

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

ГРУППА 201

Обязательно ставить дату домашнего задания

27 апреля 2020

Технические средства (по видам транспорта)

Конспект: Основные периоды развития автомобильного транспорта и их характеристика
(Интернет источники)

29 апреля 2020

Технические средства (по видам транспорта)

Реферат: Результаты экономических реформ на автомобильном транспорте России. (Интернет источники)

МДК 01.01 Технология перевозочного процесса (по видам транспорта)

Тема: «Основополагающие документы системы управления автомобильным транспортом»

Выписать главы, которые входят в Федеральный Закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»

(см.ПРИЛОЖЕНИЕ 1)

30 апреля 2020

ОП. 04 ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА РОССИИ

Тема: Транспортные тарифы в международном сообщении.

Выписать: 1.Что такое ИНКОТЕРМС?

2. 13 основ (базисов) поставки

3.Что такое чартер?

(см.ПРИЛОЖЕНИЕ 2)

МДК 01.01 Технология перевозочного процесса (по видам транспорта)

Тема: «Антимонопольное регулирование на автомобильном транспорте»

Ответить на вопросы: 1. Что такое конкуренция?

2. Что такое антимонопольная политика?

3. Направления государственного антимонопольного регулирования экономики

4. Цели и методы антимонопольного регулирования в России.

5. Задачи антимонопольного регулирования

(Интернет источники)

02 мая 2020

Технические средства (по видам транспорта)

Сообщение: Требования к подвижному составу, выполняющего перевозки в странах ЕС (Интернет источники)

МДК 01.01 Технология перевозочного процесса (по видам транспорта)

Реферат: Право пользования автодорогами, санкции за повреждения дорог.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Основополагающие документы системы управления автомобильным транспортом

Любой вид человеческой деятельности в обществе, предполагает установление приемлемых обществом норм и правил ведения этой деятельности. Автотранспортной отраслью, за вековую историю своего существования, выработана достаточно стройная система законов, правил и положений, регламентирующих деятельность предприятий автотранспорта, отдельных перевозчиков, владельцев автотранспорта в области оказания транспортных услуг, улучшения качества жизни людей за счет использования в повседневной жизни несомненных преимуществ автомобилей, по сравнению с другими видами транспорта.

Основополагающим документом в области регламентирования отношений возникающих при оказании транспортных услуг автомобильным транспортом следует считать Федеральный Закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» принятый Государственной Думой 18 октября 2007 года и зарегистрированный в Минюсте 8 ноября 2007 года под № 259-ФЗ.

Глава 1 Устава - «Общие положения» содержит:

- преамбулу предмета регулирования взаимоотношений участников транспортного процесса;
- пояснение основных понятий и терминов, используемых в Уставе;
- правовой статус и порядок принятия правил перевозок грузов и пассажиров;
- классификацию видов сообщений и видов перевозок;
- требования по содержанию документов первичного учета транспортной деятельности, к оформлению и оборудованию транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры

Глава 2 Устава - «Грузовые перевозки» содержит статьи регламентирующие взаимоотношения между перевозчиком и грузоотправителем в части:

- заключения договора перевозки;
- предоставления транспортных средств;
- предъявления и прием груза для перевозки;
- погрузки грузов в транспортные средства;
- определения массы груза;
- пломбирования транспортных средств;
- сроков доставки груза;
- выдачи груза;
- хранения груза в терминале перевозчика;
- очистки транспортных средств;
- перевозки груза с сопровождением представителя грузовладельца;
- содержания договора фрахтования и ответственности сторон за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по договору фрахтования.

Глава 3 Устава - «Регулярные перевозки пассажиров и багажа» - содержит статьи регламентирующие взаимоотношения между перевозчиком и пассажирами на основании публичного договора перевозки по маршруту регулярных перевозок в части:

- заключения договора перевозки пассажира;
- перевозки детей, следующих вместе с пассажиром;
- перевозки багажа, провоза ручной клади;
- возврат пассажиру стоимости проезда;

- продажа билетов;
- возврата забытых вещей;
- прав пассажира на пользование услугами объектов транспортной инфраструктуры.

