

427
МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ СССР
МОСКОВСКИЙ ОРДЕНА ЛЕНИНА
И ОРДЕНА ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ
ИНСТИТУТ ИНЖЕНЕРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Кафедра технологии грузовой и коммерческой работы

МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ

по проведению деловых игр

по дисциплинам

**«УПРАВЛЕНИЕ ГРУЗОВОЙ И КОММЕРЧЕСКОЙ
РАБОТЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ»,
«ОСНОВЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА»**

Москва — 1988

Кафедра технологии грузовой и коммерческой работы

Утверждено
редакционно-издательским
советом института

МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ
по проведению деловых игр

по дисциплинам

«УПРАВЛЕНИЕ ГРУЗОВОЙ И КОММЕРЧЕСКОЙ
РАБОТЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ»,
«ОСНОВЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА»

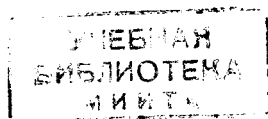
для студентов специальностей

«УПРАВЛЕНИЕ ПРОЦЕССАМИ ПЕРЕВОЗОК»,
«ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА»

М.У.	Новиков В.М.
№ 427	Методические указания и
99 30521	о проведении деловых игр '88



Москва — 1988



В методических указаниях рассматриваются вопросы организации и проведения деловых игр по дисциплине «Основы транспортного права». Приводится управленческая имитационная игра «Коммерческий акт»; дается проспект игры, характеристика и условия ее проведения, порядок оформления коммерческого акта, порядок расследования случаев несохранности грузов, должностные инструкции приемосдатчику, начальнику станции, обязанности эксперта в оформлении результатов экспертизы.

Методические указания составили преподаватели МИИТа: Х. М. Лазарев, В. М. Новиков.

Рецензенты: канд. техн. наук Е. Г. Мерцалов (ВЗИИТ), кафедра управления производством на железнодорожном транспорте ВЗИИТа.

ВВЕДЕНИЕ

Эффективность управленческого труда на железнодорожном транспорте на всех его уровнях — от дежурного по станции, приемосдатчика до оперативных работников МПС — определяется умением вырабатывать и осуществлять своевременные и действенные решения.

В большинстве случаев выработка и принятие правильных решений зависит не только от наличия общих и специальных знаний студентов о принципах управления грузовой и коммерческой работы на железнодорожном транспорте, но и от умения использовать эти знания, ориентируясь в постоянно меняющейся обстановке на грузовых фронтах станций и подъездных путей, в парках станций, т. е. зависит от отсутствия опыта в принятии решений.

В настоящее время существует и приобретает все более широкое применение метод, который дает возможность быстро овладеть навыками принятия решений в разных ситуациях, активизирующих обмен опытом, развивает умение работать с имеющейся информацией, позволяет анализировать механизм функционирования сложных систем — метод деловых игр.

Деловой игрой называют имитацию группами лиц оперативной или хозяйственной деятельности на модели производственной единицы в учебных или исследовательских целях.

Кроме термина «Деловые игры» для определения этого метода используются также названия «Управленческие игры», «Административные игры», «Экспериментальные деловые игры» и др.

Область применения деловых игр можно определить следующим образом:

1. Активное обучение:

существующим методам планирования и решению конкретных организационных и производственных задач; поиску решения;

действиям в коллективе (в тех случаях, когда не все зависит от данного участника игры).

2. Анализ существующих форм и структур взаимодействия участников управленческого процесса; накопление информации о моделируемых системах или ситуациях.

3. Изучение и опробование новых форм и структур взаимодействия участников планового и управленческого процессов.

4. Выбор плана реальных действий, решение конкретных задач.

По способу выполнения расчетов деловые игры могут подразделяться на «ручные» и «машинные», т. е. требующие или не требующие использования ЭВМ. В зависимости от объема охватываемых игрой управленческих функций деловые игры подразделяются на глобальные и функциональные. Глобальные игры отображают множество функций управления на разных уровнях управления перевозками, а функциональные игры моделируют конкретную сферу деятельности станции или ее подразделений.

Преимущества метода деловых игр по сравнению с другими методами заключаются в следующем:

1) возможности анализировать сложные ситуации без вмешательства в реальные транспортные процессы;

2) быстром обучении действиям в разных ситуациях, действиям в коллективе (для этого нужна не одна игра, а пакет специально разработанных игр);

3) оперативном получении качественной картины взаимоотношений и взаимодействий в системе управления;

4) быстрое протекание процесса, имитирующего реальный, обуславливает четкое проявление существующих факторов, не заслоняемых другой работой, что способствует накоплению информации о системе, объекте;

5) хорошо подготовленные деловые игры пробуждают интерес и воображение участников, активизируют поиск новых решений.

УПРАВЛЕНЧЕСКИЕ ИМИТАЦИОННЫЕ ИГРЫ

Особенность подхода к управленческим имитационным играм состоит в рассмотрении игры прежде всего как деятельности. Отсюда конструирование управленческой имитационной игры — это прежде всего задача конструирования деятельности всех участников игрового имитационного эксперимента (игроков, экспертов, группы руководства), а организация игрового имитационного эксперимента — это органи-

зация такой деятельности. Деятельность по поводу игры является важнейшей в игровом имитационном эксперименте. Игровая же деятельность служит поводом, рамками и эмпирической базой развертывания деятельности по поводу игры.

Конструирование деятельности по поводу игры состоит в конструировании сценария игры и материала по изучаемой проблеме. Сценарий относится к игровой деятельности, а материал по изучаемой проблеме — к деятельности по поводу игры.

Игровая роль — некоторая реальная роль или совокупность реальных ролей в игровом имитационном эксперименте. Участник игрового имитационного эксперимента, исполняющий определенную игровую роль, называется игроком. Для управленческих игр описание ролей излагается в должностных инструкциях. Совокупность игровых ролей образует формальную структуру игровой организации.

Важная часть сценария — предыстория игровой организации. Задача предыстории в управленческих играх состоит в том, чтобы подвести игрока к некоторому моменту времени в настоящем или будущем.

Материал по изучаемой проблеме готовится дифференцированно для разных участников игрового имитационного эксперимента. Для учебных игр это могут быть обычные учебники и методические указания по теме эксперимента; для игр проектных — та или иная часть проекта. Например, при заключении договора на эксплуатацию подъездного пути должна быть подготовлена расчетная часть по фронтам, обслуживанию подъездного пути маневровыми средствами.

Одна и та же игра может служить базой для экспериментов по нескольким темам. Темы могут разыгрываться как одновременно, так и последовательно одна за другой. Создание условий, в которых будут развертываться игровые действия, состоит в конструировании игровой обстановки и регламента игры. Игровая обстановка образуется из имитационной модели среды и информационной системы игры. В имитационной модели среды можно выделить следующие три части:

инструкции экспертам, которые содержат первоначальный набор ситуаций, вводимых во время эксперимента, и методику оценки последствий реализации ситуаций, а также принятых по ним решений;

формализованные процедуры моделирования отклика представляются в виде программ для ЭВМ или микрокаль-

куляторов «Электреника БЗ-34», алгоритмов, таблиц, графических зависимостей;

систему «вход — выход» — это набор параметров, по которым происходит связь модели среды с моделью управляющей системы, связь формализованной части модели с экспертами, а также взаимодействие между моделью внешней среды и моделью объекта управления.

