нелегкое для нее время.

1.2. Организация коммерческой работы ТЭК ООО «Гранд-Сервис».

ООО «Гранд-Сервис» (грузовой агент) является коммерческим представителем МАК «Трансфес», по привлечению клиентуры к участию в морской перевозке, формированию грузовой базы в каботаже, приему/выдаче грузов и контейнеров от имени ОАО «ДВМП» (судовладельца), оформлению и изготовлению грузовых и товаро-сопроводительных документов грузов морской перевозки, осуществляет учет и слежение за контейнерным парком ОАО «ДВМП». Обеспечивает прием, концентрацию, если необходимо подготовку к отправке внешнеторговых и каботажных грузов, поступающих в порт Владивосток с железной дороги, морского и автомобильного транспорта. Участвует в формировании грузовой базы в каботаже, регулирует завоз грузов и грузов, боящихся подморозки и требующих определенного температурного режима, на морском транспорте. «Грузовой агент» несет полную ответственновсть по отгрузке 20 футовых контейнеров со скоропортящимися и режимными грузами. По поручению «Грузовладельца» и от имени «Пароходства» оформляет грузовые и другие необходимые документы по забукированным самостоятельно грузам, в том числе изготавливает линейный коносамент по форме, утвержденной «Пароходством», номер которого соответствует номеру погрузочного ордера, который в свою очередь является основанием для завоза контейнера в порт с последующей отправкой на море, в том числе он является подтверждением всех этапов приема-сдачи груза. По грузам, забукированным через «Генерального Агента» - МАК «Трансфес», оформление коносаментов производится «Генеральным Агентом».

* взаимодействует со стивидорными и другими компаниями,
* заключает договоры на морскую перевозку грузов (коносаменты).
* действует согласно договоров с «Грузовладельцами».

Непосредственно работает, согласно договоров с клиентурой, и от имени «Генерального Агента» производит начисление, сбор и перечисление платежей, причитающихся всем участникам транспортного процесса по отправкам забукированного груза «Грузовым Агентом» самостоятельно.

Планирует размещение контейнеров на судне по весовым характеристикам в виде грузовых списков и таблиц для расчета нагрузок в трюмах и на палубе.

Совместно с «Генеральным Агентом» организует перевозки грузов в ПСЖВС.

По грузам ПСЖВС производит подтверждение грузоотправителям на станции отправления гарантии приема со станции для дальнейшей отправки на море. Взыскивает фрахтовые платежи и недоборы по контейнерам, следующим в ПСЖВС, по возможности до постановки судна под погрузку, авансом, либо принимает неоплаченные грузы от порта по приемо-сдаточной ведомости, отгружает их по линейному коносамету и гарантирует оплату фрахта. Перечисляет платежи на распределительный счет «Генерального Агента».

Организует сохранную перевозку скоропортящихся грузов и грузов, требующих соблюдения температурного режима, контролирует вес КТК брутто. Предъявляет «Перевозчику» спецификацию забукированного груза в ПСЖВС и межпортовом сообщении (лизинговые контейнеры и контейнеры транспорта), компонует их с учетом правил перевозки грузов в КТК, в предварительный грузовой план, для расчета остойчивости.

Принимает участие в составлении с учетом МОПОГ грузового плана на судно от имени и по поручению «Генерального Агента».

«Грузовой Агент» по поручению «Генерального Агента» участвует в составлении всякого рода актов, производстве осмотров, оценки и коммерческом расследовании в целях обеспечения урегулирования спорных вопросов с грузовладельцами и Портом, изготавливает товаро-сопроводительные документы грузов морской перевозки.

Перед началом грузовых работ представители Порта, «Грузового Агента» и судовой администрации производят осмотр судна на предмет его готовности к безопасному производству грузовых работ.

Формирует судовую партию по согласованию с «Пароходством» в сроки, оговоренные конвенционным извещением, согласно инструкции «Генерального Агента».

Соблюдает сроки доставки грузов, действует от имени и по поручению ОАО «ДВМП», согласно Правил перевозок грузов 4-М изд.1991г.

Ведет учет, контроль и слежение за контейнерным парком ОАО «ДВМП», предоставляет всю информацию по порожним КТК собственности ОАО «ДВМП» и МПС.

Производит выделение порожних КТК собственности ОАО «ДВМП» и МПС клиентуре, взыскивает ставку оплаты за пользование порожним КТК.

Совместно с таможней регулирует вопросы таможенного характера.

МАК «Трансфес» (генеральный агент) за 4 суток до подхода судна под выгрузку/погрузку, сообщает «Грузовому Агенту» наименование судна, ориентировочную дату подхода, информацию о количестве грузов по согласованной номенклатуре, а так же своевременно сообщает об изменении времени подхода судна в порт, и другой информации, если такая имеется.

Осуществляет постоянный контроль за стоящим под грузовыми операциями судном. Согласно грузовых списков и таблиц с размещением контейнеров в трюмах и на палубе, предоставленных «Грузовым Агентом», ведет учет и контроль за остойчивостью судна. В случае необходимости, совместно с таможней, регулирует вопросы таможенного характера и прочие, связанные с отправкой груза и контейнеров по назначению.

Обеспечивает «Грузового Агента» специальной литературой справочного и нормативного порядка.

Координирует совместно с «Грузовым Агентом» действия других компаний при формировании грузовой базы.

Обеспечивает выполнение договоров морской перевозки грузов. Поручает «Грузовому Агенту» действовать согласно договора с «Судовладельцем».

Определяет складскую площадь для концентрации и складирования судовых партий.

До постановки судна под погрузку, «Генеральный Агент» совместно с «Грузовым Агентом» координирует подготовку грузового плана на основе сформированной им и другими экспедиторами грузовой базы. Утвержденный капитаном грузовой план должен строго соблюдаться всеми сторонами договора. Во всех случаях преимущественное право при формировании грузового плана имеют грузы с оплаченным морским фрахтом, домашние вещи, почта, забукированные через «Грузового Агента», скоропортящиеся, в режиме транзита, ПСЖВС и по очередности прибытия груза в порт.

Если в процессе обработки судна по инициативе Порта, администрации судна «Грузового Агента» или «Генерального Агента» в грузовой план будут внесены корректировки, могущие принести дополнительные расходы по перемещению груза с причала на причал, креплению/раскреплению грузов, выгрузку уже погруженного груза и т.д., такие расходы должны возмещаться стороной, внесшей эти изменения по предъявлению счетов и подтверждающих документов (акта, составленного и подписанного представителями Порта и «Генерального Агента»). Все вопросы по изменению грузового плана решаются по согласованию сторон.

Организация приема и сдачи контейнеров от имени судна в портах погрузки и выгрузки производится «Генеральным Агентом» согласно Правил перевозок грузов 4 - М, приказа № 115 от 20.07.1987 и других нормативных документов, существующих на морском транспорте и являются обязательными для исполнения сторонами настоящего договора, если иное не предусмотрено настоящим договором.

Оформление грузовых и перевозочных документов осуществляется в соответствии с действующими Правилами.

«Грузовой Агент» производит сбор фрахтовых платежей в пользу Перевозчика по отправкам, забукированным «Грузовым Агентом» и прибывшим в ПСЖВС согласно договоров с грузовладельцами. Оплата грузоотправителями фрахтовых платежей производится по тарифам и/или по калькуляции «Судовладельца», действующей на день оплаты или иным договорным ставкам, согласно информации «Генерального Агента».

Порядок начисления, взыскания провозных платежей и взаиморасчеты производятся согласно действующих документов и условий перевозок.

Если отправителем по линейному коносаменту является «Грузовой Агент», то в этом случае оплата всех услуг, в т.ч. по порту назначения, производится ими напрямую.

«Грузовой Агент» в трехдневный срок после отхода судна составляет финансовый отчет по отправленным грузам, включая грузы в ПСЖВС, и производит перечисление фрахтовых платежей на расчетный счет «Генерального Агента». Вопросы, связанные со сбором фрахта по грузам в ПСЖВС, недоборам, переборам, железной дороги регулируются между «Грузовым Агентом» ОАО «ДВМП» и МПС.

Ежеквартально «Генеральный Агент» и «Грузовой Агент» производят сверку финансовых документов и поступление фрахтовых платежей с составлением соответствующих актов.

За оказание услуг «Генеральный Агент» выплачивает «Грузовому Агенту» агентское вознаграждение в размере 1% от суммы фрахтовых платежей.

Ответственность «Грузового Агента» за несвоевременное взимание и перечисление «Генеральному Агенту» платежей, причитающихся Перевозчику, регулируется пунктом 1.12 Прейскуранта 11-01.

Ответственность «Грузового Агента» и «Генерального Агента» за опоздание в подаче тоннажа, не предъявление тоннажа, не предъявление забукированного груза к перевозке против сроков, указанных в заявке «Грузового Агента», определяется пунктом 1.11 Прейскуранта 11-01.

Несут обоюдную ответственность за несоблюдение договорных условий перед грузовладельцами.

1.3. Динамика производственно-финансовой деятельности

ТЭК ООО «Гранд-Сервис».

Подтверждением эффективной деятельности транспортно-экспедиторской компании «Гранд-Сервис» могут служить экономические показатели, представленные в таблице 1.

Экономические показатели деятельности ТЭК ООО «Гранд-Сервис».

Таблица 1.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатели | 1998 г. | 1999г. |
| Валовый доход | 4567000 руб. | 4571000 руб. |
| Издержки обращения | 2336000 руб. | 2249000 руб. |
| Заработная плата | 1180000 руб. | 1227000 руб. |
| Налог на прибыль | 42000 руб. | 71000 руб. |
| Прочие налоги | 841000 руб. | 834000 руб. |
| Штрафы | - | - |
| Прибыль | 121000 руб. | 237000 руб. |
| Рентабельность | 2,6 | 5,2 |

 Из данной таблицы видно, что по сравнению с 1998 годом рентабельность ООО «Гранд-Сервис» увеличилась в 2 раза. Такое увеличение говорит не только об увеличении спроса на транспортно-экспедиторские услуги, но в первую очередь об увеличении грузопотока.

 В целом валовый доход предприятия практически не изменился. Но это закономерно так как компания молодая и для того, чтобы занять достойное место среди транспортно-экспедиторских фирм края и региона в целом ей приходится бороться с конкурентами за клиентуру, при этом не всегда извлекая из этого выгоду, а зачастую даже работать вхолостую. Руководство ООО «Гранд-Сервис» считает, что в недалеком будущем все это поможет стать одной из ведущих ТЭК края.

Структура затрат в себестоимости ТЭК ООО «Гранд-Сервис»

Таблица 2.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 1998 г. | % | 1999 г. | % | +/-(%) |
| Заработная плата | 1180 | 33,2 | 1227 | 33,3 | +0,1 |
| Налоги в бюджет | 122 | 3,5 | 121 | 3,3 | -0,2 |
| Аренда | 205 | 5,9 | 205 | 5,6 | -0,3 |
| Услуги связи | 420 | 12,0 | 540 | 14,7 | +2,7 |
| Транспортные услуги | 36 | 1,0 | 40 | 1,1 | +,01 |
| Прочие | 1490 | 42,6 | 1594 | 43,3 | +0,7 |
| ИТОГО | 3500 | 100 | 3680 | 100 | +3,1 |

 Оценка результатов финансовой деятельности любого предприятия, функционирующего в условиях рыночной экономики обязательно включает в себя анализ его финансового положения. Важнейшим средством предоставления данной информации являются финансовые отчеты. В финансовые отчеты должны включаться следующие документы: балансовый отчет, отчет о прибылях и убытках, отчет об изменениях в финансовом положении. В дополнение к указанным документам, финансовые отчеты могут содержать различные пояснения, справки, комментарии, а также заключения независимых аудиторов.

 Центральным моментом финансовой отчетности являются балансовые отчеты, которые представляют собой детализированное представление активов, обязательств и собственного капитала предприятия на конкретный момент времени, то есть как моментальный снимок финансового положения компании на указанную дату.

 Отчет об источниках и использовании фондов показывает изменения, которые произошли за период между двумя балансовыми отчетами в фондах, имеющихся в распоряжении предприятия.

 В условиях рыночной экономики информация о финансовом положении коммерческого предприятия может представлять интерес для различных категорий пользователей, наиболее важными из которых являются менеджеры предприятия и организаций, акционеры, кредиторы и потенциальные инвесторы, поставщики. При этом каждая из этих категорий пользователей преследует свои цели и имеет свои критерии оценки финансового положения конкретного предприятия. Поэтому для анализа финансового положения фирмы применяется целая система абсолютных и относительных показателей, а также связанных с их изменением финансовых коэффициентов. Наиболее важными из которых являются показатели, характеризующие:

1. Ликвидность – измерение возможностей предприятия по оплате задолженностей.
2. Платежеспособность – мера покрытия предприятием заимствованных средств.
3. Прибыльность – измерение прибыли по отношению к вложенным средствам и используемому оборудованию.
4. Эффективность использования активов – мера эффективности использования имеющихся активов.
5. Эффективность использования собственного капитала.

Данные бухгалтерского баланса ТЭК ООО «Гранд-Сервис».

Таблица 3.

|  |  |
| --- | --- |
| Текущие активы | 5698000 руб. |
| Текущие обязательства | 4829000 руб. |
| Собственный капитал | 4998000 руб. |
| Общие обязательства | 4829000 руб. |
| Чистая прибыль | 166000 руб. |
| Всего активов | 5060000 руб. |
| Объем продаж | 4571000 руб. |
| Материальные запасы | 21000 руб. |

* Показатель ликвидности характеризует способность предприятия выполнять свои краткосрочные обязательства из своих текущих активов. В общем случае предприятие считается ликвидным, если его текущие активы превышают текущие обязательства.

Коэффициент общей ликвидности рассчитывается как отношение:

 Данный коэффициент показывает в какой степени текущие обязательства покрываются текущими активами.

* платежеспособность предприятия – это способность выполнять свои внешние обязательства, используя свои активы. Данный показатель измеряет финансовый риск, то есть вероятность банкротства. В общем случае предприятие считается платежеспособным, если его общие активы превышают внешние обязательства. Таким образом, чем больше общие активы превышают внешние обязательства, тем выше степень платежеспособности. Для измерения уровня платежеспособности используется специальный коэффициент, который показывает долю собственного капитала предприятия в его общих обязательствах. Коэффициент платежеспособности удобно измерять в процентах:

 Высокий коэффициент платежеспособности предприятия отражает минимальный финансовый риск и хорошие возможности для привлечения дополнительных средств со стороны.

* при проведении финансового анализа важно знать, насколько эффективно и прибыльно используются все средства, обеспечивающие получение конкретного дохода.
* коэффициент эффективности использования активов служит измерителем уровня эффективности использования всех активов, которыми обладает предприятие. Выражается как отношение объема продаж к объему материальных запасов:

*К эфф.исп.акт. = 3,94*

 Высокий коэффициент считается признаком финансового благополучия, так как хорошая оборачиваемость обеспечивает увеличение объемов продаж и способствует получению более высоких доходов.

* прибыль на собственный капитал – это отношение чистой прибыли к собственному капиталу:

 *К приб.на собст. Кап. = 0,03*

 Данный показатель служит измерителем эффективности использования всех активов, которыми обладает предприятие.

 Проанализировав финансовую деятельность ТЭК ООО «Гранд-Сервис» можно сделать вывод: все показатели соответствуют норме, что говорит об эффективности использования имеющихся ресурсов, эффективности проведения хозяйственных операций, прибыльности вложенных капиталов и низком уровне их возможной потери.

1.4. Взаимодействие ТЭК ООО «Гранд-Сервис» с портом и железной дорогой.

1.4.1. Взаимоотношения ООО «Гранд-Сервис» с ДВЖД складываются на основании договора. Договор регулирует взаимоотношение сторон в области экспедирования грузов, следующих через порт Владивосток и станцию Владивосток ДВЖД в контейнерах в прямом смешанном .железнодорожно-водном сообщении.

«Гранд-Сервис» обеспечивает своевременную доставку грузов в большегрузных контейнерах. Организует сохранную перевозку скоропортящихся грузов (плодо­овощной продукции) и грузов, требующих соблюдения температурного режи­ма в осенне-зимний период.

Компания производит учет и контроль за контейнерным парком МПС. Взимает с клиента в пользу МПС платежи за использование контейнеров МПС при наличии договоров на эту работу. Подтверждает перевалку грузов Камчатского направления через порт Владивосток от имени и по поручению ОАО «ДВМП» с гарантированным обеспечением железнодорожных и морских платежей от клиента. Обеспечивает эффективное использование контейнерного парка МПС и возврат его в технически исправном состоянии на железную дорогу. «Гранд-Сервис» в установленном порядке производит планирование перевозки перевалочных грузов на железную дорогу и представлять заявку на станцию перевалки Владивосток. Передает на станцию Владивосток и Управление ДВЖД сведения об ожидаемых объемах перевозок на предстоящий квартал.

