

СОХРАННОСТЬ ГРУЗОВ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ (ЧАСТЬ 1)

Поскольку проблема потерь грузов при перевозках до сих пор остается актуальной, возникает необходимость применения комплекса мер по их предотвращению или хотя бы минимизации. В статье автор обобщает как свою практику, так и практику партнеров в области повышения сохранности грузов при их перевозке различными видами транспорта. Отдельно рассмотрена проблематика страхования при грузовых перевозках.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: потери грузов, сохранность грузов, перевозка грузов, запорно-пломбирующее устройство, охрана грузов, страхование при перевозках

*Трудно спасти выброшенный за борт груз:
да если его и удастся вытащить, все равно
он уже безнадежно подмочен.*
М. Митчелл. Унесенные ветром

Для обеспечения сохранности грузов в первую очередь необходимо четко представлять причины их утраты, о чем автор говорил в своей предыдущей статье [1]. Кроме того, необходимо знать конструктивные особенности различных объектов подвижного состава, правила и технологию перевозок, порядок операций по оформлению перевозочных документов, а также последовательность приема, отправления и выдачи грузов. Помимо этого требуется владеть информацией о сохранности перевозимой продукции в пути, а также располагать сведениями о рынках охранных и страховых услуг. Другими словами, не представляя себе всю суть транспортного процесса в целом, вряд ли возможно обеспечить эффективную защиту перевозимых грузов.

Как уже отмечалось [1], поскольку проблема несохранности грузов при перевозках очень многогранна, вполне естественно, что не существует

Мачульский Виктор Феликсович — старший преподаватель кафедры инноваций и предпринимательства Новосибирского государственного университета экономики и управления, старший преподаватель кафедры маркетинга и сервиса Новосибирского государственного технического университета, заместитель генерального директора по логистике торгово-промышленной группы «Нова», ведущий эксперт-консультант НУДО «Сибирский центр логистики и таможенного дела» (г. Новосибирск)

универсального средства предотвращения потерь. Тем не менее кое-что сделать и можно, и нужно. Ниже перечислены основные пути защиты грузов от несохранности.

1. *Применение средств, затрудняющих совершение хищений или препятствующих им.* К такому можно отнести:

- пломбы и запорно-пломбирующие устройства;
- замки и запоры, в том числе нестандартные;
- устройства, блокирующие двери транспортного средства;
- ограждения;
- охранное освещение;
- КПП.

За последние примерно 30 лет в России широко распространились устройства, соединяющие в себе пломбу и одноразовый запор, которые получили название запорно-пломбирующих устройств (ЗПУ). Необходимо отметить, что подобные конструкции разрабатывались еще в 1970-е гг. в Советском Союзе, однако применения они тогда не нашли. Транспортные средства в то время пломбировали с помощью обычных легких свинцово-проволочных или свинцово-ленточных пломб, которые реальной защитой от злоумышленников не являлись, позволяя лишь учитывать количество хищений грузов.

Для обеспечения сохранности грузов при перевозке и хранении на двери и люки транспортных средств навешивают ЗПУ. Конструктивно любое ЗПУ состоит из двух частей — собственно замка и запирающего элемента, причем на каждое из них нанесен один и тот же заводской номер. Открыть опломбированные проемы при наличии ЗПУ без его повреждения невозможно.

Отдельно отметим, что достаточно большое число вагонов имеет несовпадение отверстий в запирающих закидках и соответствующих им петлях-проушинах, другими словами, эти отверстия зачастую отнюдь не соосны. Для таких вагонов невозможно использование жестких пломб-запоров, поэтому необходимо применять ЗПУ

с гибким тросовым запирающим элементом, которые получили наименование универсальных.

Существует довольно много модификаций ЗПУ. Наибольшее распространение получили жесткие стержневые ЗПУ типа «Клещ», «ЛаВР-2000» (вагонный и контейнерный варианты) и универсальные ЗПУ типа «Спрут», «ЛаВР-гарант», «Газ-Гарант». Для запираения пустых вагонов, а также для пломбирования малоценных грузов очень часто используется силовое запорное устройство «Закрутка».

