

Преподаватель Бирюкова И.Н. эл.почта birykova71@yandex.ru

ГРУППА 201

Обязательно ставить дату выполнения домашнего задания

13 апреля 2020
Технические средства (по видам транспорта)
Реферат: Назначение и техническое оснащение транспортно-складских комплексов. (Интернет источники)
14 апреля 2020
ОП. 04 ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА РОССИИ
Тема: Затраты транспорта и транспортные издержки потребителей (Конспект) (см.Приложение 1)
МДК 01.01 Технология перевозочного процесса (по видам транспорта)
Прочитать лекцию: Классификация затрат на автоперевозки по экономическому признаку. (см. Приложение 2) Ответить на вопросы: 1. Дайте понятие себестоимости продукции (перевозок). 2. По каким признакам группируются затраты предприятия? 3. Дайте характеристику экономических элементов затрат. 4. Дайте понятие амортизация основных фондов 5. По каким видам работ и услуг группируются затраты автотранспортных предприятий?
15 апреля 2020
Технические средства (по видам транспорта)
Тема: Характеристика складских операций. (Конспект) (см.Приложение 3)
16 апреля 2020
ОП. 04 ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА РОССИИ
Тема: Влияние рыночных условий на формирование тарифных плат (Прочитать и ответить на вопросы) (см.Приложение 4) 1. Что такое рынок инфраструктурных услуг? 2. Кто является субъектами рыночных отношений? 3. Назовите четыре типа рынка.
МДК 01.01 Технология перевозочного процесса (по видам транспорта)
Тема: Документальное оформление перевозки грузов. (см.Приложение 5) (Конспект)
17 апреля 2020
Технические средства (по видам транспорта)
1.Перечислите, что относится к санитарно-техническим устройствам склада. 2. Опишите Основные конструктивные элементы складских устройств (Интернет источники)

МДК 01.01 Технология перевозочного процесса (по видам транспорта)

Ответьте на вопросы:

1. Назовите признаки по которым классифицируется транспортная тара?
2. Какие основные функции выполняет контейнер?
3. Дайте определение транспортного процесса. (Интернет источники, ваши тетради)

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Тариф является ценой на транспортную продукцию. **Тариф -это система ставок, по которым взимается плата за пользование чем-нибудь, в том числе за оказание транспортных услуг.**

Цена в любой экономической системе выполняет измерительную, регулирующую, стимулирующую и ориентирующую функции.

Сущность ценовой тарифной политики состоит в обеспечении возмещения транспортному предприятию необходимых затрат и укреплении транспортного потенциала экономики, а также в сокращении транспортных затрат в конечной цене производимого продукта (в этом проявляется социальное значение транспорта). Ценовое решение — основная проблема любого предприятия, так как от цены зависит объем продаж, конкурентоспособность фирмы, ее доход, положение на рынке, финансовая и деловая устойчивость.

Опыт формирования и применения транспортных тарифов в развитых странах показывает, что тарифная политика рассматривается как единая ценовая политика экономики страны, как важнейший фактор стабильного развития всей социальной и экономической сферы в связи с особой ролью транспорта, заключающейся в том, что увеличение транспортной составляющей может привести к неконкурентности продукта обслуживаемой отрасли на рынке. Сегодня это проявляется, например, на внешнем рынке России, которая перевозит много сырья и полуфабрикатов, не имея перерабатывающих предприятий на местах производства, что увеличивает затраты на транспорт в 2 — 3 раза, отражаясь негативно на конечной стоимости товара. Кроме того, продавая сырье, мы завозим из-за рубежа готовую продукцию из этого же сырья, дополнительно увеличивая наши оптовые и розничные цены.

Транспортные тарифы формируют доходы транспорта, но при этом являются транспортными издержками потребителя, который платит за оказываемые ему услуги. Получается парадоксальная ситуация: грузовладельцы хотят получить услуги по более низким ценам, что даст им возможность не увеличивать резко цену на производимый продукт, а транспортные работники желают продать свою продукцию по большей цене для получения не только вложенных на транспортировку затрат, но и прибылей для дальнейшего развития

предприятия. Поэтому предприятия договариваются о конкретной цене с учетом, в том числе, дополнительных требований потребителя, т. е. правильнее говорить о тарифном (ценовом) соглашении.

