

по бухгалтерскому учету операций по поступлению, перемещению, ремонту и модернизации грузовых вагонов и проект Инструкции о порядке бухгалтерского учета операций по поступлению, перемещению и ремонту универсальных среднетоннажных и крупнотоннажных контейнеров.

Разработка данных нормативных документов и их внедрение в практическую деятельность Белорусской железной дороги будет способствовать:

- обеспечению соответствия данных бухгалтерского, статистического и автоматизированного учета инвентарного парка грузовых вагонов и контейнеров;

- правильной организации учета наличия, движения и состояния инвентарного парка грузовых вагонов и контейнеров;

- унификации методики проведения общесетевых переписей и порядка ее результатов на счетах бухгалтерского учета;

- более точному определению финансовых результатов от поступления и ликвидации этих основных средств;

- изысканию дополнительных денежных средств на восстановление подвижного состава;

- усиленному контролю за сохранностью подвижного состава;

- получению оперативной информации для принятия управленческих решений.

УДК 656.2

РИСКИ В ДОСТАВКЕ ГРУЗОВ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НИХ СУБЪЕКТОВ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

А. П. СЕРГИЕНКО

Белорусская железная дорога

А. Ф. ПИЩИК

Белорусский государственный университет транспорта

Стало традиционным рассматривать вопросы безопасности транспортных систем с точки зрения только одного участника – перевозчика. Однако вопросы безопасности актуальны и для другого участника рынка транспортных услуг – грузовладельца. Применение логистических методов в доставке грузов вызывает необходимость повышения качества транспортной услуги, в которую зачастую начинают входить операции, ранее имевшие сугубо самостоятельный характер. На рынке транспортных услуг появляются новые секторы: таможенные и банковские операции, операции страхования. В структуре затрат, связанных с обеспечением безопасности перевозок грузов, затраты на страхование занимают не последнее место. Страхование грузов ставит своей целью защитить экономические интересы грузовладельца (продавца или покупателя товаров) при транспортировке объекта страхования – груза – с места на место. Обмен товарами в ходе торговли экономически не целесообразен без оформления страховки. Страхование грузов при перевозке дает возможность выбора различных страховых покрытий, охватывающих различное количество рисков, которым груз при перевозке будет подвергаться.

Всегда при транспортировке будет иметь место риск повреждения или утраты груза. Частично это зависит от сил природы, от неполадок транспортного средства, человеческого фактора: ошибок, неосторожности или халатности. Характер и свойства самого груза тоже несут в себе часть риска. К этому еще добавляется вид и свойства транспортного средства, продолжительность транспортировки, способ передвижения и маршрут следования. Отношения между различными странами, а также внутреннее экономическое положение того или иного государства тоже несут в себе определенный риск.

Риск перевозки точно определить очень сложно. Позитивные и негативные тенденции экономического развития, научно-техническая и производственно-технологическая революции изменяют и природу риска перевозки. Изменения относятся к самим товарам, к качественным характеристикам транспортных средств, к обслуживающей погрузочно-разгрузочной технике, к опыту работы перевозчика и множеству других факторов. Следующим по значению при определении транспортного риска являются изменения в технологических схемах доставки грузов. В частности, контейнерная перевозка представляет собой степень риска, отличную от пересылки товаров

отдельными партиями. Также различается степень риска при доставке груза на одном транспортном средстве от места отправления до места назначения и при его перевозке различными транспортными средствами разного типа и качества, а также при мультимодальных перевозках.

Таким образом, груз во время процесса перевозки подвергается влиянию множества различных факторов, на которые владелец не может повлиять. Даже сами операторы перевозки не всегда могут воздействовать на все, что касается транспортных средств и технологии перевозочного процесса. Они зависят, так же, как и грузовладельцы, от производителей техники и других участников процесса доставки. Помимо этого, человек не может изменить погодные условия на момент транспортировки, а также те препятствия или то влияние, которое они могут оказать на осуществление перевозки. Перевозчики тоже представляют собой определенный риск, так же, как и состояние путей сообщения, маршруты следования подвижного состава.

В противоположность товарам, находящимся на складе у самого владельца, груз в пути подвергается влиянию факторов, на которые не может повлиять ни сам владелец, ни нанятые им перевозчики.

Ответственность перевозчика регулируется законами, разработанными в соответствии с международными конвенциями. Это означает, что стороны не могут заключать договоры перевозок в обход национального закона или международных конвенций.

Перевозчик в принципе несет ответственность возмещения за повреждение или утрату, нанесенные грузу в то время, когда тот находится на ответственности перевозчика, т. е. от момента получения до момента сдачи. Ответственность возмещения подразумевает, что сам перевозчик, его возможные работники или другие лица, которых он нанимает для выполнения поручений, связанных с перевозкой груза, могут быть призваны к ответственности за повреждение или утрату груза.

Степень добросовестности, которую должен показать перевозчик для того, чтобы избежать ответственности, несколько различается в зависимости от выбранного транспортного средства. Если ответственность возмещения оговаривает степень добросовестности со стороны перевозчика, то он обычно освобождается от нее в случаях, когда повреждение или утрата могут быть отнесены к действиям природных сил, характеру груза и недостаточно надежной упаковке.

Бремя доказательства того, что утрата или повреждение понесены в то время, когда груз находился на ответственности перевозчика, лежит на пострадавшем, а бремя доказательства того, что повреждение или утрата произошли не по его вине, лежит на перевозчике.

Пределы максимальной ответственности, которую может понести перевозчик, устанавливаются национальными законами и международными конвенциями. Максимальная сумма определяется в зависимости от транспортного средства и от того, что устанавливает большую сумму – масса или количество утраченного груза.

Все это означает, что грузовладелец несет полную ответственность за груз во время перевозки. При заключении торговой сделки право собственности, а следовательно, и риск, с ним связанный, остается за продавцом до определенного момента, а после этого право собственности вместе с риском переходит к покупателю. Момент перехода права собственности зависит от условия поставки и времени доставки. Это время оговаривается в договоре купли-продажи, который может подразумевать, что покупатель несет полную ответственность за груз со склада продавца или что продавец несет ответственность до склада покупателя. Переход права собственности может осуществляться во время следования товара. В последнем случае обе стороны будут нести ответственность за груз на своем участке пути, поэтому каждый будет стараться защитить его с помощью заключения договора о страховании груза. Не всегда бывает так, что перевозимый груз продается до начала перевозки. Он может быть продан и позже, во время его следования к пункту назначения. Время доставки и ограничение ответственности в таком случае происходит соответственно договору, который заключают продавец и покупатель.