В настоящее время на транспорте применяют не только механические самозапирающиеся ЗПУ, но и электронные, управляемые магнитными картами, клавишными вводными устройствами и внешними кодирующими панелями. Особенность электронных пломб в том, что они снабжены встроенной памятью, доступной исключительно для установщика пломбы. Регистратор состояния электронной пломбы заносит в эту память все случаи открытия дверных створок в режиме реального времени. Электронные пломбы также могут иметь охранный радиомаячок и сигнализатор проникновения.

На всех ЗПУ в обязательном порядке должна иметься следующая маркировка:

- сокращенное наименование железной дороги отправления;
- фирменный товарный знак изготовителя;
- название ЗПУ;
- номерной знак.

На железной дороге существует следующий порядок установки ЗПУ:

- для крытых вагонов — по одному ЗПУ с каждой стороны вагона на накладках дверей;
- на рефрижераторных вагонах — по одному ЗПУ с каждой стороны вагона;
- на цистерне — по одному ЗПУ на крышке верхнего загрузочного люка (за исключением случаев, когда для отдельных грузов предусмотрен особый порядок пломбирования);
- на хоппере — по одному ЗПУ на запорное устройство каждого разгрузочного штурвала и штанги, фиксирующей загрузочные люки;

- на вагоне для перевозки легковых автомобилей — по одному ЗПУ на запорном устройстве двери каждой торцевой площадки;

- на контейнерах — по одному ЗПУ на ручку на створке дверей, закрывающейся последней [5].

Надо сказать, что на железной дороге в пути следования производится проверка подвижного состава, в том числе и состояния ЗПУ, которая осуществляется на пунктах коммерческого осмотра. К сожалению, зачастую она проводится формально и чаще всего представляет собой просто констатацию факта наличия или отсутствия ЗПУ.

Отдельно отметим, что применение нестандартных замков практически на 100% страхует от хищений через подделку ЗПУ. К сожалению, в ряде случаев перевозчики не разрешают грузоотправителям применять собственные нестандартные запорные устройства.

Как свидетельствует практика, ни видеонаблюдение, ни освещение, ни заборы с колючей проволокой не являются полной гарантией сохранности груза на грузовых площадках или стоянках. При этом наибольшей опасности подвергаются автомобили, размещенные вплотную к ограждению, особенно если за ним находится лес или густой кустарник.

2. Средства предупреждения и/или пресечения хищений. К ним относятся разного рода системы охранной сигнализации, как оповещающие о проникновении в транспортное средство, так и отпугивающие расхитителей.

3. Средства, ускоряющие обнаружение хищений. Под ними подразумеваются:

- коммерческий осмотр вагонов и контейнеров в пути следования;

- видеонаблюдение за грузовыми площадками и транспортными средствами;

- метки-ловушки, метящие преступника;

- устройства, фиксирующие факт вскрытия грузового отсека.

В 2013 г. на рынке грузовых перевозок появился одноразовый регистратор событий StopGuard — прибор российской разработки, регистрирующий

как режим перевозки, так и момент несанкционированного проникновения к грузу. Устройство крепится к стенке вагона, контейнера, автофургона, после чего активируется с помощью удаления защитной пленки. Во время рейса прибор сканирует помещение, фиксируя три характеристики: движение, свет и температуру, причем любые изменения имеют привязку к дате и времени. Это позволяет определить моменты начала и окончания нарушения режима перевозки, а также несанкционированного вскрытия грузового отсека. Тем самым четко определяется, кто же должен нести ответственность за несохранность перевозимой продукции.

На сегодняшний день существует несколько модификаций регистратора событий. Последние из них оснащены GSM-модулем, указывающим местонахождение груза в режиме онлайн. Кроме того, регистратор событий осуществляет оперативное оповещение о любых попытках несанкционированного доступа к грузу.

Здесь же отметим, что некоторые грузовладельцы размещают внутри грузовых мест датчики GPS или ГЛОНАСС, естественно, не уведомляя об этом ни перевозчика, ни экспедитора.

4. Применение приборов-самописцев, фиксирующих ненормативное воздействие на груз.

