Національний університет
водного господарства
та природокористування

Міністерство освіти і науки, молоді та спорту України
Національний університет водного господарства
та природокористування

В. С. Сорока, О. О. Гладковська

Транспортно-експедиційна робота

Національний університет
водного господарства
та природокористування

за редакцією доктора економічних наук,
професора Зіня Е. А.

Навчальний посібник

Рекомендовано Міністерством освіти і науки, молоді та спорту України як навчальний посібник для студентів вищих навчальних закладів

Рівне – 2013

УДК: 656.96 (075.8)
ББК 39.9 я7
С65

Рекомендовано Міністерством освіти і науки, молоді та спорту України. (Лист № 1/11-17261 від 06.11.2012 р.)

Рецензенти:
Корецька С. О., доктор економічних наук Національного університету водного господарства та природокористування, м. Рівне;
Царенко О. В., доктор економічних наук Академії муніципального управління, м. Київ;
Комірна В. В., доктор економічних наук Донецького державного університету управління.

Сорока В. С., Гладковська О. О.
С65 Транспортно-експедиційна робота: Навчальний посібник / За редакцією д-ра економ. наук, професора Е. А. Зіня. – Рівне : НУВГП, 2013. – С. 347
ISBN 978-966-327-238-2

У посібнику вміщено теоретичний матеріал до модулів з навчальної дисципліни «Транспортно-експедиційна робота», зміст практичних занять, тестові завдання для перевірки знань студентів до кожної теми і модуля, словник основних термінів, список рекомендованої літератури, додатки.

Посібник призначено для студентів напряму підготовки 6.070101 «Транспортні технології (автомобільний транспорт)». Даний посібник буде корисним для студентів, викладачів, аспірантів вищих навчальних закладів транспортного, управлінського та економічного профілю та широкого кола фахівців, що вивчають сутність транспортних процесів та їх роль в різних сферах економіки.

УДК: 656.96 (075.8)
ББК 39.9 я7

ISBN 978-966-327-238-2

© Сорока В.С., Гладковська О.О., 2013
© НУВГП, 2013

Національний університет
водного господарства
та природокористування

ПЕРЕДМОВА

Запровадження дисципліни “Транспортно-експедиційна робота” в навчальний процес підготовки бакалаврів фахового напряму “Транспортні технології /автомобільний/” зумовлено взаємодією двох технологічних складових будь-якого процесу переміщення – транспортної та експедиційної. Транспортна – забезпечує безпосередній територіально-географічний розподіл суспільних результатів праці, а експедиційна – виконання супутніх операцій: підготовки, збереження, прийому до транспортування, вибору виду транспорту, завантаження, супроводу, розвантаження, передачі отримувачу, документування, страхування і охорони. Таким чином, сформувалася та розвивається мережа транспортно-експедиційних послуг, яка є окремим предметом підприємницької діяльності на транспорті та має власний ринок, закони і правила. Сучасне експедитування розглядається як система доставки, експедитор – як суб’єкт господарювання, котрий виступає організатором перевезення та створює оптимальну схему доставки від виробника до споживача за участю кількох видів транспорту з використанням спеціальних транспортно-експедиторських документів. На сучасному етапі експедитор є основною ланкою між вантажовідправником, перевізником і вантажоодержувачем. Зміст дисципліни “Транспортно-експедиційна робота” базується на матеріалі “Загального курсу транспорту”, “Транспортних засобах”, “Транспортній географії”, “Вантажознавстві”, “Основах експлуатації транспортних засобів”, “Організації вантажних перевезень”, “Організації та технології вантажних робіт на транспорті”, “Інформаційних системах на транспорті”, “Основах зовнішьоекономічних зв’язків” і служить основою для “Проектування систем регіональних вантажних перевезень”, “Організації міжнародних автомобільних перевезень”, “Менеджменту зовнішьоекономічної діяльності”,“Взаємодії видів транспорту”,“Логістика” та інших.

Навчальний посібник допоможе студентам засвоїти сутність основних теоретичних положень дисципліни, отримати практичні навики виконання експедиторських доручень, підготувати звіт за виконану самостійну роботу, перевірити рівень знань.

Національний університет
водного господарства
та природокористування

ЗМІСТОВИЙ МОДУЛЬ 1
ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ТА ПРАВОВІ АСПЕКТИ ОРГАНІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИЦІЙНОЇ РОБОТИ

Тема 1. Предмет і зміст курсу "Транспортно-експедиційна робота"

1.1. Предмет і зміст транспортно-експедиторської діяльності.
1.2. Суб'єкти транспортно-експедиторської діяльності.
1.3. Розвиток транспортно-експедиційного обслуговування в Україні.
1.4. Зарубіжний досвід транспортно-експедиційного обслуговування.

1. 1. Предмет і зміст транспортно-експедиторської діяльності

Транспорт є досить перспективною галуззю економіки України, яка формує економічні, культурні, рекреаційні та інші зв'язки, а також визначає соціально-економічний розвиток суспільства.

Транспортно-експедиційне обслуговування здійснюється згідно Закону України "Про транспортно-експедиторську діяльність" від 1 липня 2004 року, який визначає правові та організаційні засади транспортно-експедиторської діяльності в Україні і спрямований на створення умов для її розвитку та вдосконалення.

Транспортно-експедиторське обслуговування розглядається як система доставки, що включає в себе перевезення товару від виробника до споживача та виконання пов'язаних із нею вантажно-розвантажувальних робіт, упаковку, складування, зберігання, страхування, ведення розрахунків тощо. Транспортно-експедиторська діяльність є складовою частиною транспортної логістики й однією з визначальних її функцій.

Транспортно-експедиційне обслуговування включає в себе транспортне обслуговування та експедиційне.

Під *транспортним обслуговуванням* розуміють діяльність, що пов'язана з переміщенням вантажів або пасажирів і спрямована при перевезенні вантажів на безпосередньо перевезення та роботи, що необхідні в процесі переміщення їх від постачальника до споживача, або при перевезенні пасажирів – надання можливих послуг протягом їх руху з місця відправлення до місця призначення.

Національний університет водного господарства та природокористування

Експедиційне обслуговування включає в себе наступні послуги:

- вирішення організаційних питань, пов'язаних з переміщенням вантажів (координація роботи в транспортних вузлах, страхування супровід та інші);
- маркування вантажу;
- підбір контейнерів, піддонів;
- зважування вантажу;
- проведення розрахунків та оформлення транспортних документів;
- ведення облікових карток;
- супровід (охорона) вантажу.

Таким чином, *транспортно-експедиційне обслуговування* підприємств, організацій та населення – це управлінський процес, пов'язаний з переміщення, з моменту прийняття, вантажів до транспортування та передачі отримувачу, або від моменту продажу квитка пасажиру до прибуття його на місце призначення.

Експедирування в сучасних умовах стало основною зв'язуючою ланкою між вантажовідправником, перевізником і вантажоодержувачем, а експедитор – організатором перевезення, який повинен вміти створити оптимальну логістичну схему доставки вантажу від виробника до споживача за участю кількох видів транспорту з використанням спеціальних транспортно-експедиторських документів.

1. 2. Суб'єкти транспортно-експедиторської діяльності

Транспортно-експедиторська діяльність представляє собою підприємницьку діяльність з організації та забезпечення перевезень експортного, імпортного, транзитного або іншого вантажу за договором транспортного експедирування. В межах транспортно-експедиторських послуг під *вантажем* розуміють товари або власність, що транспортується або підлягає транспортуванню всіма видами транспорту згідно заключеного договору за виключенням: поштових відправлень, багажу, трубопровідного транспорту. Це можуть бути насипні, наливні, навалочні, одиничні, тарно-одиничні товари, вантажобагаж, що прийнятий до транспортування згідно договору. Відповідно до умов договору вантажі можуть підлягати операціям, що пов'язані з перевантаженням, складуванням,

Національний університет водного господарства та природокористування

подрібненням на партії, зміною транспортних засобів. Надавати транспортно-експедиторські послуги можуть суб'єкти господарської діяльності різних форм власності – юридичні та фізичні особи. При цьому всі суб'єкти, що займаються даним видом діяльності називаються експедитор.

Експедитор (транспортний експедитор) – суб'єкт господарювання, який за дорученням клієнта та за його рахунок виконує або організовує виконання транспортно-експедиторських послуг, визначених договором транспортного експедирування. Якщо для виконання своїх обов'язків за таким договором експедитор залучає інші суб'єкти господарювання, то відносини з ними будуються на договірній основі від власного імені або від імені замовника.

Замовник – споживач послуг експедитора, юридична або фізична особа, яка за договором транспортного експедирування самостійно або через представника, що діє від його імені, доручає експедитору виконати, організувати або забезпечити виконання визначених договором транспортного експедирування послуг та оплачує їх, включаючи плату експедитору.

Перевізник – юридична або фізична особа, яка взяла на себе зобов'язання і відповідальність згідно договору перевезення вантажу за доставку до місця призначення довіреного вантажу, перевезення та видачу вантажів вантажоодержувачу або іншій особі, зазначеній у документі, що регулює відносини між експедитором та перевізником. Слід зазначити, що транспортне й експедиторське підприємства можуть функціонувати незалежно одне від одного. Досить часто перевізники, що мають досвід роботи та постійних замовників, не вдаються до допомоги експедиторів, особливо, якщо здійснюють перевезення в межах однієї держави, тому Закон розповсюджується на випадок виконання обов'язків експедитора перевізником.

Учасники транспортно-експедиторської діяльності – замовники, перевізники, експедитори, транспортні агенти, порти, залізничні станції, об'єднання та спеціалізовані підприємства залізничного, авіаційного, автомобільного, річкового та морського транспорту, митні брокери та інші особи, що виконують роботи (надають послуги) при перевезенні вантажів.

Національний університет водного господарства та природокористування

Транспортно-експедиторська операція – це закінчена елементарна періодична дія, що забезпечує задоволення певної потреби при здійсненні перевезення вантажів або пасажирів.

Транспортно-експедиторська діяльність здійснюється суб'єктами господарювання різних форм власності, які для виконання доручень замовників, чи відповідно до технологій роботи, можуть мати: склади, різні види транспортних засобів, контейнери, виробничі приміщення тощо. Транспортно-експедиторську діяльність можуть здійснювати як спеціалізовані підприємства (організації), так і інші суб'єкти господарювання.

1. 3. Розвиток транспортно-експедиційного обслуговування в Україні

Перші транспортно-експедиційні підприємства з'явилися до революції в царській Росії. Їх можна поділити на два типи:

- транспортно-експедиційні підприємства, що діяли в інтересах вантажовласників. Утворювались власниками великих промислових підприємств у формі акціонерних товариств, які виконували посередницькі функції між вантажовласниками і перевізником;
- транспортно-експедиційні підприємства, що діяли в інтересах транспортних компаній. Утворювались пароплавними компаніями і залізницями, яким належав рухомий склад. Пароплавні товариства організували в зонах дії пароплавств транспортні контори, а залізниці створювали міські станції і комерційні агентства, що залучали вантажі для перевезень.

Перші державні спеціалізовані транспортно-експедиційні підприємства створені у 1922 році на залізничних станціях як акціонерні товариства. Кожне транспортно-експедиційне підприємство працювало відокремлено і задовольняло відомчі інтереси організацій-засновників. Управління здійснювалось децентралізовано, що приводило до розпилення засобів, випадкового розподілу ресурсів, неможливості оптимізації транспортного процесу, неефективного використання рухомого складу і технічних засобів. Виникала потреба об'єднання транспортно-експедиційної діяльності у єдину систему.

У 1930 році було організовано Всесоюзне об'єднання складської і транспортно-експедиційної діяльності «Союзтранс». Об'єднання представляло інтереси автомобільного транспорту та зосередило під єдиним керівництвом роботу автомобільного і гужового транспорту, транспортно-експедиційну роботу, складське господарство. Це сприяло створенню могутніх автомобільних і складських господарств, збільшенню обсягів перевезень вантажів на автомобільних магістралях, передачі частини перевезень вантажів із залізничного транспорту та дозволило більш раціонально використовувати транспортні засоби і складські приміщення, вивільнити численних вантажовідправників і вантажоотримувачів від робіт з обслуговування вантажів в пунктах передачі, раціонально розподілити потоки вантажів між різними видами транспорту.

Однак централізована система управління перевезеннями «Союзтрансом» на думку ряду фахівців суперечила принципам раціонального управління виробництвом і споживанням. Тому в 1936 році транспортно-експедиційна робота була передана організованим в областях і краях автогужовим трестам. Одночасно з цим, на залізничному транспорті було сформоване об'єднання транспортно-експедиційних контор – дорожні контори, яке у 1950 році було перетворено в Управління контейнерних перевезень і транспортно-експедиційних операцій. Транспортно-експедиційні контори представляли інтереси автомобільного і залізничного транспорту, а процес управління здійснювався децентралізовано.

У 1956 році були скасовані контори контейнерних перевезень і транспортно-експедиційних операцій, а їхні функції передані вантажним службам Головного вантажного управління МШС СРСР. З метою значного збільшення обсягів централізованого перевезення вантажів із транспортних вузлів і поліпшення транспортно-експедиційного обслуговування, прийнято рішення про передачу централізованих перевезень вантажів автомобільному транспорту загального користування. У цій системі транспортно-експедиційні операції виконувалися як спеціалізованими транспортно-експедиційними конторами, що знаходились у веденні обласних автомобільних трестів, так і безпосередньо автотранспортними організаціями. Спеціалізовані транспортно-експедиційні підприємства зосередили всю роботу на завантаження

Національний університет водного господарства та природокористування

попутними вантажами автомобілів, незалежно від їхньої відомчої належності, а автотранспортні підприємства почали самостійно здійснювати безпосередньо транспортно-експедиційні операції, особливо у змішаному сполученні. Таким чином, в умовах централізації перевезень роль автотранспортних підприємств у здійсненні експедиційних операцій докорінно змінилася – підприємство виступало не тільки як перевізник, але і як організатор транспортного процесу.

До кінця 80-х років в системі Мінавтотранса різних республік колишнього Радянського Союзу були створені спеціалізовані об'єднання і транспортно-експедиційні підприємства. В Україні цю систему представляла «Укртрансекспедиція», яка забезпечувала до початку 90-х років комплексне транспортно-експедиційне обслуговування різних галузей народного господарства. Обсяги транспортно-експедиційних послуг до 1991 року по регіонах колишнього Союзу постійно росли, а комплекс транспортно-експедиційних послуг був незначний і задовольняв потреби всього на 15-20%.

Національний університет водного господарства та природокористування

1. 4. Зарубіжний досвід транспортно-експедиційного обслуговування

У європейських країнах транспортна експедиція утворилася із залізничних агентств, що займалися комплектуванням відправлень вантажів для залізниці. Першочерговою задачею створення експедиції було усунення складностей, зв'язаних з перевезенням дрібних відправок вантажів. Крім того, транспортна експедиція повинна була стати посередником між вантажовласниками і залізницею.

У період утворення експедиції в XIX столітті були прийняті правові норми, що регулюють взаємовідносини експедиції із замовниками. У XX столітті, поряд з існуванням застарілих законоположень про експедиції, широке застосування в багатьох країнах отримали так звані національні "Загальні умови експедиції", які були розроблені професійними асоціаціями експедиторів різних країн. Загальні умови не були правовою нормою і не замінювали законодавчого регламентування, але вони доповнювали і деякою

Національний університет водного господарства та природокористування

мірою модифікували застарілі правові норми, пристосовуючи їх до нових вимог, особливо в питанні про відповідальність.

Єдині національні "Загальні умови експедиції" були прийняті в Австрії, Англії, Бельгії, Голландії, ФРН, Франції, Швейцарії. Окремі країни утворюють асоціації експедиторів і приймають єдиний уніфікований текст "Загальні умови експедиції", ряд європейських держав – не мають національних.

Загальні умови представляють собою типовий договір експедиції, що пропонується контрагенту як основа для укладання конкретного договору експедиції. Загальні умови періодично коректуються фахівцями, що прагнуть вчасно відобразити в них нові процеси в транспортно-експедиторській діяльності і, насамперед, позицію судів своєї країни стосовно окремих сторін цієї діяльності. Загальні умови значно полегшують і спрощують укладання конкретних договорів експедиції, зменшують ймовірність виникнення судових суперечок, оскільки вони розробляються з урахуванням вимог судової практики. Повсюдно визнається велике практичне значення Загальних умов. Їх положення та окремі статті стали торговельними звичаями.

