

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой: <https://stuservis.ru/glava-diploma/106724>

Тип работы: Глава диплома

Предмет: Логистика

-
сохранности перевозимых грузов и багажа, правильному и своевременному оформлению путевых листов и другой документации.

Диспетчеры подчиняются начальнику диспетчерской службы и выполняют следующие обязанности: производят распределение автомобилей с учетом вида и рода перевозимого груза, максимального использования грузоподъемности и обеспечения сохранности груза; организуют своевременное и правильное ведение установленных форм учета и отчетности о работе подвижного состава автомобильного транспорта.

Диспетчер по организации движения осуществляет контроль за работой автомашин на линии, осуществляет контроль по выполнению графика движения автобусов на линии и принимает меры по соблюдению графика (расписания) и интервалов движения автобусов в соответствии с методикой, изложенной в руководстве по организации движения. Он также организует специальные маршруты и отдельные рейсы автобусов, изучает загрузку автомобилей на маршруте.

2.2 Актуальные проблемы, возникающие при организации работ по при перевозке грузов в междугороднем сообщении

Основная проблема заключается в том, что отрасль автомобильного транспорта все еще работает в почти полном правовом вакууме. В результате этого между отдельными операторами автомобильного рынка постоянно возникают конфликты, которые не всегда могут быть разрешены местными властями или судами без необходимых правовых инструментов.

В сложившейся ситуации, так называемой «нормативной тишины», есть два возможных варианта развития событий:

- 1) устаревшее законодательство подходит для всех и успешно справляется с поставленными перед ним задачами;
- 2) законодательство требует немедленных изменений.

На сегодняшний день транспортные подразделения субъектов Российской Федерации не имеют права напрямую вмешиваться в деятельность коммерческих перевозчиков. Одной из причин этого является отсутствие элементарной законодательной базы в сфере транспорта. В ряде субъектов Российской Федерации и городов местные органы власти, в отсутствие федеральных, вынуждены принимать собственные нормативно- правовые акты, чтобы установить порядок на рынке автомобильных перевозок. Но эти локальные акты в основном касаются только перевозки пассажиров, и в этом случае груз просто уходит на второй план.

Нельзя сказать, что федеральным органам исполнительной и законодательной власти не известно о текущих проблемах в этой области.

Причин и обстоятельств принятия нового автомобильного законодательства более чем достаточно.

Как минимум потому что в структуре автомобильного транспорта России за последние годы произошли существенные изменения. Плюс ко всему, на рынке автотранспортных услуг все чаще появляются частные перевозчики. И вообще, транспортный бизнес кажется привлекательным для людей, которые далеки от знания отрасли и рынка автотранспортных услуг, и, как следствие, в него растут инвестиции.

Средний возраст грузовых автомобилей в целом по стране составляет 8-10 лет, а большинство и того старше. Износ таких транспортных средств достигает 99%. Большинство перевозчиков не могут обновить свой парк из-за слишком высоких расходов на данную процедуру. Предлагаемые схемы лизинга для покупки транспортных средств на практике невыгодны или имеют крайне низкую доходность.

Большинство предпринимателей предпочитают самостоятельно ремонтировать автомобили или нанимать неквалифицированных специалистов для их ремонта. Естественно, это снижает техническую надежность грузовых автомобилей, их безопасность и качество услуг. И, как следствие, условия и качество доставки

часто нарушаются, уровень сохранности товара падает.

Среди перевозчиков упал профессионализм, знание их обязанностей и законов, меняется психология. Оплата для водителей зависит от пробега или выполненных рейсов, что заставляет водителей усердно работать.

И довольно часто они не следуют правилам безопасности, что неизбежно ведет к росту аварий и поломок. Другим важным аспектом является то, что отсутствие государственных и муниципальных перевозчиков на рынке грузовых перевозок в настоящее время лишает защиты группы населения с низким уровнем дохода, а отсутствие транспорта в отдаленных районах обычно приводит к опустошению данных территорий. Цены и транспортные расходы также зависят от нестабильного рынка и включают цену на топливо, ремонт автомобилей, зарплату водителей и прибыль компании. Но часто, если автотранспортная компания крупная, с большим частным парком, она вынуждена предоставлять услуги по перевозке грузов по сниженным тарифам, что для нее является невыгодным. И причины этого кроются в том, что если такая автомобильная компания не согласится снизить тарифы, клиент воспользуется услугами предпринимателя, у которого есть два или три автомобиля, и который не должен платить налог на имущество, потому что он не имеет собственного здания, ему не требуется платить земельный налог и т. д.

