



Національний університет
водного господарства та природокористування

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Національний університет водного
господарства та природокористування

Кафедра автомобілів та автомобільного господарства

02-03-82

МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ

до практичних робіт з навчальної дисципліни «Транспортно-експедиторська діяльність» для здобувачів вищої освіти першого (бакалаврського) рівня за спеціальністю 274 «Автомобільний транспорт» денної та заочної форм навчання (частина друга)

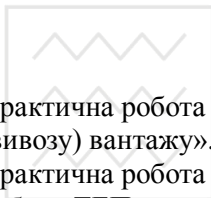
Рекомендовано
науково-методичною комісією зі
спеціальності 274 «Автомобільний
транспорт»
протокол №7 від 15.02.2019 р.



Методичні вказівки до практичних робіт з навчальної дисципліни «Транспортно-експедиторська діяльність» для здобувачів вищої освіти першого (бакалаврського) рівня за спеціальністю 274 «Автомобільний транспорт» денної та заочної форм навчання / Рижий О. П., Кужій В. А., Колесник О. А. – Рівне : НУВГП, 2019. – 44 с.

Укладачі: Рижий О. П., канд. техн. наук, доцент кафедри автомобілів та автомобільного господарства; Кужій В. А., старший викладач кафедри автомобілів та автомобільного господарства; Колесник О. А., канд. техн. наук, доцент кафедри автомобілів та автомобільного господарства.

Відповідальний за випуск: Пікула М. В, в.о. завідувача кафедри автомобілів та автомобільного господарства.



Практична робота № 6 «Технологічний процес доставки (вивозу) вантажу».....	4
Практична робота № 7 «Методика оперативного планування роботи ТЕП».....	12
Практична робота № 8 «Тарифи на надання послуг різними видами транспорту».....	15
Практична робота № 9 «Документи, що регламентують міжнародні перевезення».....	22
Практична робота № 10 «Технологія виконання міжнародних перевезень».....	33
Література.....	44

© Рижий О. П.,
Кужій В. А.,
Колесник О. А., 2019
© НУВГП, 2019



ВСТУП

Об'єктивні умови розвитку економіки України зумовлюють її націленість на динамічне входження у світову економічну систему та, насамперед, – на економічну інтеграцію до ЄС. Цей процес, безумовно, приведе до зростання товарообмінних процесів між Україною та країнами-членами ЄС. З іншого боку, геостратегічне розташування України дає змогу їй бути вигідним мостом для транзитних перевезень товарів і пасажирів між державами Європи, Азії і Близького Сходу. Однією з систем, які забезпечують вантажні та пасажирські перевезення територією України, є транспортна система, до якої в ринкових умовах висуваються високі вимоги щодо якості, регулярності та надійності транспортних зв'язків, збереження вантажів і безпеки перевезень пасажирів, швидкості та вартості доставки.

Метою вивчення дисципліни є отримання майбутніми інженерами-механіками необхідних знань з інтеграції всіх учасників наскрізної системи переміщення матеріальних потоків, функціонального призначення транспортно-експедиторської діяльності, ознайомлення з технологією та організацією транспортно-експедиторського обслуговування.

Завдання дисципліни є засвоєння студентом понятійного апарату транспортно-експедиторської діяльності, а також використання сукупності теоретичних знань і практичних навиків з раніше вивчених дисциплін для формування інтеграційних процесів, що забезпечать оптимізацію руху матеріальних потоків, вищим рівнем яких є логістизація бізнесів.

Дисципліна з теоретичної точки зору має міждисциплінарний характер, а з практичної – міжгалузевий характер.

Особливу увагу необхідно приділити транспортно-експедиторському забезпеченню інтеграційних процесів з Європейським Союзом.



Технологічний процес доставки (вивозу) вантажу

Мета: ознайомитися з основними технологічними операціями які виконують при завезенні і вивезенні вантажів з залізничних станцій.

Вказівки до виконання завдання

Технологічний процес доставки вантажів при їх завезенні і вивезенні з транспортних вузлів ґрунтується на загальних принципах організації перевезень автомобільним транспортом загального користування які супроводжуються виконаним експедиційних операцій і послуг. Розглядання в подальшому питань технології доставки вантажів на прикладі перевезень по транспортним вузлам (в даному випадку по залізничним станціям) пов'язано з складністю і багатогранністю цієї діяльності. Тому розробка технологічних процесів транспортно-експлуатаційного обслуговування при інших видах перевезень повинна включати тільки ті елементи технології що розглядаються, які відповідають функціям, що виконуються

Технологія транспортно-експлуатаційного обслуговування передбачає як виконання транспортно-експлуатаційних послуг, так і функцій, які здійснюються усередині транспортно-експлуатаційного підприємства і спрямовані на забезпечення своєчасного і якісного виконання завдань по обслуговуванню вантажу власників.

Загальний перелік основних операцій, які виконуються при доставці вантажів по залізничних станціям і їх коротка характеристика наведені в таблиці 6.1 в якій представлені транспортно-експлуатаційні операції і послуги які виконуються транспортно-експлуатаційними підприємствами в найбільш загальному випадку, коли здійснюється не тільки перевезення вантажів з виконаними супутніми перевізному процесу експедиційних операцій і послуг але і роботи по навантаженню-розвантаженню, складські роботи, а також роботи на під'їзних шляхах.

В таблиці 6.1 наведена приблизно і вказана трудоемкість виконання окремих операцій і вказано по кожній з операцій, при якій з чотирьох основних форм автомобільної транспортної експедиції вона виконується.



Таблиця 6.1

Характеристика транспортно-експлуатаційних операцій, які виконуються при завезенні і вивезенні вантажів з залізничних станцій

Шифр	Найменування операції	Вимірювач	Трудомісткість виконання операції люд-хв			Виконання операцій по формулах ТЕО			
			Види відправок			1-ша	2-га	3-тя	4-та
			Дрібні партії	Повагонні	Контейнерні				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	Завіз вантажів								
1	Прийняття заявок клієнту по завезенню вантажів на станцію	Відправка	2,0-3,0	2,0-3,0	2,0-3,0	+	+	+	+
2	Подання станціям залізниці п'ятиденних і декадних заявок на відвантаження вантажів від імені відправників	—//—	2,3-3,0	2,3-3,0	2,3-3,0	+	+	+	+
3	Заповнення залізничних накладних на вантажі, які відправляються	—//—	1,3-1,8	1,3-1,8	1,3-1,8	+	+	+	+
4	Одержання від станції дозволу (візи) на завезення вантажів	—//—	1,5-2,0	1,5-2,0	1,5-2,0	+	+	+	+
5	Виконання розрахункових операцій і отримання квитанції на вантаж	—//—	3,0-4,0	3,0-4,0	3,0-4,0	+	+	+	+
6	Облік залізничних накладних	—//—	0,8-1,0	0,8-1,0	0,8-1,0	+	+	+	+
7	Інформування відвантажувачів про попереднє завезення вантажів	—//—	2,3-3,0	2,3-3,0	2,3-3,0	+	+	+	+

Продовження таблиці 6.1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
8	Розробка змінно-добового (оперативного) плану ТЕО	—//—	Різна	+	+	+	+		
9	Подача заявок на виділення: -Автомобілів -Навантажувально-розвантажувальних механізмів	Автомобіль Механізм	0,5-0,6 0,4-0,6	0,5-0,6 0,4-0,6	0,5-0,6 0,4-0,6	+	+	+	+
10	Виписування товарно-транспортних документів на завезення вантажів	Відправка	3,6-4,6	12,4-15,0	3,6-4,6	+	+	+	+
11	Приймання автомобілів, які прибули для роботи на станції і їх реєстрація	Автомобіль	0,6-0,8	0,6-0,8	0,6-0,8	+	+	+	+
12	Видача товарно-транспортних документів водію (експедитору) на завезення вантажів від клієнтів на станцію	Відправка	0,4-0,6	0,4-0,6	0,4-0,6	+	+	+	+
13	Супровід вантажу	—//—	Різна для конкретних випадків			+	+	+	+
14	Комерційне приймання вантажів у клієнта для завозу на станцію	—//—	7,0-12,0	40,0-50,0	7,0-8,0	+	+	+	+
15	Навантаження вантажів на автомобіль	—//—	Різна для конкретних випадків			-	+	+	+
16	Оформлення товарно-транспортних документів на вантажі, прийнятих у вантажовідправників	—//—	0,4-0,6	0,4-0,6	0,4-0,6	+	+	+	+
17	Перевозка вантажів і їх супровід до станції	—//—	Різна для конкретних випадків			+	+	+	+
18	Подача автомобілів до місць розвантаження	Автомобіль	—//—			+	+	+	+
19	Вивантаження вантажів із автомобіля	Відправка	—//—			-	+	+	-
20	Комерційне приймання вантажу по товарно-транспортній накладній на склад (вантаж, контейнерну площадку)	—//—	—//—			-	-	+	+
21	Зважування вантажу	Відправка	—//—			-	-	+	+



Продовження таблиці 6.1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
22	Сортування і маркування вантажу, який приймається на склад	—//—	2,0-3,0	-	-	-	-	+	+
23	Укладання вантажу на складі, його комплектування по напрямленням перевозки	—//—	2,0-3,0	-	-	-	-	+	+
24	Облік вантажів, яких приймають на склад для зберігання	—//—	0,6-0,8	0,6-0,8	0,6-0,8	-	-	+	+
25	Оформлення товарно-транспортних документів на вантажі, які доставлені на станцію	—//—	0,4-0,6	2,0-2,4	0,4-0,6	+	+	+	+
26	Зберігання вантажу на складі	—//—	Різна для конкретних випадків						
27	Приймання товарно-транспортних документів по виконаних перевозках, перевірка правильності їх оформлення	—//—		—//—		+	+	+	+
28	Облік роботи рухомого складу по завозу вантажів на станцію	—//—		0,3-0,4		1,5-2,0	0,3-0,4	+	+
29	Розпорядження локомотивній бригаді про подачу порожніх вагонів на місця навантаження	-		Різна для конкретних випадків		-	-	-	+
30	Прямуювання локомотива до порожніх вагонів	-		—//—		-	-	-	+
31	Прицепка локомотива, оформлення пам'ятки подачі вагона під навантаження з вказівкою часу подачі	-		—//—		-	-	-	+
32	Прямуювання локомотиву до місць навантаження і розміщення вагонів під навантаження біля складів (вантажних площадок)	-		—//—		-	-	-	+
33	Ознайомлення комплексних механізованих бригад (бригад вантажників) з порядком роботи	-		—//—		-	+	+	+