При назначении цен на транспортные услуги рассчитывается, прежде всего, их себестоимость (затраты на производство единицы продукции), которая должна рассматриваться как нижняя граница цены, а также средние цены на рынке подобных услуг и предельная платежеспособность потребителя, которые определяют верхнюю границу цены. Тарифное соглашение будет заключено внутри этих рамок.

Абсолютная величина тарифной ставки, основу которой составляет себестоимость перевозки, зависит от конъюнктуры транспортного рынка, спроса и предложения на транспортные услуги. Тариф обладает регулирующей и социальной функцией, влияющей на размещение и использование производства, цену готовой продукции, а следовательно, и на положение отдельных отраслей, поэтому государство любой страны осуществляет определенный контроль за ценами и устанавливает транспортные тарифы, на отдельных территориях, видах транспорта или видах перевозок (в нашей стране это, прежде всего, районы Крайнего Севера, Дальнего Востока и приравненные к ним, а также повсеместно область пассажирских перевозок).

Основу тарифной платы составляет расстояние перевозки, размер единовременной отправки, транспортная характеристика груза (класс груза), специализация подвижного состава, территориальные условия выполнения перевозок. Каждый из этих факторов обладает объективным характером и оказывает существенное влияние на уровень тарифов.

Тарифы подразделяются по виду перевозок на грузовые и пассажирские; общие (для основной номенклатуры грузов), исключительные (для отдельных грузов или условий перевозки), специальные (для специфических услуг), временные (по времени занятости транспортного средства) и др.

Грузовые и пассажирские тарифы различаются по виду сообщения (городские, междугородные, международные и т.д.); скорости движения (обычная, скорая, пассажирская, экспресс); виду отправки (мелкая, повагонная, судовая и др.); типу подвижного состава и другим признака

Транспортные тарифы могут быть:

- государственными — регулируются на федеральном уровне;
- региональными или местными — согласовываются с региональными или местными властями;
- отраслевыми — устанавливаются отраслевыми транспортными организациями;

- свободными — устанавливаются предприятиями;
- договорными — устанавливаются по договору с потребителями;
- контрактными — заключаются на единичную или долговременную перевозку. Как правило, они являются конфиденциальными.

На рынке цены могут колебаться в значительных пределах, что связано не только с возможностью предприятий, но и в значительной степени с колебаниями спроса и предложений, видом транспорта и т.д.

Широко используется *ценовая дискриминация*, т.е. ограничение или уменьшение цены в зависимости от условий продаж и, прежде всего, от объема потребления или доходов покупателей с учетом предпочтений. Примером могут служить пассажирские перевозки, при которых широко применяется система предпочтений: сезонные скидки с транспортных тарифов (в зимний период для поездок в пригородную зону); льготы пенсионерам (в отдельных городах разных стран пенсионеры могут ездить бесплатно или за невысокий процент от полной стоимости билета); студентам; постоянным клиентам; «семейный тариф» (при поездке семьи дети перевозятся бесплатно или за небольшой процент в зависимости от возраста); продажа заказанных, но невостребованных билетов со значительной скидкой и др.

Ценовая политика требует от предприятия знания модели рынка, ценовой политики конкурентов, возможностей своего производства, наличия информации о будущем состоянии рынка. Большую роль играет так называемый бизнес-план, т.е. детальный расчет указанных выше факторов с учетом возможностей развития предприятия в будущем.

Рост рыночных цен может привести к экономической и социальной опасности для государства, поэтому одна из обязанностей государства состоит в регулировании цен.

Специфика отдельных видов транспорта, имеющих разные сферы деятельности и оказывающих различные услуги потребителям, отражается на себестоимости и объемах перевозок, поэтому транспортные издержки по разным видам транспорта различны.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Себестоимость продукции (перевозок) — это выраженные в денежной форме текущие затраты предприятия на производство и реализацию продукции.

Себестоимость продукции является одним из оценочных показателей, характеризующих эффективность работы предприятия.

Затраты по основной деятельности на автомобильном транспорте классифицируются по элементам и статьям затрат.

Классификация по элементам затрат необходима для выявления фактического расхода в производственном процессе предприятия материальных, трудовых, финансовых ресурсов, определения потребности в этих ресурсах для выполнения перевозок.