Регламент игры образуется из расписания игры и инструкций участникам. Расписание составляется как для всей игры, так и для отдельных периодов применительно к определенной теме. При этом процесс проведения многих управленческих игр по каждой теме разделяется на три этапа: подготовительный, игровой и заключительный. Подготовительный этап включает в себя подбор материала игры, распределение должностных обязанностей между участниками игры, составление программы эксперимента, инструктаж участников. Игровой этап состоит из отдельных периодов, состав которых зависит от содержания разыгрываемых тем, и включает составление планов, имитацию выполнения планов и составление отчетов за определенный период. На заключительном этапе обрабатываются и анализируются анкеты, документы, обсуждаются результаты эксперимента, составляется отчет по игре в целом.

Инструкции участникам (игрокам и руководителям игры) содержат описания и последовательность операций, выполняемых участниками эксперимента. Сценарий, игровая обстановка и регламент игры образуют игровую экспериментальную ситуацию.

ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОВЕДЕНИЮ ДЕЛОВЫХ ИГР

Для построения деловой игры, а также для ее проведения необходимо выполнение следующих условий:

- четкое определение цели игры;
- определение способа оценки степени достижения цели;
- четкая формулировка правил игры;
- определение границ неформальных отношений участников игры.

Целью проведения деловых игр «Коммерческий акт» и «Договор на эксплуатацию подъездного пути» является определение правильного решения на различных этапах игры, анализ умения правильного использования действия разных

принципов и законов управления железнодорожным транспортом.

Приведенные деловые игры позволяют быстро получить качественные оценки сравниваемых вариантов решений, а также информацию о тенденциях индивидуального и коллективного поведения участников игры.

Для проведения деловых игр существенными являются следующие факторы: уровень профессиональной подготовки участников, понимание цели и механизма игры, заинтересованность в получении результатов, оперативность проведения партий игры, возможность оценки участниками своих ходов, а также наличие опытного ведущего. Обычно участники игры полностью вникают в суть моделируемой ситуации и правильно оценивают свои возможности после проведения нескольких учебных партий игры. В целях сокращения времени, необходимого для обучения участников механизму игры, ведущий предварительно должен подробно объяснить смысл модели, цель игры, рассмотреть возможные варианты ходов и объяснить их качественные отличия.

Перечислим основные требования, на которые рекомендуется ориентироваться при подготовке и проведении описываемых ниже деловых игр.

1. Формальная модель описываемой ситуации может быть изменена в соответствии с задачей исследования, но должна оставаться достаточно простой, чтобы не затруднять понимание участниками цели игры и способов ее достижения.

2. Для проведения игры должен быть выделен ведущий, который знает все особенности моделируемой ситуации, может интерпретировать результаты игры и быстро обрабатывать получаемые в каждой партии численные данные (в случае обработки данных без использования ЭВМ). Ведущий обычно выполняет роль управляющего органа (в нашем случае арбитра Госарбитража, начальника станции, отделения дороги).

3. При ручном способе обработки данных количество игровых циклов ограничено; если в игре принимают участие более 5 человек, рекомендуется разделить их на группы, каждая из которых будет выполнять функции одного лица.

4. Участников игры целесообразно разместить компактно и проводить партии игры без больших интервалов (в пределах одного занятия); оперативно обсуждать результаты ходов участников. Оперативность необходима во избежание потери интереса к игре и утомляемости участников, что ведет к

появлению недостаточно продуманных ходов и снижению достоверности выводов о поведении моделируемой системы.

5. Для получения правильных результатов и уменьшения времени выхода на такие результаты желательно предусмотреть способ стимулирования участников в виде зачета по теме или игре в целом.

6. На этапе подбора участников игры необходимо учитывать их уровень подготовки по теме игры.

При разработке деловых игр принять:

формальные модели отражают обобщенные задачи и соответствуют некоторым условным ситуациям;

управление системы осуществляется централизованно;

элементы нижних уровней системы имеют свои собственные цели и некоторые степени свободы;

элементам нижних уровней системы известен принцип принятия решений центром на основе поступающей туда информации;

в системе имеются факторы, порождающие конфликтные ситуации;

на правильный ответ каждого студента оказывают влияние не только его собственные действия, но и действия других студентов.

РЕАЛИЗАЦИЯ ДЕЛОВЫХ ИГР НА ЭВМ

Использование вычислительной техники в деловых играх расширяет возможности метода деловых игр, позволяя моделировать сложные ситуации, анализ которых требует большого объема вычислений. При этом появляется возможность хранения и накопления получаемой в ходе делового эксперимента информации с последующей обработкой ее и выводом в удобном для пользования виде (таблицы, графики и т. д.), значительно сокращается время, необходимое для выполнения вспомогательных промежуточных расчетов.

Требование оперативности сбора информации от участников и представления готовых конечных результатов игры по этапам каждому участнику может удовлетворяться путем использования удаленных устройств оперативного ввода и вывода данных — видеотерминалов, телетайпов. Это также способствует оперативности игры, деловому настрою участников и повышению качества результатов игры.

При реализации некоторых деловых игр по управлению процессами перевозок в машинном варианте нужно помнить,

что ЭВМ должна иметь достаточное быстродействие, емкую оперативную и внешнюю память и, что особенно важно, необходимо наличие удаленных устройств оперативного ввода, вывода данных с достаточно развитым математическим обеспечением для работы на них.

Для проведения деловых игр с помощью ЭВМ составляются программы, последовательно моделирующие этапы функционирования исследуемой системы. Участники игры сообщают оценки параметров своих моделей диспетчеру, эта информация вводится в память машин через видеотерминалы. На основе полученных данных по специальной программе решается, например, задача оптимального планирования заезда, вывоза груза со станции или распределение погрузочно-разгрузочных машин по фронтам погрузки, выгрузки и т. д.

Практика проведения деловых игр в машинном варианте в других вузах показала целесообразность назначения диспетчера игры, выполняющего роль, аналогичную роли ведущего при «ручных» вариантах игры. В функции диспетчера входит задание параметров моделируемой системы, оперативное изменение их в случае необходимости. В распоряжении диспетчера должны быть средства, позволяющие ему в любой момент времени активизировать тот или иной блок управляющей программы: задать начало игры, окончить игру, задать новые параметры системы, послать дополнительную справочную информацию за один последний период игры или за все проведенные периоды, обработать полученные результаты игры.