Продовження таблиці 6.1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
34	Комерційний огляд вагонів	Фізичний вагон	1,0-1,5	1,0-1,5	1,0-1,5	-	-	-	+
35	Навантаження вантажу у вагон	Відправка	Різна для конкретних випадків			-	+	+	+
36	Комерційне приймання вантажу в процесі навантаження	Відправка	7,0-12,0	40,0-50,0	7,0-8,0	-	+	+	+
37	Складання вагонного листа	Фізичний вагон	Різна для конкретних випадків			-	-	-	+
38	Оформлення документів на вантажі, які видані зі складу	Відправка	0,2-0,3	0,2-0,3	0,8-1,0	-	+	+	+
39	Пломбування вагонів	Фізичний вагон	3,0-4,0	3,0-4,0	3,0-4,0	-	-	-	+
40	Відправка завантаженого вагона з під'їзної колії на місце загального користування	—//—	Різна для конкретних випадків			-	-	-	+
41	Передача завантаженого вагона і документів представнику залізниці	—//—	Теж саме			-	-	-	+
42	Отримання від представника залізниці прийомної марки на вантажі, який відправляється	Відправка	0,5-0,7	0,5-0,7	0,5-0,7	-	-	-	+
43	Аналіз виконання змінного плану по виробничо-диспетчерського участку	—//—	0,6-0,8	0,8-1,0	0,6-0,8	+	+	+	+
44	Проведення розрахунків з залізничною станцією	—//—	1,3-1,5	1,3-1,5	1,3-1,5	+	+	+	+
45	Таксування транспортних документів	—//—	3,0-4,0	5,0-6,0	3,0-4,0	+	+	+	+
46	Облік документів на відправлення вантажу	—//—	0,1-0,2	0,1-0,2	0,2-0,3	+	+	+	+
47	Оформлення за вантажевідправниками облікової картки виконання плану по завезенню вантажів на станцію	—//—	0,2-0,3	0,2-0,3	0,2-0,3	+	+	+	+
48	Розрахунки з вантажеотримувачами	—//—	2,0-2,5	2,0-2,5	2,0-2,5	+	+	+	+



Продовження таблиці 6.1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
49	Доставка і вручення вантажовідправником документів, які підтверджують приймання вантажів залізничною	—//—	2,3-3,0	2,3-3,0	2,3-3,0	+	+	+	+
50	Спількування і видача довідок про рух вантажів	—//—	0,6-0,7	0,4-0,6	0,3-0,5	+	+	+	+
	<u>Вивіз вантажів</u>								
1	Роз кредитування залізничних накладних в товарній конторі станції	Відпр авка	2,0-2,5	2,0-2,5	2,0-2,5	+	+	+	+
2	Облік залізничних накладних	—//—	0,8-1,0	0,8-1,0	0,8-1,0	+	+	+	+
3	Передача залізничних накладних диспетчер-інформ.	—//—	0,2-0,5	0,2-0,5	0,2-0,5	+	+	+	+
4	Інформування вантажеотримувачів про прибуття вантажів за адресою	—//—	2,0-3,0	2,0-3,0	2,0-3,0	+	+	+	+
5	Передача залізничних накладних в групу оперативного планування	—//—	0,2-0,4	0,2-0,4	0,2-0,4	+	+	+	+
6	Розробка оперативного плану ТЕО	—//—	Різна для конкретних випадків			+	+	+	+
7	Подача локомотива до міста розформування еталонка приймально-савальну копію	Фізичний вагон	1,0-1,5	1,0-1,5	1,0-1,5	-	-	-	+
8	Комерційне приймання вагонів	—//—	1,0-1,5	1,0-1,5	1,0-1,5	-	-	-	+
9	Оформлення вагонного листа і пам'ятки. Отримання наряди на маневрові роботи	—//—	Різна для конкретних випадків			-	-	-	+
10	Підборка вагонів по районах і фронтах вивантаження	—//—	—//—			-	-	-	+
11	Прицепка локомотива до підібраної партії вагонів	—//—	—//—			-	-	-	+



Продовження таблиці 6.1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
12	Рух вагонів до фронтів вивантаження і їх розтан.	—//—	—//—			-	-	-	+
13	Подача заявки на виділення рухомого складу і засобів механізації	Автомобіль	0,5-0,6	0,5-0,6	0,5-0,6	+	+	+	+
14	Виписка товарно-транспортних накладних і вивіз вантажів зі станції	Відправка	3,6-4,6	12,4-15,0	3,6-4,6	+	+	+	+
15	Приймання автомобілів і їх реєстрація	Автомобіль	0,6-0,8	0,6-0,8	0,6-0,8	+	+	+	+
16	Видача товарно-транспортних накладних водіям (експедиторам) для вивозу товарів зі станції, розстановка автомобілів по фронтах вивантаження	Відправка	0,4-0,6	0,4-0,6	0,4-0,6	+	+	+	+
17	Ознайомлення комплексних механізованих бригад (бригад вантажників) з порядком роботи	—//—	Різна для конкретних випадків			-	+	+	+
18	Вивантаження вантажів з вагонів	—//—	—//—			-	+	+	+
19	Прийом вантажів на склад (вантажну, контейнерну площадку) і його комерційний огляд	—//—	—//—			-	-	+	+
20	Сортування і маркування вантажів, які приймаються на склад	—//—	2,0-3,0	-	-	-	-	+	+
21	Укладання вантажів на місця зберігання і його під комплектування по напрямках перевозу	—//—	Різна для конкретних випадків			-	-	+	+
22	Облік вантажів, які приймаються на склад	—//—	0,6-0,8	0,6-0,8	0,6-0,8	-	-	+	+
23	Зберігання вантажів на складі	—//—	Різна для конкретних випадків			-	-	+	+
24	Очистка вагонів	Фізичний вагон	—//—			-	-	-	+
25	Прицепка локомотива і забирання вагонів з місця вивантаження	Фізичний вагон	—//—			-	-	-	+



Продовження таблиці 6.1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
26	Комерційна передача вагонів залізниці на приймально-здавальну колію	—//—		—//—		-	-	-	+
27	Оформлення пам'ятки передачі вагонів	—//—		—//—		-	-	-	+
28	Оформлення документів на вантажі, які видаються зі складу вантажеотримувачів	Відпр авка	0,2-0,3	0,2-0,3	0,2-0,3	-	-	+	+
29	Навантаження вантажів на автомобіль	—//—	Різна для конкретних випадків			-	+	+	+
30	Комерційне приймання вантажів водієм (експедитором)	Відпр авка	7,0-12,0	40,0-50,0	7,0-8,0	+	+	+	+
31	Оформлення документів на вантажі, які прийняті для доставки вантажеотримувачем	—//—	0,4-0,6	2,0-2,4	0,4-0,6	+	+	+	+
32	Перевозка і супровід вантажів водієм (експедитором) до отримання	—//—	Різна для конкретних випадків			-	+	+	+
33	Облік вантажів на складі, оформлення прийомно-відаткових документів	—//—	0,5-1,0	0,5-1,0	0,5-1,0	-	-	+	+
34	Вивантаження вантажів у вантажеотримувачів	—//—	Різна для конкретних випадків			-	+	+	+
35	Комерційна передача вантажів вантажеотримувачу	—//—	7,0-12,0	40,0-50,0	7,0-8,0	+	+	+	+
36	Оформлення документів на вантажі, які доставлені	—//—	0,4-0,6	2,0-2,4	0,4-0,6	+	+	+	+
37	Прийом товаро-транспортних документів, які доставлені вантажеотримувачам	—//—	0,6-0,7	2,5-3,0	0,6-0,7	+	+	+	+
38	Облік роботи автомобілів по вивозу вантажів зі станції	—//—	0,3-0,4	1,5-2,0	0,3-0,4	+	+	+	+
39	Аналіз виконання змінного плану роботи по виробничо-диспетчерському участку	—//—	0,6-0,8	0,8-1,0	0,6-0,8	+	+	+	+

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
40	Передача підготовлених документів в центр диспетчерську, а потім в розрахункову групу	—//—	0,2-0,3	0,2-0,3	0,2-0,3	+	+	+	+
41	Кінцевий розрахунок з залізницею вкінці дня	—//—	1,3-1,5	1,3-1,5	1,3-1,5	+	+	+	+
42	Таксування товарно-транспортних документів	—//—	3,0-4,0	5,0-6,0	3,0-4,0	+	+	+	+
43	Облік вантажів, вивезених вантажеотримувачам	—//—	0,1-0,2	0,1-0,2	0,1-0,2	+	+	+	+
44	Розрахунки з вантажеотримувачами	—//—	2,0-2,5	2,0-2,5	2,0-2,5	+	+	+	+

Контрольні запитання

1. На чому ґрунтується технологічний процес доставки вантажів при їх завезенні і вивезенні з транспортних вузлів? 2. Що включає технологія ТЕО? 3. Які основні операції виконуються при доставці вантажів по залізничних станціях?

Практична робота №7

Методика оперативного планування роботи ТЕП

Мета: ознайомитися з загальними положеннями методики оперативного планування; побудувати елементарний графік вивозу вантажів по варіанту «вагон - автомобіль».

Вказівки до виконання завдання

Для більш раціонального проведення робіт транспортно-експлуатаційного обслуговування використовують мережеве планування і управління.

Мережеве планування засноване на графічному зображенні повного комплексу робіт, що відображає їх логічну послідовність.

Основним елементом мережевого планування є мережевий графік, який складається з робіт і подій.

Роботою зветься той чи інший процес, який потребує для свого виконання часу і ресурсів. Позначаються роботи лініями зі стрілками над якими вказується тривалість їх виконання.