Здесь имеются в виду разного рода датчики, которые отмечают какие-то параметры (давление, температуру, влажность, крен, ударное воздействие и т.д.) в течение всего периода нахождения груза в пути. Тем самым удается установить не только факт ненормативного воздействия на груз, но и момент времени, когда это воздействие произошло. В частности, такие функции выполняет и упомянутый выше регистратор событий StopGuard.

5. Применение индикаторов бережного обращения с грузами. Идея метода заключается в том, что заполненная товаром тара оснащается специальным индикатором, который либо прикрепляется снаружи, либо размещается внутри грузового места (иногда для надежности грузовое место оснащают сразу двумя индикаторами). Такой

простейший прибор в зависимости от цели его установки фиксирует в пути следования случаи ударов, падений, отклонения температуры, недопустимых наклонов груза или других ненормативных воздействий. При этом допустимые толчки или другие аналогичные явления, возникающие во время транспортирования, не приводят к срабатыванию индикатора.

Стоимость такого индикатора значительно ниже, нежели прибора-самописца, однако он фиксирует только факт нарушения условий перевозки, никак не привязывая его ко времени. Тем самым применение индикаторов бережного обращения с грузом не всегда позволяет установить конкретного виновника повреждения груза, например, при смешанной перевозке или при его доставке на автомобиле с двумя водителями.

Применение самописцев или индикаторов указывается в договорах с перевозчиками и/или экспедиторами. Само собой, перед сдачей груза необходимо предъявить к осмотру перевозчиком, чтобы последний мог зафиксировать его кондиционный характер. Получателя груза извещают о применении индикаторов или самописцев, а также предупреждают о том, как проверить индикатор и что делать в случае, когда он сработал. Кроме того, эти инструкции дополнительно указывают на таре и/или в сопроводительных документах. Естественно, сработавший индикатор уже нельзя вернуть в исходное состояние.

Наверное, всем знакома ситуация, когда от транспортного перевозчика на склад доставлены товары, упакованные в добротную тару. Внешне все обстоит как будто благополучно, однако при приемке по качеству выявляется некоторое число поврежденных изделий, восстановить которые, как правило, или невозможно, или нецелесообразно. Начинается «разбор полетов», но найти виновного обычно не удается: поставщик будет все сваливать на перевозчика, а перевозчик, соответственно, на поставщика. Использование индикаторов бережного обращения с грузом позволит достаточно легко разорвать этот замкнутый круг, что, конечно же, возможно только при

условии соблюдения отправителем всех необходимых формальностей.

6. Применение раздвижных стоек. Хорошим способом защиты груза от перемещений внутри вагона или автомобиля является его фиксация с помощью инвентарных телескопических раздвижных стоек. Это весьма характерно для тех случаев, когда груз занимает не все пространство внутри транспортного средства. Установка таких стоек, безусловно, препятствует горизонтальному смещению груза или падению палет со второго яруса при неполной загрузке транспортного средства.

7. Использование надувных подушек. Эти подушки в сдутом состоянии закладывают в пустоты между грузовыми единицами, а затем от компрессорной установки в них нагнетают воздух или, что лучше, чистый азот. Тем самым подушки предотвращают возможные смещения грузов при перевозке, а также исключают трение и удары грузовых мест друг о друга. Особое значение этот способ приобретает в тех случаях, когда грузовые места разнородны по габаритам, из-за чего их достаточно сложно разместить на транспортном средстве без пустот и, следовательно, без возможных подвижек в пути. Использование таких средств позволяет существенно улучшить качество доставки и снизить потери груза при перевозке.

Существуют как одноразовые, так и многоразовые подушки. Необходимо помнить, что при использовании надувных оболочек должны тщательно соблюдаться инструкции изготовителя, касающиеся давления наполнения. В частности, требуется учитывать возможность значительного повышения температуры внутри вагона, контейнера или кузова по сравнению с температурой в момент его загрузки (эффект теплицы), что может привести к расширению и разрыву этих оболочек и тем самым сделать их неэффективными. Кроме того, надувные подушки не должны использоваться для заполнения зазора между грузом и дверным проемом без применения необходимых мер предосторожности. Причина этого

весьма проста — при вскрытии транспортного средства подушки могут вызвать резкое открывание дверей, что создает риск серьезного травмирования грузчиков.