У Загальних умовах, як правило, дається визначення експедиторів. Наприклад, у Загальних умовах Асоціації північних експедиторів, прийнятих у 1975 році, визначається, що *експедитором* є юридична особа, яка здійснює від свого імені, але за рахунок клієнта за певну винагороду, перевезення товарів і пов'язані з ним всі операції.

В даний час за рубежем експедитор є юридичною особою, що займається експедиторською діяльністю і має на це відповідні повноваження. Основна задача експедитора заключається у кваліфікованій організації процесу перевезення, а також у виконанні зв'язаних з ним операцій. Експедитор може виступати як вантажовідправник або вантажоодержувач у всіх комерційних контрактах, забезпечувати управління діяльністю організацій, пов'язаних із транспортом, укладати від свого імені чи за дорученням замовника відповідні договори.

Визначення договору експедиції згідно законодавства інших країн не дає навіть приблизного переліку послуг, що може надати експедитор. Звичайно в договорі міститься тільки посилання на загальну ознаку експедиторської діяльності, що вказує різнобічний

Національний університет
водного господарства
та природокористування
характер роботи експедитора. Конкретний договір експедиції може бути укладений і на комплекс експедиційних послуг, і на виконання однієї з них. Відповідно до практики експедиторських організацій *договір експедиції* може бути визначений як угода між експедитором і замовником, згідно якої експедитор за винагороду зобов'язується за рахунок і від імені клієнта або від власного імені відправляти вантажі різними видами транспорту, отримувати вантажі, що прибувають на адресу замовника, або надавати інші послуги, зв'язані з перевезенням. Замовник зобов'язується передавати для відправлення і приймати отримані вантажі.

У сучасному поділі суспільної праці в зарубіжних країнах експедитору надається найважливіша роль у транспортному процесі. Його задачею є організація і здійснення процесу переміщення вантажів від виробника до споживача. Експедитор за дорученням виробника, імпортера чи експортера виконує операції з організації перевезення, а також з тимчасового складування вантажів у пунктах їхньої передачі з одного виду транспорту на інший. Експедитору немає потреби у власних транспортних засобах, він може орендувати їх для замовника і за його дорученням. Експедитор зобов'язаний визначити найбільш вигідний і швидкий спосіб доставки вантажу. Для цього він має залучити штат фахівців-транспортників, що володіють знаннями в області економіки, технології, комерційній експлуатації транспорту, транспортного права і т.д.

Значення експедиторської діяльності особливо зросло з розвитком контейнеризації і змішаних контейнерних перевезень, які здійснюються різними видами транспорту. Контейнерна технологія підвищила важливість експедиторської функції, яка поряд із традиційною задачею обслуговування вантажовласників, набула загальнотранспортного значення: експедитор забезпечує на своїх складах консолідацію вантажів – тобто укрупнення розрізненої дрібнопартійної вантажної маси, комплектацію збірних партій для завантаження великотонажних контейнерів, передає їх перевізникам магістральних видів транспорту у вигляді готових до перевезення уніфікованих вантажних одиниць, одержує від останніх тарифні пільги і отримує економічно обґрунтований дохід. Як показує міжнародна практика, функції організатора контейнерного перевезення вантажу "від дверей до дверей", здійснюваного за

Національний університет водного господарства та природокористування

єдиним тарифом, єдиним перевізним документом і за єдиною уніфікованою системою відповідальності за вантаж, звичайно беруть на себе великі експедиторські фірми. Конкуренція між ними призвела до посилення концентрації експедиторських фірм. У результаті цього, виникли картелі, що монополізують експедиторську справу в міжнародному масштабі шляхом створення мережі своїх відділень і філій. Поряд з потужними експедиторськими фірмами в кожній країні існує велика кількість дрібних експедиторських компаній, що здійснюють, первинну підготовку вантажу до магістрального перевезення укрупненими одиницями. Число експедиційних підприємств за кордоном сягає декількох тисяч, які розрізняються за розмірами, сферою діяльності і спеціалізацією. За родом діяльності зарубіжні фірми можна умовно поділити на чисто експедиторські і змішаного типу, що мають рухомий склад і частково виконують роль перевізника.

Розвиток світової торгівлі і міжнародних вантажних перевезень додає сучасній транспортній експедиції міжнародний характер. Однак експедиторська діяльність дотепер не має ніякої міжнародно-правової регламентації, хоча безпосередньо пов'язана з всесвітньою торгівлею і міжнародними перевезеннями, міжнародними конвенціями та угодами. Перешкодою в розвитку міжнародно-правової уніфікації експедиції є розходження в законодавчій регламентації експедиторської діяльності, що існують у різних країнах.

Професійні експедиторські організації прагнуть створити єдині загальновизнані в міжнародному торговому обігу зразки експедиторських документів. Протягом багатьох років така діяльність здійснюється в рамках міжурядової організації – Міжнародної Федерації експедиторських асоціацій (FIATA), що має штаб-квартиру в Цюріху (Швейцарія). У міжнародному обігу широко поширено багато уніфікованих експедиторських документів. Найважливішими з них є дві уніфіковані форми - експедиторський сертифікат на одержання вантажу і експедиторський сертифікат на транспортування вантажу, які широко використовуються експедиторами в міжнародній практиці.

Економічний ефект від експедиторської діяльності виражається в економії витрат промислових і торгових фірм, яким не потрібно утримувати власний штат фахівців-транспортників та дороге

Національний університет водного господарства та природокористування

електронне устаткування, а доручати експедитору виконання різних транспортних операцій. Спеціалізація експедиторських фірм на операціях, що вони виконують для багатьох вантажовласників на базі широкого використання сучасних засобів зв'язку, електроніки й інформатики, веде до скорочення суспільно необхідних витрат на експедиційне обслуговування, а отже, і до зниження його вартості. Поряд з вантажовласниками, непрямі вигоди мають і транспортні компанії. Перевізники усіх видів транспорту, знаходяться в залежності від експедиторів, оскільки вони одержують вантажі, як правило, не безпосередньо від вантажовласників, а від експедиторів-посередників. Тривалі договірні відносини транспортних компаній з експедиторськими фірмами, створюють основу для прийняття рішень про інвестиції в нову транспортну техніку та вдосконалення технологій.

Досвід організації транспортно-експедиторського обслуговування за кордоном показує, що найбільш правильний напрямок розвитку експедитування не пов’язаний з певним видом транспорту, оскільки основна задача полягає в комплексному обслуговуванні всіма видами транспорту. Міжвідомчий характер експедирування створює передумову для його використання при оптимізації розподілу перевезень між різними видами транспорту і забезпечення раціонального використання транспортної системи країни.

ВИСНОВКИ

Транспортно-експедиторське обслуговування представляє собою систему доставки, що включає в себе безпосередньо процес переміщення та виконання супутніх операцій. Складається з транспортного та експедиційного обслуговування. Під транспортним обслуговування розуміють діяльність, що пов’язана з переміщенням вантажів або пасажирів і спрямована безпосередньо на перевезення, а експедиційне обслуговування спрямоване на вирішення організаційних питань, пов’язаних з переміщенням. Тобто, транспортно-експедиційне обслуговування підприємств, організацій та населення – це управлінський процес, пов’язаний з переміщенням з моменту прийняття вантажів до транспортування та передачі отримувачу, або від моменту продажу квитка пасажиру до прибуття його на місце призначення.

Національний університет водного господарства та природокористування

Транспортно-експедиторська діяльність представляє собою підприємницьку діяльність з організації та забезпечення перевезень експортного, імпортного, транзитного або іншого вантажу за договором транспортного експедирування. Суб'єктами транспортно-експедиторської діяльності є юридичні та фізичні особи різних форм власності: експедитор, замовник, перевізник, транспортні агенти, порти, станції, об'єднання та спеціалізовані підприємства залізничного, авіаційного, автомобільного, річкового та морського транспорту, митні брокери та інші особи.

Перші транспортно-експедиційні підприємства з'явилися до революції в царській Росії. Їх поділяють на два типи: засновані вантажовласниками або транспортними компаніями. Державні спеціалізовані транспортно-експедиційні підприємства створені у 1922 році на залізничних станціях як акціонерні товариства, що працювали відособлено та задовільняли відомчі інтереси засновників. У 1930 році було організовано Всесоюзне об'єднання складської і транспортно-експедиційної діяльності, яке централізувало роботу автомобільного і гужового транспорту, транспортно-експедиційну роботу, складське господарство. В 1936 році транспортно-експедиційна робота була передана організованим в областях і краях автогужовим трестам та дорожнім конторам на залізничному транспорті. У 1956 році контори контейнерних перевезень і транспортно-експедиційних операцій були перетворені у вантажні служби Головного вантажного управління МШС СРСР, а транспортно-експедиційні операції виконувалися як спеціалізованими транспортно-експедиційними конторами, так і безпосередньо автотранспортними організаціями. До кінця 80-х років минулого століття в системі Мінавтотранса республік колишнього Радянського Союзу були створені спеціалізовані об'єднання і транспортно-експедиційні підприємства. В Україні цю систему представляла «Укртрансекспедиція».

У європейських країнах транспортна експедиція утворилася із залізничних агентств. В XIX столітті були прийняті правові норми, що регулюють взаємовідносини експедиції із замовниками, які в майбутньому отримали назву "Загальні умови експедиції". Представляють собою типовий договір експедиції, що пропонується контрагенту як основа для укладання конкретного договору експедиції. В даний час за кордоном експедитором вважається

Національний університет
водного господарства
та природокористування

юридична особа, що займається експедиторською діяльністю і має на це відповідні повноваження. У сучасному поділі суспільної праці експедитору надається найважливіша роль у транспортному процесі. За родом діяльності зарубіжні фірми можна умовно поділити на чисто експедиторські і змішаного типу. Значення експедиторської діяльності особливо зросло з розвитком змішаних контейнерних перевезень, світової торгівлі і міжнародних вантажних перевезень. Сучасна експедиторська діяльність здійснюється міжурядовою організацією – Міжнародна Федерація експедиторських асоціацій. Економічний ефект від експедиторської діяльності виражається в економії витрат замовників і транспортних компаній. Досвід організації транспортно-експедиторського обслуговування пов'язує розвиток експедитування з комплексним обслуговуванням всіх видів транспорту.

ПИТАННЯ ДЛЯ САМОКОНТРОЛЮ

1. *Визначте зміст транспортно-експедиторського обслуговування.*
2. *Виділіть особливості транспортного та експедиційного обслуговування*
3. *Дайте визначення поняття транспортно-експедиційне обслуговування.*
4. *Визначте зміст поняття вантаж.*
5. *Дайте визначення поняття експедитор.*
6. *Дайте визначення поняття замовник.*
7. *Дайте визначення поняття перевізник.*
8. *Назвіть учасників транспортно-експедиторської діяльності.*
9. *Дайте визначення поняття транспортно-експедиторська операція.*
10. *Охарактеризуйте типи перших транспортно-експедиційних підприємств.*
11. *Наведіть характерні ознаки перших державних спеціалізованих транспортно-експедиційних підприємств.*
12. *Наведіть характерні ознаки централізованої системи управління транспортно-експедиційною діяльністю.*
13. *Наведіть характерні ознаки децентралізованої системи управління транспортно-експедиційною діяльністю.*

Національний університет водного господарства та природокористування

14. *Назвіть причини виникнення експедитування за кордоном.*
15. *Охарактеризуйте зміст і значення "Загальних умов експедиції".*
16. *Визначте зміст поняття експедитор згідно "Загальних умов експедиції".*
17. *Охарактеризуйте зміст договору експедиції згідно законодавства інших країн.*
18. *Розкрийте вплив контейнерних перевезень на розвиток експедиторської діяльності.*
19. *Охарактеризуйте структуру іноземних транспортно-експедиторських фірм.*
20. *Охарактеризуйте економічні вигоди замовників та перевізників в результаті транспортно-експедиторської діяльності.*
21. *Визначте значення транспортно-експедиторського обслуговування для функціонування транспортної системи країни.*

Національний університет водного господарства та природокористування

Тема 2. Правові аспекти транспортного експедитування

2.1. Сучасне нормативно-правове забезпечення транспортно-експедиторської діяльності.
2.2. Транспортні аспекти торгівельної угоди.
2.3. Форма і зміст договору транспортного експедитування.

2. 1. Сучасне нормативно-правове забезпечення транспортно-експедиторської діяльності

Відносини, що виникають при транспортному експедитуванні вантажів всіма видами транспорту, крім трубопровідного регулюються Законом України “Про транспортно-експедиторську діяльність” від 01.07.2004 року за №1955-IV. Крім цього Закону на вказані відносини розповсюджується дія таких нормативно-законодавчих актів:

- Цивільний Кодекс України;
- Господарський Кодекс України;
- Закон України “Про транспорт” від 10.11.94 р. за №232/94-ВР, із змінами та доповненнями;

Національний університет водного господарства та природокористування

- Закон України “Про транзит вантажів” від 20.10.99 р. за №1172-XIV, із змінами та доповненнями;
- Закон ВР УРСР “Про зовнішньоекономічну діяльність” від 16.11.91р. за №959-XII, із змінами та доповненнями;
- інші Закони, постанови Кабінету Міністрів України, декрети Кабінету Міністрів України, укази Президента України, рішення Конституційного суду, кодекси, правила, порядок, угоди, накази, інструкції, довідники, ліцензійні умови, технологічні схеми, листи.

Якщо міжнародним договором України, погодження на який надала Верховна Рада України, встановлюються інші правила, ніж передбачені Законом, то застосовуються норми міжнародного договору.

Матеріали основних міжнародних і вітчизняних законодавчих актів та інших документів, що відображають сучасний стан нормативно-правового забезпечення перевезень всіма видами транспорту в міжнародному та внутрішньому сполученнях узагальнено в підручнику Зеркалова Д.В. “Довідник експедитора” видавництва “Основа”, 2002. – 624 с.

2. 2. Транспортні аспекти торгівельного договору

Можливість транспортування виготовленої продукції часто відіграє вирішальну роль при прийнятті рішення про доцільність торгівельної угоди. Це пояснюється тим, що транспортні витрати в ціні товару складають 10…12% в середньому, а за окремими товарами коливаються від 3% (електроніка) до 30…50% (сировина, будівельні матеріали). Можливі випадки, коли транспортні витрати можуть перевищувати торгівельну ціну продукції. Тому в сучасних умовах продавці або покупці товару планують торгівельні договори після попередніх досліджень і розрахунків вартості транспортування. Ця робота проводиться замовником з експедитором на договірній основі. Для цього експедитор повинен мати відомості про товарні характеристики і собівартість виробів, переваги і недоліки кожного виду транспорту, терміни доставки і тарифи, ступінь механізації і вартість вантажних робіт, витрати на збереження, порядок оформлення операцій з вантажем при його відправленні, прибутті, під час транспортування, правила прийому-

Національний університет водного господарства та природокористування

здачі, вимоги міжнародних угод. Якщо проведені калькуляції прогнозують певну рентабельність торгівельної операції, то експедитор приймає участь в договорі купівлі-продажу.

Договір купівлі-продажу товару є комерційним документом і представляє собою договір на поставку товару і, при необхідності, надання супутніх послуг. Складається з декількох розділів: вступ; предмет договору; кількість-якість; термін і дата поставки; базисні умови поставки; ціна і загальна вартість договору; платежі; порядок прийому-передачі; упаковка і маркування; рекламації; гарантії; штрафні санкції; страхування; форс-мажорні умови; арбітраж; транспортні умови; інші умови; адреси сторін; підписи. Експедитор має прийняти участь в редагуванні всіх умов угоди.

Предмет договору. Предметом є товар, що має назву. Саме назву необхідно звірити з Товарною номенклатурою зовнішньоекономічної діяльності, цифровими кодами товарів, номенклатурою Прейскурантів транспорту і тарифами. Найменування має супроводжуватись його короткою характеристикою, асортиментом (вид, фасон, сорт, марка, модель), всіма технічними параметрами у формі специфікації. Це особливо важливо для небезпечних вантажів, в специфікації яких має вказуватись до якого класу прийнятої галузевої класифікації небезпечних вантажів відноситься. Вантажовідправлювач несе повну відповідальність за неправильне визначення назви вантажу і пов'язані з цим наслідки.