ОРГАНИЗАЦИЯ И ПРОВЕДЕНИЕ ИГРЫ

Прежде чем приступить к непосредственной организации деловой игры, связанной с отбором и инструктажем участников, необходимо однозначно определить цель игры и соответствующую формальную модель. Цель игры может быть сформулирована одним из следующих положений:

- обучение правильному составлению коммерческих актов, договоров на эксплуатацию, подачу и уборку вагонов и т. д.;

- проверка правильности выполнения задания без введения в функции исполнителей штрафных санкций за расхождение их промежуточных ответов с контрольными;

- проверка того же принципа при введении системы штрафных баллов.

Если решаются несколько задач одновременно, то в зависимости от сложности задач могут вводиться коэффициенты штрафа.

После этих приготовлений можно приступить к работе с участниками игры, выполняя перечисленные ниже пункты:

1. Отбор групп или формирование команд игры.
2. Назначение ведущего игры (он может играть роль управляющего органа).
3. Пояснение участникам цели и механизма деловой игры.

Полагается следующий порядок подготовки и проведения игры.

1. Ознакомление участников игры с моделируемой ситуацией.

2. Подготовка преподавателем или лаборантами необходимого справочного материала, бланков документов, схем, таблиц и т. д.

3. Формирование команд и распределение должностных обязанностей между ними. Преподаватель (ведущий игру) выполняет роль управляющего органа. Его задача — контроль действий команд-участников и разрешение спорных вопросов.

4. Разъяснение преподавателем порядка проведения игры, задач команд участников, последовательности ходов.

5. Задание преподавателем различных ограничений.

6. Начало партии игры.

Игровой цикл может включать одну партию или несколько в зависимости от резервов учебного времени и результатов первой партии игры. Далее оценки этих результатов желательно сравнить с оптимальным решением, которое должно быть подготовлено преподавателем заранее.

ПЕРЕЧЕНЬ ВОПРОСОВ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ДЕЛОВЫХ ИГР ПО НЕКОТОРЫМ РАЗДЕЛАМ ДИСЦИПЛИНЫ

Нормативные документы

1. Какие нормативные акты союзного и республиканского значения Вы можете назвать в системе транспортного законодательства?

2. Какое отличие между уставами и кодексами?

3. Требуется изменить какие-то правила перевозок. Кто разрабатывает эти изменения, нужно ли согласование и с какими организациями?

4. Каковы минимальные нормы отгрузки грузов и какими документами они регламентируются?

5. Имеет ли право грузоотправитель изменить способ доставки грузов и каким документом он обязан руководствоваться?

6. Грузоотправитель в договоре о поставке груза и транспортно-экспедиционном обслуживании включил обязательство возмещать расходы за сверхнормативный простой автомобилей и за неправильное оформление товарно-транспортных накладных. Может ли договор о поставке груза служить правовым документом? Если нет, то какие правовые документы регламентируют материальную ответственность?

Ответственность сторон за перевозку грузов

1. Объясните, почему месячный план перевозки грузов имеет двоякое значение?

2. Грузоотправитель направил месячный развернутый план в отдел планирования управления железной дороги за 14 дней до начала месяца. Однако документ поступил в управление железной дороги за 8 дней до начала месяца. Каковы права грузоотправителя? Имеет ли право железная дорога отказать в предоставлении вагонов для выполнения плана погрузки грузов?

3. Фабрика «Свобода» имеет план погрузки 3 тыс. учетных контейнеров в месяц. На какое количество контейнеров может грузоотправитель изменить месячный план по дорогам назначения (60, 85, 90, 110, 150, 200)?

4. Объединение ЗИЛ решило изменить наименование груза при отправлении. Имеет ли оно на это право?

5. Имеют ли право грузоотправитель и железная дорога на восполнение недогруза и когда это можно осуществить?

6. При каких условиях железная дорога может восполнить недогруз?

7. Грузоотправитель имел согласованный план на отгрузку груза в полувагонах. Имеет ли право железная дорога подать под погрузку другой тип подвижного состава? Если да, то какие условия должны быть выполнены?

8. С какого времени устанавливается материальная ответственность за невыполнение плана перевозок?

9. Грузоотправитель предъявил начальнику станции деkadную заявку в день начала декады, ссылаясь на то, что вышестоящей организации не были выделены фонды на от-

грузку готовой продукции. Каковы права грузоотправителя и действия железной дороги?

10. Имеет ли право начальник отделения дороги не согласовывать декадную заявку грузоотправителя? Если да, то в каких случаях? Какие права имеет грузоотправитель при неправильных действиях железной дороги?

11. Грузоотправитель выполнил месячный план перевозок, однако железная дорога взыскала штраф за невыполнение плана погрузки. В каких случаях действия железной дороги правильны? Имеет ли право грузоотправитель обжаловать действия железной дороги и в каких случаях?

12. Груз был завезен в речной порт 22 февраля для перевозки грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении. Навигация была открыта 15 апреля. Срок доставки груза — 22 дня. Информация о прибытии груза была 8 мая. Груз был выдан 15 мая. За сколько дней просрочки в доставке груза железная дорога обязана выплатить штраф?

13. Груз прибыл на станцию 20 марта (пятница), информация передана 23 марта, так как грузополучатель не работает в субботу и в воскресенье. Груз раскредитован 25 марта. Срок доставки перевозки истек 18, 20, 22, 23, 24, 25 марта. За сколько дней просрочки в доставке груза имеет право получить штраф грузополучатель?

14. Груз раскредитован 20 марта, грузополучатель имеет постоянный адрес доставки груза, но не работает 21 и 22 марта (выходные дни). Транспортно-экспедиционная организация вывезла груз 24 марта. За сколько дней с грузополучателя будет взыскан сбор за хранение груза?

15. Груз, прибывший в адрес одного грузополучателя, был выдан другому. Первый грузополучатель потребовал возмещения ущерба от железной дороги, которая отказала в удовлетворении иска и предложила обратиться ко второму грузополучателю. Каковы должны быть действия грузополучателя?

Перевозка багажа и почты

1. Пассажир Иванов В. В. предъявил багаж за 30 минут до отправления скорого поезда со станции. Работник станции отказал в приеме багажа. Когда имеет право работник станции отказать в приеме багажа? В каких случаях имеет право пассажир потребовать приема багажа?

2. Пассажир предъявил багаж с объявленной ценностью. Каковы правила приема и выдачи багажа в этом случае?

3. В поезде, в котором следует пассажир, отсутствует багажный вагон. Как определяется срок доставки багажа?

4. Назовите срок, по истечении которого пассажир имеет право считать, что багаж утерян. Каковы действия владельца багажа?

5. Назовите права, обязанности и ответственность пассажиров и железной дороги при исполнении договора на перевозку пассажиров: на станции отправления, в пути следования и на станции назначения.

6. Пассажир Иванов В.В., проезжая транзитом 30 декабря 1985 г. через г. Москву в г. Горький, внезапно заболел. Он пролежал в больнице до 15 марта 1986 г. Имеет ли право Иванов продлить срок действия билета и выехать по старому билету до города Горького?