Ежедневно передает на станцию Владивосток сведения о нали­чии контейнеров в порту, подлежащих отправке по железной дороге, указы­вает количество контейнеров готовых к отправке в данные сутки, а также иную информацию по запросу ДВЖД. Взыскивает провозные платежи с грузовладельцев и производить своевременную оплату счетов дороги согласно перечней Хабаровского Тех. ПД. Ведет розыск владельцев бездокументных грузов, поступающих в порт Владивосток. Согласовывает с получателями вопросы подработки грузов, контейнеров с коммерческим и техническим браком. По запросу станции решает с грузополучателями все вопросы переадресовки грузов. Передает станции Владивосток сведения о всех случаях задержки кон­тейнеров, особенно с домашними вещами. Взыскивает с владельцев груза в пользу станции недоборы провозных платежей, штемпельные и другие платежи, связанные с переработ­кой грузов, на основании счетов, предъявляемых станцией Владивосток.

ДВЖД выделяет вагоны на перевозку грузов «Гранд-Сервис» в пределах месячного плана. Внеплановые перевозки обес­печиваются из наличия. Передает Компании «Гранд-Сервис» сведения о всех случаях задержки грузов на станции Владивосток по коммерческим и техническим причинам для немедленного принятия мер: по устранению дефектов силами Компании по заявке станции. Своевременно направляет в адрес «Гранд-Сервис» информацию о поступлении перевалочных узлов в крупнотоннажных контейнерах через станцию Владивосток.

1.4.2. Взаимодействие ТЭК ООО “Гранд-Сервис” с ОАО “Владивостокский морской торговый порт” осуществляется на основании договора подряда. Договор регламентирует взаимоотношения, порядок расчетов между договаривающимися сторонами по выполнению комплекса работ и оказанию услуг по грузопереработке (погрузке, разгрузке, перегрузке) каботажных грузов, следующих в ПСЖВС и межпортовом сообщении через ТЭК ООО «Гранд-Сервис» предприятиям и организациям Камчатки и Сахалинской области.

Порт по заявке ООО «Гранд-Сервис» и в соответствии с условиями договора производит грузопереработку генеральных грузов, автотехники, малотоннажных и крупнотоннажных контейнеров, а «Гранд-Сервис» в свою очередь оплачивает выполненный комплекс работ и оказанные ему услуги.

Транспортно-экспедиторское обслуживание грузов и контейнеров «Гранд-Сервис» осуществляет самостоятельно.

Компания обеспечивает поступление в порт грузов в надлежащей таре и упаковке, соответствующей ГОСТам. Предоставляет к перевозке технически исправные контейнеры, опломбированные в соответствии с Правилами 4-М. Обеспечивает сепарационными и крепежными материалами, в случае непредоставления оплачивает их стоимость по калькуляции. Оформляет передаточную ведомость при приеме груза от железной дороги. Производит контроль за соответствием тары и упаковки ГОСТам, количеством грузов, получает на железнодорожном и морском транспорте коммерческие акты. Ввоз груза и контейнеров в порт производится по погрузочным ордерам, оформленным в соответствии с Правилами 4-М и визой работника коммерческой дирекции порта. При организации завоза скоропортящихся грузов обеспечивает качество и сохранность грузов до момента окончания погрузки судна. Оплачивает на распределительный счет ОАО «ВМТП» платежи за грузопереработку. В случае прибытия груза под таможенным надзором груз размещается на складе временного таможенного хранения до выпуска груза Таможней. Компания обязана решать все вопросы с таможенной службой самостоятельно.

В свою очередь порт принимает на концентрацию грузы компании, следующие в каботаже в сроки, оговоренные конвенционными извещениями при перевозках типа ПСЖВС и межпортовом сообщении. Обеспечивает компанию необходимой информацией, связанной с прохождением ее грузов через порт. Извещает об отгрузке грузов в адрес ее получателей с указанием следующих реквизитов: наименование груза, номер коносамента, название судна и дата отгрузки. Производит подработку, упаковку/переупаковку и маркировку/перемаркировку грузов, прибывших в порт в нетранспортабельном состоянии, по заявке и за ее счет. По отдельному поручению производит страхование груза и оказывает другие транспортно-экспедиторские услуги, непредусмотренные договором. Производит первичную регистрацию документов в «АСУ-ГРУЗ» и таксировку перевозочных документов согласно Прейскуранта 11-01 и калькуляции Перевозчика по грузам, принятым к перевозке, выписывает коносаменты на грузы, отправляемые в межпортовом сообщении. Производит отгрузку грузов на судно только после оплаты всех платежей по коносаменту и накладной (при перевозках в ПСЖВС). Обеспечивает наличие материально-технической базы для выполнения обязательства по договору подряда. Осуществляет обработку транспортных средств по Узловому соглашению, Правилам перевозки грузов, нормам и условиям, объявленным Сводом обычаев порта, иным документам, действующим на транспорте. В случае необходимости производит другие работы и услуги по грузопереработке:

1. предоставляет рабочую силу и перегрузочную технику для выгрузки вагонов, загрузки грузов в контейнеры, которые отгружаются за пломбами компании (счет груза производит представитель компании);
2. размещает грузы и контейнеры на складских площадях порта или его субподрядчика.

Оплата за переработку и перевозку грузов морем производится по ставкам Прейскуранта 11-01 с повышающим коэффициентом, действующим на момент грузопереработки. Оплата за хранение грузов на таможенном складе временного хранения производится по ставкам СВХ.

При изменении ставок Прейскуранта 11-01 и повышающего коэффициента порт оставляет за собой право изменения тарифов без согласования с компанией.

Все работы, непредусмотренные аккордными ставками Прейскуранта 11-01, связанные с сохранением качества груза, ремонтом тары, перегрузом из вагона в контейнеры и прочими услугами, выполненные по заявкам компании, оплачиваются по фактически выполненному объему работ и по ставкам калькуляции.

При переработке тяжеловесных, крупногабаритных грузов, грузов нетранспортабельных, тара, упаковка которых не соответствует ГОСТам, расчеты производятся по отдельному согласованию стоимости работ и услуг и выполняются по отдельной заявке компании.

Все, неучтенное договором, разрешается на основании Кодекса торгового мореплавания, Свода обычаев порта и других нормативных документов, действующих на территории России (с применением материального и процессуального права РФ независимо от норм о применимом праве, установленных правовыми актами РФ).

Порт не несет ответственности за сроки доставки грузов в порт назначения.

1.5. Специализация контейнерной площадки, находящейся на территории ОАО «ВМТП».

Под специализацией контейнерной площадки пони­мают определенный порядок расстановки контейнеров, отвечающий требованиям наиболее удобной подгруппировки их в комплекты для погрузки в вагоны в соответ­ствии с установленным для данного пункта планом фор­мирования и на автомобили в соответствии с райониро­ванием грузовладельцев. Этот порядок позволяет произ­водительно использовать погрузочно-разгрузочные маши­ны и быстро разыскать нужный контейнер, с тем чтобы не задерживать вагоны и автомобили под грузовыми опе­рациями.

В основу специализации контейнерной площадки Торгового порта по­ложены следующие принципы. Площадка делится на участки, расположенные вдоль фронта погрузочно-разгрузочных работ. На участке, находящемся со стороны железнодорожного пути, размещают контейнеры, подле­жащие погрузке в вагоны (участок отправления), и на участке, расположенном вдоль автомобильной дороги, — прибывающие контейнеры, подлежащие вывозу на скла­ды грузополучателей (участок прибытия). Такое разме­щение контейнеров создает необходимые условия для выполнения сдвоенных операций, когда после выгрузки одного контейнера из вагона обратным движением стре­лы или тельфера крана грузят другой контейнер в вагон. Тем самым сводятся к минимуму порожние рейсы крана.

Участок отправления подразделяется на секции по направлениям и станциям назначения в соответствии с планом формирования контейнеров, а участок прибы­тия—на секции по районам города и крупным грузо­получателям. Такая специализация облегчает подгруппировку контейнеров по направлениям, осуществляемую в процессе завоза на площадку. Вместе с тем предотвра­щается засылка контейнеров не по назначению.

При недостаточных размерах контейнерной площад­ки, когда невозможно выделить участки для всех отгру­жаемых и прибывающих контейнеров, применяется скользящая специализация по отправлению и прибытию. Площадка по всей ширине делится на секции по направ­лениям и станциям назначения. В этих же секциях раз­мещают контейнеры, подлежащие вывозу. Причем тран­зитные контейнеры устанавливают ближе к железнодо­рожному пути, а местные, как прибывшие, так и подле­жащие отправлению,—на любом свободном месте в остальной части секции.

При наличии двух и более кранов между смежными районами, обслуживаемыми разными кранами, выделя­ется участок для размещения на нем транзитных контей­неров, подлежащих передаче из одного района в дру­гой. Для порожних контейнеров, отгружаемых по регу­лировочным заданиям, на площадках выделяют один специальный участок; на площадках, куда поступают по­рожние контейнеры,—участки под каждым краном. В пунктах массовой погрузки, получающих порожние кон­тейнеры по сетевым регулировочным заданиям, необходи­мо предусмотреть также специальную площадь для остановки их в резерв МПС. При отсутствии такой площади резервные контейнеры следует устанавливать на свобод­ных местах участков, отведенных под прибывающие гру­женые контейнеры. В торцовой части площадки выде­ляют участок для ремонта контейнеров.

Контейнеры размещают группами в два ряда попе­рек площадки. Каждой группе присваивают порядковый номер, что облегчает розыск нужного контейнера. Между группами должны быть проходы шириной 0,6—0,7м, амежду контейнерами в группе—зазоры до 10 см*.* При круглосуточной работе площадки контейнеры можно устанавливать дверями наружу в сторону прохода, в остальных случаях обязательно дверями внутрь—друг к другу.

**2. Организация экспедиторской работы на железнодорожном транспорте.**

2.1. Основные функции и задачи железнодорожного экспедитора.

Возложение транспортно-экспедиционного обслуживания грузооборота на перевозчика — железную дорогу или на гру­зоотправителя/получателя определяется ТУЖД.

Согласно ст. 3 Устава «грузоотправителем» считается как «физическое или юридическое лицо, которое выступает от своего имени», так и лицо, выступающее «от имени собствен­ника груза», то есть экспедитор.

«Грузополучателем» считается физическое или юридичес­кое лицо, управомоченное на получение груза. Таким «управомоченным» может быть экспедитор в соответствии с заклю­ченным им с фактическим грузоотправителем и получателем договором транспортной экспедиции.

Транспортно-экспедиционное обслуживание на железно­дорожном транспорте стандартизировано (ГОСТ р 51133-98).

Уставные нормы усиливают требования к экспедиторам в от­ношении стандартизации. Например, в ст. 15 они обязывают экспедитора располагать надлежащим оборудованием, соору­жениями и устройствами для бесперебойной, сохранной об­работки вагонов, контейнеров, обеспечения сохранности гру­зов и исполнения природоохранных требований.

Транспортно-экспедиционное обслуживание дифферен­цируется ТУЖД по ряду важных факторов.

а) По видам отправки (ст. 9).

* Повагонной отправкой считается груз, предъявляемый по одной накладной, для перевозки которого по объему или роду груза требуется отдельный вагон. Соответственно, кон­тейнерной отправкой считается такая, для которой требуется один контейнер.
* Отправка в двадцати/сорокафутовом контейнере счи­тается контейнерной — крупнотоннажной.
* Мелкой отправкой считается груз, предъявляемый по одной накладной, общая масса которого не превышает 10 т и под перевозку которого по объе­му или роду груза не требуется отдельного вагона.
* Правила перевозок предусматривают также отправки:

малотоннажные - от 10 до 20 т, занимающие не более поло­вины четырехосного вагона; групповые — из нескольких ва­гонов; маршрутные — с числом вагонов, соответствующим ве­совой норме маршрутного поезда (не менее 50 вагонов).

* Железные дороги и экспедиторы практикуют объеди­нения разрозненных партий грузов разных владельцев в сбор­ные повагонные, сборные групповые и сборные маршрутные отправки.

б) По скорости перевозки грузов: «грузовой» и «большой» (ст. 20).

Скорости перевозок грузов: «грузовую», «большую», или неуставную «пассажирскую» выбирает и указывает в транс­портной железнодорожной накладной грузоотправитель.

в) По возложению исполнения ряда отдельных операций или только на железную дорогу (в основном, выполняемых на местах общего пользования) по ценам (сборам), которые пре­дусмотрены в Тарифном руководстве, или только на грузоот­правителей и получателей (на местах необщего пользования, а также в местах общего пользования по операциям с такими грузами, как опасные, скоропортящиеся, негабаритные и др. — ст. 28).

г) На работы и услуги, которые выполняются железными до­рогами по просьбам клиентуры, или клиентурой - по просьбе железных дорог с оплатой по соглашению сторон (ст. 8).

е) На основе имущественной принадлежности вагонов и контейнеров.

На железнодорожном транспорте России разрешаются (ст. 10) перевозки грузов в вагонах и контейнерах с их имуществен­ной принадлежностью:

а) организациям железнодорожного транспорта;

б) юридическим или физическим лицам на пра­вах собственности;

в) юридическим или физическим лицам на правах аренды (ч. 2 гл. 34 ГК РФ -аренда транспортного средства без предоставления услуг по управлению и техни­ческой эксплуатации);

г) «в хозяйственном ведении», соглас­но договорам «менеджмента», межотраслевого взаимообмена контейнерами и вагонами, «общего парка» и др.

Подвижной состав, предназначенный для перевозок гру­зов по, железнодорожным путям общего пользования, дол­жен удовлетворять требованиям соответствующих стандартов, а также требованиям Правил технической эксплуатации же­лезных дорог РФ, утвержденных МПС. Подробная характе­ристика вагонов, базирующаяся на Государственном стандар­те, содержится в справочнике МПС — «Вагоны широкой ко­леи железных дорог Российской Федерации».

Правила перевозок грузов на железнодорожном транспор­те — нормативный правовой акт, издаваемый в соответствии с Уставом и содержащий обязательные для железных дорог, грузоотправителей, грузополучателей условия перевозок гру­зов с учетомих особенностей в целях обеспечения безопас­ности движения, сохранности грузов и подвижного состава, а также экологической безопасности (ст. 3).

Совпадение перечней операций, выполняемых станцией отправления и прибытия, обусловливает возможность при­ема и сдачи груза по единой технологии.

Отделение перевозочной работы от транспортно-экспедиционного обслуживания нашло выражение в том, что тре­бование оплаты сборов за погрузку и выгрузку грузов отпра­вителями и получателями согласно Тарифному руководству (прейскурант 10-01) не связывается с уплатой ими провозной платы.

Об операторских перевозочных функциях экспедитора при организации перевозок грузов в контейнерах в смешанных сообщениях говорилось выше.

Экспедитор обязан проверить пригодность контейнера дня перевозки конкретного груза, поскольку согласно ст. 27 Уста­ва железнодорожного транспорта РФ (УЖТР РФ) это являет­ся обязанностью грузоотправителя.

Необходимо проверить полноту очистки помещения от ранее выгруженного груза, состояние кузова, пола, запорного устройства, для обеспечения сохранности перевозимого груза. Обнаруженные неисправности устраняются до начала погруз­ки, причем грузоотправитель (или его экспедитор) вправе от­казаться от контейнеров, непригодных для перевозки конк­ретных грузов, а железная дорога обязана подать взамен ис­правные, пригодные для перевозки таких грузов контейнеры.

Экспедитор обязан контролировать процесс укладки гру­за с тем, чтобы обеспечить сохранность как груза, так и само­го контейнера. При этом руководствуются следующими пра­вилами загрузки:

* 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); масса груза в контейнере определяется разностью между номиналь­ной массой брутто и массой его тары, указанными на трафарете;
* закрывать и запирать двери контейнера, закрепить руч­ку дверного запора контейнера (проволокой), осторожно на­тягивать тент крыши;
* наложить пломбу установленного образца в порядке, предусмотренном Правилами перевозок.

Этот перечень не полный. В зависимости от характера то­вара погрузочные инструкции могут меняться. В частности, рекомендуется, чтобы вес каждого места, по возможности, не превышал 300 кг. (Предельная масса 1500 кг). Перевозчики, как правило, требуют передачу вместе с контейнером с пол­ным использованием его вместимости следующих документов:

1. Упаковочный лист, а также план размещения груза в контейнере. Упаковочный лист содержит наименование отправите­ля и получателя, номер коносамента, спецификацию груза, его вес и объем, число мест, вес и объем каждого места. План — расположение мест в контейнере. Рекомендуется, а в отдель­ных случаях требуется, вложение в контейнер заверенного печатью счета-фактуры на погруженный груз. В России этот документ носит название «Свидетельство (сертификат) об укладке и креплении груза».

2. Свидетельство о загрузке контейнера 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 - маршрутной карточки должен быть поставлен штамп — является ли груз ядовитым или взрывоопасным. (На основании этого перечня составля­ется план размещения контейнеров с опасными грузами на терминале отдельно от других грузов).

3. Перечень рефрижераторных контейнеров с указанием по каждому контейнеру его номе­ра, типа, размера, требуемой температуры, веса брутто, вида перевозимого груза.