8. *Усиленная и/или специализированная тара и упаковка.* Тара и упаковка должны защитить товар от ударных нагрузок и иных воздействий либо хотя бы уменьшить степень их влияния, но чем выше уровень защиты тары и упаковки, тем она дороже. Более того, никакая упаковка не спасает товар от небрежности грузчиков или «лихого» водителя, а также от воров.

С целью защиты от проникновения внутрь тары многие предприниматели применяют специально маркированный скотч, который изготавливается по заказу конкретного потребителя. Однако сотрудники службы логистики единодушно признают, что это не является гарантией от доступа к содержимому посторонних лиц, и приводят примеры, когда изобретательные воры умудряются похищать товар из тары, не нарушая при этом ее видимую целостность.

9. *Замена транспортного средства как непригодного в коммерческом отношении.* Пригодность поданного подвижного состава в коммерческом отношении определяется грузоотправителем. Если отправитель загрузил предоставленное транспортное средство, то он тем самым принял на себя и все возможные последствия в плане коммерческого несоответствия, в том числе и связанные с сохранностью груза.

10. *Укрепление и обустройство транспортного средства.* Если транспортное средство полагается пригодным к перевозке, то грузоотправитель должен принять меры по исключению (затруднению) проникновения в него посторонних лиц в пути следования, а также по сохранности груза при перевозке.

Рассмотрим это на примере обычного крытого железнодорожного вагона. Первое, что необходимо предпринять, — это закрыть изнутри вагона на брусково-проволочную увязку все без исключения имеющиеся люки. Чаще всего это уже проделано предыдущими грузовладельцами,

однако так бывает не всегда, поэтому персонал, выделенный на погрузку вагона, должен быть экипирован соответствующим образом — иметь при себе некоторое количество отоженной проволоки-катанки (после термического обжига проволока становится мягкой, в результате чего достаточно легко гнется и стягивается), деревянные бруски сечением не менее чем 40 × 40 мм, инструменты и, самое главное, подмости или лестницы-стремянки необходимой высоты. Об имеющихся открытых люках необходимо заявить приемосдатчику железной дороги; в этом случае грузоотправителю положено дополнительное время к погрузочному нормативу [7]. Кроме того, за подачу под погрузку подобных вагонов перевозчик обязан выплатить грузоотправителю штраф в размере 45 минимальных размеров оплаты труда за каждый вагон [7]. Справедливости ради необходимо отметить, что автору неизвестен ни один подобный случай, хотя попытки взыскать данный штраф неоднократно производились. Зато при сдаче железной дороге таких вагонов грузополучателем штраф взимается регулярно, причем, естественно, в безакцептном порядке.

Незакрытые вагонные люки — это не только легкий путь доступа криминальных элементов к перевозимой продукции. Так, в практике автора имел место случай, когда при отправке сборного вагона транспортной фирмы из Москвы в Новосибирск по халатности перевозчика один из вагонных потолочных люков остался открытым. Вследствие обильных атмосферных осадков часть груза, находящаяся под данным люком (люминесцентные лампы), оказалась залита водой и пришла в негодность.

Как уже отмечалось, при погрузке вагона очень важно исключить или хотя бы минимизировать подвижность груза. Если он может повредить стенки вагона, необходимо уложить по его торцам старые автомобильные скаты или поставить заградительные щиты. Они сыграют роль амортизаторов при ударах, которые вагон будет получать при маневровой работе на станциях. Если вагон имеет деревянный пол, будет очень неплохо

набросать на него листы старой резины или использованные металлические листы для затруднения проникновения посторонних лиц к грузу через днище. С целью исключения навала перевозимой продукции на двери вагона между грузом и входными проемами устанавливают стенки из досок толщиной не менее 40 мм [6].