Все затраты, образующие себестоимость перевозок автомобильным транспортом, группируются в соответствии с их экономическим содержанием по следующим элементам:

- а) затраты на оплату труда;
- б) отчисления на социальные нужды;
- в) материальные затраты (за вычетом стоимости возвратных отходов);
- г) амортизация основных фондов;
- д) прочие затраты.

В затраты на оплату труда включается оплата труда основного производственного персонала предприятия, премии рабочим, руководителям, специалистам и другим служащим за производственные результаты, стимулирующие и компенсирующие выплаты, в том числе компенсации в связи с повышением цен индексацией доходов в пределах норм, предусмотренных законодательством, компенсации, выплачиваемые в устанавливаемых законодательством размерах женщинам, находящимся в частично оплачиваемом отпуске по уходу за ребенком до достижения им определенного законодательством возраста, а также на оплату труда работников, не состоящих в штате предприятия, занятых в основной деятельности.

Отчисления единого социального налога — это обязательные отчисления в соответствии с установленными законодательством нормами в органы государственного социального страхования, Пенсионный фонд,

Государственный фонд занятости населения и Фонд обязательного медицинского страхования от затрат на оплату труда работников АТП.

Материальные затраты — это стоимость израсходованных в процессе производства работ и услуг различного рода топливно- энергетических ресурсов и материалов, запасных частей для ремонта, ТО подвижного состава, автомобильной резины и оборудования, инструментов, приспособлений, инвентаря, приборов и других средств труда, не относимых к основным фондам, и других малоценных предметов, а также расходы на оплату услуг (труда) производственного характера, выполняемых сторонними предприятиями и организациями, производствами и хозяйственными подразделениями самого предприятия, не относящихся к основному виду деятельности. Стоимость материальных ресурсов, отражаемая по элементу «Материальные затраты», формируется исходя из цен их приобретения (без учета налога на добавленную стоимость), наценок (надбавок), комиссионных вознаграждений, уплачиваемых снабженческим и внешнеэкономическим организациям, стоимости услуг товарных бирж, включая брокерские услуги, таможенные пошлины, платы за транспортировку, хранение и доставку, осуществляемые сторонними организациями.

Из затрат на материальные ресурсы, включаемых в себестоимость продукции, исключается стоимость возвратных отходов.

Амортизация основных фондов — это сумма амортизационных отчислений на полное восстановление основных производственных фондов, исчисленная исходя из их балансовой стоимости и утвержденных в установленном порядке норм амортизационных отчислений, с применением в необходимых случаях методов ускоренной амортизации в соответствии с законодательством.

При этом по машинам, оборудованию и транспортным средствам начисление амортизации прекращается после истечения нормативного срока их службы при условии полного перенесения всей их стоимости на издержки производства и обращения.

Предприятия, осуществляющие сдачу в аренду основных фондов, по элементу «Амортизация основных фондов» отражают амортизационные отчисления на полное восстановление как по собственным, так и по сданным в аренду основным фондам.

По основным фондам, сданным в аренду, амортизационные отчисления производятся арендодателем или арендатором в соответствии с формой аренды и условиями договора.

Предприятия, производящие в установленном законодательством порядке индексацию начисленных по действующим нормам амортизационных отчислений на полное восстановление основных фондов, отражают по элементу «Амортизация основных фондов» также сумму прироста амортизационных отчислений в результате их индексации.

Прочие затраты — это все затраты, которые не могут быть отнесены ни к одному из перечисленных выше элементов затрат:

налоги, сборы, платежи (включая платежи по обязательным видам страхования);

- отчисления в страховые фонды (резервы) и другие обязательные отчисления, производимые в соответствии с установленным законодательством порядком;

- платежи за предельно допустимые выбросы (сбросы) загрязняющих веществ, отчисления в специальные внебюджетные фонды и другие обязательные платежи, производимые в соответствии с установленным законодательством порядком;

- вознаграждения за изобретения и рационализаторские предложения, затраты на оплату процентов по полученным кредитам, оплата работ по сертификации продукции;

- затраты на командировки, подъемные, плата сторонним организациям за пожарную и сторожевую охрану, подготовку и переподготовку кадров, затраты на организованный набор работников;

- затраты на платежи по страхованию имущества организации, а также жизни и здоровья отдельных категорий работников, и затраты, связанные со сбытом (реализацией) продукции (работ, услуг), могут выделяться из состава элемента «Прочие затраты» в отдельные элементы;

· затраты на создание страховых фондов (резервов) в пределах норм, установленных законодательством Российской Федерации, для финансирования расходов по предупреждению и ликвидации последствий аварий, пожаров, стихийных бедствий, экологических катастроф и других чрезвычайных ситуаций, а также для страхования имущества организаций, жизни работников и гражданской ответственности за причинение вреда имущественным интересам третьих лиц и др.