Кількість товару. Для визначення *кількості товару* вказуються одиниці виміру і визначається порядок встановлення маси. Твердо фіксовані кількості товару виражають в мірах ваги, в мірах довжини і об'єму, числом товарних одиниць, числом контейнерів, масою товару в певній упаковці, вказівкою процентного вмісту основних речовин. Необхідно враховувати, що такі одиниці як мішок, бочка та інші в різних країнах мають різне вагове і об'ємне значення, тому в договорі має вводитись умова про еквівалент даної кількості до метричної системи міри (наприклад, мішок кави становить 60 кг). В тексті договору купівлі-продажу інколи уточнюють чи включається тара і упаковка в кількість товару, що поставляється. При цьому можуть оговорюватись:

- вага брутто – маса товару разом з упаковкою внутрішньою (нероздільна з товаром до споживання) і зовнішньою (тарою);

Національний університет водного господарства та природокористування

- вага нетто – маса товару без тари і упаковки;
- вага брутто за нетто – вага тари складає не більше 1…2% від ваги товару, тому вагою тари нехтують;
- вага брутто товару за мінусом ваги зовнішньої упаковки;
- вага нетто товару за мінусом ваги внутрішньої упаковки.

Інколи дозволяється визначати масу вантажу згідно трафарету, відповідно стандарту, розрахунковим шляхом, шляхом обміру. Для уникнення непорозумінь в процесі прийому-передачі вантажів експедитору необхідно мати інформацію про вагове господарство в пункті навантаження, перевантаження, розвантаження.

Якість товару. *Якість товару* характеризує сукупність властивостей, що визначають придатність товару для використання його за призначенням. Використовують наступні способи визначення якості:

- за стандартом. Робиться посилання на стандарт або національний, або розроблений асоціаціями, або великими підприємствами. Вказується номер і дата стандарту та найменування розробника;
- за технічними умовами. Вказується детальна характеристика товару з описом матеріалу виготовлення та правилами перевірки або випробовувань;
- за зразком. Вказується кількість зразків і порядок співставлення товару із зразками.

Найбільша інформація про якість товару знаходиться в специфікації. Експедитору рекомендується звертати увагу на склад і процентний вміст основних речовин. При цьому, можуть робитись помітки “за середньою якістю”, або “такий, як він є”, що дозволяє уникати негативних наслідків і означає продаж без гарантії якості, або звільнення від відповідальності за погіршення якості в процесі транспортування.

Особливу увагу приділяють вимогам державних органів. І хоча дотримання вимог цих органів завдяки обов’язковому сертифікуванню не є предметом обговорення, проте експедитору необхідно врахувати можливі витрати на проведення випробовувань, сертифікацію, експертну перевірку відповідності міжнародним стандартам, що може вплинути на розмір транспортної складової ціни.

Термін і дата поставки. Угодою передбачається *термін поставки*, тобто момент передачі товару у власність або розпорядження покупцю, або його довіреній особі, що діє від його імені (експедитору або транспортному агенту). Існують наступні способи визначення терміну поставки:

- негайно. Продавець зобов'язується поставити товар в будь-який день протягом двох тижнів;
- призначений календарний день;
- в певний період (протягом, не пізніше, щомісячно, щоквартально, без затримки, зі складу);
- вказівкою числа днів, тижнів або місяців з моменту виконання якоїсь дії (протягом шести місяців з дня отримання продавцем повідомлення про затвердження проектної документації, або через 10 тижнів після попередньої партії);
- невизначені умови (по мірі готовності, по мірі накопичення партії).

Експедитору необхідно врахувати жорсткі терміни поставок. Питання про дострокову поставку вирішуються окремо за письмової згоди замовника.

Дата поставки визначається датою документа, що підтверджує передачу права власності або права розпоряджатись товаром від продавця до покупця:

- дата транспортного документа про прийом даного товару до перевезення;
- дата розписки транспортно-експедиційного підприємства про прийом вантажу для відправлення;
- дата складського свідоцтва про передачу товару на збереження;
- дата підписання прийомоздаточного акта комісією замовника і преставника постачальника;
- дата підписання приймоздаточного акту після поставки останньої партії, без якої неможливе використання попередньо поставленого товару.

Форма товарної ціни. *Контрактна ціна* – це кількість грошових одиниць, яку покупець має заплатити продавцю в певній валюті за весь товар, що доставлений в передбачений договором

географічний пункт. У відповідності до способу фіксації ціни розрізняють:

- ✓ тверда ціна. Фіксується в договорі і не підлягає змінам протягом терміну його дії. Експедитор калькулює транспортну складову ціни на основі діючих ставок, тарифів, зборів;
- ✓ ціна з наступною фіксацією. Встановлюється в процесі виконання угоди: або перед поставкою кожної партії, або перед початком календарного року. Передбачає визначення ціни за біржовими бюлетенями у визначений термін. Експедитор повинен відпрацювати механізм відслідковування кон'юктури ринку;
- ✓ рухома ціна. Фіксується в договорі і передбачає її зміни в подальшому відповідно до ринкових умов. Експедитор повинен відпрацювати механізм відслідковування кон'юктури ринку;
- ✓ ковзна ціна. Передбачає можливість її уточнення з врахуванням змін виробничих і транспортних витрат, що відбулись в період виконання договору. Клієнт і експедитор мають взаємодіяти у відповідності до умов договору.

Базисні умови поставки. Базисні умови поставки в договорі купівлі-продажу визначають: хто несе транспортні витрати, момент переходу права розпоряджатись товаром, ризики. Тобто вказують продавця і покупця, організатора перевезень, отримувача експедиротського доручення. Базисні умови напрацьовані міжнародною торгівельною практикою і стандартизують порядок продажу товарів за кордон. Діляться на чотири групи, індикатором кожної є перші букви терміну: E, F, C, D.

EXW – франко-завод (…назва місця);

FCA – франко-перевізник (…назва місця);

CPT – перевезення оплачено до (…назва місця призначення);

CIP – перевезення і страхування оплачені до (…назва місця призначення);

DAF – поставка до границі (…назва місця поставки);

DDU – поставка без оплати мита (…назва місця призначення);

DDP – поставка з оплатою мита (…назва місця призначення).

Національний університет водного господарства та природокористування

Транспортні умови. У відповідності до базисних умов поставки, виду транспорту, характеру товару і торгівельного договору, міжнародних договорів, традицій, торонни укладають особливий розділ "Транспортні умови" в якому оговорюють обов'язки і витрати сторін з організації доставки вантажів:

- термін відвантаження, або термін доставки;
- найменування пункта відправлення і пункта призначення;
- порядок передачі товару продавцем покупцю;
- найменування пунктів перевантаження і передачі товарів;
- порядок інформування продавця і покупця про готовність до вантажних операцій та термінах прибуття транспортних засобів під вантажні операції;
- норми навантаження-розвантаження товару, порядок розрахунків на виконання вантажних операцій;
- транспортна упаковка і маркування;
- обов'язки по збереженню товару;
- страхування вантажів в процесі доставки;
- умови оплати витрат;
- інші умови, відповідно до специфіки транспорту та товару.

2.3. Форма і зміст договору транспортного експедирування

Згідно Закону України транспортно-експедиторські послуги здійснюються за договором транспортного експедитування. Договір укладається в письмовій формі. При необхідності, додатково до договору замовник оформляє на ім'я експедитора доручення, яке визначає перелік його повноважень. Умови і порядок укладення договору регулюються ст.929…935 Цивільного Кодексу та ст.316 Господарського Кодексу.

За договором транспортного експедитування одна сторона (експедитор) зобов'язується за плату і за рахунок іншої сторони (замовника) виконати або організувати виконання визначених договором послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів. Крім цього, умовами договору може передбачатись надання експедитором додаткових послуг, необхідних для доставки вантажу:

- перевірка кількості і стану вантажу;
- навантаження, перевантаження, розвантаження;

Національний університет водного господарства та природокористування

- сплата митних платежів, зборів, витрат, що покладені на замовника;
- збереження вантажу до його отримання в пункті призначення;
- отримання необхідних для експорту або імпорту документів.

На основі одного транспортно-експедиторського договору експедитор може не тільки надавати експедиторські послуги, але і заключати інші договори, здійснювати розрахунки з підприємствами та ін. Або за одним товарно-транспортним документом може організовувати перевезення вантажів декількох різних замовників, що направляються з одного пункту відправлення або в один пункт призначення. Тому за змістом *договір транспортного експедитування* – це окремий вид господарського договору, який може вміщувати елементи декількох договорів: доручення, комісії, підряду, збереження, перевезення та ін.

У випадку залучення експедитором до виконання його обов'язків за договором транспортного експедитування іншої особи, експедитор може виступати або від власного імені, або від імені замовника.

Основними умовами договору транспортного експедитування є:

- відомості про сторони. Для юридичних осіб – резидентів України: найменування, місцезнаходження, ідентифікаційних код в Єдиному державному реєстрі підприємств і організацій України. Для юридичних осіб – нерезидентів України: найменування, місцезнаходження, державу реєстрації. Для фізичних осіб – громадян України: прізвище, ім'я, по-батькові, адресу місця проживання, індивідуальний ідентифікаційний номер в Державному реєстрі фізичних осіб. Для фізичних осіб – іноземців: прізвище, ім'я, по-батькові, адреса місця проживання за межами України;
- вид послуги експедитора;
- вид та найменування вантажу;
- права, обов'язки, відповідальність сторін;
- розмір оплати експедитору;
- порядок розрахунків;
- пункти відправлення і призначення;
- порядок погодження змін маршруту, виду транспорту, умов замовника;

Національний університет водного господарства та природокористування

- термін (дата) виконання договору;
- інші умови за якими були досягнуті домовленості.

Для систематичного надання послуг експедитори можуть заключати довгострокові (генеральні) договори транспортного експедитування. Зовнішньоекономічні договори транспортного експедитування мають відповідати вимогам законодавства про зовнішньоекономічну діяльність.

Згідно Закону для виконання договору транспортного експедитування експедитор має право:

- обирати або змінювати вид транспорту та маршрут перевезення, обирати або змінювати порядок перевезення вантажу, а також порядок виконання транспортно-експедиторських послуг, діючи в інтересах замовника, згідно з відповідним договором транспортного експедирування;
- відступати від вказівок замовника в порядку, передбаченому договором транспортного експедитування;
- на відшкодування погоджених із замовником додаткових витрат, що виникли при виконанні договору транспортного експедирування, якщо такі витрати здійснювалися в інтересах замовника;
- притримувати вантаж, що знаходиться в його володінні, до моменту сплати експедитору і відшкодування витрат, здійснених ним в інтересах замовника, або до моменту забезпечення іншого виконання замовником його зобов'язань у частині сплати плати експедитору та відшкодування вказаних витрат, якщо інше не встановлено договором транспортного експедирування;
- не приступати до виконання обов'язків за договором транспортного експедирування до отримання від замовника всіх необхідних документів та іншої інформації, необхідної для виконання експедитором обов'язків, передбачених договором транспортного експедирування.

В свою чергу замовник має право:

- визначати маршрут прямування вантажу та вид транспорту;
- вимагати від експедитора надання інформації про хід перевезення вантажу;

Національний університет водного господарства та природокористування

- давати вказівки експедитору, які не суперечать договору транспортного експедирування та документам, наданим експедитору;
- змінювати маршрут доставки вантажу і кінцевого вантажоотримувача, з відшкодуванням витрат на зміну маршруту відповідно до договору транспортного експедирування.

Перераховані права замовника і експедитора не є виключними, так як договором транспортного експедитування можуть передбачатись інші права або доповнення згідно домовленості сторін. В такому випадку сторони в процесі заключення основного договору транспортного експедитування заключають додаткову угоду до основного договору.

Експедитор зобов'язаний надавати транспортно-експедиторські послуги згідно з договором транспортного експедирування і вказівками замовника, погодженими з експедитором у встановленому договором порядку. Якщо в експедитора виникла потреба відступить від вказівок замовника для забезпечення збереження вантажу, безпеки пасажирів, довкілля, експедитор зобов'язаний попередньо отримати згоду замовника на зміни умов договору. Якщо такої можливості не має, він має право діяти на власний розсуд, повідомивши замовника про свої дії, як тільки таке повідомлення стане можливим. Таке право виникає у експедитора також у випадку, коли відповідь замовника не отримана в необхідний термін.

В свою чергу до обов’язків замовника відносять:

- своєчасно надати експедитору повну, точну і достовірну інформацію щодо найменування, кількості, якості та інших характеристик вантажу, його властивостей, умов його перевезення та іншу інформацію, необхідну для виконання експедитором своїх обов'язків за договором транспортного експедирування, а також документи, що стосуються вантажу, які потрібні для здійснення митного, санітарного та інших видів державного контролю і нагляду, забезпечення безпечних умов перевезення вантажу;
- сплатити належну плату експедитору, а також відшкодувати документально підтверджені витрати, понесені експедитором

Національний університет водного господарства та природокористування

в інтересах клієнта в цілях виконання договору транспортного експедирування.

Договором транспортного експедирування можуть бути передбачені й інші обов'язки замовника.

За невиконання або неналежне виконання обов'язків, які передбачені договором транспортного експедирування і Законом, експедитор і замовник несуть відповідальність згідно з Цивільним кодексом України, іншими законами та договором транспортного експедирування. Експедитор несе відповідальність за дії інших осіб, залучених експедитором до виконання договору транспортного експедирування, у такому ж порядку, як і за власні дії.

Особливої уваги потребує вимога договору, яка стосується плати експедитору. *Платою експедитору* вважаються засоби, заплачені замовником експедитору за належне виконання договору транспортного експедитування.

Цивільним Кодексом передбачено, що розмір плати експедитору за надані послуги встановлюється сторонами в договорі транспортного експедитування. Якщо розмір плати договором не визначено, то замовник має виплатити експедитору суму, виходячи з цін, що склались на дані послуги на момент заключення договору.

До плати експедитору не можуть включатись витрати на оплату послуг інших осіб, що залучались до виконання договору транспортного експедитування, а також витрати на обов’язкові платежі при виконанні договору. Проте, сторони можуть передбачити в договорі порядок компенсації експедитору понесених ним витрат при підтвердженні відповідними документами.

ВИСНОВКИ

Транспортне експедитування вантажів регулюється Законом України “Про транспортно-експедиторську діяльність”, Цивільним Кодексом України, Господарським Кодексом України, Законом України “Про транспорт” та іншими нормативно-правовими актами.

Остаточне рішення кожної торгівельної угоди визначає транспортна складова, тому експедитор може приймати участь у формуванні договору купівлі-продажу. Представляє собою комерційний документ на поставку товару та надання супутніх послуг. Складається з розділів: вступ; предмет договору; кількість-

Національний університет водного господарства та природокористування

якість; термін і дата поставки; базисні умови поставки; ціна і загальна вартість; платежі; порядок прийому-передачі; упаковка і маркування; рекламації; гарантії; штрафні санкції; страхування; форс-мажорні умови; арбітраж; транспортні умови; інші умови; адреси сторін; підписи. Якщо розрахунки прогнозують рентабельність торгівельної операції, тоді здійснюють експедиторське обслуговування торгівельного договору.

Транспортно-експедиторські послуги здійснюються за договором транспортного експедитування, згідно якого одна сторона (експедитор) зобов'язується за плату і за рахунок іншої сторони (замовника) виконати або організувати виконання визначених послуг. За змістом договір транспортного експедитування – це окремий вид господарського договору, який може вміщувати елементи декількох договорів. Основними умовами договору транспортного експедитування є: відомості про сторони; вид послуги; вид та найменування вантажу; права, обов'язки, відповідальність сторін; розмір плати експедитору; порядок розрахунків; пункти відправлення і призначення; порядок погодження змін; термін виконання; інші домовленості. При виконанні договору експедитор може виступати або від власного імені, або від імені замовника. Розмір плати за надані послуги встановлюється сторонами в договорі транспортного експедитування.