Если необходимо утеплить вагон, то до начала погрузки его внутреннюю поверхность обкладывают листовым теплоизоляционным материалом. Имеющиеся щели и зазоры при этом закрывают укладкой монтажной пены. Например, автор был свидетелем, как завод «Амур-пиво» (г. Хабаровск) отгружал продукцию своим клиентам по железной дороге в обычных крытых вагонах, причем как летом, так и зимой. Загрузка вагонов осуществлялась в помещении с температурой воздуха +220 °С. До ее начала внутреннюю поверхность вагона обкладывали листовым пенопластом, который раскрепляли по специальной технологии, затем швы между плитами запенивали. После погрузки и закрытия вагона обе двери также запенивали. Такой способ перевозки предохранял напитки от замерзания в течение четырех суток при наружной температуре воздуха до –300 °С — этого было вполне достаточно для доставки груза практически на любую железнодорожную станцию Хабаровского и Приморского края, а также в восточную часть Амурской области. Таким образом, производитель сэкономил серьезные деньги, отказываясь от классической перевозки своей продукции в рефрижераторных вагонах-термосах. Здесь же отметим, что подобная схема перевозки груза была официально разрешена специальным приказом управления Дальневосточной железной дороги.

Для исключения проникновения к грузу через двери их помимо ЗПУ неплохо снабдить дополнительными замками, особенно нестандартными. Еще раз отметим, что наличие таких приспособлений дает практически стопроцентную гарантию от хищений через подмену или фальсификацию стандартных ЗПУ. Очень эффективным, но, к сожалению, запрещенным способом обеспечения

сохранности грузов является заваривание дверей вагона. Автор был свидетелем подобной практики, когда фирма «Корус интернейшнл» (г. Новосибирск), отправляя вагоны с продовольствием на Дальний Восток, в целях обеспечения сохранности грузов регулярно заваривала двери точечной сваркой. Так продолжалось до тех пор, пока у одного из вагонов с грузом говяжьей тушенки в пути следования в районе Улан-Удэ не произошло возгорание буксы. Пожар был вовремя локализован, при этом сам вагон практически не пострадал. При составлении технического акта были обнаружены следы сварочных работ на дверях, что и было объявлено причиной возгорания буксы. Тот факт, что между моментом сварки и возгоранием прошло более пяти суток, во внимание принят не был, и все последствия за возникший пожар железная дорога возложила на грузоотправителя.

Одним из самых эффективных средств закрепления груза в товарном вагоне является использование поперечных балок, конструкция которых может быть весьма разнообразной. Чаще всего встречается вариант самодельных балок, крепление которых к стенам осуществляется в соответствии с конструкторской изобретательностью разработчика. Значительно реже поперечные балки перемещаются по направляющим, укрепленным на стенах вагона, и могут занимать различные положения по длине и высоте.

Не менее эффективным устройством являются подвижные перегородки, изготавливаемые из металла, синтетических материалов, древесины, фанеры и даже из многослойной бумаги, которые могут закрепляться в любом месте по длине вагона. Иногда встречается вариант, где в роли перегородки выступает упругая сетка-рабица.

11. *Соблюдение технологии погрузочно-разгрузочных работ и перевозки.* Данное условие предполагает простое соблюдение установленных порядков и правил как погрузки и размещения, так и собственно перевозки. Бывает и так, что грузоотправитель сам же грубо нарушает существующие условия, а потом начинает сетовать на непорядочность перевозчика. Случается

и обратное — перевозчик не выполняет элементарных правил (например, не соблюдает скоростной режим), но в возникших последствиях обвиняет кого угодно, только не себя.

12. *Установка решеток или щитов, закрывающих груз на открытом подвижном составе.* Такой способ защиты грузов обычно применяется при их перевозке в полувагонах.

13. *Отслеживание груза в пути следования.* Эта мера повышает сохранность груза при перевозке только косвенно, однако в ряде случаев позволяет быстро узнать о каких-то происшествиях. Наиболее характерным примером будет применение навигатора GPS или ГЛОНАСС, позволяющего определить точные координаты нахождения транспортного средства в любой точке земного шара при автомобильных перевозках.