Подією називають момент завершення попередніх даної події робіт. По кожній події, яка назначається колом поділим на сектора, вказується її номер (в верхньому секторі), а також часові



характеристики, що описують найбільш пізній початок події (в лівому секторі), найбільш ранішній час її завершення (в правому секторі) і резерв часу (в нижньому секторі).

Розробка мережевого графіка починається з визначення основних робіт, а також їх виконавців.

В якості вихідних даних використовуються:

- аналіз вантажів за ряд останніх років;
- аналіз перероблюваних вантажів за той же строк;
- характеристика складських приміщень і контейнерних майданчиків;
- хронометраж робочого часу для виконання робіт;
- час виконання робіт по навантаженню – розвантаженню і руху автомобілів від клієнтури на станцію і зі станції.

На першому етапі складання мережевого графіку розробляються елементарні графіки по видам вантажів. При цьому для найбільш масових – вантажів складаються таблиці в яких указують найменування робіт, виконавці і час виконання кожної роботи (табл. 1). Для визначення очікуваного часу $T_{оч}$ використовуються три оцінки часу:

- T_0 – оптимальна оцінка (час на протязі якого робота може бути виконана кваліфікованим спеціалістом);
- $T_в$ – найбільш імовірна оцінка (час на протязі якого робота може бути виконана спеціалістом середньої кваліфікації);
- $T_п$ – песимистична оцінка (час збільшення якого було б штучним затягуванням строків).

Час для виконання роботи який очікується, визначається з наступного виразу:

$$T_{оч} = (T_0 + 4 T_в + T_п)/6 \quad (7.1)$$

Побудова елементарного графіка вивозу вантажів по варіанту «вагон - автомобіль»

а. Приймаємо перелік подій елементарного графіку:

- 1 – огляд вагону завершений;
- 2 – автомобіль поданий під навантаження;
- 3 – документи пред'явлені ваговику;
- 4 – вагон готовий до розвантаження (двері відкриті);
- 5 – документи перевірені;
- 6 – навантаження почато;
- 7 – навантаження завершено;



- 8 – документи оформлені;
9 – початок очистки вагона;
10 – кінець очистки вагона.

б. Складаємо перелік робіт, виконання яких необхідно для здійснення подій з визначенням виконавців і часу тривалості операцій (табл.7.1).

Таблиця 7.1

Перелік робіт для побудови елементарного мережевого графіка

Найменування робіт	Номери подій	Виконавець	Тривалість операцій, хв.			
			T_o	T_b	T_p	T_{oc}
Огляд вагона	0 - 1	ваговик	4	6	8	6
Подання автомобіля	0 - 2	водій	3	3	3	3
Пред'явлення документів	2 - 3	водій	1	2	3	1
Відкриття дверей вагона	1 - 4	вантажники	1	1	2	1
Одержання документів	1 - 3	ваговик	2	2	2	2
Перевірка документів	3 - 5	ваговик	1	2	3	2
Видача дозволу на навантаження	5 - 6	ваговик	1	1	1	1
Одержання дозволу на навантаження	4 - 6	вантажники	1	1	1	1
Навантаження автомобіля і контроль за ним	6 - 7	ваговик	37	37	43	39
Контроль за навантаженням	3 - 7	водій	37	42	48	42
Оформлення документів	7 - 9	водій	2	3	4	3
Видача розпорядження на очистку вагонів	7 - 8	ваговик, вантажники	1	1	1	1
Оформлення документів	8 - 9	ваговик	2	2	2	2
Очистка віагонів	8 - 10	вантажники	5	10	12	9
Контроль за очисткою	9 - 10	ваговик	5	7	9	7



с. В відповідності з переліком подій і робіт побудувати елементарний мережевий графік з визначенням критичного шляху, пам'ятаючи що критичний шлях визначають події, резерв часу яких дорівнює нулю.

Контрольні запитання

1. З якою метою використовують мережеве планування і управління? 2. На чому засноване мережеве планування? 3. З чого складається мережевий графік? 4. Які вихідні дані використовуються для розробки мережевого графіка? 5. Яка послідовність побудови елементарного графіка вивозу вантажів по варіанту «вагон - автомобіль»?

Практична робота №8

Тарифи на надання послуг різними видами транспорту

Мета: ознайомитися з основами побудовами тарифів і їх видами на різних видах транспорту.

Вказівки до виконання завдання

Як економічна категорія транспортні тарифи є формою ціни на продукцію транспорту. Їхня побудова повинна забезпечувати: транспортному підприємству — відшкодування експлуатаційних витрат і можливість одержання прибутку; споживачу транспортних послуг — можливість покриття транспортних витрат.

Процес визначення тарифів на перевезення й послуги в умовах конкуренції включає такі основні етапи:

1. Постановка задачі визначення тарифів (встановлення маркетингової мети).

2. Визначення попиту на перевезення й послуги.

3. Визначення витрат.

4. Аналіз тарифів, які застосовуються перевізниками й експедиторами (як в одному ланцюзі поставок товарів, так і конкурентів).

5. Вибір типу тарифу й метода його визначення.

6. Визначення остаточного тарифу.

Організації, що беруть участь в перевізному процесі, реалізують різні види послуг, використовують різні технології й засоби виробництва й мають різну структуру витрат. Наприклад, виконання перевезення на повітряному транспорті супроводжується



високими постійними й низькими змінними витратами. Незалежно від кількості вантажу або пасажирів витрати на один рейс літака практично не змінюються, тобто доходи авіакомпанії прямо залежать від кількості вантажу або кількості проданих квитків. Організації такого типу, прибутки яких більше залежать від обсягів реалізації, називають чутливими до обсягів. Організації, прибуток яких більш залежить від ціни, ніж від обсягу реалізації, що мають низькі постійні й високі змінні витрати, називають чутливими до цін.

Як правило, витрати зменшуються з ростом обсягів реалізації, оскільки постійні витрати розподіляються на більшу кількість одиниць, зменшуються витрати на маркетинг, за рахунок ефекту масштабу знижуються витрати на реалізацію. Такий процес має назву кривої розвитку — прогнозоване зниження рівня всіх витрат, пов'язаних з виробництвом, зі збільшенням його обсягів.

Крім розглянутих видів витрат, при виконанні перевезення враховують також **прямі витрати**, пов'язані з виконанням безпосередньо перевізних операцій (перевезення, оформлення товарно-супровідної документації, навантаження-розвантаження), і **непрямі**, що виникають у зв'язку з продовженням виробничих процесів у сфері обігу (сортування, розфасовка, пакування, консолідація й зберігання вантажів); чисті, пов'язані з випискою транспортної документації, збиранням та обробкою інформації про розміри ставок, тарифів і фрахтів, витратами на рекламу, ведення кореспонденції й т. ін., і додаткові, які пов'язані з продовженням виробничих процесів у сфері обігу. До таких процесів відносяться операції з сортування, розфасовки, пакування, зберігання, доставки вантажів одержувачам, транспортування вантажів від місця виробництва до пунктів відправлення одним з видів транспорту та ін.

Вартість перевезення в першу чергу визначається транспортними витратами. Кожен перевізник встановлює такий тариф на свої послуги, який покриває його витрати та забезпечує певний прибуток (у країнах ЄС – 10...12 % від суми транспортних витрат організацій). Для виявлення конкретної суми здійснюється калькуляція виробничих витрат за основними статтями собівартості на підставі існуючих норм або практики роботи організації.

Після розрахунку витрат за всіма статтями з урахуванням закладеного рівня рентабельності одержують конкретну тарифну



ставку – питому величину, що надалі буде складовою у розрахунках плати за перевезення.

Розрахунки за транспортні послуги здійснюються за допомогою транспортних тарифів.

Транспортний тариф — це ціна за переміщення матеріального об'єкта в просторі. Транспортні тарифи включають тарифи на вантажні перевезення та пасажирські тарифи. Вантажний транспорт, доставляючи продукцію від виробників до споживача, збільшує її вартість. Пасажирський транспорт надає послугу. У зв'язку з цим формування пасажирських тарифів відноситься до сфери надання послуг. В основу вантажних тарифів покладено суспільно необхідні витрати праці по доставці вантажу, що визначає вартість перевезення, грошовим вираженням якої є транспортний тариф.

Ціна перевезення, що встановлювалася спочатку за угодою сторін, в ході розвитку транспорту набула форму заздалегідь фіксованої плати.

Система транспортних тарифів складається з: плати, що стягується за перевезення вантажів; зборів за додаткові операції, пов'язаних з перевезенням вантажів; правил обчислення плат і зборів. Рівень тарифів на транспорті визначається відповідно до нормативних витрат на одиницю транспортної роботи, рівня рентабельності та оплати податків.

Системи тарифів на різних видах транспорту мають певні особливості.

Формування транспортних тарифів має певні особливості, пов'язані з особливостями транспорту як сфери діяльності. Розглянемо основні з них.

1. У результаті діяльності працівники транспорту не змінюють виробу, однак вартість його збільшується, оскільки витрачаються матеріальні, фінансові та трудові ресурси, що утворюють собівартість послуги, пов'язаної з транспортуванням.

2. Тариф залежить від умов транспортування, витрат на транспортування на різних ділянках шляхів, оптимальної пропускної здатності транспортної мережі.

3. Транспортний тариф залежить від виду продукції, що транспортується, відстані, швидкості перевезення, виду відправлення. У розрахунку тарифу враховуються тип рухомого складу, ступінь завантаженості транспортного засобу тощо.



4. Транспортні тарифи відбиваються в усіх елементах роздрібної ціни, оскільки послугами транспортних підприємств користуються як підприємства-виробники, так і підприємства-посередники (зокрема, роздрібні торговельні підприємства).

5. Транспортні підприємства використовують різні ресурси (залізо, вугілля, нафту, газ, електроенергію, будівельні матеріали та ін.), вартість яких входить у собівартість перевезень. Тому ціни на ці ресурси істотно впливають на витрати транспортних підприємств і вартість тарифу загалом.

Процес перевезення вантажів складається з трьох етапів: початкового, рухомого та кінцевого. З урахуванням типовості початкового та кінцевого етапів виокремлюють витрати на здійснення початково-кінцевих та рухомих операцій. До початково-кінцевих належать витрати на утримування рухомого складу на стоянках, на його підготовку та завантаження, на різні маневрові роботи, тобто на всі роботи, не пов'язані з рухом і відстанню перевезень. Рухомі операції передбачають витрати на утримування рухомого складу на шляху пересування вантажу.