ПИТАННЯ ДЛЯ САМОКОНТРОЛЮ

1. *Назвіть нормативно-законодавчі акти, що регулюють відносини транспортного експедитування.*
2. *Поясніть роль транспортного експедитування у формуванні торгівельного договору.*
3. *Визначте зміст поняття договору купівлі-продажу товару.*
4. *Назвіть розділи торгівельного договору.*
5. *Охарактеризуйте зміст розділу "предмет договору".*
6. *Охарактеризуйте зміст розділу "кількість товару".*
7. *Визначте зміст понять брутто, нетто, брутто за нетто, напівбрутто, напівнетто.*
8. *Охарактеризуйте зміст розділу "якість товару".*
9. *Охарактеризуйте зміст розділу "термін і дата поставки".*
10. *Перерахуйте способи визначення терміну поставки товару.*

Національний університет водного господарства та природокористування

11. *Перерахуйте способи підтвердження дати поставки товару.*
12. *Охарактеризуйте зміст розділу "форма товарної ціни".*
13. *Перерахуйте способи фіксації ціни товару.*
14. *Охарактеризуйте зміст розділу "базисні умови поставки".*
15. *Назвіть групи базисних умов поставок товарів.*
16. *Охарактеризуйте зміст розділу "транспортні умови".*
17. *Визначте зміст поняття договору транспортного експедитування.*
18. *Назвіть основні умови договору транспортного експедитування.*
19. *Поясніть зміст генерального договору транспортного експедитування.*
20. *Перерахуйте права експедитора за договором транспортного експедитування.*
21. *Перерахуйте права замовника за договором транспортного експедитування.*
22. *Охарактеризуйте порядок змін умов договору транспортного експедитування.*
23. *Перерахуйте обов'язки замовника за договором транспортного експедитування.*
24. *Охарактеризуйте порядок відповідальності за порушення умов договору транспортного експедитування.*
25. *Визначте зміст поняття та порядок встановлення плати за експедиторське обслуговування.*

Тема 3. Регулювання транспортно-експедиторської діяльності

3.1. Порядок ліцензування транспортно-експедиторської діяльності.
3.2. Державні та галузеві органи управління транспортно-експедиторською діяльністю.
3.3. Асоціація міжнародних експедиторів України.
3.4. Міжнародна федерація експедиторських асоціацій.

3.1. Порядок ліцензування транспортно-експедиторської діяльності

Згідно Закону *транспортно-експедиторська діяльність* – це підприємницька діяльність по наданню транспортно-

Національний університет водного господарства та природокористування

експедиторських послуг з організації і забезпечення перевезень експортних, імпортних, транзитних та інших вантажів. Тобто, експедитор повинен організувати, а транспортний агент забезпечити доставку вантажу з гарантією його збереження на умовах договору поставки. Для цього експедитор має скласти технологічні транспортні схеми і маршрути, підтвердити їх економічними обгрунтуваннями. Експедитор і агент мають забезпечити виконання процедур прийому вантажів, їх перевезення, видачу згідно діючих стандартів, кодексів і правил, оформити угоди і заявки на організацію перевезень, передбачити необхідне маркування і пломбування вантажних місць, скласти угоди на збереження. На практиці існує понад 70 зразків транспортних документів, а кожна транспортна операція потребує вибору необхідних. Крім оформлення транспортних документів, необхідно вміти виконати митне декларування, страхове, медичне, санітарне, ветеринарне, екологічне забезпечення перевезення. Експедитор має підрахувати платежі і збори, організувати контроль за рухом вантажу по логістичній схемі, виконати розрахунки за поставку, оформити будь-яку претензію, пред'явити штраф. Для правильного вибору технології експедитор і агент повинні знати основні характеристики рухомого складу, видів транспорту, експлуатацію транспортних шляхів і термінальних систем, основи комп'ютеризації, географію і інфраструктуру транспорту. Для управління діяльністю експедитору і агенту потрібно володіти основами бухгалтерського обліку і фінансів, правилами і нормами охорони праці, вимогами екології і забезпеченням безпеки руху. Тому в цілях забезпечення комерційної надійності експедиторського і агентського підприємництва встановлено ліцензування фахівців транспортного сервісу.

Порядок ліцензування окремих видів господарської діяльності встановлено Законом України "Про ліцензування окремих видів господарської діяльності" та іншими спеціальними законами, що регулюють порядок здійснення окремих видів діяльності. Згідно якого, діяльність, що пов'язана з наданням транспортно-експедиторських послуг ліцензуванню не підлягає, т.я. не включена до переліку видів господарської діяльності і не відноситься до сфери ліцензування. Ліцензуванню підлягає не експедиторська діяльність, а послуги по перевезенню вантажів різними видами

Національний університет водного господарства та природокористування

транспорту. Суб'єкти експедиторської діяльності можуть користуватись послугами спеціальних організацій – перевізників, які автоматично отримують дозвіл на даний вид діяльності. Якщо суб'єкт підприємництва власними силами здійснює перевезення, то йому необхідно отримати ліцензію на даний вид діяльності.

Згідно Закону ліцензуванню підлягає:

- надання послуг по перевезенню пасажирів і вантажів повітряним транспортом;
- надання послуг по перевезенню пасажирів і вантажів річковим, морським транспортом;
- надання послуг по перевезенню пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування;
- надання послуг по перевезенню пасажирів і вантажів залізничним транспортом.

Для отримання ліцензії суб'єкт підприємництва особисто, або через вповноважений ним орган чи особу, звертається із заявою встановленого зразка на отримання ліцензії у відповідну інстанцію. Перелік органів ліцензування затверджено Постановою КМУ від 14.11.2000р. за №1698: Укрaавтотранс, Укрморічфлот, Укравіатранс. До заяви на видачу ліцензії додається копія свідоцтва про державну реєстрацію суб'єкта підприємницької діяльності, копія довідки про внесення в Єдиний державний реєстр підприємств і організацій України, а у випадку наявності в заявника філій або інших відокремлених підрозділів, що можуть здійснювати господарську діяльність на основі отриманої ліцензії, в заяві відмічається їх місцезнаходження.

Для окремих видів господарської діяльності, в тому числі для вантажних перевезень різними видами транспорту до заяви додаються документи, перелік яких визначено Постановою КМУ від 4.07.01р. №756:

- відомості про відповідність матеріально-технічної бази для підтримання належного технічного стану транспортних засобів, проходження технічного огляду автомобілів, зебезпечення проведення медичного огляду водіїв, або копії договорів на проведення цих робіт у випадку відсутності власної бази і спеціалістів;
- копія документа, що засвідчує рівень освіти посадової особи, що відповідає за експлуатацію і технічний стан транспортних

Національний університет водного господарства та природокористування

засобів (для юридичних осіб з кількістю автомобілів понад 10 одиниць);

- список власних, або орендованих транспортних засобів з вказівкою типу, марки, моделі, державного номера, повної маси (або пасажиромісткості), року випуску, номера свідоцтва про реєстрацію, тимчасового реєстраційного талона;
- копії документів водіїв, що працюють по найму з юридичними і фізичними особами, про наявність необхідної кваліфікації, своєчасного проходження медичного огляду;
- копії свідоцтв про реєстрацію власних транспортних засобів і тимчасових реєстраційних талонів на орендовані автомобілі;
- страхові документи, що підтверджують наявність у перевізників обов'язкових видів страхування;
- копії документів, що підтверджують проходження водіями спеціальних курсів міжнародних перевізників в закладах, перелік яких встановлено Мінтрансом, або курсів водіїв, допущених до перевезень небезпечних вантажів, у випадку використання спеціалізованого рухомого складу.

Органу ліцензування забороняється вимагати від суб'єктів підприємництва інші документи поза вказаним списком.

Термін дії ліцензії складає 5 років, а плата за її видачу 20 неоподаткованих мінімумів доходів громадян.

3.2. Державні та галузеві органи управління транспортно-експедиторською діяльністю

Основним завданням державного управління у сфері транспортно-експедиторської діяльності є створення умов безпечного, якісного й ефективного перевезення пасажирів та вантажів, надання додаткових транспортних послуг.

Система органів управління транспортно-експедиторською діяльністю – це сукупність взаємопов'язаних державних та регіональних органів влади та органів управління транспортно-експедиторськими підприємствами та організаціями. Органи управління складаються із спеціалізованих ланок, які виконують конкретні завдання, що спрямовані на забезпечення сталої та ефективної роботи автомобільного транспорту, своєчасного та

Національний університет водного господарства та природокористування
якісного виконання усіх пасажирських та вантажних транспортних операцій.

Система органів управління має складну, багатоступеневу структуру. На кожному рівні діє сукупність ланок управління відповідно до прийнятого розподілу праці, делегування окремим ланкам виконання певних повноважень. Кількість ланок управління залежить від конкретних умов життєдіяльності держави, від державного устрою, особливостей функціонування підприємств автомобільного транспорту, від організаційно-економічних відносин автомобільного транспорту з підприємствами інших галузей національної економіки.

Тип і структура державного управління, що функціонують в Україні в сучасних умовах, склалися протягом тривалого часу і відображають вимоги, що випливають із завдань розвитку економіки. Перетворення, що сталися з моменту проголошення самостійності України, суттєво вплинули на організацію державного управління. Розробляються заходи щодо вдосконалення структури органів державної влади і організації їх роботи. Створені та функціонують загальнодержавні та територіальні органи управління роботою на автомобільному транспорті. Вносяться певні зміни, що спрямовані на покращення організаційно-економічних умов роботи автомобільного транспорту.

Державне управління у сфері транспортно-експедиторського обслуговування реалізується шляхом проведення центральними та місцевими органами виконавчої влади, державними органами управління автомобільним транспортом, органами місцевого самоврядування економічної, тарифної, науково-технічної та соціальної політики, ліцензування, стандартизації та сертифікації на автомобільному транспорті.

До органів влади, що здійснюють державне управління транспортно-експедиторською діяльністю належать: Верховна Рада України, Президент України, Кабінет Міністрів України, міністерства, Рада міністрів Автономної Республіки Крим, обласні державні адміністрації, органи місцевого самоврядування.

Законодавчу владу здійснює Верховна Рада України. Верховна Рада правомочна вирішувати будь-які питання державного і суспільного життя держави крім тих, що вирішуються виключно виконавчою і судовою владами. Верховна Рада України визначає

Національний університет водного господарства та природокористування

основні напрями державної політики у сфері автомобільного транспорту, законодавчі основи її реалізації.

Виконавча влада здійснюється Президентом України через уряд – Кабінет Міністрів та систему центральних та місцевих органів державної виконавчої влади.

Кабінет Міністрів України (уряд України) є органом державної виконавчої влади, вирішує питання державного управління на основі Конституції і законів України, указів та розпоряджень Президента.

До складу центральних органів державної виконавчої влади входять міністерства. Ці органи безпосередньо забезпечують проведення у життя державної політики у відповідних сферах економіки. В умовах формування ринкових відносин функції міністерств значно змінилися.

Загальне державне управління транспортно-експедиторською діяльністю здійснює Кабінет Міністрів України, та в його складі центральний орган виконавчої влади з питань автомобільного транспорту – Міністерство інфраструктури України. Центральний орган виконавчої влади з питань автомобільного транспорту забезпечує проведення державної політики на автомобільному транспорті через урядові органи державного управління на автомобільному транспорті, службу міжнародних автомобільних перевезень та місцеві органи державної виконавчої влади і органи місцевого самоврядування.

Мінінфраструктури України є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади у формуванні та забезпеченні реалізації державної політики у сферах авіаційного, автомобільного, залізничного, морського і річкового, міського електричного транспорту та у сферах використання повітряного простору України, туризму, діяльності курортів, метрополітенів, дорожнього господарства, забезпечення безпеки руху, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства (центральний орган виконавчої влади у сфері транспорту, дорожнього господарства, туризму та інфраструктури.

Міністерство інфраструктури України у своїй діяльності керується Конституцією та законами України, актами Президента України і Кабінету Міністрів України. У межах своїх повноважень організовує виконання актів законодавства, здійснює контроль за їх

Національний університет водного господарства та природокористування

реалізацією, узагальнює практику застосування законодавства, розробляє пропозиції щодо його вдосконалення і в уставленому порядку подає їх Кабінетові Міністрів України.

Міністерством керує Віце-прем'єр-міністр України — Міністр інфраструктури України. Через нього Кабінет Міністрів України спрямовує і координує діяльність таких центральних органів виконавчої влади:

1. Державна авіаційна служба України.
2. Державна автотранспортна служба України.
3. Державна служба автомобільних доріг України.
4. Державна служба зв'язку України.
5. Державна служба морського та річкового транспорту України.

На території Автономної Республіки Крим та областей створені територіальні органи управління автомобільного транспорту, а відтак, і транспортно-експедиційної діяльності.

Територіальні управління утворені для здійснення державного нагляду за дотримання правил безпечного функціонування автомобільного транспорту загального користування; здійснення державного контролю за дотримання суб'єктами господарювання усіх форм власності нормативно-правових актів та стандартів щодо перевезення пасажирів автомобільним транспортом загального користування; забезпечення дотримання вимог законодавства у сфері ліцензування в автомобільному транспорті загального користування.

Територіальні управління виконують такі основні функції:

- здійснюють державний контроль за виконанням суб'єктами господарювання, які провадять діяльність у сфері автомобільного транспорту загального користування, правил перевезень пасажирів і вантажів; дотримання вимог нормативно-правових актів, стандартів, що регулюють перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом;
- здійснюють державний нагляд за забезпечення безпеки перевезень суб'єктами господарювання, які провадять транспортно-експедиторську діяльність;
- здійснюють контроль за дотриманням вітчизняними та іноземними автоперевізниками норм міжнародних конвенцій і договорів про міжнародне автомобільне сполучення;

Національний університет водного господарства та природокористування

- здійснюють підготовку документів для видачі або анулювання ліцензій і ліцензійних карток до них; ведуть облік виданих ліцензій тощо.

Працівники територіальних управлінь мають право безперешкодного доступу на територію підприємств, установ та організацій, які провадять діяльність у сфері автомобільного транспорту загального користування усіх форм власності.

В ході перевірок виявляють порушення правил перевезення пасажирів і вантажів, вимагають від автоперевізників усунення виявлених порушень, вимагають виконання вимог законодавства про автомобільний транспорт. У процесі виконання покладених завдань територіальні управління взаємодіють з Державтоінспекцією, місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, громадськими організаціями.

3.3. Асоціація міжнародних експедиторів України

Асоціація міжнародних експедиторів України (АМЕУ) заснована з ініціативи понад 100 транспортно-експедиторських організацій України різних форм власності 27.09.94 р. і є професійним, добровільним, некомерційним об'єднанням міжнародних експедиторів України. З 1995 року входить до Міжнародної федерації експедиторських асоціацій (FIATA), а з 2003 року - до Європейської Організації Експедитування, Транспорту, Логістики та Митних послуг (CLECAT).

Метою діяльності Асоціації є координація зусиль експедиторів України для вирішення проблем їх професійної діяльності, які становлять спільний інтерес.

Члени АМЕУ діють у всіх регіонах України та за кордоном, працюють з усіма видами транспорту та вантажу, надають послуги із зовнішньоторгівельних операцій при перевезеннях експортних, імпортних і транзитних вантажів.

Основними завданнями Асоціації є:

- сприяння в становленні експедитування як нової галузі ринкової економіки України;
- узагальнення досвіду експедиторської діяльності з метою інтеграції України у світовий ринок експедиторських послуг;

Національний університет
водного господарства
та природокористування

- підвищення якості послуг у сфері перевезень і транспортно-експедиторського обслуговування, залучення додаткових обсягів перевезень;
- захист українського ринку транспортно-експедиторських послуг від несумлінних вітчизняних та іноземних експедиторів;
- підготовка професійних кадрів і підвищення рівня кваліфікації фахівців експедиторських організацій згідно зі стандартами FIATA;
- інформаційне забезпечення з питань професійної діяльності;
- проведення семінарів, нарад, конференцій з питань організації та практики експедиторської діяльності;
- науково-методичне і правове забезпечення транспортно-експедиторської діяльності, видання інформаційних бюлетенів і нормативно-довідникової літератури;
- захист професійних інтересів членів АМЕУ в органах державної влади та управління, представлення їх на міжнародному рівні, конференціях, виставках;
- налагодження зовнішніх та внутрішніх партнерських зв'язків.

Правила надання та припинення членства в АМЕУ:

1.Членами Асоціації міжнародних експедиторів України (АМЕУ) можуть бути юридичні особи, які об'єднані спільністю інтересів, визнають і виконують вимоги Статуту АМЕУ та своєчасно сплачують членські внески. В Асоціації встановлюється дві категорії членства: дійсні члени з правом вирішального голосу та асоційовані члени з правом дорадчого голосу.