Экспедитор по поручению грузовладельца обеспечивает контроль за движением контейнеризированного груза, инспек­тирования состояниякак груза, так и контейнера. Поэтому ему предоставляется право получения от грузоотправителя любой интересующей его информациикак о грузе, так и о контейнере, содержащейся в памяти ЭВМ, путем передачи экспедитору кода для входа в межкомпьютерную связь про­давца и покупателя. При приемке экспедитором контейнера помимо обязательного визуального осмотра контейнера в от­ношении его пригодности для перевозки контейнерного гру­за нужно проверить наличие:

* навешиваемой в обязательном порядке на дверь кон­тейнера таблички о допущении контейнера к эксплуатации по условиям безопасности в соответствии с Международной конвенцией по безопасным контейнерам 1972 г.(КБК);
* таможенной таблички о пригодности контейнера для перевозок грузов под таможенными печатями и пломбами в соответствии с Таможенной конвенцией, касающейся кон­тейнеров, 1972 г.;
* знака Регистра РФ.

Отсутствие таких табличек и знака может послужить ос­нованием для штрафа перевозчика. При отправке контейнера с грузом экспедитор должен руководствоваться официально публикуемыми перечнями станций железных дорог, автостанций, открытых для операций с та­кими контейнерами (в установленных пределах грузоподъ­емности). Как правило, при контейнерных перевозках грузо­отправитель или его экспедитор обязан сам составить пере­возочный документ установленной формы, предусмотренный на железнодорожном транспорте (транспортную железнодорожную накладную формы ГУ-29К). В перевозочном документе указываются номер контейнера, его тип и масса согласно трафарету, наи­менование груза, его масса нетто, оттиски пломб. Грузоотп­равитель несет ответственность за правильность сведений, содержащихся в транспортном документе.

* 1. Особенности документооборота на железнодорожном транспорте.

Исполнение обязательства, связанного с предоставлени­ем грузоотправителем, с одной стороны, заявки на перевозку груза и принятием заявки железной дорогой, с другой, влекут за собой обязательства грузоотправителя предъявить груз к перевозке вместе с накладной, а также обязательства желез­ной дороги принять этот груз для перевозки до определен­ной станции назначения и выдать груз его получателю.

Принятие железной дорогой от грузоотправителя наклад­ной вместе с грузом удостоверяет заключение конкретного договора перевозки. По этому договору у железной дороги возникает обязательство перевезти груз своевременно и в со­хранности на станцию назначения и выдать его грузополуча­телю, указанному в накладной. У грузоотправителя возника­ет обязательство уплатить железной дороге установленную провозную плату за перевозку груза.

В договорные отношения между грузоотправителем и же­лезной дорогой вступает грузополучатель в качестве третьего лица. Устав предоставляет ему право требовать выдачи груза или переадресовки груза и обязывает грузополучателя упла­тить платежи, причитающиеся железной дороге, и получить груз. В отдельных случаях грузоотправитель и грузополуча­тель могут совпадать в одном лице.

На перевозку грузов заполняется комплект транспорт­ных перевозочных документов, состоящий из транспорт­ной железнодорожной накладной (ТЖДН), дорожной ве­домости (Д8), корешка дорожной ведомости и квитанции приема груза к перевозке. На железнодорожном транспорте уже дав­но используется принцип сопроизводимой матрицы при за­полнении документов методом однократной записи на базе проформы накладной.

Накладная сопровождает груз на всем пути его следова­ния. Железная дорога обязана выдать накладную вместе с гру­зом. С правовой точки зрения, прием накладной вместе с гру­зом является фактом признания железной дорогой наклад­ной в качестве доказательства договора перевозки; передача накладной вместе с грузом грузополучателю подтверждает факт передачи ему прав, которые создаются для него и предо­ставляются ему по договору перевозки, заключенному между грузоотправителем и железной дорогой.

Дорожная ведомость является, согласно ст. 3 Устава, пере­возочным документом. Она следует с грузом и является доку­ментом, на основании которого проводятся расчеты между железными дорогами по провозной плате; расчеты по про­возной плате с грузополучателем, по штрафам за просрочку доставки груза железном дорогой и по другим сборам. Дорож­ная ведомость с распиской в ней грузополучателя в получе­нии груза является документом, удостоверяющим, что дого­вор перевозки железной дорогой выполнен.

Оформление перевозки дорожной ведомостью имеет прак­тическое значение для определения даты суток, в которые была произведена погрузка контейнеров.

В удостоверение приема груза к перевозке на основании накладной грузоотправителю выдается грузовая квитанция. Для него она является доказательством факта заключения договора перевозки и наличия определенных прав, возника­ющих из этого договора. Имея на руках грузовую квитанцию, грузополучатель может узнать на станции назначения о при­бытии груза, предъявить ее для получения груза (квитанция доставляется грузополучателю банком по условиям аккреди­тива/инкассо).

Если у грузополучателя, указанного в накладной, нет кви­танции, железная дорога обязана выдать ему груз, поскольку все отправки именные. Отправка груза на предъявителя не допускается. Грузовая квитанция дает право на предъявление претензии к железной дороге на несохранность груза, право на указание о переадресовке груза.

В подтверждение приема груза для перевозки железная дорога обязана проставить на ТЖДН календарный штемпель станции отправления. Квитанция о приеме груза выдается грузоотправителю под роспись в соответствующей графе ко­решка дорожной ведомости.

Вместе с накладной грузоотправитель должен обязатель­но предъявить документы, предусмотренные Правилами пе­ревозок грузов для соблюдения санитарных, ветеринарных или других административных правил. Все документы должны быть перечислены в графе 4 обо­ротной стороны накладной с указанием их наименования и номера. При непредставлении документов станция обязана отказать в приеме груза к перевозке.

Взаимные отношения железных дорог по совместной пе­ревозке определяются на основании письменных докумен­тов, образцы бланков которых предоставлено утверждать, пуб­ликовать и распространять только МПС РФ (накладные, кви­танции о приеме груза, дорожные ведомости и корешки к ним, ведомости подачи и уборки вагонов, учетные карточки, па­мятки приемосдатчиков и др.).

На отдельные виды перевозок (маршрутные, контейнер­ные отправки, опасные грузы) предусмотрено составление специализированных накладных, учитывающих особеннос­ти таких перевозок.

Значение накладной состоит в том, что заключившие до­говор стороны — железная дорога и грузоотправитель приня­ли на себя обязанность и ответственность за выполнение тре­бования Устава, условий прямых международных сообщений и Правил перевозок грузов, обеспечивающих сохранную и своевременную доставку груза.

Сведения, подлежащие включению в накладную, должны быть внесены грузоотправителем в соответствующие графы на пишущей машинке, причем никакие подчистки и помар­ки в накладной не допускаются.

Правила заполнения накладной утверждаются МПС РФ.

При заполнении накладной экспедитору надлежит пользоваться Алфавитным списком железнодорожных стан­ций (книга 2) Тарифного руководства №4, Единой тарифно-статистической номенклатурой грузов в разделе Б части 1 Та­рифного руководства №l и частью 2 этого Руководства Прей­скуранта №10-01 для расчета провозной платы, а также знать статистические коды обслуживаемых грузоотправителей и грузополучателей, иметь под рукой справочные руководства грузоподъемности подвижного состава, степеней негабарит­ности, принятых сокращений по видам упаковки и др.

Изменение сведений, внесенных в накладную железной дорогой, заверяется подписью и штемпелем станции. Пра­вила заполнения накладной и комплекта перевозочных до­кументов содержатся в Правилах перевозок грузов. Их требу­ется неуклонно соблюдать.

Имущественную ответственность, предусмотренную ст. 113 Устава, за достоверность сведений, внесенных в ТЖДН, а так­же за последствия, возникшие вследствие недостоверных, неточных и неполных сведений, указанных в ТЖДН, несет грузоотправитель.

Отсутствие в накладной каких-либо сведений, предусмот­ренных проформой накладной, не может служить поводом к признанию ее недействительной, поскольку она принята до­рогой вместе с предоставленным грузом.

Станция отправления должна удостовериться в том, что накладная подписана лицом, уполномоченным на это (нали­чие служебного удостоверения компании, организации и т.д., наличие доверенности у экспедитора).

Железная дорога имеет право, но не обязана проверять правильность сведений, указанных грузоотправителем в на­кладной. Устав предоставляет право железной дороге про­верять данные накладной и после заключения договора пе­ревозки в отношении как наименования груза, так и его количества.

Сведения, содержащиеся в накладной, поскольку она подписывается грузоотправителем, считаются для железной до­роги достоверными при выдаче груза грузополучателю. Если сама железная дорога внесла свои сведения о грузе и его коли­честве в накладную, то они могут быть оспорены получателем груза при условии представления доказательств, опровергаю­щих эти сведения.

Параграф 2, ст. 12 раздела II СМГС требует, что если выяс­нится, что сведения, помешенные в накладной отправите­лем, не соответствуют действительности, то станция, произ­водившая проверку, должна об этом составить коммерческий акт и сделать отметку об этом акте в накладной.

Международные правила транспортной экспедиции (на­пример, регламентации ФИАТА) также предусматривают стро­гие санкции к клиентуре в связи с неправильной, недостаточ­ной информацией о свойствах грузов вплоть до возложения на нее ответственности за все ущербы (порчу) грузу и сред­ствам транспорта.

2.3. Особенности функционирования ТЭК в рыночных условиях.

В приложении №1 приведен образец договора транспорт­ной экспедиции, отвечающего правовым нормам экспедиро­вания содержащимся в Гражданском кодексе Российской Федерации.

Однако на практике экспедиторские предприятия отхо­дят от этой рамочной проформы в сторону ее расширения.

К этомуих вынуждает ряд обстоятельств временного ха­рактера.

Применение администрацией МПС системы договор­ных скидок с железнодорожных тарифов за объявление объе­мов предстоящих перевозок грузов с авансированием провоз­ной платы.

Условия скидок МПС РФ не содержат санкциик экспеди­торам за «торговлю полученными от перевозчикаскидками.

Это привело к тому, что ряд экспедиторских компаний, в том числе и весьма авторитетных, вместо усилий по увеличе­нию объемов перевозок в результате работы с потенциальны­ми грузоотправителями по увеличению размеров продаж товаров вступают на более легкий путь: продажи другим экс­педиторам полученных от МПС «скидочных кодов» с извле­чением в свою пользу спекулятивной разницы.

Договоры транспортной экспедиции соответственно со­держат: детальный механизм передач отправительских кодов; инструкцию по оформлению перевозочных документов; по­рядок расчетов по провозным платежам и др.

Все это завершается в договоре предупреждением экспе­дитора (а не наоборот) к клиенту: «В случае перевозки по вы­деленному экспедитором коду объема грузов большего, чем заявлено и оплачено клиентом или его субклиентом, клиент оплачивает полный тариф заэти перевозки и штраф в разме­ре 20% от тарифа за перевозки сверх согласованного объема. Получается, таким образом, что вопреки всему тому, о чем говорилось в учебнике, отдельные экспедиторы у нас в Рос­сии «борются» с ростом объемов перевозок грузов, их марш­рутизацией и т.д.

Многие наши экспедиторские фирмы, расположенные в центре и в портах, в целях удержания своих доходов отказыва­ются от услуг субагентов на периферии и возлагают на клиента выполнение экспедиторских операций локального характера.

Договоры утяжеляются требованиями передачи в центр экспедитору огромных массивов информации, часто дубли­рующих движение информации перевозчиков, что приводит к росту транспортных издержек.

Случаи неплатежей экспедиторам понесенных ими транспортных расходов, банкротств клиентуры. Договоры содержат требования предоплат, авансирования расходов, оплат пений и неустоек.

Включение в договоры условий разрабатываемого Зако­на о транспортно-зкспедиторской деятельности, а также по­ложений процессуального законодательства.

Разработка Федерального закона о транспортно-экспедиторской деятельности вступила в завершающую фазу.

Закон о транспортно-экспедиторской деятельности будет стимулировать развитие транспортно-экспедиторского обслу­живания в России путем привлечения в эту сферу многочислен­ных средних и мелких предпринимательских структур, т.к. он создает правовые гарантии осуществления их деятельности.

Кроме того, Закон призван упорядочивать взаимоотноше­ния между транспортно-экспедиторскими предприятиями перевозчиками различных видов транспорта и потребителями транспортно-экспедиторской деятельностикак организующие компоненты транспортной отрасли России.

Закон должен предусматривать государственное регулиро­вание транспортно-экспедиторской деятельности в части до­пуска на рынок транспортно-экспедиторских услуг и контро­ля за этой Деятельностью, в то же время исключать непосред­ственное вмешательство в хозяйственную деятельность транспортно-экспедиторских предприятий.

1. **Постановка задачи по доставке контейнеров в западные регионы РФ.**

3.1. Транспортные характеристики универсальных контейнеров.

Под грузовым контейнером для международных (а также внутрен­них) перевозок понимается единица транспортного оборудования многократного использования. Конструкция грузового контейнера обеспечивает сохранную перевозку грузов одним или несколькими видами транспорта, что достигается достаточной прочностью кон­тейнера в течение установленного срока службы.

Контейнеры подразделяются на универсальные и специализиро­ванные. Универсальные контейнеры предназначены в основном для тарно-штучных грузов широкой номенклатуры, укрупненных грузо­вых единиц и мелкоштучных грузов. Специализированные —для ог­раниченной номенклатуры или грузов отдельных видов: сыпучих, жидких, скоропортящихся, опасных.

Независимо от назначения все контейнеры стандартизированы по массе брутто, габаритам, присоединительным размерам, а также по конструкции присоединительных устройств к подвижному составу железнодорожного и автомобильного транспорта и к захватным органам погрузочно-разгрузочных машин. Это позволяет осуществлять с минимальными затратами времени и труда смешанные пере­возки различными видами транспорта, реализуя принцип «от двери до двери».

Основными типами контейнеров, используемых в пере­возках, являются контейнеры типоразмеров IC и ICC, а также IA и IAA. Контейнеры типоразмеров ICC и IAA имеют высоту 2591 мм (8,5 футов), а контейнеры типоразмеров IC и IA — 2438 мм (8,0 футов). Это обстоятельство обусловливает и более высокий тариф на перевозку по территории РЖД при одной и той же статнагрузке.

Важнейшими эксплуатационными параметрами контейнеров явля­ются внутренние размеры, такие как ширина дверного проема (2286 мм), высота (для ICC и IAA—2261 мм, для IC и IA—2134 мм) и внутренний объем, а также масса перевозимого груза, ко­торая вместе с тарой контейнера составляет массу брутто.

Основные внешние отличительные признаки контейнеров, кото­рые должны знать грузоотправители и грузовладельцы, следующие.

Контейнеры массой брутто 20 и 24 т (IC и ICC) имеют одинаковую длину (20 футов, что чуть более б м), а контейнеры массой брутто 30,5 т (IA и IAA) в 2 раза длиннее.

Вся необходимая информация о параметрах контейнера нанесена на его боковые стенки, двери и крышу в виде маркировочного кода. Структура маркировочного кода состоит, как правило, из двух строк, хотя форма представления может быть иной. Структура маркировоч­ного кода и содержит 17 знаков: 6 букв латин­ского алфавита и 11 арабских цифр. В маркировочном коде заложены следующие сведения.

Первая строка — это кодовое обозначение владельца контейнера, которое состоит из четырех букв латинского алфавита, последняя из которых — буква *U* обозначает признак транспортного оборудова­ния под названием «Контейнер грузовой». Первые три буквы — со­ответственно буквенный код владельца, официально включенный в международный реестр контейнеровладельцев. Например, все кон­тейнеры бывшего МПС СССР (ныне разделенные между государства­ми СНГ и Балтии) имеют код владельца SZDU. Новые контейнеры Украины и России маркируются кодами UZUU и RZDU. После ко­дового обозначения владельца следует серийный номер контейнера из шести цифр. Седьмая цифра, так называемое контрольное число, служит для проверки правильности информации о коде владельца и серийном номере контейнера. При исключении любой буквы или цифры из кода и номера контейнера (например, после ремонта) будет иметь место несовпадение контрольного числа.

Вторая строка маркировочного кода также состоит из двух частей — буквенной и цифровой.

Буквенная часть содержит две прописные (в некоторых случаях — три) буквы латинского алфавита, составляющие кодовое обозначение страны владельца контейнера (закодированное в первой строке маркировочного кода). Три буквы кода страны имеют контейнеры выпуска до 1984 г. При этом в качестве третьей буквы могла быть использована латинская буква «X».

Идентификация кодового обозначения страны содержится в меж­дународном стандарте ИСО 3166-88 «Коды для представлений на­званий стран». Кроме того, каждое государство имеет и цифровые трехзначные коды, которые на контейнере не отражены.

На контейнерах ныне разделенного парка бывшего МПС СССР дополнительно нанесены двузначные цифровые обозначения желез­нодорожных администраций, принятые в системе ОСЖД. Все буквен­ные коды и цифровые обозначения государств, вошедших своими материалами в настоящий справочник, приведены в его второй части.

Цифровые сведения второй строки маркировочного кода состоят из четырех цифр и содержат обозначения размера и типа контейнера (по две цифры на каждую позицию).