Загалом собівартість транспортного тарифу (Стт) розраховується за формулою:

$$\text{Стт} = \text{Впк} + \text{Вр} \cdot \text{В}, \quad (8.1)$$

де Впк — витрати на початково-кінцеві операції, грош. од.;

Вр – рухомі (шляхові) витрати на 1 км відстані, грош. од.;

В – відстань перевезення вантажів, км.

Використовуючи цю формулу, розраховують собівартість перевезення на 1 км вантажу масою 1 т. Зі збільшенням відстані перевезення вантажів собівартість перевезення 1 т/км зменшується, тому що зменшуються відносні витрати на початково-кінцеві операції з переміщення вантажів на 1 км.

Особливістю ціноутворення на транспорті є те, що ефективність його роботи залежить значною мірою від використання рухомого складу вантажовідправниками і вантажоодержувачами. Тому в діючій системі тарифів передбачені заходи, що стимулюють поліпшення ступеня використання вантажопідйомності та місткості рухомого складу. Продукцію транспорту не можна накопичити, тому виникає необхідність у створенні певних резервів пропускну́ї



транспортної продукції (тарифі).

Зміна тарифних ставок в залежності від роду вантажу називається диференціацією по вантажах, а зміна тарифних ставок при перевезенні однакових вантажів на різні відстані називається диференціацією тарифів по відстанях. Побудова тарифів відповідно до величини собівартості та рівня рентабельності робить їх диференціацію на перевезення різною для різних вантажів.

Транспортні тарифи можуть мати різну форму побудови (диференціальну, пропорційну або акордну). Диференціальні тарифи встановлюються таким чином, що тарифні ставки за одиницю транспортної продукції змінюються в тій чи іншій закономірності в залежності від відстані перевезення, частіше знижуються зі збільшенням відстані перевезення (тарифи залізничного транспорту). Пропорційні тарифи встановлюються у вигляді єдиних ставок за одиницю транспортної продукції на всіх відстанях перевезення. В цьому випадку провізна плата за перевезення вантажу зростає прямо пропорційно відстані перевезення (тарифи автомобільного транспорту). Акордні тарифи встановлюються у вигляді фіксованих ставок за перевезення вантажів у конкретних кореспонденціях або за певну відстань перевезення (водний, авіаційний транспорт)

На залізничному транспорті, наприклад, для визначення вартості перевезення вантажів використовують загальні, виняткові, пільгові та місцеві тарифи. За допомогою загальних тарифів визначається вартість перевезення основної маси вантажів. Виняткові тарифи дозволяють організувати ефективне розміщення промисловості, за їх допомогою також можна регулювати вартість перевезення окремих видів сировини, наприклад, кам'яного вугілля, кварцитів, руди. Підвищуючи чи знижуючи за допомогою виняткових тарифів вартість перевезень у різні періоди року, можна досягнути зниження рівня нерівномірності перевезень на залізницях. Пільгові тарифи застосовують під час перевезення вантажів для певних цілей, і навіть вантажів для самих залізних доріг.

Діючі вантажні тарифи на залізничному транспорті різняться в залежності від таких факторів, як рід вантажу, ступінь використання вантажопідйомності та місткості вагона, швидкості перевезення, типу рухомого складу та ін.



Встановлення тарифів на перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу залізничним транспортом (за винятком приміських пасажирських перевезень) у межах України здійснюється на підставі бюджетної, цінової та тарифної політики у порядку, що визначає Кабінет Міністрів України. Тарифи на перевезення пасажирів і багажу у приміському сполученні встановлюються відповідними залізницями за погодженням з місцевими органами виконавчої влади. При рівні тарифів, що не забезпечують рентабельності цих перевезень, збитки залізниць компенсуються із місцевих бюджетів. Розрахунки за роботи і послуги, пов'язані з перевезенням вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу, пошти, щодо яких не здійснюється державне регулювання тарифів, провадяться за вільними тарифами, які визначаються за домовленістю сторін у порядку, що не суперечить законодавству про захист економічної конкуренції.

Оскільки інфраструктура залізничного транспорту за всіма ознаками являє собою монополію, інфраструктурна складова має регулюватися державою, інші складові тарифу потребують ринкового, ситуаційного регулювання. При цьому важливим є збереження рівноцінних умов тарифоутворення для всіх власників рухомого складу.

В галузях автомобільного та водного транспорту, порівняно із залізницею, спостерігається наявність чіткої структури тарифу залежно від різних видів транспортної інфраструктури всередині цих галузей. Щодо міжнародних тарифів на транспортні перевезення, то Україна дотримується умов Інкотермс.

Найбільшою гнучкістю і рухливістю відрізняються тарифи на вантажні автомобільні перевезення. Вони формуються не тільки під впливом витратного фактора, але і враховують співвідношення попиту і пропозиції на такі послуги. На цьому сегменті ринку транспортних перевезень чітко простежується політика лідерства в цінах. Принципи визначення тарифів автомобільного транспорту такі самі, що й для інших видів. Вони встановлюються на рівні, що забезпечує відшкодування собівартості перевезень і отримання прибутку, який можна буде використати для розвитку автотранспортного підприємства і стимулювання праці. На собівартість перевезення вантажів автомобільним транспортом впливає багато чинників: кліматичні умови; вид вантажу; характер вантажопотоку; тип рухомого складу; стан шляхів; ціни на паливо



та мастила; норми витрат пального різними видами автомобілів; витрати на ремонт автомобілів та запасних частин; заробітна плата водіїв і обслуговуючого персоналу; розвантажувальні та експлуатаційні витрати.

На автомобільному транспорті для визначення вартості перевезення вантажів використовують наступні види тарифів:

- відрядні тарифи на перевезення вантажів;
- тарифи на перевезення вантажів на умовах платних автотонно-годин;
- тарифи за погодинне користування вантажними автомобілями;
- тарифи на основі покілометрового розрахунку;
- тарифи за перегін рухомого складу;
- договірні тарифи.

Водний транспорт є самим великим перевізником в міжнародних перевезеннях і не вимагає капітальних вкладень у будівництво провідних шляхів. Водним транспортом найчастіше перевозять продукти видобутку: нафта, пісок, зерно, металургійні руди. На морському транспорті плата за перевезення вантажів здійснюється або за тарифом, або згідно фрахтової ставки. Якщо вантаж слідує напрямом стійкого вантажного потоку, то перевезення здійснюється системою лінійного судноплавства, коли вантаж рухається за розкладом і оплачується згідно оголошеному тарифу. Фрахтова ставка встановлюється залежно від кон'юнктури фрахтового ринку і її розмір залежить від виду і транспортних характеристик вантажу, умов рейсу і пов'язаних з ним витрат.

Транспортні витрати — лише складова логістичних витрат, хоч і вагома. Тому надзвичайно важливо оцінювати транспортні витрати з позиції зміни повних логістичних витрат.

У цілому, під час прийняття рішень про транспортування потрібно враховувати складні компроміси між різними видами транспорту, а також наслідки цих компромісів для інших видів діяльності в системі розподілу, таких як складування і підтримка товарно-матеріальних запасів. Оскільки з часом відносні витрати різних видів транспорту змінюються, фірмам необхідно переглядати свої схеми транспортування з метою знаходження оптимального варіанта товароруку.



1. Які етапи включає процес визначення тарифів на перевезення й послуги в умовах конкуренції? 2. Що враховують прямі і непрямі витрати при виконанні перевезень? 3. Що називають транспортним тарифом? 4. Які особливості формування транспортних тарифів? 5. Як розраховують собівартість транспортного тарифу? 6. Які види тарифів використовують на автомобільному транспорті для визначення вартості перевезення вантажів?

Практична робота №9

Документи, що регламентують міжнародні перевезення

Мета: вивчити документи що регламентують міжнародні перевезення.

Вказівки до виконання завдання

Зовнішньо-торгівельні документи можна поділити на:

- комерційні (контрольні документації щодо забезпечення виробництва експортного товару, підготовки товару до відвантаження);
- транспортні (коносамент, товарно-транспортні накладні, вантажний маніфест та інші, пов'язані із забезпеченням доставки товару документи);
- товаросупроводні (фіто-санітарний, ветеринарний сертифікати, дозволи різних органів);
- розрахункові (інвойс);
- страхові документи (поліс “Зелена карта”, СМР страхування та інші).

До основних документів що регламентують міжнародні автомобільні перевезення відносяться:

1. Конвенція КДПВ.

Підставою для здійснення перевезень вантажів у міжнародному сполученні є укладення договору перевезення. Договірні відносини між вантажовідправником, перевізником і вантажоодержувачем при виконанні міжнародних автоперевезень оформлюються та регулюються відповідно до Конвенції про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів (Конвенція КДПВ / Конвенція СМР) від 19 травня 1956 року.

Основні положення Конвенції:



Перша глава “Область застосування Конвенції” містить в собі дві статті в яких розглядаються випадки при яких застосовується ця Конвенція. Згідно положень першої глави Конвенції застосовується до всякого договору дорожнього перевезення вантажів за допомогою автомобілів, коли зазначені в договорі місце прийняття до перевезення вантажу і місце, передбачене для здачі вантажу, знаходяться на території двох різних країн, з яких принаймні одна є тою що бере участь у Конвенції. Дійсна Конвенція застосовується також у тому випадку, якщо перевезення, що входять в область її застосування, проводяться державою або урядовими закладами або організаціями.

Згідно ст.3 глави 2 “Особи, за які транспортер відповідальний” перевізник відповідає як за свої дії і недогляди, так і за дії і недогляди своїх агентів і всіх інших осіб послугами яких він користується для виконання перевезень.

В статті 4...15 глави 3 “Заклучення і виконання договору перевезень регламентується”:

- правила заключення договору;
- правила складення і оформлення товарно-транспортної накладної (ТТН);
- межі відповідальності відправника в випадку неправильного або недостатнього складання і оформлення ТТН, відсутності або достатності документів для митної служби;
- обов’язки перевізника по перевірці правильності оформлення документів при прийомі вантажу і його відповідальність як експедитора за наслідок втрати або неправильного використання документів;
- порядок дій одержувача при прибутті вантажу;
- порядок дій перевізника при обставинах, коли виконання договору в повному обсязі в процесі перевезень неможливо;
- порядок дій перевізника при виникненні обставини які перешкоджають здачі вантажу.