7. Сколько остановок и на какой срок имеет право сделать пассажир в пути следования? Сколько остановок и на какой срок имеет право сделать пассажир, имеющий разовый билет?

8. Пассажир опоздал на поезд на 4, 50, 120, 160, 180 и 240 минут. Каковы права, обязанности и ответственность пассажира и железной дороги?

9. Пассажирский или скорый поезд опоздал в пункт пересадки пассажира. Поезд, на котором должен был следовать пассажир, убыл. Каковы права, обязанности и ответственность сторон, участвующих в договоре перевозки пассажира?

10. Пассажир Федоров А. А. приобрел билет от Москвы до Евпатории. По служебным или семейным обстоятельствам он не может выехать в отпуск. Какие права имеет пассажир и каковы обязанности железной дороги?

11. Если пассажир решил прервать поездку, то имеет ли он право получить деньги за билет?

12. Что является договором на перевозку пассажира и багажа?

Договор о централизованном заводе и вывозе грузов с грузовых станций

1. Какие документы являются регламентирующими при заключении договора?

2. При каком среднесуточном объеме грузооборота заключается договор?

3. Между какими организациями заключается договор? Назовите права, обязанности и ответственность сторон.

СПИСОК КОНТРОЛЬНЫХ ВОПРОСОВ ДЛЯ УЧАСТНИКОВ ИГРЫ «КОММЕРЧЕСКИЙ АКТ» [8]

1. Случаи несохранных перевозок (§ 2).
2. Недостачи грузов, учитываемые как хищения (§ 3).
3. Недостачи мест (§ 4).
4. Весовые недостатки (§ 5).
5. Утраты, порчи, повреждения грузов (§ 6).
6. Группы несохранностей от стоимости потерь груза (§ 7).
7. Сроки составления коммерческих актов (§ 9, с. 2).
8. Для удостоверения каких обстоятельств составляется коммерческий акт (§ 9, с. 3).
9. Учет бланков коммерческих актов (§ 10).
10. Содержание документа, по которому составляется коммерческий акт (§ 11).
11. Количество экземпляров коммерческих актов, адреса рассылки (§ 13).
12. Случаи, когда коммерческие акты не высылают на расследование и хранят на станциях (§ 13, с. 3, посл. абзац).
13. Коммерческий акт станции отправления или попутной станции, порядок его регистрации, порядок выдачи получателю (§ 14, 16, 17).
14. Условия возврата железной дороге коммерческого акта грузополучателем (§ 20).
15. Порядок заполнения коммерческого акта (§ 21, 22, 23, 24).
16. Порядок изложения результатов проверки груза в случаях:
 - неисправности вагона (§ 32);
 - обнаружения подмочки грузов (§ 33);
 - неправильной погрузки (§ 34);
 - обнаружения недостачи груза (§ 35, 36);
 - установления недостатков или повреждения грузов, перевозимых на открытом подвижном составе — автомобилях, тракторах (§ 46, 47).
17. Назначение эксперта (§ 61, посл. абзац).
18. Оформление результатов экспертизы (§ 61).
19. Несогласие ДС с заключением экспертов (§ 63).
20. Оперативные донесения о случаях несохранных перевозок (§ 65).
21. Приложения к коммерческому акту (§ 71, с. 15).
22. Проверка правильности составления и оформления коммерческих актов (§ 73).

23. Необоснованные (фиктивные) акты (§ 74, 75).
24. Рассмотрение коммерческих актов, полученных от других дорог (§ 76).
25. Сроки пересылки коммерческих актов (§ 90).
26. Опротестование и возвращение коммерческих актов (§ 93, 94, 120).
27. Сроки расследования случаев несохранности грузов и разъединения груза от документов (§ 95).
28. Рассмотрение случаев несохранности перевозок в зависимости от величины ущерба (§ 97, 98, 99, 100, 101, 102).
29. Расследование несохранности груза начальником станции и перечень документов для полного определения всех обстоятельств несохранности (§ 105, 107).
30. Расследование случаев хищения грузов (§ 103).
31. Расследование случаев порчи или утраты грузов в результате пожара (§ 112).
32. Расследование случаев разъединения вагонов и груза от документов (§ 113).
33. Заключение по результатам расследования (§ 115, 116).
34. Возвращение коммерческого акта станции, при каких обстоятельствах (§ 119).
35. Сроки рассмотрения материалов расследования в отделении и дороге (§ 121, 122).
36. Составление коммерческого акта на пограничной станции (§ 136).
37. Опротестование и возвращение коммерческих актов иностранным железным дорогам, при каких обстоятельствах (§ 167).
38. Подразделение транспорта, рассматривающее претензии отправителей и получателей за утрату, недостачу, порчу и повреждение груза (§ 172, 175).
39. Особенности проверки претензионного заявления (§ 173).
40. Право на предъявление претензии (§ 180).
41. Сроки на заявление претензии (§ 186, 187, ст. 174 Устава ж. д.).
42. Документы, подтверждающие претензию (ст. 169, 173 Устава ж. д.).
43. Рассмотрение претензии по существу: обстоятельства, требующего внимания при рассмотрении претензии (§ 190).
44. Обстоятельства, освобождающие железные дороги от возмещения ущерба (по претензии) по перевозке (§ 191).

45. Исчисление и применение норм естественной убыли массы груза (§ 195, 196).

46. Определение норм естественной убыли при перевозке груза в смешанном сообщении (§ 199).

47. Определение суммы, подлежащей возмещению за ущерб (§ 201).

48. Рассмотрение претензий за грузы, не доставленные по назначению (§ 207—211).

49. Разграничение ответственности между железными дорогами по суммам, выплаченным по претензиям (§ 255).

УПРАВЛЕНЧЕСКАЯ ИМИТАЦИОННАЯ ИГРА «КОММЕРЧЕСКИЙ АКТ»

1. Проспект игры

1.1. Введение

Управленческая имитационная игра «Коммерческий акт» предназначена для семинарских занятий студентов V курса по дисциплине «Основы транспортного права». Она может быть использована по дисциплине «Управление грузовой и коммерческой работой» для студентов III курса факультетов УПП и ИЭФ специальности ЭТ и вечерних факультетов специальности ВУПП и ВЭТ отдельными фрагментами или темами, например:

оформление коммерческих актов на случай несохранности грузов;

расследование случаев несохранности грузов;

оформление и расследование случаев несохранности грузов при перевозке в международных сообщениях;

порядок расследования случаев несохранности грузов.

Данная игра может найти применение на ФПК преподавателей транспортных вузов, преподающих названные дисциплины. Семинарские занятия на базе управленческой имитационной игры «Коммерческий акт» должны проводиться после усвоения студентами лекционного курса по несохранности перевозки грузов. Участие в игре будет способствовать закреплению и активизации усвоения основных понятий, излагаемых в курсе «Основы транспортного права» и «Управление грузовой и коммерческой работой на железнодорожном транспорте». Кроме того, игра дает возможность в аудиторных условиях выработать начальные навыки оперативного

управления при формировании и расследовании случаев несохранности грузов при перевозке железнодорожным транспортом.