Глава 4 Устава - «Перевозки пассажиров и багажа по заказам» - содержит статьи регламентирующие взаимоотношения между перевозчиком и пассажирами на основании договора фрахтования заключенного в письменном виде в части:

- заключения договора фрахтования;
- определения маршрута перевозки;
- в случаях отказа от исполнения договора фрахтования;
- установления норм и требований по перевозке багажа, провоз ручной клади.

Глава 5 Устава - «Перевозки пассажиров и багажа легковыми такси» - содержит статьи регламентирующие взаимоотношения между перевозчиком и пассажирами на основании публичного договора фрахтования, заключенного в устной форме в части:

- заключение договора фрахтования легкового такси;
- случаев отказа фрахтовщика от исполнения договора фрахтования легкового такси;
- правил перевозки багажа, провоза ручной клади легковым такси.

Глава 6 Устава - «Ответственность перевозчиков, фрахтовщиков, грузоотправителей, грузополучателей, пассажиров, фрахтователей» - содержит статьи регламентирующие взаимоотношения между перевозчиком и заказчиками транспортных услуг в части:

- неисполнения или ненадлежащего исполнения сторонами условий договора фрахтования или публичного договора на перевозку пассажиров и багажа;
- обоснования освобождения сторон договора на производство транспортной работы от ответственности;
- определения недействительности соглашений.

Глава 7 Устава - «Акты, претензии, иски» - содержит статьи регламентирующие взаимоотношения между перевозчиком и заказчиками транспортных услуг в части:

- порядка предъявления претензий к перевозчикам, фрахтовщикам;
- порядка рассмотрения претензий к перевозчикам, фрахтовщикам;
- порядка предъявления исков к перевозчикам, фрахтовщикам;
- Сроков исковой давности.

Глава 8 Устава - «Заключительные положения» - содержит статьи о порядке применения и вступление в силу настоящего Федерального закона.

2.2. ФЕДЕРАЛЬНОЕ ОТРАСЛЕВОЕ СОГЛАШЕНИЕ ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ И ГОРОДСКОМУ НАЗЕМНОМУ ПАССАЖИРСКОМУ ТРАНСПОРТУ

Федеральное отраслевое соглашение заключается на основании Трудового кодекса Российской Федерации, других федеральных законов и нормативных правовых актов. Соглашение устанавливает общие принципы регулирования экономических отношений в организациях автомобильного и городского наземного пассажирского транспорта, независимо от организационно-правовых форм и видов собственности, регламентирует взаимоотношения работодателей и работников в области:

1. Стабилизации работы отраслевых организаций;
2. Оплаты труда;
3. Охраны труда, рабочего времени и времени отдыха;
4. Труда женщин;
5. Условий труда и социальных гарантий молодежи;

6. Социальных гарантий, льгот и компенсаций;
7. Обеспечения занятости;
8. Социальной защиты работников при банкротстве, реорганизации и ликвидации предприятий;
9. Обеспечения гарантий работникам приватизируемых предприятий;
10. Пенсионного страхования работников;
11. Обеспечения прав и гарантий деятельности профсоюза;
12. Разрешения трудовых споров;
13. Контроля за ходом исполнения соглашения;
14. Ответственности сторон.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

5 или 12 лет и др. Скидки предусматриваются и заслуженным работникам данного вида транспорта.

7.5. Транспортные тарифы в международном сообщении

Транспортный тариф на международные перевозки представляет собой совокупность цен на перевозку внешнеторговых грузов в определенном международном сообщении.

Особенности построения тарифов в международном сообщении связаны с внешней торговлей, которую обслуживает транспорт, и конкуренцией между видами и предприятиями одного вида транспорта и странами. Мировые транспортные рынки являются частью мировых товарных рынков.

Все отношения работников транспорта и обслуживаемой клиентуры строятся на основе специальных соглашений и конвенций, которые подписываются на уровне правительств стран, участвующих во внешней торговле. Естественно, что отношения между странами находятся в поле зрения и под контролем государства и зависят от политики каждого из участников.