В статтях 17...29 глави четвертої “Відповідальність перевізника в процесі перевезень” регламентується:

- обставини коли перевізник несе відповідальність за повну або часткову втрату вантажу або за його пошкодження;
- обставини по яким перевізник звільняється від відповідальності при втраті або пошкодженні вантажу;



- обставини при яких признається, що має місце про строчка в доставці вантажу;

- обставини які є безперечними доказом втрати вантажу перевізником;

- дії власника вантажу при втраті вантажу перевізниками;

- дії відправника небезпечних вантажів і його відповідальність за непред'явлення перевізнику попередження про їх характер і мір безпеки;

- дії перевізника в даному випадку;

- правила і розмір відшкодувань перевізником збитків в результаті повної або часткової втрати вантажу, або в результаті прострочки його в доставці, або в результаті пошкоджень.

В главах V “Претензії і позови” (ст. 30...33), VI ”Постанови що стосуються перевезення виконаних деякими транспортерами ” (ст. 34...40) розглядаються:

- правила подачі претензій і позову позивачем, правила і місце їх розглядання;

- визначання строків давності позову в залежності від різних обставин;

- правила розподілу відповідальності за перевезення при їх здійсненні декількома автоперевізниками при подачі позову відправниками або одержувачем;

- правила подачі регресивного позову одним з перевізників перевізнику який брав участь в даних перевезеннях.

Наявність умов договору, що суперечать даної Конвенції наведені в главі VII.

Заключні положення розглядаються в статті глави VIII.

2. Договір міжнародного автомобільного перевезення товарів (міжнародна ТТН CMR).

Договір міжнародного автомобільного перевезення товарів оформлюється на стандартному бланку міжнародної товарно-транспортної накладної CMR. Накладна CMR є номерним бланком, який може складатися з 9 або 12 сторінок і є таким, що самокопіюється.

Відповідно до вимог глави III Конвенції КДПВ перші три екземпляри накладної CMR, підписані відправником та перевізником, розподіляються таким чином:

- перший примірник накладної передається відправнику;



другий - супроводжує вантаж і передається вантажоодержувачу;

- третій залишається у перевізника.

Таку схему застосовують у разі, коли замовником перевезення є вантажовідправник або вантажоодержувач. Якщо ж замовником перевезення виступає транспортно-експедиційна компанія (ТЕК), то перший і другий екземпляри призначено для вантажовідправника та вантажоодержувача відповідно, третій залишається у справах перевізника для списання понесених перевізником витрат, а четвертий екземпляр накладної приєднується перевізником до рахунку на сплату наданих транспортних послуг та направляється до транспортно-експедиційної компанії. Крім того, екземпляри СМР можуть вимагати митні органи на маршруті перевезення, в митницях відправлення, транзиту або призначення, а також податкові органи, оскільки накладна СМР є підставою для застосування 0-ї ставки ПДВ для оподаткування послуг, наданих перевізником (п. 6.24 ЗУ від 03.04.1997 № 168/97-ВР "Про Податок на додану вартість").

У тому разі, коли призначений до перевезення вантаж має бути навантажено на різні автомобілі або ж коли йдеться про різні партії вантажів, необхідно скласти таку кількість накладних, яка відповідає кількості автомобілів, що використовуються, або кількості належних до перевезення партій вантажів.

Накладна має містити такі відомості (п. 1 ст. 6 Конвенції КДПВ):

- а) місце і дату її складання;
- б) ім'я та адресу відправника;
- в) ім'я та адресу транспортного агента;
- г) місце і дату прийняття вантажу до перевезення та місце його доставки;
- д) ім'я та адресу одержувача;
- е) прийняте позначення характеру вантажу і тип його упаковки та у разі перевезення небезпечних вантажів, їх загальноприйняте позначення;
- ж) кількість вантажних місць, їх особливу розмітку і номери;
- з) вагу вантажу брутто або виражену в інших одиницях виміру кількість вантажу;



і) пов'язані з перевезенням витрати (вартість перевезення, додаткові витрати, мито і митні збори, а також інші витрати з моменту укладення договору до здавання вантажу);

ж) інструкції, необхідні для проходження митного контролю, та інші;

к) вказівку, що перевезення незалежно від будь-якого застереження проводиться згідно з вимогами встановленими цією Конвенцією.

3. Вантажна митна декларація.

Вантажна митна декларація (ВМД) - заява, що містить відомості про товари та інші предмети і транспортні засоби та мету їх переміщення через митний кордон України або про зміну митного режиму щодо цих товарів, а також інформацію, необхідну для здійснення митного контролю, митного оформлення, митної статистики, нарахування митних платежів.

ВМД складається з уніфікованого адміністративного документа форми МД-2 на п'яти зброшурованих основних аркушах різного кольору та відповідної кількості додаткових аркушів уніфікованого адміністративного документа форми МД-3.

ВМД складається на партію товарів за умови, що до всіх товарів зазначеної партії застосовується єдиний митний режим. Якщо партія складається з товарів, що мають різні коди за Товарною номенклатурою зовнішньоекономічної діяльності (ТН ЗЕД), а також у випадках, коли товари з одним кодом за ТН ЗЕД мають різні дані (країна погодження, валюта оцінювання, тощо) відомості зазначаються на додаткових аркушах ВМД (МД-3) одна ВМД із застосуванням додаткових аркушів складається не більше як на 99 найменувань товарів.

Під час заповнення однієї ВМД загальна кількість додаткових аркушів не повинна перевищувати 33. Додаткові аркуші можуть використовуватись тільки у разі: коли митний режим внесених до цих товарів зберігається з митним режимом товарів, зазначених на основних аркушах.

ВМД заповнюється державною мовою за допомогою комп'ютера. Під час заповнення ВМД може застосовуватись іноземна мова, якщо переклад державною мовою назв суб'єктів або фірмового (комерційного) найменування товару є недоцільним та істотно не впливає на принцип здійснення заходів тарифного або нетарифного регулювання.



Характеристика основних розділів ВМД

У вантажній митній декларації можна виокремити кілька значних інформаційних блоків або розділів. Бланк ВМД форми МД-2 містить 54 цифрові і 4 (А, В, С, Д) літерні графи::

а) загальна характеристика постачання (графи 1, 3-6). Цей блок дає уявлення про митний режим, під яким розміщується товар, про кількість товарів, пакувальних місць;

б) юридичні особи, що беруть участь у митному оформленні даної зовнішньо-торгівельної операції (графи 2, 8, 9, 14). Йдеться про відправника, одержувача товарів, особу, відповідальну за фінансове врегулювання, а також декларанта;

в) географічний блок (графи 11, 15-17а). Позначає код торгуючої країни, країни відправлення і походження товарів при ввезенні товарів, країну призначення при вивезенні товарів, їх коди. З цим блоком кореспондується графа 34 ВМД, що вказує код країни походження кожного товару в партії;

г) транспортний блок (графи 18, 19, 21, 25, 26). Містить інформацію про транспортні засоби, на яких перевозилися товари, про використання контейнерних перевезень;

д) Фінансовий блок (графи 12, 20, 22-24, 28). Надає вартісну оцінку експортно-імпортних операцій вказує умови постачання, місце переходу прав на товар від продавця до покупця, термін надходження валютного виторгу, форму розрахунків, курс валюти, банківські реквізити особи, відповідальної за фінансове врегулювання, характер угоди, номер паспорта угоди. До цього блока можна віднести також графу А, до якої вносяться банківські реквізити організації-декларанта;

е) характеристика кожного товару в партіях представлена в графах з 31-ї по 46-у включно на кожному з бланків МД-2 і МД-3. У цих графах вказуються: найменування товару; його упаковка; маркування; фірма-виробник і т.п.; 1 1-значний код товару за ТН ЗЕД; ваги нетто і брутто товару; залишок квоти, якщо товар ліцензується; код додаткової одиниці виміру, якщо товар вимірюється не в кілограмах; номери ВМД, за якими товар раніше розміщувався під той чи інший митний режим; преференції по товару; митний режим, під яким товар розміщувався раніше та особливості митного режиму; фактурна митна і статистична вартість товарів.

ВМД заповнена з підчистками та помилками для оформлення не



приймається. Виправлення можуть бути зроблені шляхом перекреслення помилкових та внесення правильних відомостей (друкованим способом або від руки). У ВМД не допускається більш як три виправлення. У графах 12, 22, 37, 42, 45, 46, 47 виправлення не допускаються. Кожне виправлення засвідчується печаткою декларанта. Посадові особи органів Державної митної служби не мають права з власної ініціативи, за дорученням або проханням декларанта заповнювати ВМД, змінювати або доповнювати відомості, зазначені в ній, за винятком тих граф або відомостей, заповнення яких належить до компетенції органів Державної митної служби.

Разом з ВМД надається її електронна копія, яка використовується для прискорення проведення процедури митного оформлення товару і митної статистики зовнішньо-економічної діяльності. Інформація, внесена до електронної копії ВМД, повинна відповідати інформації, внесеній декларантом до оригіналу. Форма та структура електронної копії ВМД, кодування символів, засоби пересилання визначаються Державною митною службою.

4. CARNET-TIR (книжка МДП).

В Україні, згідно із Законом "Про міжнародні договори України" від 29 червня 2004 року за №1906-ІУ та Законом "Про участь України в Митній конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МАП (Конвенції МАПІ 1975 року)" від 15.07.94 р. за №117/94-ВР, діє Конвенція МАП. Механізм застосування Конвенції МАП деталізується наказом Державної митної служби України №755 із змінами та доповненнями, які внесені наказом АМСУ від 05.03.2004 р №172 "Про внесення змін та доповнень до Порядку реалізації положень Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МАП".

Транзитна система МДП була розроблена майже 60 років тому з метою спрощення та поліпшення умов міжнародних перевезень вантажів дорожнім транспортом. Протягом свого існування вона постійно вдосконалювалася з урахуванням нових вимог, поставлених розвитком міжнародної торгівлі, появою нових транспортних одиниць, таких, як контейнери, тощо.