Управленческая имитационная игра «Коммерческий акт» снабжена комплектом эксплуатационной документации. В состав этого комплекта входят: проспект игры, сценарий, описание игровой обстановки, инструкции игрокам, руководство администратору, руководство счетной группе. Эти документы передаются названным участникам непосредственно перед началом эксперимента.

1.2. Характеристика игры и условия ее проведения

Игра «Коммерческий акт» проводится в следующих целях: ознакомить обучаемых с содержанием деятельности работников станции, отделения дороги, управления дороги в оформлении и расследовании случаев несохранности грузов при перевозках по железным дорогам, с их функциями и задачами в системе оперативного управления коммерческой работой железных дорог;

представить студентам возможность принятия решений по оперативному управлению производством (в процессе игры ее участники занимаются оформлением, пересылкой, расследованием коммерческих актов, учетом случаев несохранности перевозок, расчетами между железными дорогами по удовлетворенным претензиям и искам за утрату, недостачу, порчу и повреждение груза, а также принимают разнообразные оперативные решения в различных ситуациях);

активизировать знания и углубить понятия в первую очередь в области грузовой и коммерческой работы, а также в области управления эксплуатационной работой, которые были получены студентами в результате лекционных занятий, производственной практики и т. д.

В игре разыгрывается четыре темы, которые перечислены ранее.

Каждая команда состоит из двух приемосдатчиков, заведующего грузовым двором, начальника станции, двух экспертов, двух инженеров по актовопретензионной работе. В игре принимают участие в лице сотрудников кафедры представители арбитража и Главного управления контейнерных перевозок и коммерческой работы, грузополучатель.

Число и состав команд в группе подбирается в зависимости от количества студентов в группе и уровня их подготовки.

Для поддержания быстрого темпа работы некоторые должности могут исполняться двумя студентами.

В подготовку к игре входит изучение соответствующих тем игры, контрольный опрос по вопроснику к данной игре для проверки степени усвоения материала и пробное проигрывание с целью освоения процедуры игры.

Перед началом игры каждой команде выдается отпечатанное задание на игру, например, описание случая несохранных перевозок.*

При изучении материалов по несохранности перевозок студент должен пользоваться рекомендуемой литературой к данной игре.

1.3. Принятые в игре предпосылки и упрощения

Время проведения игры может быть ускорено в 3—5 раз. Кроме описания случая несохранной перевозки, может использоваться макет вагона, имеющийся в лаборатории для демонстрации несохранной перевозки. Кроме того, могут использоваться слайды, фотографии, схемы, рисунки по несохранным перевозкам (по усмотрению ведущего игры). Для проведения игры требуется одна большая аудитория. Счетная группа (лаборантский состав) и команды нуждаются в настольных калькуляторах для расчетов вводных заданий ведущего и для контроля результатов команды. Перед началом игры необходимо размножить бланки игровых документов, заполняя их информацией по ходу игры. Рабочие места участников игры должны быть обеспечены литературой, соответствующей их должности. В перспективе на каждом игровом месте должен быть дисплей для получения справочной информации, а пока на рабочем месте приемосдатчика должны быть: Должностная инструкция приемосдатчика груза № ЦМ/4029; Инструкция по актово-претензионной работе на железной дороге ЦМ/4033; Технические условия погрузки и крепления грузов, Правила перевозок грузов, Устав железных дорог, бланки коммерческих актов (форма ГУ-22). Акты о техническом состоянии вагонов должны быть заполнены в соответствии с заданием, могут быть и другие заполненные бланки-документы в зависимости от того, какие вводные вопросы подготовил ведущий игру.

* В дальнейшем следует иметь несколько макетов по несохранным перевозкам для самостоятельного заполнения студентами коммерческих актов.

2. Сценарий игры

Определяется заданием на игру, в котором указывается вид несохранности грузов, допущенной в процессе перевозки или хранения на станционных складах и других местах общего пользования.

Задание может включить случаи:

хищения груза;

недостачи мест;

недостачи массы груза;

утраты, порчи или повреждения груза.

Далее процесс игры «Коммерческий акт» делится на несколько этапов.

I этап. Оформление коммерческого акта на случай несохранности грузов. В нем принимают участие приемосдатчики, заведующий грузовым двором, начальник станции. Для определения причин утраты и порчи грузов и размеров причиненного ущерба начальником станции по своей инициативе или по заявлению грузополучателя назначается экспертиза. Экспертиза осуществляется экспертами в присутствии начальника станции или заведующего грузовым двором.

При оформлении коммерческого акта к первому экземпляру, высылаемому на расследование, должны прилагаться пломбы, снятые с вагона, в котором следовал груз (кроме случаев, когда предусмотрено их погашение) согласно Правилам перевозок грузов. Если в сборном вагоне установлена несохранность груза одновременно по нескольким отправкам, пломбы прилагаются к одному из составленных актов, а во всех других актах указывается номер акта, к которому приложены пломбы, и номер отправки, на которую он составлен.

В случае изъятия пломб органами милиции должна прилагаться справка о результатах исследования или об их изъятии.

К коммерческому акту, кроме пломб, должны прилагаться следующие документы:

а) подлинный вагонный лист;

б) акт о техническом состоянии вагона (контейнера) по форме ГУ-106, если несохранность произошла или могла произойти в связи с неисправностью вагона или контейнера;

в) копия коммерческого акта попутной станции, если он составлялся;

г) дополнительные контрольные сведения о грузах и рефрижераторных поездах при перевозке скоропортящихся грузов;

д) копия фактур, счетов или других документов, по которым производилась проверка груза;

е) акт экспертизы, если он был составлен;

ж) копия оперативного донесения, сопроводительное письмо, если материал направлен органам внутренних дел на транспорте;

з) выписка из Книги взвешивания на вагонных весах, если оно производилось;

и) переписка, относящаяся к данной отправке;

к) материалы расследования и заключение начальника станции по актам, составленным на ответственность своей станции;

л) натуральный лист;

м) копия дорожной ведомости, если имелась просрочка в доставке груза;

н) схема размещения на вагоне контейнеров в случае прибытия одного из контейнеров без пломб.

К коммерческому акту на порчу, повреждение или уничтожение груза в результате пожара, кроме перечисленных документов, должны прилагаться:

а) первичный акт о пожаре;

б) акт комиссионного расследования пожара;

в) заключение пожарно-технической экспертизы (при необходимости);

г) акты на изъятие проб и образцов;

д) схемы объекта, размещения груза и очага пожара;

е) материалы, иллюстрирующие расследование;

ж) копия натурального листа поезда;

з) объяснения причастных лиц;

и) акт о техническом состоянии вагона (контейнера), форма ГУ-106.