2. Дійсне членство в АМЕУ надається експедиторським підприємствам які мають бездоганний стаж асоційованого членства не менше одного поточного року.

Заява про прийом у дійсні члени Асоціації розглядається Правлінням, в присутності уповноваженого представника підприємства, яке приймає відповідне рішення з подальшим його затвердженням Загальними зборами.

Для розгляду Правлінням АМЕУ питання про прийняття у дійсні члени АМЕУ підприємством подаються такі документи:

- заява встановленої форми. Подається на фірмовому бланку підприємства, підписується керівником підприємства та завіряється печаткою;
- анкета підприємства та пропозиції АМЕУ (згідно форми);

Національний університет водного господарства та природокористування

- копія свідоцтва про державну реєстрацію підприємства;
- копія свідоцтва про реєстрацію в органах статистики;
- довідка-характеристика про стан діяльності підприємства за останній рік (в довільній формі).

3. Асоційоване членство надається експедиторським підприємствам за рішенням Правління АМЕУ, що приймається в присутності уповноваженого представника підприємства.

Для розгляду Правлінням Асоціації питання про вступ у асоційовані члени АМЕУ кандидатом подаються документи згідно переліку (п. 2).

4. Виконавча адміністрація АМЕУ розсилає усім членам Асоціації інформацію про кандидатів на вступ у члени АМЕУ. Відгуки членів АМЕУ додаються до матеріалів засідання Правління.

5. Факт вступу підприємства до Асоціації підтверджується посвідченням про членство.

6. Припинення членства в АМЕУ для дійсного члена - після прийняття відповідного рішення Загальними зборами, для асоційованого члена - наступає після прийняття відповідного рішення Правлінням з подальшим інформуванням чергових Загальних зборів.

Асоціація міжнародних експедиторів України включає 180 транспортно-експедиторських організацій усіх форм власності (20 з яких експедитують вантажі переважно автомобільним транспортом), серед яких 47 –індивідуальні члени FIATA, 268 – дипломованих фахівців FIATA в галузі експедитування. Близько 50% українського імпорту та експорту, а також більше 70% транзиту вантажів здійснюється за участі членів АМЕУ. Членами АМЕУ є такі транспортно-експедиторські компанії, як Argo Ukraine Ltd (Ужгород), “А-ТЕМРО” Freight Forwarder Ltd (Донецьк), Atlanta-Agro (Дніпропетровськ), Black Sea Navigator (Одеса), Cardinal (Київ), Comtrans-Yg Ltd (Дніпропетровськ), Stevedore Company “Germes” Ltd (Миколаїв), TRANSIT.Ltd (Харків), Transport Forwarding Company Ltd (Маріуполь), UKRPRODUCT Logistics (Житомир), “Forwarding Company Yuzhavtotrans (Харків) та інші.

Асоціація розповсюджує в Україні офіційні міжнародні транспортно-експедиторські документи, проводить семінари з

Національний університет водного господарства та природокористування

актуальних проблем і питань міжнародного експедитування, випускає інформаційні бюлетені, проводить курси підготовки міжнародних експедиторів за стандартами FIATA та видачею диплома.

3.4. Міжнародна федерація експедиторських асоціацій

Транспортно-експедиторські підприємства, що досягли певного ступеня професіоналізму, мають можливість завдяки посередництву національної асоціації стати індивідуальним членом FIATA. Це, крім престижу, дає низку додаткових переваг:

- розміщення інформації в доступних джерелах;
- міжнародні зв'язки, контакти з великими вантажовласниками, перевізниками, трейдерами та їхніми об'єднаннями;
- вплив на законодавчі й виконавчі органи з метою захисту своїх інтересів;
- отримання необхідної інформацію з усіх питань діяльності, кваліфікована правова підтримка;
- участь у системі професійного навчання й підвищення кваліфікації;
- використання офіційних міжнародних транспортно-експедиторських документів і форм: розписка експедитора про отримання вантажу (FIATA FCR), мультимодальний транспортний коносамент (FIATA FBL), розписка експедитора про перевезення вантажу (FIATA FCT), складська розписка експедитора (FIATA FWR), інструкції по експедиції вантажу (FIATA FFI).

Для отримання рекомендації АМЕУ для вступу в індивідуальні члени FIATA існують такі правила:

1. Рекомендація Асоціації міжнародних експедиторів України (АМЕУ) для вступу в індивідуальні члени Міжнародної федерації експедиторських асоціацій (FIATA) надається дійсному члену АМЕУ.
2. Рекомендація надається при умовах:
   - бездоганного членства підприємства-заявника в АМЕУ не менше одного поточного року;
   - наявності в штаті заявника фахівця з дипломом FIATA в галузі експедитування.

Національний університет водного господарства та природокористування

3. Для отримання рекомендації заявник подає до Виконавчої адміністрації АМЕУ:

- ❖ заяву Правлінню АМЕУ в довільній формі з проханням видати рекомендацію для вступу в індивідуальні члени FIATA. В заяві дається зобов'язання дотримуватися вимог Статуту FIATA. Заяву підписує керівник підприємства-заявника та завіряє печаткою;
- ❖ довідку-характеристику про стан виробничої та фінансово-економічної діяльності підприємства-заявника за 2 останніх роки як міжнародного експедитора згідно рекомендованої форми;
- ❖ висновки про умови та рівень роботи заявника як міжнародного експедитора за результатами очного знайомства одного з членів Правління АМЕУ;
- ❖ копію диплома FIATA в галузі експедитування;
- ❖ заповнену та завірену печаткою заявника форму заявки в FIATA (Application Form for Individual Membership). Бланк форми заявки та інформацію про фінансові зобов'язання, що виникають із членства в FIATA, можна отримати у Виконавчій адміністрації АМЕУ.

4. Виконавча адміністрація надсилає заяву та довідку-характеристику членам Правління АМЕУ, Почесним членам АМЕУ та членам АМЕУ, що є індивідуальними членами FIATA за два тижні до дня засідання Правління для розгляду та надання пропозицій.

5. Питання про надання заявнику рекомендації АМЕУ розглядається і вирішується Правлінням АМЕУ на черговому засіданні у присутності уповноваженого представника заявника.

6. В разі позитивного рішення Правління, Виконавча адміністрація АМЕУ перевіряє заповнену та завірену печаткою заявника форму і завіряє рекомендацію печаткою АМЕУ. Про надання рекомендації АМЕУ Виконавча адміністрація інформує всіх членів асоціації.

7. Припинення індивідуального членства в FIATA здійснюється рішенням FIATA відповідно до Статуту, в тому числі при припиненні членства в національній асоціації. АМЕУ відкликає рекомендацію за рішенням Правління АМЕУ.

Національний університет
водного господарства
та природокористування

ВИСНОВКИ

Порядок ліцензування господарської діяльності встановлено Законом України "Про ліцензування окремих видів господарської діяльності". Згідно якого транспортно-експедиторські послуги не відносяться до сфери ліцензування. Ліцензуванню підлягає не експедиторська діяльність, а послуги по перевезенню вантажів різними видами транспорту. Суб'єкти експедиторської діяльності можуть користуватись послугами спеціальних організацій – перевізників, які автоматично отримують дозвіл на даний вид діяльності. Якщо суб'єкт підприємництва власними силами здійснює перевезення, то йому необхідно отримати ліцензію на даний вид діяльності.

Основним завданням державного управління у сфері транспортно-експедиторської діяльності є створення умов безпечного, якісного й ефективного перевезення пасажирів та вантажів, надання додаткових транспортних послуг.

Транспортно-експедиторська діяльність забезпечується сукупністю взаємопов'язаних державних та регіональних органів влади та органів управління транспортно-експедиторськими підприємствами та організаціями:

- Верховна Рада України;
- Президент України;
- Кабінет Міністрів України, міністерства;
- Рада міністрів Автономної Республіки Крим;
- обласні державні адміністрації;
- органи місцевого самоврядування.

З метою координації діяльності та вирішення професійних проблем транспортно-експедиторські організації різних форм власності об'єднані в Асоціацію міжнародних експедиторів України (АМЕУ).

Транспортно-експедиторські підприємства, що входять в АМЕУ та досягли високого рівня професіоналізму, мають можливість вступити в Міжнародну федерацію експедиторських асоціацій (FIATA).

ПИТАННЯ ДЛЯ САМОКОНТРОЛЮ

1. *Чи підлягає ліцензуванню транспортно-експедиторська діяльність?*

Національний університет водного господарства та природокористування

2. *Які документи є необхідними для отримання ліцензії?*
3. *Дайте характеристику Асоціації міжнародних експедиторів України (АМЕУ).*
4. *Назвіть основні завдання Асоціації міжнародних експедиторів України.*
5. *Назвіть вимоги для отримання членства в Асоціації міжнародних експедиторів України.*
6. *Перерахуйте документи для набуття дійсного членства в Асоціації міжнародних експедиторів України.*
7. *Перерахуйте документи для набуття асоційованого членства в Асоціації міжнародних експедиторів України.*
8. *Які види робіт виконує Асоціація міжнародних експедиторів України?*
9. *Дайте характеристику Міжнародній федерації експедиторських асоціацій (FIATA).*
10. *Назвіть переваги членства в Міжнародній федерації експедиторських асоціацій.*
11. *Назвіть основні документи для вступу в індивідуальні члени Міжнародної федерації експедиторських асоціацій.*
12. *Назвіть додаткові документи для вступу в індивідуальні члени Міжнародної федерації експедиторських асоціацій.*
13. *Дайте визначення системи органів управління транспортно-експедиторською діяльністю.*
14. *Назвіть органи влади, що здійснюють державне управління транспортно-експедиторською діяльністю.*
15. *Який орган державної влади здійснює загальне державне управління транспортно-експедиторською діяльністю?*
16. *Охарактеризуйте структуру Міністерства інфраструктури України.*
17. *Назвіть функції Міністерства інфраструктури України.*
18. *Перерахуйте функції Верховної Ради України стосовно транспортно-експедиційної діяльності.*
19. *Назвіть функції Кабінету Міністрів України стосовно транспортно-експедиційної діяльності.*
20. *Перерахуйте функції територіальних управлінь.*

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Тема 4. Організація транспорно-експедиторського обслуговування

4.1.Види транспортно-експедиторських послуг.
4.2. Форми транспортно-експедиторського обслуговування.
4.3. Принципи побудови транспортно-експедиційних підприємств.
4.4. Структура і функції основних типів транспортно-експедиційних підприємств.

4.1. Види транспортно-експедиторських послуг

Сфера транспортно-експедиційних послуг включає такі види перевезень: експорт, імпорт, транзит, внутрішні перевезення. Експедитори надають послуги, що передбачені правилами транспортно-експедиційної діяльності, а також договором транспортного експедитування. Вони включають:

- забезпечення оптимального транспортного обслуговування та організацію перевезення вантажів різними видами транспорту територією України та іноземних держав відповідно до умов договорів;
- фрахтування національних, іноземних суден та залучення інших транспортних засобів, забезпечення їх подачу в порти, на залізничні станції, склади, термінали або інші об'єкти для своєчасного відправлення вантажів;
- здійснення робіт, пов'язаних з прийманням, накопиченням, подрібненням, доробкою, сортуванням, складуванням, зберіганням, перевезенням вантажів;
- ведення обліку надходження та відправлення вантажів з портів, залізничних станцій, складів, терміналів або інших об'єктів;
- організація охорони вантажів під час їх перевезення, перевантаження та зберігання;
- організація експертизи вантажів;
- оформлення товарно-транспортної документації та її розсилання за належністю;
- надання в установленому законодавством порядку учасникам транспортно-експедиторської діяльності заявки на відправлення вантажів та наряди на відвантаження;

Національний університет водного господарства та природокористування

- забезпечення виконання комплексу заходів з відправлення вантажів, що надійшли в некондиційному стані, з браком, у пошкодженій, неміцній, нестандартній упаковці або такій, що не відповідає вимогам перевезень;
- здійснення страхування вантажів та своєї відповідальності;
- підготовка та додаткове обладнання транспортних засобів і вантажів згідно з вимогами нормативно-правових актів щодо діяльності відповідного виду транспорту;
- оптимізація руху матеріальних потоків від вантажовідправника до вантажоодержувача з метою досягнення мінімального рівня витрат;
- розрахунки з портами, транспортними організаціями за перевезення, перевантаження, зберігання вантажів;
- оформлення документів та організація роботи відповідно до митних, карантинних та санітарних вимог;
- надання підготовленого транспорту, який має додаткове обладнання згідно з вимогами, передбаченими законодавством;
- надання інших допоміжних та супутніх перевезенням послуг, що передбачені договором транспортного експедирування і не суперечать законодавству.

4.2. Форми транспортно-експедиторського обслуговування

У процесі розвитку транспортно-експедиційного обслуговування утворилися різні форми організації:

1) Транспортно-експедиційне обслуговування на базі підрозділів залізниць. Раніше широко використовувалась, хоча мала практичні недоліки:

- не дозволяє створити єдину комплексну систему ТЕО за участю усіх видів транспорту;
- обслуговує лише підприємства й організації, що розташовані в безпосередній близькості від станцій залізниць. Інші замовники виконують самостійно всі операції;
- не дозволяє взаємодіяти працівникам транспортно-експедиційних підприємств безпосередньо з вантажовідправниками і вантажоотримувачами в пунктах прийому-здачі вантажів;

Національний університет водного господарства та природокористування

- максимальна централізація знижує ефективність використання рухомого складу автотранспорту: завіз на станцію – децентралізовано, а вивіз – централізовано;
- порушення правового захисту відправників і отримувачів: при втраті і псуванні вантажу в процесі перевезення залізничним транспортом;
- залежність замовника від можливостей залізниці: виділення вагонів, контейнерів і т.п.

2) Транспортно-експедиційне обслуговування на базі автотранспортного підприємства. Така система вільна від багатьох принципових недоліків першого варіанта і дозволяє організувати єдине транспортно-експедиційне обслуговування за участю усіх видів магістрального транспорту. Створюється можливість організувати транспортно-експедиційне обслуговування практично всіх замовників, незалежно від розташування стосовно транспортних вузлів.

3) Транспортно-експедиційне обслуговування на базі підрозділів залізничного і автомобільного транспорту. Характеризується сумісним виконанням транспортно-експедиційного обслуговування залізничними станціями та автотранспортним підприємством загального користування. Останніми, при цьому, здійснюються перевезення вантажів, їхній супровід, приймально-здавальні і деякі інші операції.

Цей варіант краще ніж перший, але гірше ніж другий варіант через наявність двох видів транспорту, що ускладнює комплексність транспортно-експедиційного обслуговування. Другий варіант забезпечує більш повне і якісне задоволення транспортних потреб, скорочення витрат. Служить основою для четвертого варіанта.

4) Транспортно-експедиційне обслуговування автономною мережею спеціалізованих транспортно-експедиційних підрозділів, що не входять у систему певного виду транспорту. Така форма має ряд організаційних, технологічних і економічних переваг:

- *організаційні переваги*. Забезпечується безпосередній зв'язок з обслуговуючими підприємствами, на початковій стадії транспортного процесу виступає основним організатором,

Національний університет водного господарства та природокористування

здійснює вибір найбільш ефективної схеми перевезень, забезпечує взаємодію видів транспорту;

- *технологічні переваги.* Засновані на співставленні кількості міжвідомчих передач вантажів і договірних зв'язків.
- *економічні переваги*. Порівняння варіантів транспортно-експедиційного обслуговування за статтями поточних, капітальних і приведених витрат на виконання всього комплексу робіт вказує на їх мінімалізацію.

Транспортно-експедиційне обслуговування підприємств із повним комплексом операцій називається *еталонним транспортно-експедиційним підприємством*. Еталонне транспортно-експедиційне обслуговування включає два види обслуговування: транспортне й експедиційне.

4.3. Принципи побудови транспортно-експедиційних підприємств

Національний університет водного господарства та природокористування

Загальними принципами побудови транспортно-експедиційних підприємств і організацій є:

1.Необов'язковість типової структури і типового штатного розкладу, тому що потреби в транспортній експедиції формуються під впливом багатьох факторів:

- ступеня охоплення замовників;
- номенклатури і кількості наданих послуг;
- структури вантажообороту;
- взаємного розташування вантажовідправників і вантажоотримувачів;
- наявності засобів механізації вантажних і складських робіт;
- наявності під'їзних шляхів;
- оснащеності обчислювальною технікою і т.д.