Дія системи міжнародних дорожніх перевезень із застосуванням книжки МДП передбачає ефективну систему митного контролю доставки товару з митниці місця



відправлення до митниці місця призначення. Суб'єктами контролю в даному разі виступають митні органи країн, по території яких виконується перевезення. Об'єктом контролю є товар, який доставляється користувачем книжки МДП до митниці кінцевого місця призначення, та сам користувач, тобто особа, що здійснює перевезення.

Конвенцією МДП передбачена можливість виконання перевезень в автомобілях і контейнерах під митними печатками і пломбами від митниці країни відправлення до митниці країни призначення, як правило, без митного огляду на кордонах. При цьому загальна кількість митниць відправлення та митниць призначення не повинна перевищувати чотирьох. Книжка МДП може бути використана для перевезення товару лише за умови, що все перевезення від початку до кінця або його певна частина здійснюється автомобільним транспортом.

Книжка МДП складається із чотирьох сторінок обкладинки (титульна сторінка, вантажний маніфест, Протокол книжки МДП, остання сторінка книжки МДП з відривною ідентифікаційною карткою), відривних аркушів №1/№2 жовтого та зеленого кольору, та невідривних корінців №1/№2 жовтого та зеленого кольору відповідно. Книжки МДП складаються із 4, 6, 14 або 20 аркушів і призначені для застосування при перевезенні товарів через території кількох держав.

Гарантійне об'єднання встановлює термін дії книжки МДП, який не може бути продовжений. Дата його закінчення зазначається в графі 1 титульної сторінки обкладинки. Якщо книжку МДП було прийнято до оформлення митницею відправлення в останній день терміну її дії або до цієї дати, то вона є дійсною до завершення перевезення на умовах Конвенції МДП.

Перевезення великовагових і громіздких вантажів може здійснюватися в непломбованих відкритих транспортних засобах (у такому разі перевізнику не потрібно мати Свідоцтво про допуск дорожнього транспортного засобу до перевезення вантажів під митною печаткою та пломбами), а на обкладинці та всіх відривних аркушах книжки МДП до початку митного оформлення власником книжки МДП має бути проставлено штамп "Великовагові або громіздкі вантажі" (англійською



мовою - "Heavy or bulky goods") або штамп "Відкрита МДП" (англійською мовою - "Open TIR").

Правила заповнення книжки МДП затверджено наказом Державної митної служби України від 05.03.2003 р- за №172. По одержанні книжки МДП перевізнику слід перевірити правильність вказаного найменування та адреси користувача книжки МДП та термін її дії.

Перша (титульна) сторінка обкладинки книжки МДП заповнюється таким чином: графі 1-5 - гарантійним об'єднанням, котре видає книжку МДП.

У графі 1 "Дійсна для прийняття вантажів митницею місця відправлення до (включно)..." зазначається дата, до якої книжку МДП може бути пред'явлено митниці відправлення (термін дії книжки МДП).

У графі 2 "Видана" зазначається найменування гарантійного об'єднання, яке видало книжку МДП.

У графі 3 "Власник" проставляються найменування та повна поштова адреса власника книжки МДП. Перевезення за системою МДП може здійснювати лише власник книжки МДП, зазначений у графі 3.

Графи 4-5 містять підписи представника гарантійного об'єднання та секретаря Міжнародного союзу автомобільного транспорту (МСАТ).

В графах 6-12 власником книжки МДП чи Перевізником можуть бути самостійно, з дозволу посадової особи митного органу, змінені відомості (наприклад, при поломці чи дорожньо-транспортній пригоді та потребі замінити транспортний засіб) про державний номерний знак тягача. Ці зміни повинні бути засвідчені відбитком особистої номерної печатки (ОНП) посадової особи митного органу. Заміна тягача чи іншого транспортного засобу дозволяється, як правило, за умови, що цей транспортний засіб належить тому ж власнику, що й несправний.

Невідривний аркуш №1/№2 (вантажний маніфест) заповнюється таким чином:

- графі 1, 3 - заповнюється МСАТ друкарським способом;
- графа 4 - власником книжки МДП;
- графі 2, 5...12 - декларантом (власником товару) чи уповноваженою ним особою. Вони також можуть заповнюватися



власником книжки МДП. Виправлення та зміни вносяться до книжки МДП тільки посадовою особою митного органу, засвідчуються її підписом та відбитком ОНП;

- у графах 13, 14, 15 "Я заявляю, що відомості, наведені вище в рубриках 1...12, точні та повні. Місце і дата. Підпис власника чи його представника" – власником книжки МДП (проставляється місце, дата заповнення книжки МДП та особистий підпис);

Графи 1...15 відривних аркушів №1 заповнюються в порядку, передбаченому для заповнення вантажного маніфесту. Відомості, заявлені в цих графах, мають відповідати відомостям, вказаним у вантажному маніфесті.

Власник книжки МДП заповнює всі аркуші, які буде використано при перевезенні МДП.

Графи з 16 до 23 відривних аркушів №1 і №2 заповнюються митницями відправлення та проміжними митницями при ввезенні товару до транзитних країн (країн призначення). Заповнюючи графи 18...23 на білому та зеленому листку, митниця ставить операцію МДП на контроль.

Невідривний корінець №1 заповнюється посадовою особою митниці відправлення таким чином:

- графа 1 - назва митниці, яка прийняла під контроль операцію МДП;

- графа 2 - вказується номер реєстрації перевезення (операції МДП);

- графа 3 - вказується номер пломби, накладеної на вантажне відділення;

- графа 4 - перекреслюється, якщо печатки та пломби визнано непорушними;

- графа 5 - вказуються будь-які особливі примітки (встановлений маршрут, митниця, куди має бути доставлено вантаж);

- графа 6 - проставляється підпис, дата та особиста номерна печатка інспектора митниці, який здійснив оформлення.

Графи 1...23 відривного аркуша №2 заповнюються аналогічно порядку заповнення граф відривного аркуша №1. Графи 24...28 відривного аркуша №2 заповнюються проміжною митницею при виїзді або митницею призначення.



Невідривний корінець №2 оформляється митницями призначення та митницями виїзду країн транзиту наступним чином:

- графа 1 - назва митниці, в якій здійснюється митне оформлення;
- графа 2 - перекреслюється, якщо печатки та пломби визнано непорушними;
- графа 3 - кількість оформлених вантажних місць;
- графа 4 - вказуються ідентифікаційні номери нових пломб;
- графа 5 - вказуються застереження (наприклад, пломби порушено, вказано невірну кількість вантажних місць тощо);
- графа 6 - проставляється підпис, дата та особиста номерна печатка інспектора митниці, який здійснив оформлення.

Дуже важливо після повернення оформленої митницею призначення книжки МДП, переконатися в наявності перелічених відомостей і печатки митних органів на останньому, невідривному, зеленому корінці книжки МДП.

Протокол книжки МДП оформляється в разі, якщо:

- митні печатки та пломби пошкоджено в дорозі (за винятком випадків, коли вони знімалися для проведення перевірки чи огляду товару митними органами або для усунення зсуву товару);
- товар пошкоджено, втрачено (частково чи повністю) без пошкодження митних печаток та пломб;
- у результаті поломки транспортного засобу, товар потрібно перевантажити на інший транспортний засіб або в інший контейнер.

У книжці МДП не повинно бути підчищень або помарок. Виправлення повинні здійснюватися шляхом закреслення помилкових даних і внесення, за необхідності, правильних. Усі виправлення засвідчуються підписом та ОНП інспектора митниці.

У разі складання протоколу про порушення митних правил книжка МДП закривається та вилучається митницею, а перевізнику видається відривна ідентифікаційна картка з зазначенням підстав вилучення, дати, підпису та штампом особистої номерної печатки інспектора митниці.

5. Перелік обов'язкових документів у водія:

- службовий закордонний паспорт з візами;



- посвідчення водія;
- книжка реєстрації валюти;
- товарно-транспортна накладна міжнародного зразку (CMR) згідно КДПВ;
- вантажно-митна декларація форма МД-2 з додатковим листком МД-3;
- шляховий лист;
- страхові поліси:
 - а) Поліс обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів на території України.
 - б) Поліс обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів на умовах міжнародної системи автострахування ("Зелена карта").
 - в) Генеральний договір страхування транспортних засобів (європейський страховий альянс та транспортне підприємство). До договору додається сертифікат.
 - г) Карта міжнародного автомобільного страхування ("АВТО-КАСКО").
 - д) Сертифікати відповідальності вимогам придатності до експлуатації автомобіля та напівпричепа з технічними характеристиками.
 - ліцензія і ліцензійна карта;
 - свідоцтво про допущення транспортного засобу до перевезень вантажів під митними печатками і пломбами (фото автомобіля і збільшення місця пломби).

Контрольні запитання

1. Які є зовнішньо-торгівельні документи? 2. Що регулює конвенція про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів? 3. Які дані повинна містити накладна згідно Конвенції КДПВ? 4. Що таке вантажна митна декларація? 5. Які дані вказуються у вантажній митній декларації? 6. Які документи повинен мати водій при міжнародних перевезеннях вантажів?

Практична робота №10

Технологія міжнародних перевезень вантажів

Мета: ознайомитись з технологією міжнародних перевезень вантажів.



Вказівки до виконання завдання

- Міжнародні перевезення вантажів виконуються відповідно до
- Конвенції МДП (TIR) 1975 р.;
 - Конвенції про Договір міжнародного перевезення вантажів по дорогах (Конвенція КДПВ 1978 р);
 - Митного кодексу України;
 - норм міжнародного права.

Водій, як відповідальний представник підприємства (приватного підприємця), забезпечує збереження вантажу прийнятого для перевезення та несе відповідальність за належне виконання умов договору перевезення. У разі грубого порушення водієм даного положення, він відсторонюється від виконання перевезень вантажів по книжкам МДП, та направляється на проходження при АсМАП України курсів з підготовки та перепідготовки водіїв та спеціалістів до міжнародних перевезень вантажів за власний кошт.