В прочие затраты на выполнение транспортных услуг входят страховые взносы по страхованию автотранспортных средств и автогражданской ответственности, плата за лицензию на перевозки.

Группировка затрат по элементам осуществляется при расчете налогооблагаемой прибыли.

Затраты на производство, сгруппированные по первичным экономическим признакам, образуют смету затрат. Разработка сметы позволяет определить общую сумму расходов на зарплату, материалы, топливо и другие ресурсы, рассчитать размер амортизации и оценить величину других затрат.

Классификация по статьям затрат лежит в основе калькулирования продукции (перевозок).

Калькулирование — это система расчетов затрат на единицу продукции.

Кроме перечисленных выше способов классификации затраты на производство могут подразделяться в зависимости от способа отнесения на себестоимость, участия в создании продукции, влияния на объем производства.

Затраты АТП группируются по видам выполняемых услуг (пассажирских, грузовых) или по видам перевозок (пригородных, городских, междугородных, международных), видам грузов. Это позволяет определить экономическую выгодность выполнения отдельных видов услуг.

Выбор способов группировки затрат на конкретном АТП определяется рядом факторов: специализацией и назначением предприятия, организационной структурой и др.

Группировка затрат по статьям используется при калькуляции себестоимости перевозок, предусматривающей определение затрат на единицу транспортных услуг. На автомобильном транспорте калькуляция осуществляется по видам перевозок на один тонно-километр, если автомобили работают по тарифу за 1 т перевезенного груза, или себестоимость 1 автомобиле-часа, когда автомобили работают по часовому тарифу; для автобусных перевозок — себестоимости одного пассажиро-километра, одного место-километра, одной пассажиро-поездки; для таксомоторных — одного платного километра.

Показатель затрат на 1 руб. общего объема доходов является себестоимостью обезличенной единицы продукции и может служить измерителем эффективности производственных затрат по отдельному

предприятию и отрасли в целом. Показатель затрат на 1 руб. доходов исчисляется по формуле

$$S=З/Д$$

где З — затраты; Д — общий объем доходов за отчетный период.

Правильное определение себестоимости перевозок важно потому, что уровень себестоимости является одним из главных показателей эффективности транспортных услуг.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Характеристика складских операций

Логистические функции складов реализуются в процессе осуществления отдельных логистических операций.

Складские операции представляют собой следующую последовательность:

- Разгрузка транспорта;
- Приемка товаров;
- Размещение на хранение (укладка товаров в стеллажи, штабели);
- Отборка товаров из мест хранения;
- Комплектование и упаковка товаров;
- Погрузка;
- Внутрискладское перемещение грузов.

Охарактеризуем отдельные операции.

Технология выполнения погрузочно-разгрузочных работ на складе зависит от характера груза, от типа транспортного средства, а также от вида используемых средств механизации.

Существенной точкой зрения совокупного логистического процесса, операцией является приемка поступивших грузов по количеству и по качеству.

Решения по управлению материальным потоком принимаются на основании обработки информационного потока, который не всегда адекватно отражает количественный и качественный состав материального потока. В ходе различных технологических операций в составе материального потока могут происходить несанкционированные изменения, которые носят вероятностный характер, такие, как порча и хищения грузов, сверхнормативная убыль и др. кроме того, не исключены ошибки персонала поставщика при формировании партий отгружаемых товаров, в результате которых образуются недостатки, излишки, несоответствие ассортиментного состава.

В процессе приемки происходит сверка фактических параметров прибывшего груза с данными товарно-сопроводительных документов. Это дает возможность скорректировать информационный поток.

Проведение приемки на всех этапах движения материального потока от первичного источника сырья до конечного потребителя позволяет постоянно актуализировать информацию о его количественном и качественном составе.