2. Можливість різного ступеня децентралізації в управлінні. Це дозволяє швидко реагувати на зміну попиту і науково-технічного прогресу, здійснення гнучкого адаптивного управління.

3. Необхідність сполучення в структурах властивостей стійкості і пристосовності. Стійкість повинна забезпечуватися невеликими спеціалізованими, передовими в технічному відношенні підрозділами, що володіють самостійністю в поточній виробничо-господарській діяльності. Пристосовність може досягатися за

Національний університет водного господарства та природокористування

рахунок можливості реконструкції чи переорієнтації, або навіть ліквідації підрозділів.

4. Розширення сфер діяльності ТЕП без збільшення чисельності виробничих одиниць. Перевага надається ефекту від розширення номенклатури послуг, а не ефекту від масштабу діяльності, тобто при зменшенні або збереженні чисельності управлінського апарату сфера діяльності транспортно-експедиційного підприємства повинна розширюватися.

5. Групування підрозділів за ознакою однорідності комплексу послуг, або сегментів ринку.

6. Підпорядкованість діяльності транспортно-експедиційного підприємства кінцевій меті – задоволення вимог конкретного споживача.

Закордонний досвід показує, що провідний принцип формування організаційних структур управління транспортно-експедиційним обслуговуванням мав наступні зміни:

- ✓ до середини 60-х рр. ведучою була організація управління «за процесом», тобто здійснити виробничо-господарську функцію найбільш кваліфіковано й ефективно;
- ✓ у 70-і рр. — «за предметом», тобто якнайкраще розробити і виконати конкретну послугу чи зробити конкретний продукт;
- ✓ у 80-і рр. — «за результатом», тобто задовольнити вимоги конкретного споживача, змусити його скористатися послугами даної організації, забрати замовника в конкурентів.

Виходячи із закордонного досвіду необхідно орієнтувати діяльність транспортно-експедиторських підприємств на конкретного споживача і зміну його вимог. Для цього необхідно створити в структурі підприємства спеціальні підрозділи.

7. Створення підрозділів транспортно-експедиційного підприємства (об'єднань), що здійснюють стратегічне управління. Кожен такий підрозділ повинен займатися своїм «сегментом ринку». Його діяльність має бути спрямована на повне комплексне задоволення вимог конкретного споживача, збільшення кількості споживачів за рахунок зручності користування наданими послугами, змусити споживача відмовитися від транспортної експедиції інших видів транспорту.

Управління транспортно-експедиційним обслуговуванням за кордоном базується на широкому використанні ПЕОМ для

Національний університет
водного господарства
та природокористування

збереження, обробки і передачі інформації, а також для прийняття рішень у типових ситуаціях. З цією метою створюються банки даних колективного користування, єдині спеціалізовані банки для окремих фірм і т.д. (Інтернет, локальні мережі). Широко використовуються методи взаємодії окремих систем у рамках галузевої загальнонаціональної чи міждержавної мережі ЕОМ. Створення таких технічно складних структур можливо при наявності надійних систем зв'язку, що забезпечують передачу інформації без втрати достовірності.

В даний час в області автоматизації задач управління транспортно-експедиційним обслуговуванням використовуються локальні програми по обробці товарно-транспортної документації, обліку і контролю за виконанням договірних зобов'язань, проте питання запровадженням безпаперової технології, поки можна віднести до перспективних розробок.

На підставі принципів побудови організаційних структур можна сформулювати основні напрямки організації роботи систем управління транспортно-експедиційною діяльністю:

- організація державної експедиції повинна будуватись з урахуванням раціонального ступеня спеціалізації підприємства, а також поділу праці як на транспорті, так і в самій експедиторській діяльності;
- на проміжному етапі експедиторська діяльність у масштабах країни може бути організована на базі багатофункціональних універсальних експедиторських чи підприємств, що обслуговують одну чи кілька галузей;
- для забезпечення рівних умов госпрозрахунковим підприємствам, що надають експедиційні послуги, в умовах централізованої системи управління варто прагнути до розподілу сфер діяльності між окремими підприємствами, а також забезпечувати можливість придбання експедиційними підприємствами власного транспортного парку для реалізації функцій завезення-вивозу вантажів;
- діяльність експедиційних підприємств, що діють у загальнодержавному масштабі, повинна мати міжгалузевий характер, що вимагає юридичної й економічної незалежності цих підприємств від галузевих організацій.

4.4. Структура і функції основних типів транспортно-експедиційних підприємств

Транспортно-експедиційні підприємства умовно можна поділити на дві групи: транспортні і експедиційні (Рис. 1).

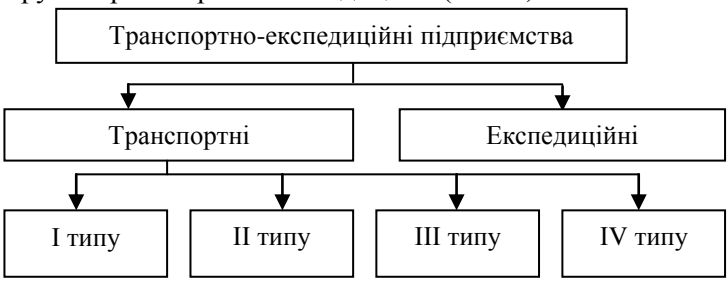


Рис. 1. Класифікація транспортно-експедиторських підприємств

Транспортні підприємства, крім транспортно-експедиційного обслуговування виконують роботи з перевезення вантажів і мають в наявності власний рухомий склад. Виділяють чотири типи транспортних підприємств.

Перший тип. Виконують завезення і вивезення вантажів з транспортних вузлів та надають експедиційні послуги. Підприємства такого типу доцільно створювати на декількох станціях, розміщених на незначних відстанях, в умовах невеликих обсягів переробки вантажів. В такому випадку, при значних обсягах перевезень, трудомісткість експедиційних робіт незначна. Структура такого підприємства складається з двох основних підрозділів: експлуатації та транспортної експедиції. Відділ експлуатації включає: контрольно-диспетчерську службу, автоколони, диспетчерські служби на вантажоутворюючих пунктах. Відділ транспортної експедиції включає: служби планування і договорів, претензійну та розрахункову службу, транспортно-експедиційну службу, виробничо-диспетчерські дільниці (Рис. 2).

Транспортно-експедиційні підприємства такого типу спеціалізуються на організації перевезень.

Другий тип. Підприємства поряд з перевезеннями і транспортно-експедиційними операціями виконують вантажо-розвантажувальні роботи або на станціях, або у замовників, яких обслуговують.

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Рис. 2. Структура транспортного підприємства І типу

До складу такого підприємства додатково включають відділ механізації вантажних робіт, який включає організаційну групу, колони механізації, бригади операторів механізмів, вантажників. Транспортно-експедиційні підприємства такого типу доцільно створювати при обслуговуванні великої кількості промислових підприємств, які мають значні обсяги вантажних робіт і недостатньо оснащені технічними засобами для вантажних робіт. Якщо створення відділу механізації нераціональне, то його обов'язки розподіляються між відділами експлуатації і транспортної експедиції.

Третій тип. Виконує, крім функцій транспортно-експедиційних підприємств першого і другого типу, складську переробку вантажів. в даному випадку структура підприємства доповнюється групами

Національний університет водного господарства та природокористування

організації складського господарства і складських вантажних робіт, а виробнича структура – диспетчерськими службами на складах. Такі транспортно-експедиційні підприємства доцільно створювати в умовах великих обсягів дрібних відправлень. Можуть організовувати доставку вантажів оптимальними партіями з врахуванням технологічного процесу замовників, а також звільнити їх від необхідності утримувати склади, займатись організацією контейнерних перевезень, утворювати систему контейнерних площадок.

Четвертий тип. Комплексні. Надають найбільш повний комплекс транспортно-експедиційних послуг. Мають потужну виробничо-технічну базу, здатні повністю і якісно задовольняти потреби замовників в транспортній експедиції за рахунок комплексності операцій по доставці вантажів від відправника до отримувача, а також чіткої координації роботи всіх ланок транспортного процесу, скорочувати терміни доставки вантажів та знижувати транспортні витрати (Рис. 3.) Комплексні транспортно-експедиційні підприємства доцільно створювати для обслуговування великої кількості клієнтів у великих транспортних вузлах при значних обсягах перевезень вантажів.

Наведені типи підприємств відрізняються комплексом функцій, що виконують. Елементи виробничо-технічної бази та структура можуть відрізнятись навіть при виконанні аналогічних функцій.

Спеціалізовані експедиційні підприємства застосовуються в умовах міжміських перевезень і характеризуються відсутністю власного парку рухомого складу. Такі транспортно-експедиційні підприємства можуть мати власну виробничо-технічну базу: автостанції, склади, контейнерні площадки та інші, або орендувати їх за відповідними договорами. Автомобілі, при цьому, замовляються на автотранспортних підприємствах. Дані транспортно-експедиційні підприємства вирішують весь комплекс питань організації транспортної експедиції і диспетчерського керівництва доставкою вантажів. Транспортно-експедиційні підприємства такого типу доцільно створювати при перевезенні вантажів, що потребують великих обсягів транспортно-експедиційних робіт: міжміські та контейнерні перевезення.

Національний університет
водного господарства
та природокористування

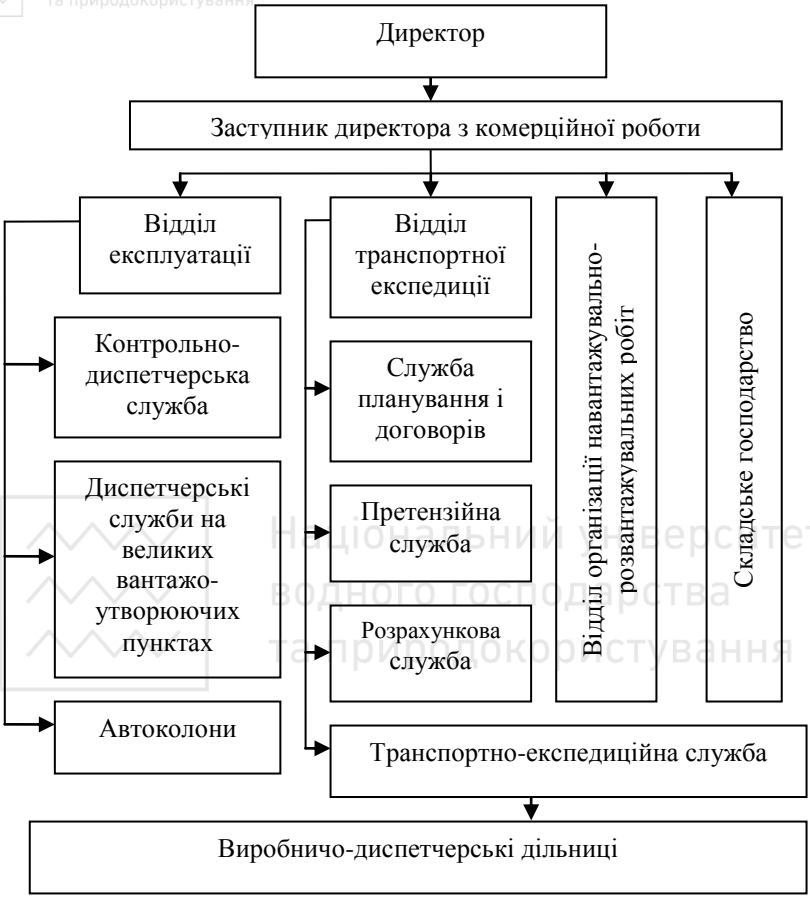


Рис. 3. Структура транспортного підприємства IV типу

ВИСНОВКИ

Сфера транспортно-експедиційних послуг включає такі види робіт: організацію перевезення вантажів різними видами транспорту територією України та інших держав, оптимізацію транспортного обслуговування, фрахтування транспортних засобів, прийом, накопичення і подрібнення, доробка і сортування, складування і зберігання вантажів, облік надходження та відправлення, охорона, експертиза, оформлення та використання

товарно-транспортної документації, подання заявок та виконання комплексу заходів з відправлення вантажів, страхування вантажів, підготовка та додаткове обладнання транспортних засобів і вантажів, розрахунки з учасниками транспортного процесу.

Транспортно-експедиційного обслуговування може організовуватись на базі підрозділів залізниць, автотранспортних підприємств, підрозділів залізничного і автомобільного транспорту, окремих спеціалізованих транспортно-експедиційних підприємств. Транспортно-експедиційне обслуговування з повним комплексом операцій називається еталонним.

Загальними принципами побудови транспортно-експедиційних підприємств є децентралізація управління, гнучкість структури, групування і спеціалізація підрозділів, розширення сфер діяльності відповідно до потреб конкретного споживача. Основними напрямками організації систем управління транспортно-експедиційною діяльністю має бути спеціалізація, розподіл сфер діяльності, внутрішньогалузева та міжгалузева багатофункціональність.

Транспортно-експедиційні підприємства умовно можна поділити на дві групи: транспортні і експедиційні. Транспортні підприємства додатково до експедиційного обслуговування виконують роботи з перевезення вантажів і мають в наявності власний рухомий склад. Розрізняють чотири типи транспортних підприємств. Спеціалізовані експедиційні підприємства характеризуються наявністю експедиційної інфраструктури та відсутністю власного парку рухомого складу.

ПИТАННЯ ДЛЯ САМОКОНТРОЛЮ

1. *Перерахуйте послуги, передбачені транспортно-експедиційною діяльністю.*
2. *Охарактеризуйте транспортно-експедиційне обслуговування підрозділами залізниці.*
3. *Охарактеризуйте транспортно-експедиційне обслуговування автотранспортними підприємствами.*
4. *Охарактеризуйте транспортно-експедиційне обслуговування підрозділами залізничного та автомобільного транспорту.*

Національний університет водного господарства та природокористування

5. *Охарактеризуйте транспортно-експедиційне обслуговування автономною мережею спеціалізованих транспортно-експедиційних підрозділів.*
6. *Визначте зміст поняття еталонного транспортно-експедиційного обслуговування.*
7. *Назвіть загальні принципи побудови транспортно-експедиційних підприємств.*
8. *Сформулюйте основні напрямки організації роботи систем управління транспортно-експедиційною діяльністю.*
9. *Дайте характеристику транспортних підприємств, що виконують транспортно-експедиційні послуги.*
10. *Дайте характеристику спеціалізованих експедиційних підприємств, що виконують транспортно-експедиційні послуги.*
11. *Визначте особливості транспортних підприємств першого типу, що виконують транспортно-експедиційні послуги.*
12. *Визначте особливості транспортних підприємств другого типу, що виконують транспортно-експедиційні послуги.*
13. *Визначте особливості транспортних підприємств третього типу, що виконують транспортно-експедиційні послуги.*
14. *Визначте особливості транспортних підприємств четвертого типу, що виконують транспортно-експедиційні послуги.*

ЗМІСТОВИЙ МОДУЛЬ 2
ДОКУМЕНТАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИЦІЙНОЇ РОБОТИ

Тема 5. Транспортно-експедиторське обслуговування підготовки вантажів до транспортування

5.1. Основна товаросупровідна документація.
5.2. Упаковка вантажів.
5.3. Маркування вантажів.
5.4. Пакетування вантажів.
5.5. Пломбування вантажів.
5.6. Контейнеризація вантажів.