Следовательно, ставка фрахта будет ниже. Не стоит отказываться от частной собственности, но все же стоит объединять работу крупных автотранспортных организаций, занимающихся перевозкой наливных грузов, с инициативой мелких компаний. Необходимо создать равные экономические, налоговые и правовые условия для деятельности автотранспортных предприятий всех форм собственности.

Для эффективности работы необходимо разработать не только схемы лизинга, но и современные кредитные системы для покупки нового оборудования и, возможно, даже предложить государственным и муниципальным органам власти приобретать новые транспортные средства и сдавать их в аренду.

На сегодняшний день в отдаленных районах страны абсолютно отсутствует дорожно-транспортная инфраструктура. Водители, путешествующие дальним рейсом, не имеют реальной возможности отдохнуть на дороге, что способствует высокой аварийности.

В целях унификации национального транспортного законодательства необходимо отказаться от системы грузовых перевозок в едином документе по автомобильному транспорту и ввести дополнительную систему для выполнения перевозок. В УАТ необходимо ввести понятие не востребуемых товаров. Это будет в интересах совершенствования законодательства. Чтобы расширить свободу договора и усилить защиту прав грузополучателя, в Уставе должна быть зафиксирована презумпция потери груза. Необходимо предусмотреть возможность доставки только по инициативе владельца счета на перевозку и грузополучателя при организации перевозки грузов с использованием системы двух документов, когда грузополучатель не возникает права собственности и предоставляется такое право отправителю только в случаях отказа получателя от получения товара, прибытия по адресу получателя незаказанного товара и предоставления заинтересованной стороне возможности обратиться к суд для обжалования, касаясь обеспечения доставки. Также необходимо установить обязанность перевозчика в УАТ информировать грузоотправителя и грузополучателя о времени отгрузки, местонахождении груза, если время доставки истекло, и в исключительных случаях о местонахождении груза.

В настоящее время социально-экономическое развитие страны сопровождается ростом спроса на транспортные услуги. В этом случае автомобильный транспорт играет решающую роль. Он является наиболее ориентированным на рынок видом транспорта, поскольку имеет определенные преимущества перед другими видами транспорта. А именно, так называемая, доставка «до двери», скорость транспортировки, мобильность, надежность и способность организовывать работу с колес. Он не может адекватно заменить доставку дорогостоящих товаров на короткие и средние расстояния и быстрое обслуживание практически во всех секторах экономики.

Транспортировка грузов подвергается целому ряду специфических рисков, которые характерны исключительно для осуществления перевозок:

- кража или порча перевозимой продукции;
- безопасность водителей, которые осуществляют данные перевозки.

То есть, к риску несвоевременной оплаты денежных средств и риску поставки некачественной продукции, добавляется и риск кражи груза во время его следования от продавца к покупателю. Кроме того, подавляющее большинство договоров купли/продажи в России не предусматривают страхование груза во время его перевозки. Исходя из имеющейся статистики, только 5-7% договоров имеют пункт, предписывающий заключить страховой договор со специализированной компанией. Большинство компаний и предприятий, реализовывающих свою продукцию, составляют договор продажи товара на условиях его

самовывоза покупателем.

Кроме того, что груз, который необходимо доставить покупателю, может быть испорчен, утерян или похищен, существует и определенная опасность для здоровья и жизни самих водителей-дальнобойщиков, осуществляющих перевозку груза. Грузоотправители всячески пытаются бороться с кражами и защищать жизнь и здоровье своих водителей, но, к большому сожалению, это не всегда получается осуществить в полной мере.

Для того, чтобы защитить целостность груза и увеличить степень безопасности водителей-дальнобойщиков, грузоотправители проводят целый комплекс мероприятий, позволяющих сделать перевозку грузов более безопасной. Существует несколько основных правил, позволяющих предотвратить противоправные действия по отношению к грузу и лицам, которые его перевозят.

-

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой: <https://stuservis.ru/glava-diploma/106724>