Правильно организованный технологический процесс работы склада предприятия оптовой торговли должен обеспечивать:

- Четкое и своевременное проведение количественной и качественной приемки товаров;
- Эффективное использование средств механизации погрузочно-разгрузочных и транспортно-складских работ;
- Рациональное складирование товаров, обеспечивающее максимальное использование складских объемов и площадей, а также сохранность товаров и других материальных ценностей;
- Выполнение требований по рациональной организации работы зала товарных образцов, складских операций по отборке товаров с мест хранения, комплектованию и подготовке их к отпуску;
- Четкую работу экспедиции и организацию централизованной доставки товаров покупателям;
- Последовательное и ритмичное выполнение складских операций, способствующее планомерной загрузке работников склада, и создание благоприятных условий труда.

В соответствии с принципиальной схемой технологического процесса и в целях четкой организации работ рекомендуется составлять технологические карты, разрабатываемые применительно к конкретным условиям склада. Технологические карты для склада предприятия оптовой торговли должны содержать исчерпывающую информацию по следующим вопросам:

- Каковы исходные условия для выполнения работ;
- Где выполняются работы;
- Кто исполнители;
- Каково содержание работ с материальным потоком;
- Каково содержание работ с информационным потоком, т.е., какая информация используется или формируется в процессе выполнения работ;
- Какие механизмы применяются в ходе выполнения работ;

Помимо технологических карт рекомендуется ежедневно составлять суточный график работ склада.

При разработке планировок складских помещений необходимо составлять следующие основные требования:

- Максимально использовать складские площади и объемы;
- Обеспечивать соответствие ширины проходов между технологическим оборудованием техническим характеристикам используемых механизмов;
- Иметь центральные подходы, обеспечивающие свободный поворот в них напольных подъемно-транспортных средств и встречное их движение;
- Располагать участки приемки с той стороны склада, откуда происходит основное поступление товаров, а участки комплектования – с той стороны склада, откуда производится основной отпуск товаров;
- Рабочие места товароведов - бракеров оборудовать вблизи участка приемки, но в стороне от основных грузопотоков, заведующего складом – вблизи участка комплектования с возможностью максимального обзора складского помещения;
- Движение грузопотоков должно быть организовано с таким расчетом, чтобы встречные перевозки были сведены к минимуму (за исключением складов с совмещенными участками приемки и отпуска грузов);
- Учитывать соблюдение правил охраны труда, техники безопасности и противопожарной безопасности.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

В последние годы на Российском транспорте была проведена тарифная реформа в соответствии с потребностями рыночной экономики. Реформа преследовала цель обеспечить возмещение тарифами затрат и получить необходимый уровень прибыли предприятий, приблизить тарифы к возможностям потребителей транспортных услуг (при этом максимально учесть их требования), более полно отразить параметры качества и усилить стимулы и санкции за соблюдение взаимных обязательств, а главное — создать условия для эффективного функционирования каждого из видов транспорта в единой транспортной системе страны, так как они работают и в условиях монополизма, и в условиях конкуренции.

Рынок — это сфера обмена по законам товарного производства, или механизм, сводящий вместе покупателей (предъявителей спроса) и продавцов (предъявителей предложений, т.е. товаров или услуг).

Субъекты рыночных отношений — свободные товаропроизводители, которые согласовывают свою деятельность с потребностями рынка, определяют цены и распоряжаются своими доходами, отвечая своим состоянием. При неблагоприятных обстоятельствах они могут перейти в разряд банкротов.

Сегодня в транспортной сфере наряду с рынком перевозок стал развиваться **рынок инфраструктурных услуг** — экспедирования, перегрузки, предоставления складов, терминалов и др., что дает возможность транспортным организациям сделать процесс перевозки более независимым от грузовладельцев и получать дополнительные доходы при улучшении качества обслуживания.

Предприятие должно постоянно работать над эффективностью своей ценовой политики, изменяя ее в зависимости от типа рынка и его условий, спроса и предложений, цен и товаров (услуг) конкурентов и т.д. Например, для удержания или завоевания нового клиента, для борьбы с конкурентом предприятие может снизить, вплоть до уровня себестоимости, цену на свою продукцию. Такой прием используется как временная мера, потому что без определенной прибыли предприятие существовать не сможет. При этом для других клиентов или видов груза оно может завысить цену. В случае выхода на рынок с новой услугой предприятие может установить на определенный период времени максимальную цену до появления конкурентов с аналогичной услугой.

Цены на рынке зависят от специфики производства и потребления транспортных услуг, т.е. типа рынка, на котором работает данный вид транспорта.