Первые две цифры указывают на размеры контейнера как по дли­не, так и по высоте.

Первая обозначает длину: 1 — 10 футов (2991 мм,ГОХ),2— 20 фу­тов (6058 мм), 3— 30 футов (9125 мм), 4— 40 футов (12 192 мм). Вто­рая обозначает высоту: 0 и 1—2438 мм; 2 и 3—2591 ым; 4 и 5—более 2591 мм (хотя пока такая высота для контейнеров не при­меняется), и наличие паза для Г-образных прицелов типа «гусиная шея»: 0 и 2 — без такого паза; 1 и 3 — с пазом.

Вторые две цифры обозначают тип контейнера (универсальный или специализированный и с различными конструктивными особен­ностями).

Примеры обозначения:

UZUU123456[7]

2210

По первой строчке определяем, что контейнер принадлежит Укра­инский железным дорогам (код *UZUU* зарегистрирован в междуна­родной организации). По второй строке определяем, что эта фирма является субъектом государства Украины (UA — по международному классификатору). Первые две цифры (22) показывают, что это контейнер длиной 20 фу­тов (6058 мм) и высотой 2551 мм (т. е. контейнер ICC) без паза для Г-образного прицепа типа «гусиная шея». Вторые две цифры (21) по­казывают, что это контейнер закрытый, с естественной вентиляцией, с отверстиями в верхней части для пассивной вентиляции.

SZDU123456[9]

2010

21

Наличие цифрового обозначения 21 при указанной маркировке показывает, что этот контейнер принадлежит Белорусской дороге и составляет разделенный парк бывшего МПС СССР. Он имеет длину 20 футов и высоту 2438 мм при тех же конструктивных особенностях, т.е. это контейнер типоразмера IC и тариф на его перевозку по РЖД будет меньше.

На контейнере также наносится: на дверях — максимальная масса брутто (MGW) и собственная масса (TARE) в килограммах (kg) и фунтах (lb). При этом, например, для контейнеров типоразмера ICC может указываться максимальная масса брутто, равная 24 384 кг, а не 24 000 кг. Это происходит из-за более точного перерасчета фунтов в килограммы и не содержит противоречия или указаний на допусти­мый перегруз.

На боковых стенках контейнера указывается срок (месяц и год) очередного капитального ремонта.

В связи с тем что контейнер является транспортным оборудовани­ем для перевозок грузов не только в пределах одной страны, но и между государствами, он должен быть не только стандартным в от­ношении размеров, но и безопасным для обслуживающего персонала при перевозках. Это достигается его конструкцией, применяемым ма­териалом и прочностью. В подтверждение этих фактов на контейнер прикрепляется табличка КБК (Конвенция по безопасным контейне­рам), которая выдается квалификационным и надзорным органом своей страны (если таковой имеется) или другой страны. Контейнер в связи с этим считается аттестованным на предмет безопасности для стран, подписавших КБК. Табличка безопасности прикрепля­ется на левой двери контейнера в нижней ее части. На табличке ука­заны следующие сведения по порядку:

1 — страна, предоставившая допущение, и номер допущения, как показано для примера в строке 1 (страна, предоставившая допуще­ние, должна обозначаться отличительным знаком, используемым для обозначения страны регистрации автотранспортных средств, находя­щихся в международном движении);

2 — дата (месяц и год) изготовления;

3—идентификационный номер контейнера, присвоенный заво­дом-изготовителем, или для существующих контейнеров, у которых этот номер неизвестен, номер, присвоенный администрацией;

4 — максимальный эксплуатационный вес брутто (килограммы и фунты);

5—допустимый вес на штабелирование при 1,8 g (килограммы и фунты), где g — ускорение силы тяжести;

6 — величина нагрузки при поперечном испытании на жесткость конструкции (килограммы и фунты);

7 — прочность торцовой стенки указывается в табличке только в том случае, если торцовые стенки рассчитаны на нагрузку, составля­ющую меньше или больше 0,4 от максимальной допустимой полезной нагрузки, т. е. 0,4 Р;

8 — прочность боковой стенки указывается на табличке только в том случае, если боковые стенки рассчитаны на нагрузку, составляю­щую меньше или больше 0,6 от максимальной допустимой полезной нагрузки, т. е. 0,6 Р;

9 — дата (месяц и год) первого профилактического осмотра новых контейнеров и даты (месяц и год) последующих профилактических осмотров, если табличка используется для этой цели.

3.2. Экономико-географическая характеристика пути следования.

Грандиозная сеть железных дорог России в последнее десятилетие приносила государству убытки. Особое значение для экономики России в настоящее время приобретает умение грамотно использовать возможности транзитных перевозок по пролегающей через всю территорию России Транссибирской магистрали. Привлечение на эту магистраль дополнительного грузового потока в объеме 50-70 млн. тонн в год позволит подняться на ноги многим регионам страны, потерявшим свою значимость из-за разрыва хозяйственных связей после развала СССР, и даст дополнительный источник прибыли для экономики страны. И в ближайшие 2-3 года такие возможности у Транссиба должны появиться. Транспортная комиссия ЕС одобрила российский проект, предлагающий продлить трансъевропейский коридор №2 Берлин—Варшава—Минск-Москва до Нижнего Новгорода и далее по Транссибу до Владивостока. Минтранс РФ и МПС намерены привлечь в общей сложности до $2 млрд., необходимых для реконструкции магистрали, с тем, чтобы обеспечить ей международные стандарты. Согласно проекту, Транссиб протяженностью около 10 тыс. км способен ежегодно перевозить свыше 100 млн. тонн грузов, в том числе около 1 млн. 20- и 40-футовых контейнеров международного стандарта.

Основы создания Транссибирской ма­гистрали были заложены еще в царские вре­мена, когда для транспортной связи Евро­пы с Востоком через Россию был органи­зован знаменитый пассажирский поезд «Транссибирский экспресс». Тогда это был кратчайший путь между двумя крупнейши­ми промышленными районами Европы и Азии. Альтернативой ему служил только длительный морской путь через северные воды от Балтийского до Японского морей.

В конце 70-х годов по этому пути было решено организовать транзитный контей­нерный поток, обеспечивающий выгодные тарифные условия для грузоотправителей и организаций, осуществляющих перевоз­ки, причем за счет использования двойно­го тарифа: валютного и внутреннего. Валют­ный тариф был в десятки раз выше внут­реннего и по нему рассчитывались с орга­низатором перевозок. Он же в свою оче­редь расплачивался со своими субподряд­чиками (железными дорогами) по внутрен­нему тарифу. Так, в частности, в 80-х годах провоз одного 20-футового контейнера из порта Восточный (Находка) до западных границ России (Брест) по внутреннему та­рифу стоил около S10. При этом с клиента (грузоотправителя) брали за транспорти­ровку контейнера по валютному тарифу около $300.

Существенным фактором в развитии транзитных перевозок по Транссибу была в то время система оплаты. Еще одним плю­сом старой системы перевозок был доволь­но свободный провоз грузов через таможен­ные зоны республик.

Пик объемов перевозок был достигнут в 1981-1983 годах, когда по магистрали пе­ревозилось до 100 млн. тонн различных гру­зов. Объем экспортно-импортных грузов составлял 138,5 тыс. контейнеров.

В настоящее время грузопоток по Транс­сибу упал почти в пять раз. Общий объем перевозок за 1997 год составил менее 22 млн. тонн, объемы экспортно-импортных грузов снизились до 30 тыс. контейнеров.

Организацией грузопотоков по Транс­сибу сейчас занимаются около 8 тыс. фирм-экспедиторов.

За 9 месяцев 1997 года ТЭС перевез 58 тыс. контейнеров, из которых 16 тыс. транзит­ные. Это на 7% ниже перевозок за анало­гичный период 1996 года.

Кроме ТЭС, в России занимаются пе­ревозкой контейнеров такие крупные опе­раторы, как «Трансрэйл», «Рубикон», «Евросиб» и другие.

Российские экспедиторы объясняют спад объемов перевозок несколькими фак­торами. В частности, с начала 90-х годов для выживания в рыночных условиях субъекты бывшего СССР стали проводить политику монополизма, что выливалось в повыше­ние таможенных пошлин, провозных пла­тежей и усложнение оформления докумен­тов. Российские железные дороги также ста­ли работать на собственный интерес. Этим создавались дополнительные препятствия организации грузопотока.

Между тем созданные препятствия на железнодорожной магистрали сыграли на руку морским перевозчикам, которые к на­стоящему моменту резко повысили эффек­тивность эксплуатации морского флота. Если ранее специализированные суда пе­ревозили за один рейс 1-2,5 тыс. контейне­ров, то в 1996-1997 годах они берут на борт до 6,5 тыс. контейнеров. Благодаря этому морские перевозчики в 2 раза снизили рас­ценки на перевозки контейнерных грузов.

Привлекательным для клиентов явля­лось и то, что во время морской транспор­тировки груз перегружается всего два раза — погрузка в порту отправителя и выгруз­ка в порту заказчика. На железной дороге клиент вынужден оплачивать перевалку контейнеров до 7 раз. При этом сохранность груза сильно снижается.

Все это привело к тому, что деятель­ность Транссиба в последние годы стала нерентабельной. В 1996 году убытки соста­вили $23,5 млн., а в 1-й половине 1997 года убытки исчислялись суммой в $15 млн.

Самым грозным конкурентом Транссиба с середины 1996 года стала недавно вве­денная в строй в Китае железная дорога «Трансчайна», проложенная по так назы­ваемому «Великому шелковому пути». Это новый трансазиатский железнодорожный маршрут, соединяющий тихоокеанские порты Китая (Ляньюньган, Циндао, Тянь-цзин), проложенный через станцию Урумчи в Иран и Турцию.

Общая протяженность новой магистра­ли составляет 10,5 тыс. км, из которых 1,8 тыс. км проложено по территории Казах­стана начиная с пограничной станции Дружба. При этом путь грузопотока из Китая в Западную Европу и обратно по Транс­китайской магистрали короче транссибир­ского маршрута на 600-4000 км (в зависи­мости от пункта отправления-назначения).

Открытие сквозного движения через Казахстан сделало его экономику более привлекательной для иностранных инвес­тиций. Кроме того, с завершением строи­тельства на территории Ирана железнодо­рожной линии Тегеран— Бендер—Аббас для Казахстана открывается выход на побере­жье Персидского залива, что активизирует его сотрудничество с Ираном.

В Узбекистане южнокорейская компания Daewoo в 1995 году построила сборочный автомобильный завод, для которого из юж­нокорейского порта Пусан через Китай на этот завод поступают комплектующие. Из­начально их планировалось везти по Транссибу и через Казахстан. Однако Китай предложил более низкие ставки, и Daewoo отдала предпочтение китайскому пути от порта Ляньюньган до пограничной с Казах­станом железнодорожной станции Дружба.

При этом обратно по этому пути идет хлопок. Это обеспечивает полную загрузку поездов, ускорение перевозок за счет бо­лее быстрого таможенного оформления. Кроме того, «Трансчайна» короче Транссиба на 2000 км.

Сейчас транспортировка контейнерного груза по Транссибу занимает 11 суток. Кро­ме того, время доставки груза до российс­кого порта Находка из портов Японии или Южной Кореи составляет еще одни сутки. Общее время таможенного оформления 7 суток. Как сообщили в Минтрансе РФ, для сокращения времени последней процеду­ры для транзитных грузов в Правительстве РФ ведется подготовка специальных поста­новлений.

Российские компании, занимающиеся перевозками по Транссибу, совместно с портами Восточный и Находка, судовла­дельцами, при поддержке Минтранса и

МПС пытаются вернуть эти грузы на рос­сийские рельсы, обеспечивая конкурент­ные ставки. В частности, после успешно завершенных переговоров руководителей российских экспедиторских фирм с пред­ставителями Daewoo часть грузопотока вер­нулась на Транссиб. Так, начиная со вто­рой половины 1997 года по российской магистрали ежемесячно перевозится по 500-600 контейнеров с грузами этой южноко­рейской компании.

Как сообщили в Минтрансе РФ, в кон­це октября прошлого года в Будапеште со­стоялось шестое заседание координацион­ного совета по транссибирским перевозкам, в котором участвовали крупнейшие европей­ские и азиатские транспортные компании, заинтересованные в увеличении объемов перевозок по Транссибу. На этом совете рос­сийской стороной был впервые представлен проект федеральной программы привлечения грузов на Транссиб. Срок выполнения про­граммы рассчитан до конца 1999 года. В ее выполнении задействованы, помимо Мин­транса и МПС, Минфин, Минэкономики, МВЭС, ГТК, МИД и другие федеральные ведомства. Для реализации первой очереди проекта необходимы инвестиции в объеме $600 млн. Этих средств Минтраис РФ наме­рен добиться путем привлечения кредитных линий западных банков при поддержке транспортной комиссии ЕС.

Согласно программе основной задачей является снижение ставок или предостав­ление существенных скидок на провоз им­портных и транзитных грузов за счет сни­жения издержек и себестоимости провоза грузов по Транссибу.

По оценке российских специалис­тов, себестоимость железнодорожной пе­ревозки по Транссибу от восточных до за­падных границ контейнера с импортным грузом составляет около $1300. Из этой сум­мы российские железные дороги получают не более $260.

Всего же за доставку одного контейне­ра, например, из Японии в Германию (груз проходит в том числе и по Транссибу) с грузоотправителя берут около $2700. При этом основная доля этой суммы достается зарубежным партнерам — портам Японии и Южной Кореи, организаторам транспор­тировки грузов по территории Европы. Рос­сийским перевозчикам (железнодорожни­кам, экспедиторам, агентам) от общей суммы достается лишь третья часть.

В связи с этим в настоящее время ос­новная задача по повышению конкуренто­способности Транссиба заключается в том, чтобы убедить зарубежных партнеров сни­зить свои ставки.

Российские железные дороги со своей стороны уже снизили тарифы. Так, в част­ности, с 1 июля 1997 года МПС РФ снизи­ло ставки провоза грузов по Транссибу на 10%, причем одновременно с 10-процент­ным снижением ставок остальных участни­ков перевозочного процесса — моряков и портовиков России,

Для снижения расходов на транспор­тировку российские железные дороги уже готовы использовать отечественный парк контейнеров, более дешевых и не уступа­ющих по качеству и надежности зарубеж­ным. В предложенной федеральной програм­ме реанимации Транссиба российские пе­ревозчики планируют пополнить парк же­лезнодорожных 20-футовых контейнеров на 30 тыс. единиц. Предполагается, что они будут закуплены на кредиты МПС под го­сударственные гарантии.

В январе 1998 года по сравнению с январем 1997 года российские желез­ные дороги увеличили объемы перево­зок грузов на 0,5% и отгрузили заказ­чику 69,37 млн. тонн различных грузов, Об этом сообщили в пресс-службе Министерства путей сообщения РФ.

По оперативным данным управле­ния статистики МПС, максимальное увеличение перевозок среди основной номенклатуры грузов в прошедшем месяце было отмечено по рудам желез­ным и марганцевым — на 10,1%. Воз­росли перевозки лома черных металлов на 7,9%. В то же время существенно —на 7,3% — снизились перевозки нефти и нефтепродуктов.

Больше всего в январе 1998 года по железным дорогам было перевезено ка­менного угля — 20,31 млн. тонн, нефти и нефтепродуктов — 11,725 млн. тонн и руды железной и марганцевой — 6,12 млн. тонн.

По оперативным данным управления статистики МПС, среди 17 действующих железных дорог России максимальный объем грузоперевозок в январе текуще­го года отмечен на Западно-Сибирской железной дороге — 11,775 млн. тонн. По Свердловской дороге было перевезено 6,526 млн. тонн, по Октябрьской — 6,446 млн. тонн, по Красноярской — 5,322 млн. тонн грузов.

За прошедший месяц услугами же­лезнодорожного транспорта воспользо­валось III млн. пассажиров, что на 2,1% ниже уровня января 1997 года. По итогам 1997 года снижение объема пас­сажирских перевозок составило по сравнению с 1996 годом 4,1%. в про­шлом году было перевезено 1595 млн. пассажиров. В пресс-службе МПС меж­ду тем отметили, что темпы снижения объема пассажироперевозок в после­дние месяцы значительно снизились.

Наряду с финансовыми проблемами привлечения клиентов на Транссибирскую магистраль, довольно остро стоят вопро­сы технического состояния некоторых ее участков.

Большой участок Транссиба проходит по Забайкальской железной дороге, где 75% путей уложено на вечной мерзлоте. В результате потепления климата в после­дние голы произошла осадка грунта, при­ведшая к деформации пути. При этом ре­монт путей осложняется отсутствием ав­томагистрали вдоль железнодорожного полотна.

Сказывается и отсутствие средств на ремонт мостов через сибирские реки, а строительство моста через Амур так и не закончено из-за срыва финансирования.

Все же работа по модернизации Транс­сибирской магистрали ведется. В начале июля прошлого года в Приморском крае было завершено строительство нового же­лезнодорожного тоннеля протяженностью 952 метра. Он позволит увеличить пропус­кную способность магистрали в районе Владивостока и даст возможность начать ремонт старого тоннеля, построенного в начале века.