Приложения к акту перечисляются в графе акта «При акте приложены».

К первому экземпляру общего коммерческого акта, составленного на недостаток или излишек груза, принятого от парохозяйства по перечню, прилагаются:

а) перечень, по которому груз был принят от парохозяйства и выдан грузополучателю;

б) коммерческие акты, которые составлялись на недоста-

чу или излишек, оказавшийся в отдельных вагонах, включенных в перечень.

II этап. Расследование случаев несохранности грузов. Коммерческие акты, составленные станциями своей дороги, могут рассматриваться в зависимости от стоимости убытка управлением дороги в службе контейнерных перевозок и коммерческой работы, отделением дороги, одноименным отделом или станцией, получившей акт на расследование.

В любом случае в полученном акте на расследование проверяется правильность составления и оформления:

своевременно ли составлен акт;

заполнены ли все необходимые графы, предусмотренные формой акта;

проставлены ли на акте необходимые подписи и штамп станции;

приложена ли копия акта попутной станции, если об этом указано в акте;

имеются ли при акте вагонный лист, промбы, акт о техническом состоянии вагона или контейнера (форма ГУ-106) и другие приложения;

относятся ли к акту приложенные к нему вагонный лист и пломбы;

исправны ли пломбы, приложенные к акту, и соответствуют ли знаки на пломбах данным вагонного листа и коммерческого акта;

в достаточной ли степени освещены в акте обстоятельства дела, нет ли неясности, мешающей возможности судить о степени ответственности отправителя, железных дорог и станций в допущенной несохранности грузов;

отражены ли в акте все данные, необходимые для установления размеров убытка, причиненного несохранностью груза;

имелись ли действительные основания для составления коммерческого акта;

соблюдены ли сроки представления акта.

Если есть основания предполагать необоснованность или фиктивность акта, последний направляется начальнику отдела контейнерных перевозок и коммерческой работы отделения дороги для расследования на станции, составившей акт.

К обстоятельствам, требующим тщательной проверки, относятся:

систематическое составление коммерческих актов на отдельных станциях и подъездных путях;

проверка массы груза при выгрузке неустановленным способом;

составление акта не в день выгрузки или выдачи груза, за исключением случаев, предусмотренных в § 9 Инструкции [8];

несоответствие пломб, приложенных к акту, данным вагонного листа, если такое несоответствие не было оформлено актом общей формы (в пути следования или на станции назначения).

Рассмотрение коммерческих актов, полученных от других дорог, производится так же, как рассмотрение актов станций своей дороги. Коммерческие акты, прибывшие на расследование, запрещается возвращать на дорогу, составившую коммерческий акт, или дорогу, приславшую его для расследования. За исключением следующим случаев:

акт составлен в нарушение Правил составления коммерческих актов или в тексте сделаны дописки и исправления, не заверенные надлежащим образом;

неисправность пломб, снятых с вагона (следы насильственного повреждения, проволока, неясные или срезанные оттки, не дающие возможность установить наименование дороги, наложившей эти пломбы).

Коммерческие акты, присланные на расследование, дорога обязана расследовать по существу, выявить причины возникновения несохранности и принять соответствующие меры.

Составление коммерческих актов, расследование по ним и хранение осуществляются в соответствии с Соглашениями о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС, Тарифное руководство № 11-А и другие), Служебными инструкциями, Правилами предъявления и рассмотрения претензий по перевозкам грузов в международном сообщении (ЦИ/1933 от 1957 г.) и Инструкцией по актово-претензионной работе на железных дорогах.

III этап. Порядок расследования случаев несохранности грузов. При расследовании случаев несохранности грузов по каждому коммерческому акту или оперативному донесению сотрудника учебной лаборатории (актово-розыскная группа) тщательно подбираются материалы, необходимые для полного и исчерпывающего определения всех обстоятельств, при которых была допущена станцией несохранность груза, а именно выписки:

из Книги приема груза к отправлению;

из Книги выгрузки;

из Книги учета контрольных перевозок вагонов;
из Книги предъявления вагонов к техническому осмотру;
наряды КЭУ-4 и КЭУ-5;
копии вагонных листов;
копии натуральных листов и другие документы.

Все перечисленные документы выдаются в виде копий.* Кроме того, должны быть заранее подготовлены объяснения как от работников, непосредственно выполнявших операции с грузом, при которых была допущена несохранность, так и от других лиц, причастность которых устанавливается из содержания актов, оперативного донесения или материалов расследования. В объяснениях этих лиц должны быть подробно описаны все обстоятельства, при которых производились операции с грузом или вагоном, а также указаны причины допущенных данным работником нарушений Правил перевозок грузов, должностных инструкций и других документов.

Если из коммерческого акта усматривается вина работников других служб или подразделений, то по этому акту, для ускорения хода игры, должно быть сделано заключение ведущим игры от лица начальника соответствующей службы или подразделения.

Расследование случая несохранности грузов целесообразно проводить как самостоятельное двухчасовое занятие. В зависимости от обстоятельств, возникших при расследовании несохранности грузов, состав команды может быть расширен. Расследование несохранности грузов целесообразно отрабатывать на несохранности третьей группы, наиболее массовой. Такое расследование проводится начальником станции (или по его поручению заместителем по грузовой работе) путем тщательного рассмотрения всех относящихся к делу материалов, подлинных документов осмотра грузов и складов и личного опроса работников.

Расследованием должны быть выявлены:

причины, вызвавшие несохранность;
непосредственные виновники хищения, повреждения груза, направленного взвешивания, засылки и т. д.;
работники, которые своими неправильными действиями и нарушением должностных обязанностей способствовали возникновению несохранности грузов.

* В дальнейшем все документы должны выдаваться на дисплей по запросу участника игры.

Расследование должно проводиться в строгом соответствии с Инструкцией по актово-претензионной работе на железных дорогах ЦМ/4033.

По результатам расследования случаев несохранных перевозок лицо, производившее расследование, дает письменное заключение, в котором должны содержаться краткое описание обстоятельств и причин несохранности, соответствующие выводы и предложения, а также указывается степень виновности каждого из причастных к делу работников.

Заключение должно быть подтверждено документами. Делать в заключении необоснованные ссылки на неправильность составления акта или на несвоевременность подачи оперативного донесения без подтверждения таких ссылок соответствующими документами запрещается.

Все материалы расследования по коммерческим актам направляются в службу контейнерных перевозок и коммерческой работы. Копии материалов расследования оформляются для хранения в делах станции.

В Управлении дороги акты с материалами расследования проверяются в части правильности и полноты произведенного расследования, обоснованности заключения и достаточности принятых станцией мер. Для студентов V курса целесообразно провести рассмотрение результатов расследования в Управлении дороги. Состав команды должен состоять из двух-трех инженеров отдела по актово-претензионной работе, его начальника.