14. *Сопровождение и охрана груза в пути.* Для начала давайте разделим этот метод на несколько характерных сегментов. Первым из них является так называемая военизированная охрана (ВОХР) груза в пути силами железной дороги. Она является собой не что иное, как патрулирование приемо-отправочных путей и проверку наличия ЗПУ на вагонах, причем только на крупных узловых станциях или на стыковых линейных станциях на границах железных дорог. Зачастую это происходит без сверки соответствия имеющихся номеров ЗПУ с данными натурного листа поезда. Если кто-то в этом сомневается, поставьте себя на место проверяющего, который в зимний период на ветру или летом под проливным дождем проверяет номера имеющихся пломб каждого вагона в составе и сличает их с документарными данными.

По мнению автора, эффективность такой охраны не особенно высока, хотя необходимо признать наличие по крайней мере двух связанных с ней положительных факторов. Во-первых, даже такой поверхностный подход обеспечивает поимку некоторого количества расхитителей; правда, обычно здесь задерживают мелких воришек, а серьезные жулики попадают довольно редко. Во-вторых, железнодорожная служба ВОХР играет роль сдерживающего фактора, другими словами, если

бы ее не было, ситуация стала бы еще хуже. Однако иллюзий на счет возможностей такой охраны строить не стоит, поскольку по своей экономической сути она представляет собой навязанную монополистом услугу, которую клиентура просто вынуждена принимать и оплачивать в обязательном порядке.

Вторым сегментом является сопровождение и охрана груза в пути силами грузоотправителя или грузополучателя. Это тоже не панацея, единственное достоинство такого метода — сдерживающее присутствие, поскольку большинство потенциальных расхитителей не станет нападать на человека.

Недостатки же такого способа более чем очевидны. Сопровождающий груз сотрудник поставщика или покупателя, скорее всего, не имеет лицензии на охранную деятельность и фактически является сторожем. Мало того что у сторожа не может быть серьезного оружия, даже его полномочия в части охраны груза ничтожно малы. В случае посягательства на перевозимый товар он имеет право только:

- призывать жуликов прекратить противоправные действия;
- вызывать полицию;
- оказывать сопротивление в случае непосредственной угрозы его жизни и здоровью со стороны нападающих, не выходя при этом за пределы необходимой обороны.

Гораздо больший эффект даст третий способ — охрана груза силами специализированной организации, охранники которой имеют достаточно широкий круг прав, огнестрельное оружие и определенную защиту со стороны закона. При этом возможны три варианта размещения охранников при сопровождении груза:

- в том же вагоне, отсеке, трюме, где находится груз;
- в соседнем вагоне, отсеке, трюме или ином помещении;
- в отдельном транспортном средстве, сопровождающем транспортные единицы, перевозящие груз.

Однако и здесь возникает немало сложностей. Начнем с того, что заключить договор с охранной фирмой на сопровождение и охрану груза очень легко. Достаточно телефонного звонка или заявки через Интернет, и у вас в офисе быстро появится представитель такой организации с готовым договором, который вам предлагается тут же подписать: «Что его читать, он же типовой, мы по нему уже десять лет работаем». Как раз этого делать не стоит, до тех пор пока предлагаемый договор не будет вами внимательно изучен. Практика показывает, что подобные соглашения достаточно часто содержат множество ограничений и оговорок в пользу охранной фирмы, а также замаскированные правовые ловушки.

Надо сказать, что обычно поначалу взаимодействие с охранным предприятием идет хорошо, до тех пор пока по недосмотру охраны груз не окажется потерянным. В этом случае грузовладелец вправе рассчитывать на компенсацию убытков со стороны охранный предприятия, однако так случается далеко не всегда. Зачастую идут в ход все средства — от ссылок на положения договора до отказа охранной фирмы платить без объяснения причин.

Например, в договорах охраны груза нередко встречается положение, согласно которому охранный агентствo не несет ответственности за потерю груза в случаях, если охранник оказал нужное противодействие, но потерпел поражение в силу численного превосходства нападавших (доказать, что нападавших было, например, восемь, а не один, да и вообще что нападение имело место, не всегда возможно), а уж если охранник получил ранение или погиб, то получить компенсацию за потерянный груз практически нереально. В практике автора случалось и такое, правда, в «лихие девяностые», поэтому при заключении договора на сопровождение и охрану груза необходимо тщательно проанализировать текст, предлагаемый охранный фирмой.