Національний університет
аграрного господарства
та природокористування

5.1. Основна товаросупровідна документація

Для виконання транспортно-експедиційних операцій експедиторам необхідний перелік документів, визначений договором купівлі-продажу. Обов'язковими при цьому є:

- рахунок-фактура або рахунок-специфікація. Виписується продавцем на ім'я покупця. Вміщує в собі: ціну одиниці товару і загальну суму платежу, базисні умови поставки, відомості про сплату вартості перевезень, відомості про страхування, номер вантажного документа;
- вантажну специфікацію. Вміщує перелік всіх видів і сортів товарів, що входять в партію з вказівкою місця, кількості і виду кожного товару;
- упаковочний лист. Вміщує перелік предметів, що входять в одне вантажне місце (ящик). Застосовується при вміщенні в одній упаковці різних за асортиментом товарів. Підписується пакувальником і вкладається в кожне вантажне місце;
- сертифікат якості, або сертифікат відповідності. Видається підприємством-виробником і підтверджує якість поставляємого товару, його відповідність стандарту;
- дозвіл на відвантаження. Інструкція представника покупця із спеціальними умовами вкладання і транспортування товару. Ці вимоги мають відповідати способу, відстаням, тривалості транспортування, можливості вантажних робіт, температурного режиму і вологості, пори року, способу оплати транспортування (за піддон, ящик, контейнер), сумісність з іншими вантажами. При цьому вимоги замовника мають відповідати Держстандарту.

Підготовка вантажу до перевезень потрібна для забезпечення його транспортабельності та заключається в дотриманні правил упаковки, маркування, пломбування окремих місць. В процесі підготовки вантажів до транспортування (затарення) необхідно враховувати:

- тиск вантажу один на одного, розміри вантажних ємкостей і вантажних люків, можливості проникнення сторонніх запахів і забруднюючих речовин;
- можливості перенавантаження в процесі транспортування, розміри тунелів і мостів, габарити, вагу, зовнішню форму вантажного місця;

Національний університет
водного господарства
та природокористування

- максимальну легкість тари;
- вид вантажу, вантажопідйомність транспортного засобу, профіль і стан дороги.

Якщо визначення ціни упаковки в угоді проведено окремо від ціни товару, то експедитору можуть даватись доручення про організацію перевезення багатооборотної, складної тари, а також на митне декларування тари. Якщо ціна тари окремо не визначена в рахунках постачальника і її вартість включена в ціну товару, то складається Акт про прийом тари за встановленою формою.

Перевізник має право відмовитись від прийняття вантажу до перевезення у випадку непідготовленості вантажу, при відсутності необхідних документів (товарно-транспортних, ветеринарних, санітарних, сертифікатів якості та інших, необхідність яких встановлена правилами перевезень окремих видів вантажів) або попередньо не узгоджених змін реквізитів в документах. Вантаж, що надається в стані, який не відповідає правилам перевезень та не приведений в належний стан в терміни, що забезпечують своєчасну відправку, вважається не представленим до транспортування, а перевезення – такими, що не відбулись з вини замовника.

Національний університет
водного господарства
та природокористування

5.2. Упаковка вантажів

При перевезеннях на великі відстані часто використовують декілька видів транспорту, які значно відрізняються фізичним впливом на вантаж, вантажопідйомністю рухомого складу, геометричними розмірами вантажних ємкостей та конструкцією навантажувально-розвантажувальних засобів, що потребує узгодження класифікації вантажу та його упакування.

Транспортна упаковка повинна виконувати три основні функції: захист, забезпечення зручності поводження з вантажем, інформативність. Захисна функція упаковки полягає в забезпеченні збереженості споживчої якості вантажу в умовах впливу навколишнього середовища і в попередженні втрат, пошкоджень або псування. Для зручності поводження з вантажем транспортна упаковка повинна мати форму і розміри, які сприяють ефективному перевантаженню, збереженню на складах і розміщенню на транспортних засобах. Форма і міцність транспортної тари повинна забезпечити щільне прилягання розташованих поряд вантажних

Національний університет водного господарства та природокористування

місць і їх безпечне укладання. Інформаційна функція реалізується шляхом маркування упаковки для ідентифікації вантажів, їх належності до визначеної партії вантажу, позначення маси, розмірів і обсягу, реквізитів відправника і адресата, особливості у поводженні з товаром, його захист і наявність небезпечних вантажів.

Згідно до Правил перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні від 14.10.97 року за №363 основними вимогами до упаковки є:

- відповідність особливостям вантажу;
- забезпечення повної збереженості вантажу під час його транспортування з врахуванням вантажних робіт;
- відповідність кліматичним умовам транспортування та збереження;
- відповідність вимогам митного режиму.

При виборі виду упаковки вантажовідправники часто керуються не забезпеченням збереженості вантажу, а скороченням витрат на пакування. Тому особливої уваги потребує обґрунтування вибору або перевірка відповідності упаковки напрямку, способу, відстані, тривалості транспортування, можливості перевантаження, температурних режимів, вологості, погодних умов, стану доріг, сумісності вантажів.

5.3. Маркування вантажів

Під *маркуванням* розуміють умовні позначення, дані або зображення, які наносять на упаковку, бірки, вантажі з метою уникнення їх пересортування і створення умов для збереження під час транспортування відповідно до фізико-хімічних та транспортних особливостей вантажів. Маркування є надзвичайно важливим для організації вантажних робіт, кількісного відбору окремих місць, уникнення непорозумінь при видачі вантажів отримувачам. Відповідно до транспортно-експедиційного обслуговування маркування включає:

- позначення, необхідні для адресата – отримувача вантажу: найменування вантажовідправника і вантажоотримувача, вага нетто і брутто, номер угоди, номер даного місця (товарне маркування);

Національний університет водного господарства та природокористування

- відомості для транспортної організації, що перевозить вантаж: найменування країни, пункт відправлення і пункт призначення, маршрут при перевантаженнях (вантажне маркування);
- позначення, що необхідні під час транспортування: номери вагонів, внутрішні номери партії та інші (транспортне маркування). Виконується транспортним підприємством;
- позначення, що визначають правила поводження з вантажем під час перевезення, вантажних робіт, збереження (спеціальне маркування).

Маркування має вміщувати назву країни-виробника і відповідати вимогам митниці відносно розміру надписів та їх нанесення. Розміри маркувальних бірок, знаків та надписів стандартизовані.

При перевезенні вантажів навалом, насипом, наливом маркування не здійснюється.

5.4. Пакетування вантажів

В угодах часто оговорюється комплектування одиничних вантажів в укрупнені місця-пакети шляхом з'єднання в один блок, параметри якого достатні для раціонального використання вантажоємності і вантажопідйомності транспортних засобів, виконання вантажних робіт, а також забезпечення збереженості вантажу. Вантажі пакетують шляхом їх скріплення або укладання в тару. Засоби кріплення вантажів повинні мати контрольні знаки відправника та виключати можливість вилучення окремих вантажних місць. Необхідною умовою використання пакетних перевезень є використання універсальної та спеціалізованої тари і піддонів. Існують внутрішні і міжнародні стандарти пакетування.

Основні характеристики засобів укрупнення вантажних місць наступні:

- піддони плоскі, стоєчні та ящикові: розмірами 800х1200 мм та 1200х1000 мм вантажопідйомністю 1 т; розмірами 1200х1600 мм та 1200х1800 мм вантажопідйомністю 2,0 і 3,2 т;
- обв'язки стрічкові: вантажопідйомністю 1,0; 3,0 і 7,5 т;
- стропи напівжорсткі: розмірами 1300х1300 мм, 2800х1350 мм, 2650х1200 мм, 2650х1400 мм, вантажопідйомністю до 7,5 т;
- строп-стрічки вантажопідйомністю 0,5…1,5 т.

Національний університет водного господарства та природокористування

Продуктивність вантажних робіт з пакетованими вантажами складає від 100 до 300 т/год. Маса транспортного пакету для перевезень в критих вагонах і контейнерах не повинна перевищувати 1 т, а розміри пакету, сформованого з окремих вантажних місць з використанням піддону 800х1200 мм, не більше 840х1240 мм.

Створені і використовуються спеціальні машини для формування пакетів з різних вантажів в транспортній тарі та споживчій упаковці. Експлуатується спеціальний транспорт для перевезення вантажів в пакетах.

5.5. Пломбування вантажів

Правила пломбування визначені Правилами №363. Про пломбування робиться відмітка в товарно-транспортній накладній з вказівкою відтиску пломби. Проводиться з ініціативи або вантажовідправника або перевізника. На пломбах повинні бути контрольні знаки замовника. Встановлюються на автомобілі, причепи, контейнери, окремі вантажні місця. У випадку призначення вантажу кільком вантажоотримувачам, перевізник може розділяти кузов на окремі секції перегородками, які пломбуються окремо.

Пломби навішують таким чином, щоб виключити можливість доступу до вантажу без їх зняття або порушення цілісності:

- на фургонах – на всіх дверях по одній пломбі;
- на контейнерах – на дверях по одній пломбі;
- на цистернах – на кришці люка та зливного отвору по одній, за виключенням коли правилами перевезень окремих видів наливних вантажів передбачений особливий порядок пломбування;
- на вантажних місцях – від однієї до чотирьох пломб в місцях стиків обкантовочних смуг чи інших пакувальних матеріалів.

Пломбування вантажу покритого брезентом здійснюють у місцях його з'єднання з кузовом таким чином, щоб унеможливити доступ до вантажу. Пломби навішуються на кінцях з'єднувального матеріалу в місцях стиковки його з кузовом рухомого складу.

Національний університет
водного господарства
та природокористування

5.6. Контейнеризація вантажів

Доставка вантажів від вантажовідправника до вантажоотримувача за участю декількох видів транспорту, особливо в міжнародному сполученні "від дверей до дверей", потребує використання контейнерів. Контейнери поділяються на універсальні та спеціалізовані. Їх розміри рекомендовані Міжнародною організацією по стандартизації. В основу покладені фіксовані маси брутто (30 т або 20 т) з незмінною шириною (2438 мм) та різною висотою (2740 мм та 2896 мм). Контейнери навантажуються, перевантажуються і розвантажуються на контейнерних терміналах спеціальними перенавантажувачами – портайнерами /морські/ або транстейнерами /залізничні та автомобільні/. Основний парк універсальних контейнерів зосереджено у перевізників, експедиторів, лізингових компаніях, а спеціальних – у товаровиробників (цистерни, рефрижератори).

Експедитор має перевірити відповідність контейнера для певного вантажу, повноту його очистки від попереднього вантажу, стан кузова, підлоги, дверей. Виявлені недоліки усувають до початку вантажних робіт або контейнер замінюють. Експедитор має контролювати процес укладки вантажів для забезпечення збереженості вантажу та контейнера. При цьому дотримуються певних правил:

- розподіляють вантаж рівномірно по площі;
- важкі предмети вкладають на дно, а легкі – поверх;
- вільний простір заповнюють прокладочними матеріалами;
- наклеюють спеціальні етикетки для маркування;
- забезпечують розміщення центру ваги вантажу найближче до центру ваги контейнера;
- дотримуються обмежень вантажопідйомності контейнера і трейлера. Маса вантажу в контейнері визначається різницею між масою його брутто та масою його тари, що вказана на трафареті;
- накладають пломби встановленого зразка в порядку, передбаченому Правилами перевезень.

Перевізники вимагають передачу разом з контейнером наступних документів:

Національний університет
водного господарства
та природокористування

1. Упаковочний лист і план розміщення вантажу в контейнері. Упаковочний лист вміщує: найменування вантажовідправника і вантажоотримувача, специфікацію вантажу, вагу і об'єм, число місць, вагу і об'єм кожного місця. План – розміщення вантажних місць в контейнері. Рекомендується, а інколи вимагається, вкладання в контейнер рахунку-фактури на вантаж.
2. Свідоцтво про завантаження контейнера небезпечними вантажами. Вказується за кожним контейнером фактичних відправників і отримувачів, бірки небезпечності, класифікації вантажу, його маса нетто. На розписці про прийом/здачу такого контейнера (маршрутна карточка) має проставлятись штамп стосовно отруйності чи вибухонебезпечності вантажу, що є підставою для складання плану розміщення контейнера на терміналі.
3. Перелік рефрижераторних контейнерів з вказівкою за кожним його номера, типу, розміру, необхідної температури, ваги брутто, виду вантажу.

Експедитор, за дорученням вантажовласника, забезпечує контроль руху вантажу і контейнера, тому має право отримувати будь-яку інформацію про контейнер від вантажовідправника та вантажоотримувача. При прийомі експедитором контейнера, крім обов'язкового візуального огляду, стосовно його придатності для перевезень необхідно перевірити:

- наявність обов'язкової таблички про допущення контейнера до експлуатації відповідно до Міжнародної конвенції;
- митної таблички про придатність контейнера для перевезення вантажів під митними печатками і пломбами у відповідності до Митної конвенції;
- знака Регістра України.

Відсутність таких табличок і знака може послужити основою для штрафу перевізника. При відправці контейнера з вантажем, експедитор має керуватись офіційними переліками станцій і портів відкритих для операцій з контейнерами певної вантажопідйомності. Експедитор зобов'язаний власноруч скласти перевізний документ встановленої форми в якому вказати: номер контейнера, його тип і масу згідно трафарету, найменування вантажу, його маса нетто,

Національний університет
водного господарства
та природокористування

відтиски пломб. Вантажовідправлювач несе відповідальність за правдивість відомостей транспортного документу.

Номер контейнера складається з 17 латинських букв і цифр, шість з яких індивідуалізують його номер.

ВИСНОВКИ

В ході виконання торгівельної угоди експедиторам для виконання транспортно-експедиційних операцій необхідними є рахунок-фактура або рахунок-специфікація, вантажна специфікацію, упаковочний лист, сертифікат якості, або сертифікат відповідності та дозвіл на відвантаження.

Підготовка вантажу до перевезень забезпечує його транспортабельність та заключається в дотриманні правил упаковки, маркування, пломбування окремих місць.

Транспортна упаковка повинна виконувати три основні функції: захист, забезпечення зручності поводження з вантажем, інформативність.

Основними вимогами до упаковки є: відповідність особливостям вантажу; забезпечення збереженості вантажу під час його транспортування з врахуванням вантажних робіт; відповідність кліматичним умовам транспортування та збереження; відповідність вимогам митного режиму.

Під маркуванням розуміють умовні позначення, дані або зображення, які наносять на упаковку, бірки, вантажі з метою уникнення їх пересортування і створення умов для збереження під час транспортування відповідно до фізико-хімічних та транспортних особливостей вантажів.

Пломбування має виключити можливість несанкціонованого доступу до вантажу та здійснюється за встановленими правилами: на дверях вантажних ємностей, люках, зливних отворах, обкантовочних смугах, пакувальних матеріалах, автомобільних тентах.

Доставка вантажів від вантажовідправника до вантажоотримувача за участю декількох видів транспорту потребує використання контейнерів. Контейнери поділяються на універсальні та спеціалізовані.

Національний університет
водного господарства
та природокористування

ПИТАННЯ ДЛЯ САМОКОНТРОЛЮ

1. *Перерахуйте документи, які є обов'язковими при виконанні транспортно-експедиційних операцій.*
2. *Назвіть чинники, які необхідно враховувати в процесі підготовки вантажів до транспортування.*
3. *В якому випадку перевізник має право відмовитись від прийняття вантажу до перевезення?*
4. *Які функції має виконувати транспортна упаковка?*
5. *Назвіть основні вимоги до упаковки.*
6. *Якими характеристиками обґрунтовується вибір упаковки?*
7. *Розкрийте поняття* "*маркування*".
8. *Яким чином та з якою метою здійснюється пакетування вантажів?*
9. *Розкрийте поняття* "*пломбування вантажів*".
10. *Назвіть правила розміщення вантажів у контейнерах.*
11. *Які документи супроводжують передачу контейнера?*
12. *Які дії повинен виконати експедитор при прийомі контейнера?*

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Тема 6. Транспортно-експедиторське обслуговування прийому та передачі вантажів

6.1. Порядок прийому вантажів до транспортування.
6.2. Порядок переадресації вантажів.
6.3. Порядок передачі вантажів вантажоотримувачу.
6.4. Порядок складання актів.

6.1. Порядок прийому вантажів до транспортування

В процесі прийняття вантажу до транспортування експедитор автотранспортного підприємства попередньо пред'являє вантажовідправнику службове посвідчення і подорожній лист, завірений печаткою автотранспортного підприємства, а безпосереднє прийняття вантажів до транспортування від вантажовідправника підтверджує підписом в усіх екземплярах товарно-транспортної накладної. Вантажі, що підлягають спеціальній охороні і супроводу за переліком, затвердженим Законом про транспорт, а також вантажі що швидко псуються, приймаються для перевезення і супроводжуються представником

Національний університет водного господарства та природокористування

замовника. При цьому, в товарно-транспортній накладній вказується прізвище, ім'я, по-батькові представника замовника та документ, що вповноважує його супроводжувати вантаж. Представник замовника зобов'язаний здійснити прийом вантажу від відправника, охорону, спостереження за кріпленням, запобігання псуванню і пошкодження та передачу в пункті призначення отримувачу. За домовленістю сторін обов'язки експедитора може виконувати водій.