Вместе с тем, планы по модернизации инфраструктуры Транссиба в проекте фе­деральной программы затрагивают широ­кий спектр вопросов. До 1999 года специ­алисты МПС и Минтранса рассчитывают завершить строительство контейнерных терминалов в портах Санкт-Петербург, Новороссийск и Оля. Одновременно планируется начать строительство железнодо­рожной ветки от магистрали Астрахань— Кизляр до порта Оля.

Вместе с тем, увеличение количества пограничных переходов не решает пробле­мы взаимоотношения железных дорог с таможенными органами стран-партнеров по перевозкам. За последние годы руко­водством МПС и Минтранса РФ совмест­но с ГТК России были достигнуты неко­торые договоренности, позволяющие ус­корить процедуру таможенного оформле­ния провозимых грузов (особенно транзит­ных и международных). Время нахождения груза на досмотре сократилось с 1 суток до 8-5 часов. В соответствии с новой схе­мой пограничникам показывается не та­моженная декларация, а договор о тран­зитных перевозках с Востока на Запад и наоборот. Она действует на восточной гра­нице России, в портах Находка, Восточ­ный и на западной границе с Польшей и Прибалтикой-

В то же время под влиянием развития рыночных отношений в России клиентам стало невыгодно показывать ценовые ха­рактеристики своего товара. Для этого в проекте федеральной программы предус­мотрен пункт по упрощению порядка та­моженного оформления транзитных гру­зов на территории России, в том числе от­каза от требования обязательного предъяв­ления документов, раскрывающего сто­имость провозимого товара.

Для повышения привлекательности Транссибирской магистрали в проекте так­же предусмотрено отменить существую­щую систему начисления НДС на провоз­ную плату за экспортно-импортные и тран­зитные перевозки грузов в международном и межгосударственном сообщениях.

По оценкам правительственных экспер­тов, сложившиеся тенденции торгово-экономических взаимоотношений между стра­нами Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона свидетельствуют о потенциальной возможности увеличения в 4-5 раз по срав­нению с 1996 годом объемов транзитных пе­ревозок в контейнерах по Транссибирской магистрали.

Эксперты авторитетной международной организации — Всемирной ассоциации эк­спортно-производящих зон — опубликова­ли недавно доклад, в котором говорится, что технические возможности Транссиба по­зволяют освоить до 30% (около 1 млн. кон­тейнеров в год) контейнерного грузопото­ка между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом.

3.3. Требования к доставке контейнеров.

Универсальные контейнеры предназначены для перевозки мелких партий груза без тары в первичной упаковке или в облегченной таре. В этих контейнерах перевозятся продовольственные и промышлен­ные товары и домашние вещи отдельных граждан.

Грузоотправители, грузополучатели, железные дороги и иные организации не вправе использовать не принадлежащие им контейнеры для собственных перевозок, хранения грузов и не вправе использовать их под погрузку без разрешения владельцев, если это не предусмотрено соответствующими договорами.

Контейнеры должны иметь соответствующую маркировку установленного образца.

На всех крупнотоннажных контейнерах должен быть нанесен трафарет срока очередного освидетельствования или ремонта. Масса брутто контейнера должна быть нанесена на его дверях и закодирована во второй строке маркировочного кода. При отсутствии требуемой маркировки и трафаретов контейнеры к перевозке не принимаются. Перевозка грузов в контейнерах для личных (бытовых) нужд физических лиц осуществляется в соответствии с Правилами оказания услуг по перевозке пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных (бытовых) нужд на федеральном железнодорожном транспорте, утвержденными Постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 1999 года N 277 "Об утверждении Правил оказания услуг по перевозке пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных (бытовых) нужд на федеральном железнодорожном транспорте" (Собрание законодательства Российской Федерации, 1999, N 11, ст. 1311). В контейнерах допускаются к перевозке скоропортящиеся грузы при соблюдении настоящих Правил, а также правил перевозок скоропортящихся грузов на железнодорожном транспорте. Не допускается перевозка в контейнерах, зловонных, загрязняющих внутренние поверхности контейнера грузов, после перевозки и выгрузки которых в соответствии с правилами очистки и промывки вагонов требуется их дезинфекция.

Перевозка опасных грузов в контейнерах осуществляется в соответствии с правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденными в установленном порядке. Жидкие грузы допускаются к перевозке в контейнерах только в первичной небьющейся таре (бочках, бидонах, канистрах, пластиковых емкостях), а также расфасованные в мелкую тару, упакованную в картонные коробки, обрешетку и другую облегченную упаковку. При этом мелкая тара должна быть предназначена под перевозку предъявленного жидкого груза. Масса одного места груза, загружаемого в крупнотоннажный контейнер, не должна превышать 1500 кг. Под погрузку должны подаваться исправные контейнеры, годные для перевозки данного груза, очищенные от остатков груза и мусора. Предъявляемые к перевозке в первичной упаковке без тары или в облегченной таре грузы, а также предназначенный для их перевозки контейнер предварительно подготавливаются грузоотправителями таким образом, чтобы исключить при погрузке, перевозке, выгрузке различного рода трения, деформацию, примерзание или перегрев груза отрицательное воздействие груза на контейнер (например, обкладка стен контейнера бумагой, пленкой, установка защитных планок и резиновых прокладок, упаковка груза в мягкий изоляционный материал). Грузы в промасленном состоянии без упаковки (например, запасные части, метизы) допускаются к перевозке в контейнерах только в плотной бумаге, а также при условии обеспечения застилки предохраняющим материалом пола контейнера и пространства между стенами контейнера и грузом, других мер предохранения внутренней поверхности контейнера от загрязнения и механического повреждения. Грузы в контейнерах должны размещаться грузоотправителем таким образом, чтобы исключалась возможность перемещения их внутри контейнера при воздействии естественных в процессе перевозки усилий. Давление груза на двери контейнера исключается. Поэтому при укладке груза необходимо оставлять свободное пространство от 3 до 5 см между грузом и дверью контейнера. Прибивать грузы или приспособления для их крепления (стойки, клинья, прокладки и др.) гвоздями или скобами к полу контейнера запрещается. Масса груза в контейнере не должна превышать грузоподъемности массы нетто, определяемой как разность между указанными на трафарете массой брутто контейнера и массой тары контейнера. После загрузки контейнера грузом производится закрытие, запирание дверей контейнера и его опломбирование в порядке, установленном правилами пломбирования вагонов и контейнеров. Погрузка контейнеров в вагоны и автомобили и выгрузка их из вагонов и автомобилей в местах общего пользования железнодорожных станций осуществляется железной дорогой. В местах необщего пользования эти операции выполняются грузоотправителями и грузополучателями. Для перевозки груженые контейнеры размещают в вагоне дверями вовнутрь. Перевозка грузов в контейнерах производится между станциями, открытыми для операций с контейнерами, установленной массы брутто. Перевозка грузов в контейнерах между станциями, не открытыми для операций с контейнерами, может производиться установленным МПС России порядком. На каждый груженый или порожний контейнер, предъявляемый к перевозке по железной дороге, оформляется транспортная железнодорожная накладная. Порядок совместного контейнеров определяется соглашениями между собственниками контейнеров. Грузоотправители в соответствии со статьей 33 Транспортного устава несут имущественную ответственность за достоверность сведений, внесенных в накладную, а также за последствия, возникшие вследствие недостоверных, неточных или неполных сведений, указанных грузоотправителем в накладной. Грузы, принятые к перевозке мелкими отправками в контейнерах в местах общего и необщего пользования, допускается перевозить в одном контейнере назначением на одну станцию выгрузки без промежуточной сортировки груза. На каждый прямой сборный контейнер, загружаемый мелкими отправками средствами экспедиторской организацией, экспедитором заполняется накладная формы ГУ-29к. При этом в верхней части лицевой стороны накладной в графе «Тип отправки» проставляется большими буквами: «ПСК» - что сокращенно означает: «Прямой сборный контейнер». В этом случае документы на грузы, погруженные в прямой сборный контейнер, помещаются экспедитором внутрь контейнера, о чем делается отметка в графе 3 накладной. При формировании прямого сборного контейнера железной дорогой работником станции заполняется сопроводительный контейнерный лист, к которому прикладываются накладные, заполненные грузоотправителями на все грузы, принятые к перевозке мелкими отправками, размещенными в контейнере. Очистка контейнеров после выгрузки во всех случаях производится грузополучателем. При невыполнении грузополучателем требований по очистке контейнера собственник контейнера в соответствии со статьей 48 Транспортного устава имеет право после выгрузки не принимать от грузоотправителя контейнер до выполнения им указанных требований и начислять плату за пользование контейнером за все время его задержки. В соответствии со статьей 27 Транспортного устава пригодность в коммерческом отношении контейнеров для перевозки конкретных грузов определяется грузоотправителями. Грузоотправители вправе отказаться от контейнеров, непригодных для перевозки конкретных грузов, и железная дорога обязана подать взамен указанных контейнеров исправные, пригодные для перевозки таких грузов контейнеры.

Груженые контейнеры принимаются к перевозке после наружного осмотра с проверкой наличия и правильности внесения в накладную сведений о запорно - пломбировочных устройствах, наложенных грузоотправителем, за исключением случаев предъявления к перевозке контейнеров с грузами для личных (бытовых) нужд, когда пломбирование контейнеров производится станцией отправления за счет грузоотправителя. При перевозке грузов в контейнерах грузоотправитель может, а в случаях, предусмотренных статьей 23 Транспортного устава, обязан объявить ценность отправляемого груза и составить опись грузов в соответствии с правилами перевозок грузов с объявленной ценностью на железнодорожном транспорте. Контейнеры, подлежащие выдаче в местах общего пользования, хранятся на станции назначения бесплатно в течение 24 часов. Хранение грузов в местах общего пользования осуществляется в соответствии с правилами хранения грузов в местах общего пользования железнодорожных станций. При задержке грузоотправителями, грузополучателями и экспедиторами приема контейнеров, принадлежащих им или арендованных у организаций железнодорожного транспорта, железные дороги взимают плату за время нахождения таких контейнеров в местах общего пользования в размере, определенном тарифным руководством.

За время нахождения контейнеров, принадлежащих собственникам, с которыми у МПС России имеются договоры (соглашения) о совместном использовании их контейнеров, грузоотправители, грузополучатели и экспедиторы вносят железным дорогам плату за пользование контейнерами в зависимости от типа контейнера. Размещение и крепление крупнотоннажных контейнеров на контейнерных специализированных или переоборудованных железнодорожных платформах осуществляется в соответствии со схемами размещения, установленными техническими условиями размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах.

Допускается перевозка крупнотоннажных контейнеров на специализированных платформах неполными комплектами с размещением их на фитинговых упорах посредине платформ при условии обеспечения равномерной нагрузки на тележки платформы. Выдача контейнеров на станции назначения производится в порядке, аналогичном порядку приема их к перевозке. Обязанности железной дороги по возврату контейнеров, не принадлежащих железной дороге, в порожнем состоянии или порядку дальнейшего их использования регулируются договорами о совместном использовании контейнеров, заключаемыми между владельцами контейнеров и железной дорогой.

3.4. Показатели качества транспортного обслуживания грузовладельцев.

Под качеством транспортного обслуживания клиентуры по контейнерным перевозкам обычно подразумевают полноту, скорость, своевременность или равномерность доставки и сохранность гру­зов, безопасность перевозок, а также комплексность, доступ­ность и культуру обслуживания потребителей транспортных ус­луг. При этом, в отличие от пассажирских перевозок, мероприя­тия по обеспечению качества перевозок контейнеров направлены не только на объект или предмет перевозки, но и на их собственни­ков, т. е. грузовладельцев.

Следует учитывать, что в условиях усиливающейся конкурен­ции между видами транспорта повышение качества транспортно­го обслуживания грузовладельцев становится одним из главных путей завоевания или расширения транспортного рынка. Для этого необходимо хорошо знать запросы потребителей транс­портных услуг, возможности конкурентов и свои собственные., правильно определять маркетинговую стратегию транспортного обслуживания конкретных грузовладельцев и умело ее реализовывать. Эта стратегия должна прежде всего предусматривать вы­сокий уровень качества предлагаемых транспортных услуг, спо­собных удовлетворять потребности грузовладельцев лучше, чем у конкурента. Следовательно, качество транспортных услуг, как и любой другой продукции, — понятие относительное и может быть измерено количественно с помощью определенных показа­телей (измерителей).

Основными показателями качества транспортного обслужива­ния грузовладельцев являются: степень удовлетворения спроса по объему перевозок контейнеров за определенный период времени (год, квартал, месяц и более короткие сроки); степень ритмично­сти или регулярности перевозок контейнеров; выполнение установлен­ных сроков доставки контейнеров; степень сохранности перевозимых грузов. Важным качественным показателем на транспорте явля­ется также уровень безопасности перевозок, который частично учитывается в показателе «сохранность грузов».

В настоящее время значение показателя объема перевозок несколько по­высилось, достаточно точно его определить довольно сложно. В процессе производства по вине грузовладельцев бывают случаи непредъявления груза по плану погрузки из-за технологических сбоев, непоступления сырья, неплатежей или по другим причинам. Одновременно возможен и сверхплановый спрос на перевозки. Следовательно, значения планового спроса должны корректироваться (уменьшаться или увеличиваться) в согласо­ванные грузовладельцами и транспортом сроки. В связи с этим большое значение имеет проведение маркетинговых исследова­ний для определения оптимального значения планового спроса на перевозки контейнеров тем или иным видом транспорта. Эти иссле­дования должны предусматривать экономическое обследование районов тяготения транспортных предприятий, определение уровня транспортной обеспеченности грузовладельцев и макси­мальный учет их интересов. В условиях конкуренции выигрывает тот субъект транспортного рынка (вид транспорта), который предложит грузовладельцам лучшее качество в их транспортном обслуживании и приемлемую цену перевозки.

Нормативный интервал поставок продукции устанавливается в заключении договора или согласовании заявок на перевозки между грузовладельцами и транспортными органами. Этот ин­тервал устанавливается в определенном диапазоне времени (min—max) в сутках в расчете на производственные и страховые запасы предприятий. При выявлении нарушения нормативного интервала поставок очень важно установить причину этого от­клонения (не предъявление груза отправителями согласно плану перевозок или несвоевременная подача подвижного состава под погрузку).

Показатель регулярности перевозок грузов характеризует как качество работы транспор­та, так и равномерность производства и предъявления грузов к перевозке и в значительной мере зависит от рода перевозимой продукции.

Показатель уровня выполнения установленных сроков доставки контейнеров иногда определяют соотношением средних фактических и нормативных сроков доставки грузов. При этом средний фактический срок доставки определяется как частное от деления суммы контейнеро-суток на количество отправленных контейнеров. Одна­ко следует учитывать существенные различия между результата­ми соотношений средних значений и соблюдением установлен­ных сроков доставки по конкретным отправкам (корреспонденциям) контейнеров. Транспортная услуга, как правило, не взаимозаме­няема . И тот факт, что одному клиенту груз доставлен значи­тельно быстрее установленной нормы, не восполняет потерь, ко­торые понесет другой клиент, получивший груз с просрочкой времени доставки.

Ускорение доставки контейнеров и соблюдение установленных сро­ков доставки имеют большое экономическое значение для грузо­владельцев, так как оказывают прямое влияние на размеры оборотных средств. В связи с этим транспорт выплачивает со­лидные штрафы за превышение сроков доставки грузов. Размеры этих штрафов в расчете на 1 т перевезенных грузов и количество грузов, срок доставки по которым выше нормативного, в значительной мере характеризуют качество работы той или иного вида транспорта.

В размеры потерь продукции в процессе перемещения, как правило, включаются только потери грузов сверх установленных норм естественной убыли, разработанных по родам грузов на всех видах транспорта. К сожалению, систематический учет этих потерь не налажен. Причинами потерь грузов являются недостатки в подго­товке груза и подвижного состава к перевозкам, нарушения в технологии грузовых работ и перевозок контейнеров, аварии и порча грузов в процессе транспортиров­ки. Транспорт выплачивает грузовладельцам значительные сум­мы штрафов за несохранность грузов. Однако эти штрафы часто не покрывают и половины нанесенного ущерба. Ведь безвозврат­но теряется фактически произведенная и оплаченная продук­ция, наносится существенный материальный и экономический ущерб народному хозяйству, в том числе и транспорту.

Кроме прямых (текущих) потерь грузов, целесообразно учи­тывать и косвенные потери народного хозяйства из-за недоста­точного развития транспортной инфраструктуры в стране (не­хватка благоустроенных автодорог, низкая транспортная обес­печенность многих районов, не комплексность транспортного об­служивания и т. п.). По некоторым оценкам эти потери намного превосходят стоимость текущих потерь грузов на транспорте.