Существует четыре типа рынка:

- рынок свободной (чистой) конкуренции множество продавцов и покупателей однородной продукции. В этой ситуации никто не может серьезно повлиять на рыночную цену;
- монопольный рынок — один потребитель назначает цену многим производителям, что заставляет последних устанавливать объем своих продаж (производств). При наличии такого рынка имеется, как правило, государственное регулирование на федеральном или местном уровне;
- монопольный конкурентный рынок разновидность монопольного рынка при дифференциации товаров по различным признакам, что создает монополию на всем рынке или в его определенном сегменте;
- олигопольный рынок — небольшое число производителей, не дающих возможности проникновения другим производителям на данный рынок, и множество потребителей.

Различают также рынки оптовых и розничных услуг (например, грузовые перевозки -- это оптовые услуги; пассажирские перевозки — это розничные услуги).

В связи с разными сферами обслуживания и спецификой технологий производства каждый вид транспорта работает в своем пространственном рынке. По исследованиям отечественных и зарубежных ученых, установлен уровень, при котором субъект рынка может определять ценовую политику, т.е. уровень монополизма. Так, монополистом в нашей стране считается фирма, организация, предприятие, доля которого на рынке превышает 35 %\ в Англии — 25 %; в Германии — 1 /3 рынка при доходах не менее 250 млн немецких марок; в Австрии — 50 % при обслуживании всего рынка 2—3 предпринимателями или если предприятие входит в число четырех крупнейших, общая доля которых на рынке — более 80 %; в Америке — если четыре крупнейших предприятия обслуживают 75 % рынка.

1) Железнодорожный транспорт в нашей стране является естественным монополистом. Объективность его монополизма обусловлена тем, что, во-первых, большая часть страны связана широкой сетью железных дорог в единое пространство при максимальном обеспечении грузопотоков определенных регионов, а во-вторых, железная дорога осваивает более 35 % грузооборота.

Уровень тарифов и их дифференциация (различие в зависимости от условий) определены Прейскурантом № 10-01 (базовый документ). Изменения тарифов вносятся при непосредственном участии правительства.

2) Автомобильный транспорт имеет отраслевой и региональный характер, большая доля предприятий частные (индивидуальные), что создает условия для работы на рынке свободной конкуренции. Благодаря своим достоинствам автомобильный транспорт в региональном обслуживании играет все более значимую роль, отвоевывая новые сегменты рынка и конкурируя с другими видами транспорта. Это подтверждается и мировым опытом работы автомобильного транспорта — за рубежом расстояния его перевозок значительно больше отечественных. Тарифы не регулируются государственными органами, т.е. они — свободные, а тарифные ставки или рассчитываются самими перевозчиками, или индексируются ставки тарифа Прейскуранта № 13-01. На автомобильном транспорте введены свободные тарифы по грузовым перевозкам и регулируемые — по пассажирским. Договорные тарифы должны устанавливаться по согласованию с местными властями для социально-важных, но, как правило, убыточных перевозок (обслуживание больниц, школ, интернатов, снабжение хлебобулочными изделиями и др.) с дотациями¹ или льготным кредитованием.

3) Речной транспорт в силу своей специфики — монополист (в судоходный сезон) в районах, прилегающих к рекам для определенной группы грузов. Тарифы на перевозку не регулируются (свободные), а услуги портов или рассчитываются перевозчиками, или индексируются ставки тарифов Прейскуранта № 14-01 (базовый документ). Тарифы регулируются на пассажирских перевозках и в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностям.

Договорные тарифы должны устанавливаться на основе изучения платежеспособности населения в городах и пригородах, имеющих речной транспорт, которое пользуется местным сообщением, переправами, а также межобластным сообщением.

4) Морской транспорт работает в двух типах рынка: при трансконтинентальных перевозках (загранплавание) он входит в небольшое число международных перевозчиков, работающих в олигопольном мировом фрахтовом рынке; при региональных перевозках внутри страны (каботажное плавание) морской транспорт является естественным монополистом, прежде всего, в районах Крайнего Севера (Северный морской путь) и Дальнего Востока из-за отсутствия других видов транспорта. Здесь имеет место государственное регулирование тарифов, так как это особая экономическая зона, имеющая для страны большое социальное значение. Жители этих районов находятся в более тяжелых условиях, чем остальное население страны, поэтому правительство обеспечивает так называемый «северный завоз» продуктов в эти регионы.