Особое внимание необходимо обратить на моменты передачи груза под охрану и сдачи его изпод охраны, а также на обязанности охранника

по осмотру груза, транспортного средства, пломб и запирающих устройств. Требуется составить договор охраны таким образом, чтобы не осталось моментов, в которые никто не несет ответственности за груз. Это позволит не только в определенной степени предотвратить возможные хищения перевозимой продукции, но и в случае ее потери получить компенсацию от охранной фирмы. Отметим, что хорошим решением будет приложение к подобному договору правил поведения охранников при сопровождении груза. Важно помнить: нельзя «охранять вообще», необходимо наличие технологии охранный процесса, в котором у каждого охранника должны быть конкретные, четко описанные задачи.

Что касается оружия, то его наличие зачастую не играет роли, поскольку сопровождающий груз охранник не вправе стрелять без особой надобности, да и вообще применять оружие можно далеко не везде и не всегда. Кроме того, вокруг его использования в законе наложено немало оговорок, которые ловкие юристы при необходимости могут обернуть как против самого охранника, так и против предприятия, где он работает. Если же он применит оружие и кого-то ранит, тем более убьет, то проблемы возникнут не только у охранной фирмы, но и у владельца груза — в лучшем случае произойдет относительно кратковременная задержка в его доставке. Несмотря на громкие заверения на практике оружие часто не применяется даже тогда, когда это действительно необходимо и оправданно, в результате чего груз вполне может быть полностью или частично потерян. Кстати, задайтесь вопросом: кто будет охранять ваш задержанный груз, когда относительно охранника, применившего оружие с последствиями, будут вестись следственные действия?

Еще одной проблемой при взаимодействии грузовладельца с охранный предприятием будет возврат охранников из пункта назначения груза в исходную точку их дислокации. Мало того что за это придется платить отдельно, это еще и не всегда легко осуществить. Так, в практике автора был случай, когда для сопровождения

из Новосибирска в Южно-Сахалинск четырех крытых вагонов с грузом мясной тушенки привлекали двоих охранников с огнестрельным оружием. Их услуги обошлись достаточно дорого, поскольку помимо платы за собственно охрану пришлось еще и возмещать их передислокацию с Сахалина в Новосибирск.

Кроме того, на всех видах транспорта перевозчик освобождается от ответственности за сохранность груза (за исключением случаев аварий и технической неисправности транспортного средства), если последний шел в сопровождении проводника грузоотправителя или грузополучателя, каковым и является охранник. Определенная логика у такого положения, безусловно, есть, поскольку сопровождающий может, к примеру, распродать или похитить перевозимый товар в пути следования. Однако грузовладелец тем самым лишается права на возмещение ущерба со стороны перевозчика и остается наедине с охранником предприятием, которое платить, как правило, не хочет.

15. *Дезинформация касательно обстоятельств будущей перевозки грузов.* Ее целесообразно применять при предстоящей транспортировке продукции, которая интересна для криминального элемента. К примеру, вряд ли потенциальных налетчиков заинтересует самосвал с грузом щебня или длинномер с железобетонными сваями, а вот фура с шоколадом или с сигаретами вполне может вызвать у них повышенный интерес. Уверяем, что информация может уходить по различным и многочисленным каналам, в частности, у преступных группировок есть осведомители на таможенных постах, в ГИБДД, на товарных железнодорожных станциях и т.д. Однако нередко пути утечки сведений идут из офиса компании, причем зачастую это происходит неумышленно и совершенно непредсказуемыми путями, поэтому комплекс дезинформационных мероприятий никогда не помешает.

При перевозках грузов наиболее характерными дезинформационными мероприятиями являются:

- более ранний или, наоборот, более поздний выезд, нежели было объявлено;
- изменение маршрута;
- замена вида транспорта или перевозчика;
- отправка в рейс приманки в виде пустого или загруженного балластом автомобиля для придания видимости груженого транспорта.