Таким образом, запросы потребителей по качеству транспорт­ного обслуживания удовлетворяются на 80—82%. Отметим, что речь идет только о наиболее очевидных текущих показателя, качества транспортных услуг без учета косвенных потерь народ­ного хозяйства страны от некачественного (недостаточного) транспортного обслуживания. Кроме того, здесь не учитывались и другие количественно трудноопределяемые оценки, как, на­пример, уровень культуры обслуживания, быстрота выполнения заказов (заявок) и оформления перевозочных документов, гиб­кость тарифной политики, уровень транспортно-экспедиционного обслуживания и комплексность транспортных услуг с достав­кой контейнеров «от двери до двери» и «точно в срок» и т. п. С учетом этих оценок общий уровень качества транспортного обслужива­ния клиентуры будет значительно ниже.

Конкурентоспособностью товаров и услуг называется их спо­собность отвечать качественным требованиям конкурентного рынка в данный момент времени и превосходить по потреби­тельским свойствам подобные товары и услуги конкурентов. Для обеспечения таких качественных требований потребителей транспортных услуг, как правило, требуются затраты, и порой значительные, например для ввода специализированного под­вижного состава. Поэтому конкурентоспособность транспорт­ных услуг определяется не только натуральными, но и стоимост­ными показателями и прежде всего их эффективностью, т. е. со­отношением результатов и затрат.

Таким образом, предприятиям транспорта, независимо от форм собственности, чтобы успешно работать на транспортном рынке, необходимо обеспечить высокий уровень показателей качества транспортного обслуживания клиентуры, эффектив­ность транспортного производства и надлежащую конкуренто­способность транспортных услуг.

4. Разработка предложений по совершенствованию организации перевозок в ТЭК ООО «Гранд-Сервис».

4.1. Формулировка предложений.

В настоящее время лизинговым компаниям принадлежит 51% международного парка контейнеров. Контейнеры у них арендуют судовладельцы, грузовладельцы и экспедиторы. Издержки по арендной плате учитываются при калькуляции размера тарифной ставки. Соответственно, если при отправке груза используется грузоотправителем «собственный контейнер», то для него применяется пониженная тарифная ставка. Разницы в размере ставок – есть усредненная ставка аренды, действующая на рынке. Она определяется в виде средневзвешенной от ставок аренды: в одном направлении кругового рейса; аренды на круговой рейс; краткосрочное; долгосрочное; «использование контейнерного парка по контракту»; аренда сроком до трех и до пяти лет с переходом в собственность арендатора.

При аренде на основе контракта о использовании контейнерного парка арендная плата взимается за время аренды согласно договорной суточной ставке.

Учитывая пятилетний опыт работы на рынке траспортно-экспедиторских услуг края, а также сложившиеся отношения с руководством ОАО «ДВМП» можно выделить перспективное направление в деятельности компании. Таким направлением является заключение договора о долгосрочной аренде контейнерного парка пароходства с правом их выкупа по истечении срока аренды и использование этих контейнеров для развития грузопотоков на направлениях Москва-Владивосток-П.-Камчатский, при этом следует отметить, что организация железнодорожных перевозок является приоритетным направлением развития компании (на рынке морских перевозок компании удалось занять крепкие позиции).

Передаваемые в аренду контейнеры имеют префикс MMMU, шестизначный номер и седьмую контрольную цифру.

Контейнеры должны быть пригодными под перевозку грузов в соответствии с требованиями "Руководства по техническому надзору за контейнерами в эксплуатации" (Российский Морской Регистр Судоходства, 1996 г.).

Срок аренды составляет 2 года.

Арендная ставка 0.85 дол. США в сутки. В ставку должны быть включены все налоги, предусмотренные законодательством РФ. Платежи должны производиться в рублях по курсу ЦБ России на дату выставления счета.

Контейнеры должны быть переданы на условиях «свободно на терминале» портов Владивосток, Восточный, Магадан, Петропавловск-Камчатский.

«Собственник» должен предоставить контейнеры к сдаче, а «Арендатор» принять контейнеры в аренду в течение двух месяцев партиями в согласованном сторонами количестве. На каждую партию переданных контейнеров должен быть составлен акт приема-передачи с указанием даты, номеров контейнеров, года изготовления. Акт должен быть подписан представителями «Арендатора», и «Собственника».«Собственник» обязан выставлять счета «Арендатору» авансом за один месяц. «Арендатор» обязан оплачивать счета в течение 5 банковский дней, начиная с даты выставления счета. По истечении двух лет и оплате всех счетов за аренду и иных платежей «Арендатор» имеет право выкупить все, но не менее, чем все, находящиеся в аренде контейнеры по цене 100 дол. США за один контейнер. При письменном согласии «Собственника» и «Арендатора» контейнеры могут быть переданы «Арендатору» в собственность до истечения срока аренды. Условия досрочной передачи должны быть оформлены отдельным соглашением. В случае продажи, утери контейнера или его полного конструктивного разрушения «Арендатор» обязан продолжать платить арендную плату до окончания срока аренды. В течение всего срока аренды «Арендатор» своими силами, средствами и за свой счет обеспечивает контроль за эксплуатацией контейнеров, их техническое обслуживание, ремонт и хранение. Собственником контейнеров в течение всего срока аренды до реализации «Арендатором» права выкупа остается ОАО «ДВМП». «Арендатор» имеет права продавать, передавать в субаренду, закладывать или отчуждать иным способом контейнеры только с согласия «Собственника». «Арендатор» не имеет права, в случае каких-либо споров с «Собственником», арестовывать, использовать как залог или отчуждать иными способами контейнеры «Собственника». Стороны освобождаются от ответственности друг перед другом и перед третьим лицами только в случае наступления форс-мажорных обстоятельств в соответствии KTM. «Арендатор» имеет право использовать контейнеры только для перевозок грузов на судах собственности ОАО «ДВМП» на каботажных направлениях и для перевозок грузов на внутренних железных дорогах. Во избежание возникновения недобросовестной конкуренции, могущей привести к простою арендованного парка, «Собственник» обязуется не передавать до истечения срока договора контейнерный парк другим арендаторам. «Арендатор» не имеет права уничтожать имеющиеся на контейнерах/знаки и маркировку. С письменного согласия «Собственника» «Арендатор» имеет право нанести на контейнеры дополнительные знаки или маркировку.

4.2. Экономическое обоснование предложения.

С целью эффективного использования арендованных контейнеров и получения максимального экономического эффекта, необходимо провести структурный анализ грузопотока и затрат по экспедиторской работе на выбранном направлении движения контейнеров за срок, предусмотренный предложенным вариантом договора долгосрочной аренды.

Предполагаемое количество контейнеров необходимых для освоения грузопотока.

Таблица 4.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Янв | Фев. | Мар. | Апр. | Май | Ин. | Ил. | Авг. | Сен. | Окт | Нбр | Дек |
| М-В | 40 | 80 | 40 | 40 | 40 | 80 | 80 | 80 | 40 | 40 | 80 | 80 |
| В-М | 80 | 80 | 40 | 40 | 40 | 40 | 80 | 80 | 40 | 40 | 80 | 80 |

Таким образом оптимальное количество контейнеров, которых необходимо взять в аренду составляет 160 единиц (в год экспедируется 1440 контейнеров).

На сегодняшний день железнодорожный тариф МПС за отправку одного контейнера (20’ TEU) согласно «Прейскуранту 10-01» на выбранном направлении составляет 14562,36 руб., за отправку собственного/арендованного контейнера – 11622,38 руб.

За два года работы контейнерного парка структура затрат будет выглядеть следующим образом:

* Железнодорожный тариф, который взимается с клиентуры составит –

14562,36 руб.\* 1440 КТК \* 2 г. = 41939596,8 руб.;

* Затраты на содержание контейнеров (техническое обслуживание, ремонт и т.д.) – 98 руб. \* 160 КТК \* 24 мес. = 376320 руб.;
* Арендная плата, которую необходимо перечислить собственнику контейнеров (принимаемый курс ЦБ РФ 1$ = 28 руб.) –

0,85$ \* 28 руб. \* 160 КТК \* 730 дн. = 2779840 руб.;

* Затраты на дезинфекцию и промывку (необходимо делать после каждого использования контейнера) –

250 руб. \* 120 КТК (среднее количество отправляемых контейнеров) \* 24 мес. = 720000 руб.;

* Хранение порожних контейнеров –

12,60 руб. \* 80 КТК (усредненное количество) \* 730 дн. = 735840 руб.;

* Остаточная стоимость –

100$ \* 28 руб. \* 160 КТК = 448000 руб.

Таким образом за два года работы арендованных контейнеров общая сумма затрат на их использование составляет – 5060000 руб.

Сумма, которую необходимо перечислить МПС за оплату железнодорожного тарифа, составляет – 11622,38 руб. \* 1440 КТК \* 2 г. = 33473664,20 руб.

Экономический эффект предложенного варианта работы за два года составит – 3405932,60 руб.

Прирост прибыли ТЭК ООО «Гранд-Сервис» за один год составит 1702966,30 руб. (141913,86 руб./месяц) (до налогооблажения).

Из всего вышеизложенного можно сделать следующий вывод: скидка на железнодорожный тариф арендованного контейнера составляет 20%, таким образом компания в целях конкурентоспособности может регулировать тарифную политику в зависимости от ситуации на рынке экспедиторских услуг либо снижая свою ставку на отправку контейнера, либо оставляя ее на прежнем уровне.

4.3. Организация агентской работы.

Для организации перевозок на линии Москва-Владивосток необходимо наладить работу представительства либо заключить агентское соглашение с транспортной компанией, которая будет заниматься ведением коммерческой работы по отслеживанию и возврату контейнеров.

Компании должны совместно продавать сервис на условиях «от двери до двери», заключая для этого с клиентами единые для сторон договоры на оказание транспортно-экспедиторского обслуживания. По таким договорам стороны будут совместно оказывать услуги транспортной экспедиции: агент - от склада в Москве до станции Владивосток (и обратно), а оператор - от станции Владивосток до склада фактического грузополучателя (и обратно). Компании будут продавать комплексную ставку на каждую перевозку. При этом агент:

* организует отправку и экспедирование груза на участке от склада в Москве до станции Владивосток;
* осуществляет прием, терминальную обработку контейнеров на станциях г.Москвы и доставку до склада фактического грузополучателя в Москве;
* своевременно предоставляет оператору достоверную информацию обо всех условиях и изменениях в расценках на услуги по терминальной обработке грузов из Москвы;
* обеспечивает оператора всеми документами, необходимыми для выполнения условий соглашения;
* в целях обеспечения конкурентоспособности услуг сторон обеспечивает льготные условия оплаты услуг путем предоставления специальных скидок и отсрочки платежей. Конкретные условия оплаты оформляются отдельными договорами с клиентами;
* при оформлении железнодорожных документов на отправку грузов из Москвы во Владивосток, в графе «Грузополучатель» указывает реквизиты оператора, а в графе «Особые отметки и - отметки отправителя» указывает наименование фактического грузополучателя.

Агент должен информировать оператора о месте нахождения, техническом состоянии, движении и истории ремонта контейнеров на своей территории.

Факт передачи третьей стороне и состояние контейнера оформляются распиской о передаче. В расписке отражаются все нанесенные контейнеру повреждения, за исключением нормального износа.

Агент обеспечивает нормальное техническое состояние контейнеров в соответствии с требованиями Конвенции по безопасным контейнерам. Для этой цели агент имеет, а если необходимо, то должен организовать:

* чистку, мойку, дезинфекцию, фумигацию контейнеров за счет стороны, ответственной за загрязнение;
1. ремонт поврежденных контейнеров в соответствии с правилами и процедурами;
2. оформление документов на списание не подлежащих ремонту контейнеров в соответствии с указаниями ООО «Гранд-Сервис».

Агент будет контролировать весь процесс обработки контейнеров на своей территории, а также с целью предотвращения повреждения, утери или задержки контейнеров оператора весь ввоз и вывоз контейнеров с/на станцию будет производить специализированным автотранспортом перевозчика, имеющего с ним договорные отношения. При обнаружении повреждений или утере Агент оформляет факт повреждения (утери) документально с целью привлечения к ответственности виновной стороны.

Агент организует хранение порожних контейнеров, а также их перемещение с/на станцию, складов, баз клиентуры.

В соответствии с инструкциями и указаниями собственника контейнеров Агент сдает в аренду и принимает из аренды его контейнеры.

Агент собирает и перечисляет оператору все причитающиеся платежи по аренде, задержкам сверх льготного периода, по возмещению стоимости ремонта поврежденных контейнеров.

О всех происшествиях, возникших при обслуживании контейнеров, в результате которых произошли повреждения, потеря контейнера, производственные травмы, Агент немедленно информирует собственника.

Агент должен выполнять все указания ООО «Гранд-Сервис» в части использования контейнеров.

Агент несет ответственность за повреждения, утерю, задержки контейнеров, происходящих по своей вине.

В свою очередь оператору необходимо:

* при отправке контейнеров обеспечить их доставку и экспедирование от склада во Владивостоке до станций Москвы;
* осуществлять прием, терминальную обработку контейнеров, на станции Владивосток и доставку до склада фактического грузополучателя во Владивостоке;
* своевременно предоставлять агенту достоверную информацию обо всех условиях и изменениях в расценках на услуги по терминальной обработке грузов на станции Владивосток;
* в случае отправки контейнеров из Москвы с отсрочкой платежа выдавать груз фактическому грузополучателю только при предоставлении им документального подтверждения 100% оплаты услуг, которые были оказаны ему агентом;
* своевременно обеспечивать агента информацией о планируемом количестве вагонов и контейнеров, включаемых в поезд;

Для выполнения своих обязательств, сторонам необходимо предоставлять друг другу полную достоверную информацию о своих услугах с указанием специальных цен, рассчитанных с учетом специальных скидок, предоставляемых по договорам, заключенным сторонами.

1. **Охрана труда.**
	1. Требования техники безопасности при загрузке/разгрузке

контейнеров в/из вагоны.

Для выполнения работ по загрузке (разгрузке) контейнер устанавливать так, чтобы 4 фитинга днища находились в одной плоскости во избежание перекоса каркаса и дверей.

Загрузку (разгрузку) контейнеров вручную или комплексно-механизированным способом осуществлять с использованием пере­носных трапов (типа вагонных), обеспечивающих плавность въез­да (выезда) погрузчиков и безопасное передвижение портовых ра­бочих.

Запрещается нахождение людей в контейнере во время дви­жения и маневрирования в нем погрузчика.

Открывая двери загруженного контейнера, рабочие долж­ны находиться по возможности с внешних сторон дверей во избе­жание получения травмы вследствие возможного выпадения груза из контейнера.

При работе погрузчика внутри контейнера, стоящего на полуприцепе-контейнеровозе, под колеса последнего необходимо ста­вить колодки, а перед опорными ножками — специальные козлы. Загрузку (разгрузку) контейнера на полуприцепе осуществлять у специального стола или рампы.

Груз при укладке равномерно распределять по всей поверх­ности пола контейнера.

В процессе загрузки должны выполняться требования по равномерному размещению груза внутри контейнера в целях из­бежания смещения центра тяжести.

В случае неполной загрузки контейнера (или его загрузки раз­нородными грузами) груз должен быть размещен равномерно по площади пола контейнера, отсепарирован и надежно закреплен.

Чтобы избежать крепления, груз в контейнере по возмож­ности укладывать так, чтобы не оставалось незаполненных пространств между боковыми и торцевой стенками контейнера и грузом.

Груз в контейнере подлежит обязательному креплению, ес­ли при загрузке остаются незаполненные пространства между стенками контейнера и грузом или между отдельными местами груза.

Крепить груз в контейнере следует за штатные места креп­ления, либо применяя распорки и другой крепежный материал.

При загрузке в контейнер грузов без тары или в облегчен­ной упаковке следует применять закрытые щиты, прокладки и т.п., выстилать стенки и пол контейнера бумагой.

Хрупкие грузы в мягкой упаковке (картон) и мешках всех видов следует увязывать в единый плотный пакет и обтягивать сетками, а обтянутый пакет раскреплять в контейнере.

Укладку грузов в контейнере производить таким образом, чтобы обеспечивалась устойчивость груза от смещения при про­дольном и поперечном наклоне контейнера под углом до 30°. При укладке грузов в несколько рядов каждый ряд должен быть за­креплен от горизонтального смещения.

Крупногабаритные места размещать посередине контейнера и раскреплять их во избежание горизонтального смещения рас­порками. Стенки контейнера в местах установки распорок следует подкреплять щитами.

Запрещается загружать в контейнеры грузы в поврежден­ной таре.

Груз и крепежный материал, которым он закреплен, не должны касаться дверей контейнера. Дверные створки контейнера после окончания загрузки следует плотно закрыть.

Запрещается, открывать (закрывать) контейнеры с помощью приспособлений и механизмов, использование которых может привести к их повреждению.

Расстановку вагонов и контейнеров по фронту работы осу­ществлять, таким образом, чтобы трассы движения вагонных и пор­тальных, боковых, фронтальных контейнерных погрузчиков не пе­ресекались.

Перед выгрузкой на склад с автомобильных и железно­дорожных транспортных средств или из судов контейнеры должны быть тщательно осмотрены работниками порта. При осмотре дни­ща контейнера, находящегося на весу, рабочие должны находить­ся не ближе 5 м от него (по горизонтали). Осматривать застропленный контейнер, находясь под ним, запрещается.