Початок рейсу. Завантаження

Перед виїздом на завантаження водій повинен перевірити наявність таких документів:

- закордонний паспорт з візою (у разі потреби);
- міжнародний шляховий лист;
- бланки книжок МДП;
- комплект міжнародної товарно-транспортної накладної (CMR);
- дійсне свідоцтво про допущення дорожнього транспортного засобу до перевезень вантажів під митними пломбами;
- ліцензійну картку на право здійснення міжнародних перевезень;
- свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу (техпаспорт) на тягач та напівпричіп;
- копію заявки на перевезення вантажу;
- митну декларацію на транспортні засоби (ВМД АТЗ);
- дійсні на час перевезення поліси страхування "зелена карта" на тягач та напівпричіп;
- дійсний поліс обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів на території України.

Під час завантаження, водій повинен отримати від вантажовідправника комплект CMR, заповнений належним чином. Якщо відправник вантажу за будь-яких причин не має накладної, оформлюється комплект CMR, який знаходиться у водія.



Рекомендується, прибувши на місце завантаження отримати в рубриці 22 CMR відмітку відповідальної особи вантажовідправника про дату та час прибуття автопоїзду на завантаження. Під час прийняття вантажу до перевезення, водій неодмінно перевіряє:

- точність записів, зроблених в накладній щодо числа вантажних місць, а також їх маркування та розміри;
- зовнішній стан вантажу та його упаковки.

Результати перевірки можуть бути занесені водієм до CMR (рубрика 18). Якщо з якоїсь причини, перевірити ці записи та стан вантажу не можна, водій вписує в рубрику 18 CMR свої зауваження та застереження. Наприклад: "немає змоги полічити місця", "прийнято до перевезення ... місць ", "на завантаженні не був присутнім, не був допущений відправником", "вантаж без упаковки", "упаковка вантажу місцями пошкоджена", "вантаж пошкоджено", "вантаж підмочений", "вантаж розміщено неправильно" і т. д.

Застереження перевізника вписуються до першого примірника CMR, який залишається у відправника вантажу. За допомогою самокопіювального паперу ці записи переносяться на інші примірники накладної. Забороняється робити застереження на примірниках, що залишились у водія без відмітки на першому аркуші CMR. Після внесення застереження водій повинен зажадати, щоб відправник їх письмово визнав.

При завантаженні водій також контролює:

- заповнення рубрики 3 CMR "місце розвантаження вантажу", де вказується повна адреса місця розвантаження, що може не збігатися з адресою вантажоотримувача;

- занесення до рубрики 13 CMR вказівок відправника щодо реквізитів контракту купівлі-продажу вантажу (номер і дата підписання контракту), інвойсу. Якщо на вивіз товару потрібна ліцензія або дозвіл, вказуються реквізити цих документів. Конверт, позначений в деяких країнах на CMR, нагадує вантажовідправнику та перевізнику про те, що в разі невчасного направлення вказаних документів на митницю, вони мають бути передані в конверті через перевізника.

Рекомендується позначати в рубриці 13 CMR номер та дату попереднього повідомлення (ПП) або попередньої декларації (ПД) чи акцизної декларації (АД) в тому разі, коли вантаж направляється в Україну.



Після завантаження і занесення вантажовідправником до CMR відомостей про вантаж, водій звіряє їх з даними, вказаними в заявці або заявці-договорі на перевезення. У разі виявлення невідповідності щодо кількості, ваги, найменування вантажу, а також кількості та адреси місць розвантаження, водій негайно повідомляє про це своє керівництво для прийняття рішення щодо подальшого виконання перевезення.

Проставляючи штамп підприємства та особистий підпис в рубриці 23 CMR водій, як правомочний представник підприємства (підприємця) перевізника, підтверджує, що на час прийняття вантаж та його упаковка були зовні в належному стані а число вантажних місць, їх маркування і нумерація відповідають внесеним до накладної даним.

У разі простою на місці завантаження (розвантаження) в CMR в рубриках 22 (підпис та штамп відправника) та 24 (підпис та штамп одержувача), водій зобов'язаний забезпечити відмітку відправника (одержувача) про початок та закінчення простою.

При проходженні митного оформлення вантажу у внутрішній митниці водій перевіряє збіг даних вказаних у книжці МДП, CMR та інвойсі.

При здійсненні перевезення вантажу на територію Великобританії, щоб запобігти проникненню до транспортного засобу нелегальних мігрантів, водій та вантажовідправник проводять контрольне обстеження автотранспортного засобу та заповнюють:

- довідку вантажовідправника - відомості про закриття та опломбування (додаток № 1);
- довідку контролю автотранспортного засобу (додаток № 2).

В разі виявлення нелегальних мігрантів ці документи приймаються Еміграційною Службою Великобританії, як доказ того, що перевізник вжив усіх заходів аби запобігти проникненню сторонніх осіб на автотранспортний засіб.

Перевезення

Під час перевезення водій зобов'язаний:

- стежити за безпекою автопоїзду, вантажу, митних пломб та товаросупровідних документів. Завантажений автопоїзд не повинен залишатися без догляду під час перевезення;



- зупинку здійснювати тільки на стоянці, що охороняється.
Вимагати від працівників автостоянки документ, що підтверджує
здачу автопоїзда під охорону;

- після зупинок перевіряти цілість митних пломб, тенту, тросу;
- виключити проникнення сторонніх предметів і осіб до вантажного відділення автопоїзда;

- контролювати правильне оформлення книжки МДП посадовими особами на митних переходах країн, що прослідуються транзитом;

- тримати в таємниці від сторонніх осіб характер, вартість вантажу, місце доставки, одержувача вантажу. По можливості занотовувати імена та посади осіб, що мали доступ до вантажу та товаросупровідних документів;

- дотримуватись правил дорожнього руху країни, де проходить перевезення.

Для оперативного контролю за ходом виконання рейсу, водій інформує керівництво про всі непорозуміння під час перевезення: затримки, простої, претензії з боку замовників чи компетентних органів.

У разі дорожньо-транспортної пригоди або нещасного випадку водій зобов'язаний:

- негайно зупинитись, включити аварійну світлову сигналізацію та встановити знак аварійної зупинки;

- прийняти всі можливі заходи щодо запобігання подальшого пошкодження або викрадення вантажу та автопоїзда;

- доповісти про обставини ДТП чи нещасного випадку своєму керівництву;

- забезпечити виклик на місце пригоди представників митниці, ДАІ (поліції), записати їхні прізвища, індивідуальні номери та номер справи або протоколу про ДТП;

- перевірити внесені до протоколу дані про обставини ДТП, та (або) ступінь пошкодження вантажу;

- при необхідності запросити перекладача;

- отримати виписку з протоколу ДТП.

Забороняється:

- залишати місце пригоди, крім випадків, що стосуються виклику представників вказаних служб;

- підписувати документи, зміст яких незрозумілий через незнання мови оригіналу.



Якщо за кордоном, в наслідок ДТП за вини водія, було завдано шкоди третім особам, такий випадок вважається страховим випадком, відповідальність по якому застрахована страховим полісом "Зелена карта".

Для збереження права отримати відшкодування завданої шкоди водій зобов'язаний:

- у визначений умовами страхування строк повідомити про страховий випадок страховика, який видав поліс "Зелена карта";

- надати письмове пояснення щодо події з зазначенням дати, місця, обставин, учасників, відомостей про огляд та засвідчення пригоди компетентними органами, видів, марок, реєстраційних номерів автотранспортних засобів, що брали в ній участь.

Якщо винним у ДТП визнано водія іншого автотранспортного засобу, водій, що підписує дану інструкцію, зобов'язаний:

- отримати у винної у ДТП особи копію її страхового полісу, паспортні дані та адресу, скласти пояснення про подію;

- отримати виписку з протоколу про ДТП.

У разі заподіяння шкоди третім особам на території України водій транспортного засобу, який скоїв ДТП, зобов'язаний:

- повідомити про пригоду страхову компанію у термін, визначений правилами страхування;

- скласти пояснення щодо обставин пригоди;

- забезпечити виклик представників страхової компанії (аварійного комісара) експерта для визначення розміру завданої шкоди;

- виконувати вказівки представників страхової компанії.

Штраф за порушення Правил дорожнього руху в усіх випадках сплачується безпосередньо водієм. Страхова компанія не відшкодовує шкоди заподіяної з умисними діями або діями, скоєними в стані алкогольного або наркотичного сп'яніння.

У випадку втрати, загибелі, викрадення, пошкодження вантажу чи його частини або митних пломб, водій зобов'язаний:

- вжити всіх можливих заходів щодо запобігання збільшення подальшої шкоди;

- повідомити про пригоду своє керівництво, найближче представництво страхової компанії (якщо вантаж або автопоїзд застраховані);

- викликати на місце події представників ДАІ, міліції, (поліції), пожежної охорони (при пожежі), митниці, в зоні діяльності якої



сталася подія, а також представників страхової компанії (якщо вантаж застрахований);

- отримати документи (довідку, копію протоколу) завірені належним чином, які підтверджують пригоду, що сталася, її наслідки, розмір завданої шкоди та, обов'язково, зафіксувати стан вантажу;

- наполягати на заповненні службовцем митниці протоколу (Procès-verbal de constat) книжки МДП, з обов'язковим зазначенням кількості відсутніх або знищених місць вантажу та відомостей про нові накладені пломби.

При необхідності замінити тягач на інший водій повинен:

- повідомити про таку потребу своє керівництво;
- вжити всіх можливих заходів щодо збереження митних пломб та вантажу;

- забезпечити прибуття автопоїзду з новим тягачем до найближчої митниці для внесення даних про замінений тягач у книжку МДП (закреслюється номер попереднього тягача та проставляється номер іншого, засвідчується печаткою митника).

Якщо через несправність транспортного засобу, несприятливі погодні умови, дорожньо-транспортну пригоду і т. ін., існує загроза порушення вказаних при в'їзді в країну у книжці МДП термінів транзиту або доставки вантажу у митницю призначення, водій або його керівництво, повинні негайно звернутися до найближчої митниці для продовження цих термінів.