16. *Размещение товара, наиболее привлекательного для расхитителей, вдали от дверей транспортного средства.* Из опыта: не стоит размещать дорожную продукцию у входа в грузовой отсек. В этом случае, даже если дверь и будет вскрыта, добычей жуликов станет более дешевый товар, что позволит несколько снизить потери от хищения.

17. *При систематических потерях груза — замена транспортного перевозчика.* Не стоит продолжать испытывать судьбу, если у выбранного вами перевозчика часто случаются потери груза. Будет гораздо проще отказаться от услуг такой транспортной компании.

18. *Планирование маршрута таким образом, чтобы исключить прохождение транспортного средства через наиболее опасные зоны.* Не стоит полагаться на благоприятное стечение обстоятельств, гораздо разумнее будет просто избегать опасных районов, даже если платой за это будет увеличение пробега.

19. *Стоянка автомобилей только на специальных охраняемых территориях.* Если же таковых на пути нет, то рекомендуется избегать стоянки в одиночестве и остановок в бедных районах, поскольку именно в них возрастает вероятность краж, так и нападения.

20. *Постоянная работа с персоналом по отработке действий, позволяющих избежать потенциально опасных ситуаций, а в случаях их возникновения — должным образом реагировать.* Практика показывает, что водители, экспедиторы и охранники в случае каких-то происшествий в пути следования нередко теряются и начинают либо пассивно реагировать на события (случается, что вообще впадают в панику), либо делать совсем не то, что надлежит делать в подобной обстановке.

Во избежание этого с ними необходимо регулярно проводить соответствующие тренинги на тему поведения в тех или иных ситуациях.

21. *Кооперация для осуществления перевозок по территориям и странам, где высок риск нападения.* Данный способ защиты грузов при перевозках применяется еще с античной эпохи, когда купцы в целях безопасности объединялись в торговые караваны.

22. *Заранее обеспечить пул проверенных грузо-перевозчиков.* Кроме того, при выборе автомобильного перевозчика стоит отдавать предпочтение тем из них, которые не только содержат свою службу безопасности, но и имеют постоянный водительский состав, к членам которого предъявляют жесткие требования, а также собственный автотопарк со средствами слежения и контроля.

23. *Обращение в фирму, занимающуюся розыском пропавших грузов.* Есть и такие, и, если вы стали жертвой мошенников, можно попробовать

обратиться в подобную компанию. Не факт, что пропавший груз найдут, но некоторые шансы на это есть. Необходимо отметить, что юридическая чистота подобного поиска, мягко говоря, неоднозначна, но ведь вам нужен результат.

24. *Страхование при перевозках.* Страхование — это механизм, посредством которого страхователь (лицо, страхующее риск) отводит от себя финансовые последствия риска путем перевода их на страховую компанию (страховщика), заплатив за это страховую премию. Считается, что страхование является одним из основных способов управления рисками. За относительно небольшие деньги страховщик принимает на себя огорительные риски, избавляя тем самым от них грузовладельцев.

Мы рассмотрели способы решения проблемы несохранности грузов при перевозках. В следующей части статьи проанализируем проблематику страхования при грузовых перевозках.

ИСТОЧНИКИ

1. Мачульский В.Ф. Потери грузов при перевозках // Логистика сегодня. — 2021. — №4. — С. 226–286.
2. Мачульский В.Ф. Прикладная логистика. Логистическая система предприятия. — Новосибирск: СЦЛиТД, 2021.
3. Мачульский В.Ф. Прикладная логистика. Транспортная логистика. — Новосибирск: СЦЛиТД, 2019.
4. Особенности страхования при внутрироссийских автомобильных грузоперевозках. — <https://trans.ru/education/spravochnik-logista/strahovanie-pri-vnutrirossiyskih-avtomobilnyh-gruzoperevozkah>.
5. Правила пломбирования вагонов и контейнеров на железнодорожном транспорте. — <https://tpnht.ru/informaciya/dokumenty/pravilaplombirovaniya-na-zd>.
6. Технические условия размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах. — <https://normativ.kontur.ru/document?moduleId=1&documentId=106418>.
7. Федеральный закон от 10 января 2003 г. №18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации». — www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_40444/.