Перед загрузкой каждый контейнер должен быть тщательно ос­мотрен в целях определения надежности его эксплуатации. Для этого необходимо убедиться в отсутствии каких-либо повреждений, которые могли бы повлиять на его прочность и безопасность про­изводства работ (исправное состояние дверей, пола, обшивки сте­нок, рымов для крепления грузов и т. п.).

Погрузка (выгрузка) контейнеров производится только средствами механизации при помощи грузозахватных устройств и приспособлений в соответствии с утвержденными в порту рабочими технологическими картами.

Грузозахватные устройства должны быть оборудованы сигнализацией для определения положения поворотных штыковых замков. Подъем и перемещение контейнеров перегрузочными ма­шинами могут осуществляться только после установки поворот­ных штыковых замков в положение «подъем» во всех фитингах контейнера.

Подъем, перемещение и опускание контейнеров должны выполняться плавно, без рывков, с замедленным движением при приближении к месту установки.

Запрещается нахождение людей в момент установки (снятия) контейнеров на железнодорожных платформах и авто­мобильных прицепах, а также между застропленным и рядом сто­ящем контейнером (или другим препятствием), если расстояние между ними менее 5,0 м.

Крепление (раскрепление) контейнеров производится под руководством производителя работ:

Работы по креплению (раскреплению) контейнеров второго и последующих по высоте ярусов должны выполняться в соответствии с утвержденной начальником порта инструкцией по охране труда. Указанные работы должны выполняться:

а) со специальной крановой подвесной люльки с леерным огра­ждением высотой 1,2 м;

б) без применения люлек — при обеспечении рабочих предо­хранительными поясами с карабинами, закрепляющимися на спец­оттяжках за контейнеры, расположенные внутри штабеля;

в) с лестниц, снабженных специальными защитными приспособ­лениями, и другими способами, обеспечивающими безопасность производства работ.

Одновременное выполнение работ по погрузке (выгруз­ке) и креплению (раскреплению) контейнеров на смежных участ­ках палубы и в трюмах универсальных судов запрещается.

Переход с одного контейнера на другой, если расстоя­ние между ними составляет более 0,5 м, должен осуществляться только с помощью переходных трапов (мостков), оборудованных леерными ограждениями с обеих сторон.

В зимнее время при обледенении контейнеров их креп­ление (раскрепление) и погрузочно-разгрузочные работы с ними должны выполняться только после очистки крепежных приспособ­лений и фитингов ото льда и снега горячей водой, паром или други­ми средствами. При этом лица, участвующие в выполнении ука­занной работы, должны быть в специальной защитной одежде, ис­ключающей возможность ожога.

Применение ломов, молотков и других средств очистки, исполь­зование которых может привести к повреждению контейнеров, за­прещается.

Складирование контейнеров должно осуществляться в соответствии с утвержденной в порту схемой и разметкой склад­ской площадки, регламентирующей (в зависимости от условий ор­ганизации погрузочно-разгрузочных работ и используемых средств механизация) размеры штабелей, величины расстояний между ни­ми и отдельно стоящими контейнерами.

Контейнеры второго и последующих ярусов по высоте должны устанавливаться только фитингами днища на фитинги крыши контейнера предыдущего яруса. Запрещается смещение фи­тингов относительно друг друга свыше допустимых норм.

Максимальная высота укладки контейнеров в штабель устанавливается утвержденной в порту схемой складирования и в соответствии с техническими характеристиками контейнеров, но не более шести рядов по высоте.

С учетом воздействия ветровых нагрузок порожние кон­тейнеры должны складироваться на специально отведенных пло­щадках с соблюдением следующих требований:

а) без дополнительных креплений разрешается складирование контейнеров только в 2 яруса по высоте;

б) при складировании на высоту в 3 яруса и более контейнеры соединяются крепежными средствами между собой во избежание сдвига и опрокидывания. Схема и порядок производства работ по креплению порожних контейнеров должны быть утверждены на­чальником порта.

Подъем на контейнер и спуск с него производится по переносной лестнице. При этом по лестнице разрешается подниматься только на 1 ярус контейнеров.

Загрузка (разгрузка) контейнеров различными, грузами выполняется в соответствии с утвержденными в порту рабочими технологическими картами.

Для выполнения работ по загрузке (разгрузке) контей­нера последний должен устанавливаться так, чтобы при подъеме контейнера 4 фитинга днища находились в одной плоскости во из­бежание перекоса каркаса и дверей.

В процессе загрузки должны выполняться требования по равномерному размещению груза внутри контейнера в целях избежания смещения центра тяжести относительно его осей. Мак­симальное допускаемое смещение центра тяжести контейнера от­носительно его геометрического центра не должно превышать 0,1 длины или ширины контейнера. В случае неполной загрузки контейнера (или его загрузки разнородными грузами) груз должен быть размещен равномерно по площади пола контейнера, отсепарирован и надежно закреплен.

Загрузка (разгрузка) контейнеров вручную или комп­лексно-механизированным способом должна осуществляться с ис­пользованием переносных мостков (типа вагонных), обеспечивающих плавность въезда (выезда) погрузчиков и условия безопасно­го передвижения портовых рабочих.

Запрещается нахождение людей в контейнере во время движения и маневрирования в нем погрузчика.

В процессе открывания дверей загруженного контейне­ра рабочие должны находиться с внешней стороны дверей во избежание получения травмы вследствие возможного выпадения гру­за из контейнера.

Автотранспорт, ожидающий догрузки (выгрузки), дол­жен находиться на обозначенных стоянках; проезжать к месту по­грузки (выгрузки) разрешается только по распоряжению руково­дителя смены или производителя работ.

При установке (снятии) контейнера на прицеп, соеди­ненный с автотягачом, водитель должен выйти из кабины и нахо­диться в безопасном месте в зоне видимости оператора крана (во­дителя автоконтейнеровоза или автопогрузчика) и вне трассы дви­жения указанных машин. Портальные погрузчики должны подъез­жать к прицепу и отъезжать от него только сзади.

Перед расцеплением тягача и прицепа грузовая плат­форма прицепа должна быть установлена в горизонтальное поло­жение с помощью опорных устройств и надежно заторможена.

При работе погрузчика внутри контейнера, стоящего на полуприцепе, под колеса последнего необходимо ставить колодка, а под опорное устройство—специальные опорные козлы. Разгруз­ка (загрузка) контейнера на полуприцепе погрузчиком должна осуществляться у специального стола или рампы.

Подключение (отключение) рефрижераторных контей­неров к электроколонкам должны производить только дежурные электромонтеры, имеющие квалификационную группу по технике безопасности (электробезопасности) не ниже III.

При перегрузке крупнотоннажных контейнеров на уни­версальных причалах должны выполняться следующие требования:

а) при перегрузке контейнеров кранами, имеющими переменную грузоподъемность в зависимости от вылета стрелы, сигнальщик обязан сообщать крановщику по телефону, радиотелефону или иным надежным способом массу каждого перегружаемого кон­тейнера;

б) для выполнения погрузочно-разгрузочных работ следует применять сменные грузозахватные органы с дистанционным уп­равлением. Использование съемных грузозахватных приспособле­ний с ручной строповкой сухогрузных контейнеров (кроме изотер­мических контейнеров-платформ в т. п.) в портах с годовым объе­мом переработки свыше 1000 контейнеро-операций с контейнера­ми одного типа запрещается;

в) применение съемных грузозахватных приспособлений с руч­ной строповкой должно осуществляться в соответствии с рабочей технологической картой, предусматривающей безопасные приемы выполнения операций по строповке (отстроповке) контейнеров;

г) запрещается разворачивать контейнер вручную без примене­ния оттяжек или специальных шестов с резиновыми наконечни­ками;

д) при складировании контейнеров в штабель кранами при руч­ной строповке (отстроповке) количество контейнеров второго и по­следующих ярусов в одном из рядов штабеля должно быть мини­мум на 1 контейнер меньше количества первого (либо предыдуще­го) яруса этого ряда, что обеспечивает создание уступов для безо­пасного подъема на штабель портовых рабочих либо других лиц в случае производственной необходимости (осмотр, сортировка и др.);

При перегрузке крупнотоннажных контейнеров на спе­циализированных перегрузочных комплексах (причалах) должны выполняться следующие требования:

а) в период выполнения судном швартовных операций причаль­ные перегружатели должны быть установлены в нерабочее поло­жение, а их консоли подняты. Въезд автоконтейверовозам, погруз­чикам и автотранспорту в прикордонную зону в процессе швартов­ных работ запрещается;

б) движение всех видов транспорта на контейнерном перегру­зочном комплексе должно осуществляться в соответствии с утверж­денной схемой движения. Маршруты движения должны быть обо­значены соответствующими дорожными знаками стандартного об­разца, освещенными в темное время суток;

в) оперативная зона между подкрановыми путями должна быть размечена белой краской для обозначения трасс движения порталь­ных погрузчиков и автотранспорта;

г) портальные погрузчики и другие средства транспортирова­ния должны уступать дорогу причальным контейнерным перегру­жателям и козловым кранам, а также перемещаемому ими контей­нерному захвату (с грузом или без него);

д) территория причалов и складских площадок контейнерных перегрузочных комплексов должна быть ограждена и должны быть установлены предупредительные знаки;

е) при производстве погрузочно-разгрузочных работ нахожде­ние людей в местах складирования контейнеров и на трассах дви­жения автоконтейнеровозов и других машин запрещается;

ж) в период отсутствия грузовых работ допускается нахожде­ние лиц производственного персонала на территории складирова­ния контейнеров только с использованием устройств или приспо­соблений, предупреждающих водителей автоконтейнеровозов и других машин о присутствии человека на складе. К таким устрой­ствам и приспособлениям относятся: сигнальная лампа-мигалка на шесте на ручной тележке (ранцевая), сигнальная лампа-мигалка на шесте на самоходном электрошасси, ранцевый ультразвуковой или электромагнитный передатчик и др. При отсутствии в порту такого рода предупреждающих устройств или приспособлений ли­ца, работающие на участке склада, должны оградить .проходы между штабелями, в которых они находятся, с обеих сторон пере­носным штакетником, окрашенным отличительным цветом, с пре­дупреждающими знаками, освещенными в темное время суток;

з) запрещается въезжать двум (и более) портальным контейнеровозам в один ряд и в два смежных ряда контейнерного штабе­ля при разрешенном двустороннем въезде (выезде) в последний;

и) при передвижении автоконтейнеровоза с контейнером днище последнего должно отстоять от земли или от контейнера .нижнего яруса на расстояние не менее 300 мм.

Все ограничения на въезд контейнеровозов, контейнер­ных автопогрузчиков и тягачей, вводимые на какой-либо отрезок времени или полную смену, должны быть отражены в наряде-зада­нии. При экстренном введении дополнительных ограничений води­тели машин должны уведомляться руководителем смены контей­нерного перегрузочного комплекса.

Перемещение на вилах фронтального контейнерного автопогрузчика контейнера, не имеющего проемов для вил, запре­щается. Груженые контейнеры разрешается перемещать на вилах только при расстоянии между центрами проемов (2050±50) мм. Порожние контейнеры разрешается перемещать на вилах за ви­лочные проемы при расстоянии между центрами проемов как (2050±50) мм, так и (900±50) мм. Вилы для взятия контейнера должны иметь ширину не менее 200 мм я входить в вилочные про­емы на длину не менее 1825 мм.

При работе со среднетоннажными контейнерами массой брутто до 5 т (погрузка, выгрузка и складирование) следует соблюдать следующие требования:

а) поднимать груженые контейнеры следует только за все име­ющиеся на контейнере кольца (проушины). Производить одновре­менный подъем краном двух и более груженых контейнеров разре­шается только с применением специальных траверс;

б) подъем порожних контейнеров допускается за 2 -кольца (про­ушины), расположенные по диагонали. При перегрузке порожних контейнеров с использованием сменного грузозахватного органа с дистанционным управлением типа «краб» допускается одновремен­ная строповка от одного до шести контейнеров, суммарная масса которых не превышает грузоподъемности сменного грузозахватного органа. Строповку допускается производить как за 2 смежных, так и за 1 из колец (проушин) контейнера;

в) способы складирования контейнеров по площади и высоте должны определяться технологическими картами и схемами раз­мещения контейнеров, регламентирующими размеры штабелей;

г) подъем рабочего на контейнер и спуск с него должны произ­водиться по переносной лестнице, удовлетворяющей требованиям ГОСТ 12.2.012—75;

д) при температуре воздуха ниже -минус 15°С использование сменного грузозахватного органа с дистанционным управлением типа «краб», имеющего цепные звенья, запрещается;

е) запрещается перегружать контейнеры с открытыми дверя­ми.

Начинать работы по погрузке (выгрузке) контейнеров на железнодорожный подвижной состав разрешается только после его полной установки по фронту работ. Производить какие-либо маневры в период обработки железнодорожного подвижного соста­ва запрещается.

В случае перегрузки контейнеров портальными кранами за­прещается нахождение людей ближе 5 м от поднимаемого или опускаемого контейнера. При перегрузке контейнеров с помощью грузозахватных приспособлений с дистанционным управлением на­хождение людей на платформах и в полувагонах в момент переме­щения контейнеров запрещается.

Перед загрузкой специальных платформ, предназначенных для перевозки крупнотоннажных контейнеров, проверить исправ­ность имеющихся на них штыковых замков.

При перегрузке крупнотоннажных контейнеров на железно­дорожном грузовом фронте контейнерного пункта нахождение лю­дей в зоне работы козловых контейнерных кранов не разрешается. В случае необходимости выполнения работ по креплению контей­неров на железнодорожных платформах крепление производить после окончания работ по установке контейнеров на платформы. Снятие креплений с контейнеров, погруженных на платформы, про­изводится до начала работ по их выгрузке.

Переход рабочих по территории железнодорожного грузово­го фронта контейнерного терминала осуществлять по пешеходным дорожкам в соответствии с имеющейся разметкой при отсутствии движения перегрузочных машин на трассе пересечения дорог.

Материалы и устройства, необходимые для крепления кон­тейнеров на платформах, должны доставляться на рабочие места и отвозиться от них на специальных тележках, буксируемых тяга­чами, в период, когда на территории железнодорожного грузового района отсутствует движение портальных погрузчиков.

5.2. Инструкция для тальманов по безопасности труда при перегрузке контейнеров.

К выполнению работ по перегрузке средне и малотоннажных контейнеров допускаются рабочие комплексных бригад, прошед­шие обучение в по общей программе подготовки докеров-ме­ханизаторов.

Рабочие, управляющие портальными контейнерными погруз­чиками, приступают к выполнению погрузочно-разгрузочных работ только после получения наряда-задания, к которому прилагается список всех контейнеров, подлежащих погрузке, с указанием мес­та нахождения, места передачи или места установки каждого кон­тейнера.

Любые ограничения, вводимые на контейнерном пункте на какой-либо отрезок времени, отражаются в нарядах-заданиях, с ко­торыми рабочие комплексных бригад, участвующие в перегрузоч­ном процессе, должны быть ознакомлены заранее. При экстренных изменениях установленного порядка выполнения работ водителей портальных погрузчиков предупреждает по радиотелефонной связи диспетчер (оператор).

Перегрузка контейнеров должна осуществляться при помо­щи специальных грузозахватных приспособлении и механизмов в соответствии с утвержденными в порту рабочими технологическими картами.

Грузозахватные приспособления следует подбирать применительно к контейнерам данного типа. Грузозахватные приспособ­ления должны быть исправными, соответствовать своему назначе­нию, а приспособления и механизмы для перегрузки крупнотоннаж­ных контейнеров должны иметь световую или иную сигнализацию, показывающую положение поворотных штыковых замков.

Подъем и перемещение крупнотоннажных контейнеров пе­регрузочными машинами должны осуществляться только после ус­тановки поворотных штыковых замков в положение «подъем» во всех фитингах контейнера.

Строповку груженых средне- и малотоннажных контейнеров производить только за все имеющиеся на контейнерах устройства для строповки.

Подъем, перемещение и установку контейнеров перегрузоч­ными машинами выполнять без толчков и ударов во избежание смещения находящегося в них груза.

Запрещается нахождение людей внутри контейнера или на контейнере во время подъема и перемещения, а также между застропленным и рядом стоящим контейнерами (другим грузом, зда­нием и другими предметами), если расстояние между ними ме­нее 5 м.

Перед подъемом контейнера необходимо убедиться в надеж­ности строповки и в том, что двери контейнера закрыты. Подъем и перемещение контейнеров с открытыми дверями не допуска­ются.

При установке крупнотоннажных контейнеров на железно­дорожные платформы, автомобильные прицепы и полуприцепы, роллтрейлеры нахождение людей на средствах транспортирования

запрещается.

Допускается нахождение людей в железнодорожных полуваго­нах к на платформе в момент установки на них или снятия средне и малотоннажных контейнеров, если между людьми и контейнерами обеспечивается расстояние не менее 2 м на платформах и 5 м в полувагонах.