Доставка товарів до митниці призначення в Україні

Прибувши до зони митного контролю вхідної митниці України водій:

- повідомляє інспектору митниці номер і дату попереднього повідомлення (ПП), попередньої декларації та акцизної декларації (ПД, АД);

- подає інспектору митниці всі товаросупровідні документи, які інспектор повертає після опрацювання разом з щойно роздрукованим примірником ПП (ПД, АД). Всі примірники цих документів митник засвідчує особистою номерною печаткою та штампом "Під митним контролем";

- контролює внесення до книжки МДП точної назви митниці (митного поста), і адреси місця прибуття на митницю призначення. Ці дані повинні збігатися з вказаними в рубриці 13 CMR. В разі



виявлення розбіжності цих даних, водій повідомляє про це своє керівництво та експедитора;

- перевіряє оформлення в книжці МДП відривних аркушів №1 та №2, в обох робляться записи:

- в графі 18 - найменування митниці в'їзду;
- в графі 19 - відомості про визнання накладених печаток і пломб непошкодженими;
- в графі 20 - строк доставки до митниці призначення;
- в графі 21 - назва проміжної митниці при в'їзді та реєстраційний номер книжки МДП, присвоєний цієї митницею;
- в графі 22 - назва митниці, вантажного відділу або митного посту митниці призначення, його адреса;
- в графі 23 - підпис і особиста номерна печатка інспектора, який проводив митне оформлення.

На корінці відривного аркуша № 1 книжки МДП робляться записи:

- в графі 1 - назва митниці в'їзду;
- в графі 2 - реєстраційний номер книжки МДП;
- в графі 3 - встановлені пломби, якщо вони змінювались;
- в графі 4 - відмітка про визнання накладених пломб непошкодженими;
- в графі 5 - назва митниці, вантажного відділу або митного посту митниці призначення, його адреса;
- в графі 6 - дата оформлення, підпис і особиста номерна печатка інспектора, що проводив оформлення.

В СМР водій отримує відмітки про необхідність проходження для даного вантажу інших видів контролю (санітарно-епідеміологічного, екологічного, ветеринарного, фіто санітарного, радіологічного).

Забороняється подавати на вхідну українську митницю документи, зокрема комерційні інвойси відмінні від тих, що подавалися в митницях країн транзиту.

Якщо прикордонна митниця вимагає переогляду вантажу, водій зобов'язаний отримати від службовців митниці підписаний та відмічений особистою номерною печаткою Акт огляду, що містить дані про кількість та стан вантажу, номери старої та нової пломб.

У разі спроби з боку правоохоронних органів (податкова міліція, СБУ, Держкомкордон, ін.) здійснити переогляд вантажу на маршруті між вхідною митницею та митницею призначення, водій



дозволяє такий перегляд тільки за присутності представника митниці. Після завершення перегляду митник складає Акт перегляду, з зазначенням його результатів. Акт підписують всі учасники перегляду. Про всі випадки самостійного перегляду представниками правоохоронних органів без відома митних органів, пов'язаного з пошкодженням митних пломб, перевантаження товарів, що знаходяться під митним контролем, водій повідомляє своє керівництво, яке в свою чергу інформує Управління по організації боротьби з контрабандою та порушеннями митних правил Держмитслужби України.

У разі прийняття службовцем митниці рішення про відмову пропустити на митну територію України вантаж, він заповнює спеціальну Картку відмови. Заповнений відривний талон від цієї картки передається водію і є документом, що підтверджує таку відмову.

При прибутті на внутрішню митницю (митницю призначення) водій заїжджає на термінал (майданчик, зону митного контролю) і передає по спеціальному реєстру черговому інспектору всі товаросупровідні документи разом з оригіналом ПП (АД, ПД) отриманим на вхідній митниці. Оригінал одного примірника реєстру з переліком поданих документів, підписом інспектора та відбитком номерного штампю "Під митним контролем", залишається у водія як доказ доставки вантажу і передачі товаросупровідних документів до митниці призначення.

Інспектор митниці завіряє подані товаросупровідні документи номерним штампю "Під митним контролем" і оформлює книжку МДП. Книжка МДП вважається оформленою митницею призначення тоді, коли на останньому оформленому корінці книжки (зеленому) стоїть підпис та особиста номерна печатка інспектора митниці призначення. Зелений аркуш від цього корінця має відірвати службовець митниці призначення при оформленні книжки МДП. На корінці №2 вказується: пункт 1 - митниця оформлення книжки МДП; пункт 2- визнання митницею митних пломб неушкодженими; пункт 3 - кількість місць вантажу (повинна співпадати з кількістю вказаною в товаросупровідних документах); 4 - нові накладені пломби; пункт 5 - зауваження при оформленні.

Після митного оформлення вантажу інспектор проставляє на поданих оригіналах ПП та СМР відбитки особистої номерної печатки (овальної) та ставить напис "товар надійшов".



Категорично забороняється до проведення митного оформлення на митниці призначення:

- прибуття автопоїзду на іншу, ніж записано в ПП (ПД, АД) адресу митниці або на адресу вантажоодержувача;
- передача книжки МДП вантажоодержувачу;
- зняття або порушення митної пломби без дозволу митниці призначення;
- розвантаження без дозволу митниці призначення.

Митні пломби знімає тільки інспектор митниці. Для впевненості та уникнення в майбутньому непорозумінь, пов'язаних з доставкою вантажу, водій може записати посаду, прізвище, ім'я та по-батькові інспектора, а також номер його посвідчення.

Доставка товарів вантажоодержувачу

Після отримання дозволу митниці призначення про розвантаження вантажу, водій зобов'язаний:

- зв'язатись з одержувачем та обумовити всі деталі розвантаження: чи готовий одержувач зустріти вантаж, хто буде приймати вантаж, деталі розвантаження тощо;

- прибувши на місце розвантаження переконавшись в тому, що особа, яка вас зустріла, є законним представником одержувача, вказаного в СМР, Для цього слід отримати від представника оригінал довіреності на отримання вантажу з "микрою" печаткою підприємства-одержувача та паспортними даними особи - одержувача вантажу. Паспортні дані треба звірити з паспортом, а назву підприємства на печатці - з даними про одержувача в товаросупровідних документах, включаючи оригінал ПП (АД, ПД).

У разі виникнення сумніву щодо правомочності одержувача вантажу, водій зобов'язаний перевести автопоїзд на стоянку, що охороняється, зв'язатися зі своїм керівництвом і узгодити подальші дії.

Водій дозволяє розвантаження автопоїзду за таких умов:

- митниця призначення дозволила розвантаження;
- документи, надані одержувачем, підтверджують його право на отримання вантажу.

Забороняється вивантаження товарів, якщо при відкритті вантажного приміщення очевидне пошкодження вантажу, його упаковки.

Після розвантаження, якщо у одержувача немає претензій по кількості та якості отриманого вантажу, водій повинен отримати в



рубриці 24 всіх примірників СМР, що в нього залишились, відмітку про отримання вантажу, завірену підписом та печаткою підприємства - одержувача. Назва підприємства в печатці з точністю до букви повинна збігатися з назвою одержувача, вказаною в ПП (ПД, АД) та в рубриці 2 СМР, включаючи форму власності (ТОВ, АТ, АТЗТ, ПП і т. ін.). Доцільно отримати в СМР чітку розписку вантажоодержувача в тому, що вантаж прийнятий без зауважень щодо його кількості та зовнішньому стану.

В разі пред'явлення будь-яких претензій з боку одержувача до зовнішнього стану, кількості місць, чи невідповідності вказаному в товаросупровідних документах вантажу, водій, підписуючи акт, робить свої застереження щодо його змісту, посилається на власні зауваження у СМР, якщо вони були, і мотивує їх. Крім цього наполягає на внесенні до акту запису: «Номер справної митної пломби збігається з номером, вказаним в книжці МДП, автопоїзд, включаючи вантажне відділення, прибув у справному стані».

Огляд вантажу проводиться за участю експерта торгово-промислової палати.

Відмова одержувача прийняти вантаж з обґрунтуванням причин повинна бути внесена в СМР та засвідчена печаткою підприємства і підписом його керівника. У цьому разі слід вжити всіх заходів щодо охороні вантажу та звернутися до свого керівництва за додатковими інструкціями.

Направлення вантажу за іншою адресою ніж вказана в графі 3 СМР здійснюється тільки з дозволу керівництва і при отриманні письмового доповнення до договору-заявки від експедитора або безпосереднього відправника вантажу.

Повернення з рейсу

При прибутті з рейсу, водій:

- надає керівництву оформлений належним чином шляховий листок, оригінальні ПП (АД, ПД), міжнародні товаротранспортні накладні (СМР.), книжки МДП, реєстри поданих до митниці призначення документів, довіреності одержувачів на отримання вантажу, оформлені належним чином, що підтверджують виконання ним завдань перевезення;

- подає відповідальним особам диски тахографа за весь рейс, авансовий звіт та залишок невикористаних грошових коштів.



1. Наявність яких документів перед виїздом на завантаження повинен перевірити водій? 2. Які обов'язки водія під час процесу перевезень вантажів? 3. Що зобов'язаний зробити водій у разі ДТП чи нещасного випадку при міжнародних перевезеннях? 4. Які дії водія по прибуттю в зону митного контролю? 5. Які дії водія після повернення з міжнародного рейсу?

Література

1. Дмитриченко М. Ф. Основи теорії транспортних процесів і систем: навчальний посібник / М. Ф. Дмитриченко, Л. Ю. Яцківський, С. В. Ширяєва, В. З. Докуніхін. Київ : «Слово», 2009. 336 с.
2. Фабрицький М. А. Курс лекцій з дисципліни «Транспортно-експедиційні роботи» / М. А. Фабрицький, О. П. Рижий. Рівне, НУВГП, 2009. 129 с.
3. Воркут А. И. Грузовые автомобильные перевозки К. : Вища школа, 1986. 447 с.
4. Герзель В. М. Організація автомобільних перевезень, дорожні умови та безпека руху / Герзель В. М., Марчук М. М., Фабрицький М. А., Рижий О. П. Навч. посібник. Рівне : НУВГП, 2008. 200 с.
5. Кальченко А. Г. Основи логістики : навчальний посібник. К. : Товариство «Знання», КОО, 1999. 135 с.