Разбор результатов расследования целесообразно выполнить совместно с командой, проводившей расследование на станции. Ведущий игры в данном случае исполняет функции дорожного коммерческого ревизора или заместителя начальника службы контейнерных перевозок и коммерческой работы.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Ефимов В. М., Комаров В. Ф. Введение в управленческие имитационные игры. М.: Наука, 1980. 270 с.
2. Бурков В. Н., Ивановский А. Г. Организация и проведение деловых игр. МИУ. 1975. 72 с.
3. Козлова О. В., Резу М. Л. Деловые игры и их роль в повышении квалификации. МИУ, 1978. 68 с.
4. Изволенский В. Н. Правовые вопросы железнодорожных перевозок. М.: Трансжелдориздат, 1965. 188 с.

5. Бурса Н. П., Ляндрес В. Б. Претензии и иск к транспортным организациям. М.: Юридическая литература, 1985. 157 с.
6. Астановский Т. Б. Договорные отношения на эксплуатацию подъездных путей. М.: Юридическая литература, 1984. 109 с.
7. Устав железных дорог СССР. М.: Транспорт, 1983. 127 с.
8. Инструкция по актово-претензионной работе на железных дорогах. М.: Транспорт, 1983. 70 с.
9. Должностная инструкция приемосдатчику грузов.— М.: Транспорт, 1983. 48 с.
10. Правила перевозок грузов. М.: Транспорт, 1985. 384 с.

ОБЯЗАННОСТИ ЭКСПЕРТА В ОФОРМЛЕНИИ РЕЗУЛЬТАТОВ ЭКСПЕРТИЗЫ

Эксперт для определения причин утраты и порчи грузов и размеров причиненного ущерба в своем заключении должен отразить следующее:

степень повреждения или порчи груза;

может ли поврежденный груз быть исправлен, стоимость исправления или на сколько процентов понизилась стоимость груза вследствие порчи, возможность его полного или частичного использования;

от чего могло произойти повреждение груза, в частности, не является ли оно следствием несоответствия упаковки ГОСТу, Техническим условиям или роду груза, не произошло ли повреждение или порча от свойств самого груза, возможна ли замена поврежденных или недостающих частей, предметов и стоимость такой замены.

По таре экспертизой должно быть установлено:

от каких причин произошла течь жидких грузов (конструктивных или других);

достаточно ли выдержана пленка, из которой собраны бочки для перевозки данного груза;

соответствует ли тара своему назначению и установленному стандарту с указанием номера стандарта и обнаруженных отступлений от стандартов;

правильно ли сделана пропайка, сварка бочек или банок и герметично ли закрыты крышки.

Выводы экспертизы должны быть мотивированы и не могут основываться на предположениях.

Заключение экспертов оформляется актом за подписями лиц, принимавших участие в экспертизе.

**ОБЯЗАННОСТИ ПРИЕМОСДАТЧИКА
ПРИ ОБНАРУЖЕНИИ НЕСОХРАННОСТИ ГРУЗОВ**

1. Приемосдатчик, обнаружив несохранность груза (хищение, недостачу, порчу, повреждение) или видимые признаки такой несохранности (вскрытие вагонов, контейнера или грузовых мест, срыв или повреждение пломбы на вагоне или контейнере, наличие течи груза, подмочки груза или его упаковки, неровность погрузки или следы изъятия груза на открытом подвижном составе и т. п.), обязан:

а) доложить об этом непосредственно руководителю;

б) вызвать осмотрщика вагонов для проверки технического состояния вагонов (контейнера), в котором обнаружена несохранность, если имеются подозрения, что груз утрачен или испорчен вследствие неисправности подвижного состава.

2. При выгрузке вагона на местах общего пользования, а также на местах необщего пользования (когда в соответствии с Правилами перевозок выгрузка осуществляется в присутствии приемосдатчика) приемосдатчик обязан проверить:

а) погрузку и размещение груза в вагоне;

б) размеры незагруженного пространства, если вагон загружен неполностью, и возможность размещения в нем недостающего количества груза.

3. При обнаружении неисправности или повреждения упаковки груза приемосдатчик обязан установить:

а) размеры и характер упаковки;

б) исправность упаковочных лент и проволоки, а также пломб (если грузовые места опломбированы);

в) в каком месте вагона (контейнера) и в каком положении найдено поврежденное место, возможность повреждения вследствие неправильной погрузки и в чем она заключается;

г) наличие каких-либо исправлений тары и какого рода эти исправления (например, перебитые гвозди у ящиков, поломанные доски забиты гвоздями другого размера, чем остальные гвозди, кипа зашита наружным швом иного вида, чем остальные швы и т. п.).

Все повреждения или неисправности упаковки, угрожающие сохранности груза при его дальнейшей перевозке или при хранении до выдачи получателю, должны быть устранены, россыпь груза собрана, взвешена и сохранена.

4. Поврежденные грузовые места отправки приемосдатчик обязан взвесить и установить недостачу массы против стандартной массы или массы по трафарету.

5. При вскрытии грузовых мест необходимо проверить, до полной ли вместимости заполнена тара, в каком порядке уложен груз, не имеется ли посторонних предметов в грузовом месте, какова внутренняя упаковка груза, переложены ли отдельные предметы груза упаковочным материалом.

6. Обнаружив течь жидких грузов, перевозимых в бочках, приемосдатчик должен проверить исправность бочек и при наличии повреждения установить, в чем именно оно заключается (ослабление обручей, повреждение клепки и т. д.), как бочки были погружены (лежа или поставлены на дно), где обнаружены следы течи (в упорах между клепками, в наливном отверстии и т. п.); если бочки были погружены лежа, следует установить их расположение (вдоль или поперек вагона, вверх или вниз пробками), наличие между ними промежутков, наличие под ними прокладок, прикрепленных к полу вагона, и отсутствие следов ударов одной бочки о другую.

7. Если приемосдатчиком обнаружена недостача груза или повреждение тары при перевозке жидких грузов в бутылках, помещенных в ящики, коробки и др., он обязан проверить правильность крепления наружной тары в вагоне, прочность этой тары и наличие в ней прокладочного материала в достаточном количестве.

8. При проверке количества наливных грузов должен быть проверен тип цистерны и уровень налива груза. Если обнаружена течь груза, то следует установить ее характер (струей, каплями, сколько капель в минуту). Для осмотра цистерны, в которой обнаружена течь груза, должен быть вызван осмотрщик вагонов.

9. При недостатке зерновых грузов, перевозимых насыпью, приемосдатчик должен проверить плотность прилегания самоуплотняющихся дверей к дверному проему, а при наличии хлебных щитов — плотность их прилегания к полу и стенам вагона, их исправность и правильность установки, а также, нет ли течи через щели в кузове вагона.

10. При обнаружении повреждения металлических предметов следует установить, какой вид имеет повреждение в месте излома, т. е. имеется ли потемнение, налет или следы ржавчины.