Водители транспортных средств спецтягачей, контейнерных погрузчиков во время установки контейнеров на прицепы (полу­прицепы) контейнеровозы и ролл-трейлеры должны выйти из кабины и находиться в безопасном месте в зоне видимости опера­тора подъемно-транспортной машины и вне пути движения указан­ной машины.

Портальные контейнерные погрузчики должны подъезжать к прицепу (полуприцепу), ролл-трейлеру и отъезжать от них только сзади.

При перегрузке контейнеров запрещаются:

* подхват и подъем контейнера за нижнюю раму одной вилой по­грузчика;
* совмещение движения подъема (спуска) с другими рабочими движениями стреловых грузоподъемных кранов.

Крепление (снятие креплений) контейнеров на судах про­изводится по указанию администрации судна, на железнодорожном подвижном составе — по указанию производителя работ.

Работы по креплению (снятию креплений) контейнеров разрешается выполнять следующим образом:

со специальной подвесной люльки, поднимаемой краном или атопогрузчиком. Люлька должна иметь леерное ограждение высотой не менее 1,2 м;

с использованием приставных лестниц и предохранительных (типа монтажных) поясов со страховочным канатом

Перед началом выполнения работ по креплению контейнеров снятию креплений необходимо получить инструктаж от руководителя работ.

При обледенении контейнеров их крепление (снятие креплений) и погрузочно-разгрузочные работы с ними выполнять толь­ко после очистки крепежных приспособлений и фитингов ото льда и снега. Применение механических средств очистки, могущих при­вести к повреждению контейнера или крепежных приспособлений не допускается. Очистку производить с помощью горячей воды или пара. Рабочие, выполняющие работы, связанные с использованием горячей воды или пара, должны применять индивидуальные сред­ства защиты от возможных ожогов.

При нахождении рабочих на обледенелой или покров кры­ше контейнера необходимо принимать меры по предупреждению скольжения. К таким мерам относятся: использование обуви с противоскользящей подошвой, посыпание скользкой поверхности песком, применение страхующих средств.

Переход с одного контейнера на другой, если расстояние между ними превышает 0,5 м, осуществлять по переходным мос­тикам (трапам), оборудованным леерным ограждением. Переход­ные мостики (трапы) оборудовать устройством, предупреждающим сдвиг мостиков (трапов).

Подниматься на контейнеры и спускаться с них следует с помощью стандартных приставных лестниц или других специальных средств для подъема на контейнеры. Лестницы должны быть исправными и иметь в нижней части устройства для предотвращения скольжения и приспособление для их крепления за контейнер (или фитинги контейнера).

Разворачивать перемещаемые краном контейнеры разре­шается с помощью багров с мягкими наконечниками. В момент разворота контейнера не допускается одновременный подъем, опус­кание или горизонтальное перемещение контейнера.

Во время осмотра днища контейнера нельзя я сгодиться ближе чем в 5 м от контейнера, находящегося в подвешенном со­стоянии.

При перегрузке крупнотоннажных контейнеров с помощью стреловых кранов, имеющих переменную грузоподъемность с изме­нением вылета стрелы, рабочей, выполняющий функции сигнальщика, обязан сообщить массу каждого перемещаемого контейнера крановщику.

Захват, подъем н опускание контейнеров спредером по­грузчика с боковым грузоподъемником разрешаются только после постановки погрузчика на аутригеры.

Строповку, подъем и опускание контейнеров спредером погруз­чика с фронтальным грузоподъемником разрешается производить только после постановки погрузчика на стояночный тормоз. Захват контейнеров клещевыми подхватами портальных контейнерных по­грузчиков за нижнюю раму разрешается в том случае, если про­дольные балки днищевой рамы имеют опоры, образующие паз для клещевого захвата.

Подъем и перемещение одновременно двух и более средне- и малотоннажных контейнеров краном разрешаются только с при­менением специальных траверс.

При перегрузке специальных контейнеров разрешается поднимать краном только по одному контейнеру.

Переходить по территории контейнерного перегрузочного комплекса (терминала) разрешается только по пешеходным пере­ходам в соответствии с имеющейся разметкой.

Лица, находящиеся на территории складирования контейнеров, должны иметь средства двусторонней радиотелефонной связи или сигнальные лампы-мигалки для предупреждения водителей пере­грузочных машин о присутствии людей на территории терминала.

Хождение по трассе движения портальных контейнерных по­грузчиков во время их работы запрещается во всех случаях.

При подъеме контейнера перегрузочной машиной запреща­ется нахождение людей на рядом стоящих контейнерах. Не допус­кается также подъем контейнера, если на его крыше находятся не­закрепленные предметы (крепежные материалы и др.).

Перегрузку контейнеров с опасными грузами производить с соблюдением правил перегрузки опасных грузов, с которыми ра­бочие должны быть ознакомлены производителем работ до начала перегрузки.

# Требования пожарной безопасности на контейнерном терминале.

Дороги, проезды, подъезды и проходы к зданиям, сооружениям, открытым складам и водоисточникам, используемые для пожаротушения, подступы к стационарным пожарным лестницам и пожарному инвентарю должны быть всегда свободными, содержаться в исправном состоянии, а зимой - быть очищенными от снега и льда.

 О закрытии дорог или проездов для их ремонта или по другим причинам, препятствующим проезду пожарных машин, необходимо немедленно сообщать в районные подразделения пожарной охраны. На период закрытия дорог в соответствующих местах должны быть установлены указатели направлений объезда или устроены переезды через ремонтируемые районы и подъезды к водоисточникам

Временные строения, ларьки, киоски и т.п. должны располагаться от других зданий и сооружений на расстоянии не менее 15 метров (кроме случаев, когда по другим нормам требуется больший противопожарный разрыв) или у противопожарных стен. Отдельные блок-контейнерные здания допускается располагать группами не более 10 в группе и площадью не более 800 кв.м. Расстояние между группами этих зданий и от них до других строений, торговых киосков и т.п. следует принимать не менее 15 метров.

 Не разрешается курение на территории и в помещениях складов и баз, хлебоприемных пунктов, объектов торговли, добычи, переработки и хранения ЛВЖ, ГЖ и горючих газов, производств всех видов взрывчатых веществ, взрывопожароопасных и пожароопасных участков.

 Разведение костров, сжигание отходов и тары не разрешается в пределах установленных нормами проектирования противопожарных разрывов, но не ближе 50 метров до зданий и сооружений.

 Территория предприятий, баз, складов и других объектов должна иметь наружное освещение, достаточное для быстрого нахождения противопожарных водоисточников, наружных пожарных лестниц, входов в здания и сооружения.

 Переезды и переходы через внутриобъектовые жд пути должны быть свободны для проезда пожарных автомобилей и иметь сплошные настилы на уровне головок рельсов. Стоянка вагонов без локомотивов на переездах не разрешается.

 На территории терминала не разрешается устраивать свалки горючих отходов.

 Для всех производственных и складских помещений должна быть определена категория взрывопожарной и пожарной опасности, а также класс зоны по правилам устройства электроустановок, которые надлежит обозначить на дверях помещений. Около оборудования имеющего повышенную пожарную опасность, следует вывешивать стандартные знаки безопасности.

 Противопожарные системы и установки помещений, зданий и сооружений должны постоянно содержаться в исправном, рабочем состоянии.

 Нарушения огнезащитных покрытий строительных конструкций, теплоизоляционных материалов, металлических опор, оборудования должны немедленно устраняться. Состояние огнезащитной обработки должно проверяться не реже двух раз в год.

 При перепланировке помещений следует соблюдать противопожарные требования действующих норм строительного и технологического проектирования.

 В подвалах помещений запрещается:

* Хранение пороха, взрывчатых веществ, баллонов с газом и т.д.
* Использовать чердаки, технические этажи, вентиляционные камеры для организации производственных участков.
* Размещать в лифтовых холлах кладовые, ларьки и т.д.
* Загромождать оборудованием и другими предметами двери, люки на балконах и лоджиях, перехода и т.д.
* Проводить уборку помещений и стирку одежды с применением бензина.
* Устанавливать глухие решетки на окнах.
* Устраивать в лестничных клетках и коридорах кладовые.

 Наружные пожарные лестницы и ограждения на крышах зданий должны содержаться в исправном состоянии. Окна чердаков, технических этажей, подвалов должны быть остеклены.

 Количество эвакуационных выходов, их размеры, условия освещения и обеспечение незадымляемости, а также протяженность путей эвакуации должны соответствовать противопожарным нормам строительного проектирования.

 Все двери эвакуационных выходов должны свободно открываться в сторону выхода из помещений.

 Запрещается:

* Загромождать проходы, коридоры, тамбуры и т.д.
* Устраивать в тамбурах выходов сушилки одежды любой конструкции.
* Применять на путях эвакуации горючие материалы для отделки, облицовки, окраски стен и т.д.
* Фиксировать самозакрывающиеся двери лестничных клеток, коридоров и т.д.
* Остеклять или закрывать жалюзи воздушных зон в незадымляемых лестничных клетках.
* Заменять армированное стекло обычным в остеклениях дверей.

 При расстановке заграждений, оборудования следует обеспечить эвакуационные проходы.

 Ковры, ковровые дорожки и другие покрытия полов в массовых помещениях должны надежно крепиться к полу.

**Заключение.**

В своей практической деятельности по доставке грузов в соответствии с принятыми обязательствами контракта купли-продажи необходимо пользоваться услугами опытных экспедиторов грузов. Таковым в Приморском крае является ТЭК ООО «Гранд-Сервис», которая действует уже пять лет. Солидность компании объясняется тем, что она предлагает огромный комплекс услуг, имея многочисленных партнеров в портах, на станциях, в других предприятиях.

По мере развития рыночных отношений и создания рыночной инфраструктуры происходят изменения, которые затрагивают и «Гранд-Сервис». Проведенная нами работа показала, что рынок транспортно-экспедиторского обслуживания в Приморском крае уже сформирован. В условиях рыночной экономики, научно-технического прогресса критерий конкуренции ведет к улучшению качества обслуживания в работе с клиентами и подтверждением вышесказанного может служить работа ООО «Гранд-Сервис».

Несмотря на то, что девизом фирмы является: «Все для клиента», прибыль на определенном этапе развития компании уменьшалась. Это было связано с тем, что произошло перераспределение рынка услуг в связи появлением новых транспортно-экспедиторских компаний, следствием чего стала жесткая конкуренция между двумя основными экспедиторами, работающими во Владивостокском торговом порту: ТЭК ООО «Гранд-Сервис» и ЗАО «Трансэкспресс-ДВ».

С целью выхода из сложившейся ситуации, улучшения качества работы, совершенствования хозяйственных связей нами были сформулированы отдельные предложения по совершенствованию работы транспортно-экспедиторских фирм, в том числе и «Гранд-Сервиса».

**Приложение №1.**

Договор транспортной экспедиции.

1. Предмет договора.
	1. Настоящий договор регулирует взаимоотношения Сторон при исполнении Экспедиторм поручений Заказчика на организацию перевозок и транспортно-экспедиторское обслуживание грузов номенклатуры Заказчика.
2. Обязательства и ответственность Сторон.
	1. В целях организации каждой конкретной перевозки Заказчик выдает Экспедитору экспедиторское поручение, которое оформляется на бланке в соответствии с проформой ФИАТА. Груз считается принятым к экспедированию после акцепта экспедитором поручения.
	2. Экспедитор не несет ответственности за убытки и ущерб, происшедшие вследствие неточности и/или неполноты сведений, внесенных Заказчиком в экспедиторское поручени.
	3. Заказчик за благовременно направляет Экспедитору инструкции, дополнительную информацию и необходимые документы для составления транспортных и товаросопроводительных документов в соответствии с заключенными договорами поставки с указанием порядка рассылки документов.
	4. За выполнение услуг по настоящему Договору Заказчик выплачивает Экспедитору вознаграждение, предусмотренное в п.3.1. Договора, которое Экспедитор может учитывать при калькуляции своей аккордной ставки.
	5. Обязательства и ответственность Сторон определяются «Общими условиями деятельности Российских международных экспедиторв», утвержденными Общим собранием российской ассоциации международных экспедиторов от 18 апреля 1995 года.
	6. В вопросах организации и железнодорожных, автомобильных и авиационных перевозок, Экспедитор действует в соответствии с Уставом и Кодексами отраслей транспорта РФ, Гаагскими Правилами, Конвенциями ЗИМ/КОТИФ, ЦМР и Варшавской Конвенцией 1929 года.
	7. При выполнении положений настоящего Договора Экспедитор должен проявлять должную распорядительность в интересах Заказчика, предоставлять последнему необходимую информацию о продвижении грузов и движении транспортных средств, вести учет экспедируемых грузов на складских терминалах.
	8. Заказчик может прорабатывать с Экспедитором транспортные условия контрактов купли-продажи с иностранными фирмами и заключать их на базисных условиях поставки, согласованных с экспедитором.
3. Порядок расчетов.
	1. За выполнение работ по настоящему Договору Заказчик выплачивает Экспедитору вознаграждение в размере NN% от сумм провозных платежей морского, железнодорожного, автомобильного и авиационного транспорта без учета НДС, либо экспедитор включает размер своего вознаграждения в согласованную с Заказчиком аккордную ставку перевозки.
	2. На любую сумму фрахта, провозной платы, сбора, демереджа, комиссии и т.д., полученную после очередной платы платежа начисляется процент в размере 0,1% за каждый день просрочки платежа.
	3. В случае какого-либо спора о сумме полагающегося платежа, стороны имеют право требовать предоставления гарантии банка, с которым сторона сотрудничает, вместо платежа впредь до разрешения спора Сторона, ошибка которой в конечном итоге будет доказана, берет на себя стоимость такой гарантии.
4. Страхование.
	1. Заказчик оформляет страхование всех своих рисков самостоятельно. Экспедитор страхует обычные экспедиторские риски, выполняет специальные поручения Заказчика в страховой сфере, может давать заключение по качеству и составу страхования Заказчика.
5. Таможенные операции.
	1. В соответствии с имеющимися у него лицензиями Экспедитор может участвовать в таможенной очистке декларировании грузов заказчика и соблюдении им в порту таможенного режима в качестве таможенного хранителя.
6. Общая авария.
	1. Экспедитор по поручению заказчика оформляетв порту аврийную подписку на грузы заказчика и участвует в регулировании расходов общей аварии.
7. Приостановка исполнения Договора.
	1. Если исполнение договора прерывается по любой причине, которую ни одна из сторон не может предотвратить или от которой она не может защититься, такое исполнение приостанавливается до прекращения действия препятствия.
	2. Требования о последующей отгрузке или перевозке груза, портовой операции или операции, неисполненной по любой причине упомянутой приостановки исполнения не может быть предъявлено. Операция не должна быть возобновлена, если очевидно, что действие препятствия будет длиться до конца договорного срока ее исполнения.
8. Арбитраж.
	1. Все споры и разногласия, возникающие из Договора или в связи с ним, подлежат урегулированию путем переговоров. В случае невозможности урегулирования путем переговоров, споры и разногласия, вытекающие из настоящего Договора или в связи с ним, подлежат рассмотрению в МАК при ТПП РФ, г.Москва или в Арбитраже по месту ответчика.
9. Прочие условия.
	1. Настоящий Договор вступает в силу с момента его подписания.
	2. В случае выполнения Сторонами всех обязательств по настоящему Договору, он может быть продлен на новый срок путем обмена сторонами соответствующими письменными уведомлениями.
	3. Все изменения и дополнения к настоящему Договору действительны лишь в том случае, если они совершены в письменной форме и подписаны уполномоченными представителями Сторон.
	4. Настоящее Соглашение составлено в двух подлинных экземплярах по одному для каждого из Сторон в русской и английской редакции. В случае возникновения разногласий при толковании условий настоящего Договора английский текст должен считаться официальным.

**Список использованной литературы.**

1. Д.Т.Андреев, М.Д.Эрлих. Справочник «Контейнерные перевозки».

Москва, 1969 г.

2. В.Г.Галабурда «Единая транспортная система». Москва, Транспорт 1999 г.

3. К.И.Плужников «Транспортное экспедирование». Москва, РосКонсульт 1999 г.

4. Министерство путей сообщения РФ Приказ №8 ЦЗ от 27.05.99 «Об утверждении правил перевозок грузов в универсальных контейнерах на ж/д транспорте».

5. Федеральный закон от 8.01.98 «Транспортный устав железной дороги РФ»

6. Министерство морского флота РФ «Сборник типовых инструкций по безопасности труда». Москва В/О «МОРТЕХИНФОРМРЕКЛАМА» 1987 г.

7. Министерство морского флота РФ «Правила безопасности труда в морских портах» РД 31.82.03-87. Москва «МОРТЕХИНФОРМРЕКЛАМА» 1988 г.

8. М.П.Гордон, Е.М.Тишкин, Н.С.Усков. Справочник «Как осуществить экономичную доставку товара отечественному и зарубежному покупателю». Москва «Транспорт» 1993 г.

9. Справочник «Перевозки крупнотоннажных контейнеров, автомобилей и полуприцепов в сообщении Европа-Азия» под редакцией В.С. Калинникова, Москва, «Интекс» 1996 г.