Международные перевозки осуществляются со 100 %-ным страхованием ответственности перевозчика за весь причиненный ущерб.

Международные перевозки на любом виде транспорта оформляются на основе ИНКОТЕРМС — унифицированного свода правил, разъясняющих условия купли-продажи и права и обязанности продавца и покупателя. Этот документ регламентирует отношения между грузовладельцами, в основном, для учета перехода риска (табл. 7.2).

Существует 13 основ (базисов) поставки, каждая из которых отличается вопросами обязанностей сторон по доставке товаров, оформления таможенных формальностей и момента перехода риска в процессе доставки груза.

Базисы поставки объединены в четыре группы:

Е — отгрузка со склада продавца (*Ex works*); включает в себя один базис поставки EXW (франко-предприятие), согласно которому покупатель забирает товар в месте производства и сам осуществляет перевозку (самовывоз);

F — передача от продавца товара, свободного от риска (*free on risk*), за счет покупателя, а также основной фрахт или неоплаченная перевозка. Состоит из трех базисов: FCA (франко-перевозчик), согласно которому грузовладелец доставляет груз до указан-

Таблица 7.2

Базисные условия поставки	Переход риска: продавец — покупатель
EXW	В помещении продавца в момент передачи и приема товара
FSA	При передаче товара перевозчику
FAS	При размещении товара около судна на причале или лихтере
FOB, CFR, CIF	При переходе товара через поручни судна
CPT, CIP	При передаче товара перевозчику
DAF	При передаче товара на границе, но до таможенного поста соседней границы
DES	При сдаче товара покупателю на борту судна в порту назначения без прохождения импортных таможенных формальностей
DEQ	При сдаче товара покупателю на причале порта назначения после прохождения таможенной очистки
DDU, DDP	При сдаче товара покупателю в стране импорта товара

ного перевозчиком места и в определенный срок; FAS (свободно у борта судна) — продавец доставляет груз в порт отгрузки до борта судна в установленные покупателем сроки; FOB (свободно на борту) — груз доставляется непосредственно на судно в оговоренное время;

С — продавец несет определенные расходы (*cost*) даже после момента перехода на покупателя риска потери (повреждения) товара или после того, как основной фрахт оплачен. Включает в себя четыре базиса: CFR (стоимость и фрахт) — для контрактных поставок морским транспортом; CIF (стоимость, страхование, фрахт) — это условие, как и FOB, по которому товар котируется на товарных биржах, применяется при морских перевозках; CPT (перевозка оплачена до...) — аналог базиса CFR, но применяется на многих видах транспорта. Продавец отвечает за груз до передачи первому из возможных перевозчиков. Покупателю этот базис не выгоден; CIP (перевозка и страхование оплачены до ...) — часто применяется на всех видах транспорта, кроме водных;

D — доставка товара в место назначения (*at a stated Destination*) или прибытие. Включает в себя пять базисов: DAF (поставка франко-граница), согласно которому груз доставляется до граничного пункта в указанное время; DES (поставка франко-судно) — доставка на судно перевозчика; DEQ (поставка франко-причал) —

на указанный покупателем причал и время; DDU (поставка без уплаты пошлины или франко-покупатель) — в указанное покупателем место и время без уплаты пошлины; DDP (поставка с оплатой пошлины) — то же, но с оплатой покупателем таможенной пошлины.

На автомобильном транспорте и в комбинированном сообщении чаще всего используются условия EFW, FCA, CPT, CIP, DAF, DDU, DDP. Применение условия CIF для этих вариантов создает трудности при разрешении споров. Условие DAF применяется редко, но в России и в странах СНГ используется для железнодорожных перевозок.

Базисные условия поставки разработаны для однозначного определения системы транспортировки, возможных рисков и других особенностей при столкновении интересов разных фирм и государств.