11. При обнаружении недостачи или повреждения грузов, перевозимых на открытом подвижном составе, необходимо

определить:

а) правильность установки приспособлений (стоек, щитов и др.) при погрузке, правильность укладки, укрытия и увязки груза, отсутствие следов изъятия груза, наличие свободного места на полу платформы или полувагона, достаточного для помещения недостающего груза и т. п.;

б) наличие на поверхности груза углублений, воронок или других следов утраты груза, а также размеры углублений и неровностей при перевозке каменного угля, кокса и других насыпных грузов;

в) при перевозке грузов в сборном вагоне — наличие и размещение грузов по другим отправкам в данном вагоне.

12. При обнаружении порчи скоропортящихся грузов приемосдатчик совместно с работником хладотранспорта, а при его отсутствии с уполномоченным начальником станции, обязан также проверить:

а) способы погрузки груза (в таре, без тары, штабелями, подвесом на крючьях и т. д.), способы укладки грузовых мест в вагоне и соответствие этих способов Правилам перевозок;

б) род и состояние упаковки;

в) наличие на полу вагона следов течи от испорченного груза, воды или рассола из пристенных карманов или поточных баков; в какой части вагона находился испорченный груз;

г) положение сифонов и наличие льда в карманах вагонов-ледников (в процентах от их вместимости) и данные о льдо-солеснабжении;

д) при перевозке с вентилированием — положение вентиляционных или льдозагрузочных люков, крышек боковых люков, наличие зарешечивания;

е) температуру грузового помещения рефрижераторных вагонов;

ж) при перевозке грузов, требующих укрепления, правильность оборудования и утепления вагонов;

з) выполнение установленных сроков доставки груза.

Приемосдатчик в установленном порядке должен получить:

контрольные сведения на вагон-ледник;

выписку из рабочего журнала рефрижераторного поезда или секции и АРВ о соблюдении температурного режима, заверенную начальником поезда (секции) или обслуживающим механиком.

При наличии просрочки в доставке груза приёмосдатчик оформляет выписку из дорожной ведомости дат проследования вагона по дорогам сети.

13. При повреждении, порче грузов или разъединении их от перевозочных документов проверяется наличие на грузовых местах предупредительных (манипуляционных) знаков, указывающих способы обращения с грузом, наличие отпра- вительской и железнодорожной маркировки, а в необходимых случаях — и маркировки, характеризующей тару.

14. Обнаруженные случаи несохранности грузов должны оформляться в соответствии с Правилами составления актов при железнодорожных перевозках. В зависимости от обстоя- тельств составляются коммерческие акты или акты общей формы.

Для составления коммерческого акта приемосдатчик, об- наруживший несохранность перевозки, обязан составить и по- дать начальнику станции рапорт на составление этого акта, приложив к нему вагонный лист и снятые с вагона пломбы. В рапорте должны быть точное описание состояния груза и тех обстоятельств, при которых обнаружена несохранность перевозки. Никаких догадок, предположений и заключений о причинах неисправности или виновности отправителя или дороги в рапорт вносить не допускается.

Акты общей формы составляет приемосдатчик, подписы- вают их лица, участвующие в удостоверении обстоятельств, послуживших основанием для составления акта. Акт должен быть подписан не менее чем двумя лицами.

Прием, осмотр поездов и вагонов с автотракторной техни- кой в коммерческом отношении, устранение неисправностей и оформление их актами общей формы осуществляются прие- мосдатчиком совместно с работниками военизированной ох- раны.

15. Приемосдатчик не имеет права подписывать и выда- вать отправителю или получателю какие-либо справки и ак- ты без указания вышестоящего руководителя или начальника станции.

**ОБЯЗАННОСТИ НАЧАЛЬНИКА СТАНЦИИ
ПО НЕСОХРАННЫМ ПЕРЕВОЗКАМ, ПОДЛЕЖАЩИМ
ОФОРМЛЕНИЮ КОММЕРЧЕСКИМ АКТОМ**

1. По несохранным перевозкам, подлежащим оформлению коммерческими актами, начальник станции в тот же день дает по телеграфу оперативное донесение:

а) о всех хищениях грузов и по всем случаям, имеющим признаки хищения,— начальнику ответственной станции, начальнику отдела контейнерных перевозок и коммерческой работы отделения (НОДКП), начальнику службы контейнерных перевозок и коммерческой работы (КП), начальникам военизированной охраны и управления или отдела внутренних дел на транспорте (УНДМ) ответственной дороги и своей дороги;

б) о случаях повреждения или недостачи мест либо массы груза — начальнику ответственной станции, начальнику отдела контейнерных перевозок и коммерческой работы ответственной дороги, а о случаях повреждения на сумму свыше 5000 р. — начальнику службы контейнерных перевозок и коммерческой работы.

О случаях несохранности груза в рефрижераторном подвижном составе оперативное донесение необходимо давать на дорогу приписки поезда (секции) — начальнику вагонного депо (ВЧД), начальникам служб вагонной и контейнерных перевозок и коммерческой работы.

О случаях обнаружения коммерческого брака, создающего возможность доступа к грузу, его изъятия или утраты независимо от установления обстоятельств, требующих оформления коммерческого акта, — начальнику станции (ДС) последнего пункта коммерческого осмотра поездов, начальнику отдела контейнерных перевозок и коммерческой работы отделения, начальнику команды военизированной охраны (НОРВ), к которым относится эта станция, и начальнику отдела (отделения) внутренних дел на транспорте, начальнику отдела военизированной охраны (НОР) своей дороги.

В оперативных донесениях должны быть указаны номера вагонов и накладных, станции отправления, назначения и назначения пломб, место и обстоятельства, при которых произошла несохранность, род вагона, род груза, характер несохранности, размер убытка. Оперативное донесение должно быть дано во всех случаях не позднее следующих суток или на следующий день после выходного или праздничного дня.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	3
Управленческие имитационные игры	4
Общие требования к организации и проведению деловых игр	6
Реализация деловых игр на ЭВМ	8
Организация и проведение игры	9
Перечень вопросов для проведения деловых игр по некоторым раз- делам дисциплины	10
Список контрольных вопросов для участников игры «Коммерческий акт»	14
Управленческая имитационная игра «Коммерческий акт»	16
1. Проспект игры	16
2. Сценарий игры	19
Список литературы	24
Приложения	26

МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ
ПО ПРОВЕДЕНИЮ ДЕЛОВЫХ ИГР

Редактор М. И. Амелина

Технический редактор О. А. Овечкина

Корректор Г. М. Пастушкова

Сдано в набор 10.11.87 г. Подписано к печати 11.01.88 г.
Формат 60×84¹/₁₆. Усл. печ. л. 2.0. Уч.-изд. л. 1,7. Тир. 500. Изд. № 66.
Зак. 1759. Бесплатно.

Редакционно-издательский отдел МИИТа

101475, Москва, А-55, ул. Образцова, 15

Типография МИИТа