Тарифы на перевозку определяются условиями рынка морских перевозок, а тарифы на погрузочно-разгрузочные работы и различные сборы в морских портах регулируются государственными органами. В каботажном плавании в районах Крайнего Севера и приравненных к нему районах — свободные тарифы. Ледокольный флот из-за высокой стоимости судов и дороговизны эксплуатации государство вынуждено дотировать, так как его работа в целом убыточна на 15 %, а в районах Арктики — на 26,6 %.

5) Воздушный транспорт является монополистом по перевозкам пассажиров на большие расстояния и по специфическим видам работ (сфер деятельности). Тариф на перевозку — свободный, рассчитываемый каждым перевозчиком, но услуги аэропортов регулируются государственными органами по установленному перечню работ и услуг. Договорные тарифы возможны в районах Крайнего Севера и Дальнего Востока и в регионах при отсутствии других видов транспорта с дотацией транспортных предприятий.

6) Трубопроводный транспорт является естественным монополистом при транспортировке газа и жидких грузов, к тому же доля его в

грузообороте составляет более 50 %. Тарифы устанавливаются по каждому трубопроводу отдельно.

7) Транспорт энергии также является монополистом.

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

Тема: Документальное оформление перевозки грузов

При выполнении грузовых перевозок на каждое АТС оформляются следующие документы: путевой лист; товарно-транспортная накладная (ТТН).

Путевой лист - основной первичный документ определяющий показатели работы ТС и водителя и служит для начисления заработной платы водителю и расчета за перевозки. Путевой лист является основным первичным документом определяющим показатели работы ТС и водителя, начислении заработной платы водителю и расчета за перевозки. На путевых листах проставляется штамп или печать владельца ТС. Заполнение путевого листа производится до выезда на линию и после возвращения ТС в АТП. В путевой лист заполняются сведения о водителе, и автомобиле, о времени начала и окончания работы, о заказчике перевозок, дата выдачи, километраж и движение горючего. В путевой лист должны быть поставлены подписи диспетчера, подтверждающая правильность заполнения и наличия у водителя водительского удостоверения, медицинского работника о возможности допуска водителя к управлению ТС, механика об исправности ТС, водителя, о принятии ТС в технически исправном состоянии и получении задания на работу.

Данные в путевой лист заносятся должностными лицами АТП – диспетчером, техником по ГСМ и др. После сдачи водителем путевого листа диспетчер заполняет данные о выполненной работе водителем и движении горючего. Водитель своей подписью удостоверяет сдачу ТС механику в технически исправном состоянии. Ответственность за правильное заполнение путевого листа несут руководители АТП и лица ответственные за эксплуатацию ТС. Путевые листы хранятся в АТП вместе с ТТН. Для контроля движения путевых листов ведется специальный журнал.

Товарно-транспортная накладная - является основным документом для списания груза грузоотправителем и оприходования его грузополучателем. ТТН представляется перевозчику грузоотправителем и является основным документом для списания груза грузоотправителем и оприходования его грузополучателем. Грузоотправитель оформляет отдельную ТТН для каждого грузополучателя и выписывает в четырех экземплярах. Первый остается у грузоотправителя, второй сдается грузополучателю, третий и четвертый поступают в АТП. После выполнения расчетов по выполненным перевозкам третий экземпляр возвращается

отправителю груза вместе со счетом за перевозку. Товарно-транспортная накладная состоит из двух разделов: товарного и транспортного. Товарный раздел заполняется грузоотправителем и содержит сведения о грузе и лице, отпускающем груз. В транспортном разделе ТТН приводятся сведения о погрузо-разгрузочных операциях и показатели работы ТС. В ТТН также указывают дату ее выписки и наименование заказчика, наименование АТП, марку и государственный номер ТС, данные о водителе и номер путевого листа. При получении груза водитель получает три экземпляра ТТН, заверенные подписями и печатями грузоотправителя и подписью водителя.

При сдаче груза получатель ставит в ТТН свою подпись и печать. В случае перегрузки груза в пути следования на другое ТС в ТТН записываются новые данные и заверяются подписью работника, руководящим перегрузкой. В зависимости от вида перевозимых грузов к ТТН могут прилагаться и другие сопроводительные документы.