Тарифная ставка на различных видах транспорта строится по-разному. Например, тарифы на автомобильном транспорте в международном сообщении зависят от затрат на 1 км пути 20-тонного транспортного средства или кузова объемом 82 м^3 плюс расходы по страхованию, на покупку разрешений, книжек МДП и других дорожных документов и т. д. Для транспортных средств другой грузоподъемности существуют корректировочные коэффициенты. Тариф на обратный путь с грузом, как правило, ниже. Во всех странах, кроме России и СНГ, в справочных и рекламных изданиях публикуются основные тарифные ставки.

Международные тарифы на грузовые перевозки воздушным транспортом установлены по зонам, на которые разделен земной шар, так как перевозкой грузов занимаются всего несколько десятков мировых перевозчиков, как правило, входящих в ИАТА. ИАТА вырабатывает тарифную политику и правила применения тарифов на конкретных направлениях (зонах). Аэропорты объединены в маршрутные группы, попадающие в ту или иную зону. Тариф устанавливается за перевозку 1 кг груза между парой городов с учетом расстояния и включает в себя затраты на погрузку и разгрузку самолета, хранение груза и выполнение с ним необходимых технологических операций. Базовая ставка установлена при перевозке грузов на расстояние 500 км (100 %); при большем расстоянии ставка снижается, например на расстоянии до 5000 км — на 33 %, свыше 8000 км — на 42 %. Ограниченная вместимость грузовых отсеков транспортных средств требует учета не только массы груза, но и его объема. Так, при удельном объеме груза меньше 6000 см^3 на 1 кг тариф взимается за массу груза, в противном случае — за объем. Существуют три вида тарифа на регулярных линиях: основной — для отправки грузов массой до 45 кг независимо от их характеристик и стоимости (если на эти грузы не установлен другой тариф); классный для грузов определенного класса и стоимости на опреде-

ленных маршрутах; и специальный, или льготный, — для определенных грузов в зависимости от массы отправки. Для установления специального тарифа грузы подразделяют на 10 групп по 100 кг каждая. Такой тариф применяется на определенных линиях и между конкретными парами городов. Специальный тариф призван привлекать грузы с других видов транспорта при конкуренции в данном направлении. Существуют тарифы на чартерные перевозки, которые устанавливаются владельцами самолетов на основе сложившейся конъюнктуры. Основу такого тарифа составляет стоимость одного летного часа.

Внешнеторговые взаимоотношения регулируются, как говорилось выше, государством. Например, может быть наложен запрет (эмбарго) на ввоз или вывоз отдельных видов продукции или товаров из отдельных стран, могут быть изменены таможенные пошлины для того, чтобы ввозимый (вывозимый) товар был конкурентоспособен на рынке (делается, в основном, для защиты собственного производителя) и др.

В связи с тем, что большинство дорог были общими и строились на общие деньги, оплата перевозок между странами СНГ осуществляется по специальному Международному и Единому тарифному соглашению (с сентября 1999 г. используется «Международный транзитный тариф (МТТ)» и «Единый транзитный тариф (ЕТТ)»). Оплата рассчитывается в швейцарских франках, на Транссибирской магистрали — в долларах США.

Каждая железная дорога имеет право уменьшать тариф, например за предоплату перевозки, поставку больших объемов груза и т.д.

Тарифы на пассажирские перевозки в международном сообщении зависят от расстояния, скорости доставки, уровня комфорта и типа транспортного средства. При построении этих тарифов также применяется целая система льгот, прежде всего, для туристических групп, в зависимости от количества лиц (за билет туда и обратно, бесплатный провоз багажа определенной массы и др.). Для туристско-экскурсионного обслуживания, спортивных обществ и др. разрабатываются специальные тарифы, в том числе для чартерных рейсов. Развитие круизного судоходства позволяет вносить в круизный тариф стоимость всех услуг, что дает возможность судовладельцу снижать тариф за проезд, компенсируя свои убытки предоставлением дополнительных услуг. Кроме того, прибыль судовладельца может быть получена благодаря широкой сети разнообразных торговых точек на судне, включая магазины беспошлинной торговли.

¹ Чартер — договор, по которому одна сторона обязуется предоставить другой стороне за плату всю вместимость транспортного средства (самолета, судна) или часть его на один или несколько рейсов для перевозки пассажиров, багажа, грузов или иных целей.