В процесі прийому вантажу:

- в опломбованому автомобілі, або контейнері експедитор має пересвідчитись в правильності встановлення пломби: відсутність пошкоджень та вільного пересування вздовж пломбувального троса, чіткість контрольних і літерних знаків пломби. У випадку найменших зауважень до пломби або троса вантаж до перевезення не приймається;
- вантажі без тари або з пошкодженою тарою приймаються за масою нетто або за кількістю одиниць. При прийнятті вантажу за масою необхідно зважити весь вантаж. Визначення загальної маси вантажу зважуванням окремих вантажних місць забороняється;
- вантажі в закритій непошкодженій тарі приймаються за кількістю місць та вагою брутто. Маса одиничних або тарних вантажів вказується на вантажних місцях. Вантажі, що мають маркувальну масу нетто або брутто переважуванню не підлягають;
- насипні, навалочні, наливні вантажі приймаються зважуванням на автомобільних вагах. Перед навантаженням перевіряється маса тари автомобіля (за певними правилами).

Масу вантажів, що приймають до перевезення, визначається вантажовідправником перед безпосереднім представленням перевізнику.

6.2. Порядок переадресації вантажів

За загальним правилом вантажовідправник має право переадресувати вантаж до моменту видачі його вантажоотримувачу. Загальний порядок переадресації вантажів регулюється Статутом автомобільного транспорту і може передбачатись договором

Національний університет водного господарства та природокористування
перевезення.

Розпорядження вантажовідправника автотранспортному підприємству або експедитору повинне містити наступні відомості:

- номери першого замовлення і товарно-транспортної накладної;
- адреса первинного призначення;
- найменування первинного призначення;
- адреса нового призначення;
- найменування нового призначення.

Розпорядження про переадресацію оформляється в письмовому вигляді. Проте в договорі може передбачатись інший порядок повідомлення про переадресацію – телефоном, факсом, електронною поштою та іншими засобами з вказівкою названих відомостей. В будь якому випадку розпорядження в подальшому має підтверджуватись письмово. Розпорядження має стосуватись вантажу, що перевозиться за однією товарно-транспортною накладною, хоча договором можуть передбачатись інші умови.

У випадку збільшення витрат перевізника на доставку вантажів за розпорядженням переадресації, вантажовідправник зобов'язаний здійснити додаткову оплату.

При переадресації вантажу в графу "переадресація" транспортного розділу подорожнього листа вписуються дані нового вантажоотримувача /найменування, адреса, номер розпорядження про переадресацію/ відповідно до розпорядження вантажовідправника.

В разі відмови вантажоотримувача від прийому вантажу, інший пункт призначення і умови доставки вантажу визначаються за погодженням з вантажовідправником. Якщо перевізник не отримав від вантажовідправника відомостей про переадресацію, то перевізник має право:

- здати вантаж на зберігання в пункті фактичного знаходження вантажу або найближчому пункті до отримання вказівки вантажовідправника, а при наявності власних складських приміщень – прийняти вантаж на збереження;
- передати іншій організації, якщо вантажі за своїм характером потребують термінової реалізації /якщо договором не передбачене інше/;

Національний університет
водного господарства
та природокористування

- повернути вантаж вантажовідправнику з повним відшкодуванням послуг з перевезення, а також виплатою передбачених штрафів.

Переадресація вантажів у змішаному сполученні проводиться в порядку, передбаченому Правилами перевезень.

6.3. Порядок передачі вантажів вантажоотримувачу

Перевізник здає вантаж в пункті призначення вантажоотримувачу згідно товарно-транспортної накладної. Вантажоотримувач може відмовитись від прийняття вантажу лише у випадку погіршення якості вантажу в результаті псування або пошкодження, за яке несе відповідальність перевізник або вантажовідправлювач. При цьому якість має погіршитись настільки, що виключає можливість повного або часткового використання вантажу за прямим призначенням. Вантажоотримувач має зробити запис в товарно-транспортній накладній про відмову прийняти вантаж і завірити цей запис підписом та печаткою.

Без перевірки маси, стану вантажів і кількості вантажних місць вантажоотримувачу видаються:

- вантажі, що прибули в непошкоджених кузовах, причепах, секціях, контейнерах, цистернах з непошкодженими пломбами вантажовідправника;
- насипні і навалочні вантажі при відсутності автомобільних ваг та ознак недостачі.

У випадку прибуття вантажів з непошкодженими пломбами перевізник не зобов'язаний приймати участь в прийомі вантажів вантажоотримувачем і складанні акта при виявленні недостачі чи пошкодження вантажів. Прийом продукції, що поступила в непошкодженій тарі (за вагою нетто і кількістю товарних одиниць в кожному місці), виконується одночасно з відкриттям тари, але не пізніше 10 днів, а за продукцією, що швидко псується – не пізніше 24 годин з моменту отримання, або з моменту видачі перевізником.

При виявленні недостачі, порушення комплектності, якості вантажу, який прибув з непошкодженими пломбами, прийом вантажу призупиняють і протягом 24 годин (якщо продукція швидко псується – негайно) після виявлення недостачі, викликають представника вантажовідправлювача. Виклик здійснюється шляхом

Національний університет водного господарства та природокористування

направлення повідомлення (телефоном, телеграфом, факсом) в якому вказують найменування продукції, дату, номер рахунка-фактури або номер транспортного документа, кількість продукції, що недостає (або неналежної якості), характер недостачі (кількість окремих місць, внутрішня недостача, недостача в пошкодженій тарі) та основні недоліки, що виявлені у продукції, стан пломб, вартість недостачі, час на який призначений прийом продукції. Терміни відповіді на повідомлення і терміни явки представника вантажовідправника встановлюються в договорі, а при відсутності цих даних – згідно Інструкцій:

- іногородній постачальник відповідь на повідомлення має дати не пізніше наступного дня, а по продукції, що швидко псується – не пізніше 4-х годин після отримання виклику;
- представник іногороднього постачальника зобов'язаний з'явитись не пізніше, ніж в триденний термін після отримання виклику, не рахуючи часу проїзду.

Представник повинен мати посвідчення на право участі в прийомі продукції. Представником може бути працівник іншого підприємства, вповноважений вантажовідправником на проведення прийому.

До приїзду представника відправника вантажоотримувач зобов'язаний забезпечити зберігання продукції та вжити заходів щодо недопущення змішування продукції з аналогічною, що є на складі.

У випадку неотримання відповіді на повідомлення в установлені терміни, або неявки представника вантажовідправника прийом проводиться:

- із залученням експерта;
- за участю представника іншого підприємства;
- за участю представника громадськості вантажоотримувача;
- односторонньо вантажоотримувачем за згодою вантажовідправника.

Перевірка маси, стану вантажів і кількості вантажних місць в пунктах призначення здійснюється вантажоотримувачем разом з перевізником у випадках:

- прибуття вантажів у пошкоджених кузовах автомобілів або з пошкодженими пломбами вантажовідправника;

Національний університет водного господарства та природокористування

- ❖ якщо в дорозі був складений акт про події, що спричинили недостачу;
- ❖ перевантаження вантажу на інший транспортний засіб в процесі транспортування. Що підтверджується двома екземплярами акту довільної форми та відміткою в товарно-транспортній накладній;
- ❖ порушення термінів доставки вантажів, що швидко псуються, або порушення встановленого температурного режиму при перевезенні.

Прийом за вагою брутто, нетто, кількістю місць продукції, що поступила без тари, у відкритій чи пошкодженій тарі, та продукції, що поступила у справній тарі, відбувається в момент отримання вантажу чи в момент відкриття опломбованих і розвантаження неопломбованих транспортних засобів, але не пізніше термінів, встановлених для їх розвантаження.

Тарні та одиничні вантажі видаються з перевіркою тільки у пошкоджених місцях, а при виявлені пошкодженої тари необхідно провести перевірку з відкриттям пошкоджених місць.

У випадку виявлення недостачі повинен складатись акт, а перевізник чи експедитор зобов'язаний приймати участь в прийомі вантажів і складання акту. При відмові експедитора від складання акту робиться відмітка в товарно-транспортній накладній, а прийом продукції проводиться без його участі.

Особливої уваги при здачі вантажів потребує дотримання однакового способу визначення маси або кількості у вантажовідправлювача і вантажоотримувача. При визначенні кількості вантажу шляхом зважування перевізник не несе матеріальної відповідальності у випадках розбіжностей в товарно-транспортній накладній і фактичною масою вантажу, якщо різниця маси не перевищує:

- норм природного зменшення маси вантажу, визначених згідно діючого законодавства;
- технічних норм точності ваги.

Вантажоотримувач робить відмітку про прийняття вантажу в трьох екземплярах товарно-транспортної накладної. Отримувач вантажу для обліку і контролю за надходженням матеріальних цінностей веде Журнал обліку отриманих вантажів (Типова форма №М-1). Записи в журнал виконуються по мірі надходження

матеріальних цінностей на склад на основі товарно-транспортних документів, приходних ордерів, актів про прийом матеріалів.

6.4. Порядок складання актів

Якщо при виявлені недостачі, пошкодження чи псування вантажів перевізник і вантажоотримувач не прийшли до згоди у визначенні причин та суми зменшення вартості вантажу, то за вимогою перевізника, вантажовідправника чи вантажоотримувача проводиться експертиза або в бюро товарних експертиз, або компетентними організаціями чи фізичними особами. Експертиза проводиться в присутності представників перевізника та замовника. Результати оформляються актом. Акт підписується експертами та особами, що були присутні при проведенні експертизи. Витрати на експертизу оплачує ініціатор. В подальшому витрати відносять на сторону, що була визнана винною в недостачі, пошкодженні чи псуванні.

В акті вказують порушення, що мало місце:

- невідповідність між фактичним найменуванням, масою, кількістю вантажів та даними товарно-транспортної накладної;
- порушення чи відсутність пломб на кузові автомобіля чи контейнера;
- простою автомобіля в пунктах навантаження або розвантаження понад визначений нормою час;
- інші обставини, що можуть бути основою матеріальної відповідальності сторін.

Записи в акті підтверджуються підписами вантажовідправника або вантажоотримувача та експедитора. Односторонні записи в акті рахуються недійсними. Кожна із сторін має право викласти в акті власні зауваження і засвідчити їх підписом. Про складання акту робиться запис в товарно-транспортній накладній.

Для оформлення прийому матеріальних цінностей, що мають кількісні і якісні розходження з даними супровідних документів постачальника або прийому матеріалів, що поступили без документів, застосовують Акт про прийом матеріалів (Типова форма №М-7). Складається в двох екземплярах приймальною комісією при обов'язковому участі матеріальної особи і

Національний університет водного господарства та природокористування

представника постачальника чи представника незацікавленої організації. Акт затверджується керівником підприємства чи вповноваженою особою.

Після прийому цінностей акти з доповненнями документів передають:

- ✓ перший екземпляр – в бухгалтерію підприємства для обліку матеріальних цінностей;
- ✓ другий екземпляр – відділу постачання, бухгалтерії, юридичному відділу для направлення претензійного листа постачальнику.

ВИСНОВКИ

Прийняття вантажу до транспортування експедитор підтверджує підписом в усіх екземплярах товарно-транспортної накладної, де вказує прізвище, ім'я, по-батькові та документ, що вповноважує його супроводжувати вантаж. Експедитор зобов'язаний здійснити прийом вантажу від відправника, охорону, спостереження за кріпленням, запобігання псуванню і пошкодження та передачу в пункті призначення отримувачу. Прийом насипних, навалочних, наливних вантажів здійснюється зважуванням на автомобільних вагах, вантажі в закритій непошкодженій тарі приймаються за кількістю місць та вагою брутто, вантажі без тари або з пошкодженою тарою – за масою нетто або за кількістю одиниць, вантажі в опломбованому автомобілі або контейнері – перевіркою правильності встановлення пломби.

Вантажовідправник має право переадресувати вантаж до моменту видачі вантажоотримувачу. Загальний порядок переадресації вантажів регулюється Статутом автомобільного транспорту і перебачається договором перевезення. Оформляється в письмовому вигляді та внесенням визначеної інформації в подорожній лист.

Передача вантажу в пункті призначення здійснюється згідно товарно-транспортної накладної. Якщо вантажотримувач не може прийняти вантаж, то має зробити запис в товарно-транспортній накладній про відмову і завірити запис підписом та печаткою. Інші умови доставки вантажу визначається за погодженням з вантажовідправником. Якщо перевізник не отримав від вантажоотримувача відомостей про зміни пункту призначення

Національний університет водного господарства та природокористування

вантажу або не згоден з новими умовами доставки, то зобов'язаний повернути вантаж вантажовідправнику. Вартість перевезення вантажу при його поверненні або переадресації оплачує замовник. Передача вантажів без перевірки маси, стану і кількості місць здійснюється для насипних і навалочних вантажів при відсутності автомобільних ваг та ознак недостачі, а також для вантажів, що прибули в непошкоджених кузовах, причепах, секціях, контейнерах, цистернах з непошкодженими пломбами вантажовідправника. Перевірка маси, стану вантажів і кількості вантажних місць здійснюється вантажоотримувачем разом з перевізником у випадках пошкодження кузовів автомобілів або пломб вантажовідправника, наявності акта про причини недостачі, або акта про перевантаження вантажу на інший транспортний засіб, порушення термінів доставки чи температурного режиму для вантажів, що швидко псуються.

У випадку виявлення недостачі в процесі передачі вантажу повинен складатись акт, а перевізник чи експедитор зобов'язаний приймати участь в прийомі вантажів і складанні акту. В акті визначають порушення, записи підтверджують підписами вантажовідправника або вантажоотримувача та експедитора, роблять відмітку в товарно-транспортній накладній. Якщо сторони не прийшли до згоди у визначенні причин та суми в процесі оформлення акту, то проводиться експертиза. Акти з доповненнями документів використовують для обліку матеріальних цінностей та пред'явлення претензій.

ПИТАННЯ ДЛЯ САМОКОНТРОЛЮ

1. *Назвіть порядок оформлення прийому вантажів до транспортування*
2. *Визначте обов'язки експедитора при прийомі вантажу в опломбованому автомобілі та контейнері*
3. *Визначте обов'язки експедитора при прийомі вантажу без тари або з пошкодженою тарою*
4. *Визначте обов'язки експедитора при прийомі вантажу в закритій непошкодженій тарі*
5. *Визначте обов'язки експедитора при прийомі насипних, навалочних, наливних вантажів*
6. *Назвіть відомості необхідні для переадресації вантажів*

Національний університет водного господарства та природокористування

7. *Охарактеризуйте порядок узгодження переадресації вантажів*
8. *Охарактеризуйте порядок оформлення переадресації*
9. *Перерахуйте права перевізника у випадку відмови у прийомі вантажу та неотримання переадресації*
10. *Назвіть умови та порядок оформлення відмови прийому вантажу*
11. *Охарактеризуйте порядок прийому вантажу без перевірки маси, стану, кількості місць*
12. *Охарактеризуйте порядок прийому вантажу з перевіркою маси, стану, кількості місць*
13. *Визначте потреби і порядок складання актів про недостачу*
14. *Охарактеризуйте порядок взаємодії вантажовідправника, перевізника та вантажоотримувача в процесі складання актів*

Тема 7. Транспорно-експедиторське обслуговування процесу транспортування вантажів автомобільним транспортом

7.1. Зміст і призначення товарно-транспортної накладної.
7.2. Порядок використання товарно-транспортної накладної типової форми.
7.3. Спеціальні форми товарно-транспортної накладної.
7.4. Документооборот в різних умовах експедитування.
7.5. Акт виконаних робіт. Порядок формування доходів і витрат транспортного експедитування.

7.1. Зміст і призначення товарно-транспортної накладної

Факт надання послуг експедитором при перевезеннях підтверджується єдиним транспортним документом або, при використанні декількох видів транспорту – комплектом документів, які відображають рух вантажу з пункту відправлення до пункту призначення.

Товарно-транспортна накладна – це документ, що призначений для списання товарно-матеріальних цінностей у вантажовідправника, обліку під час перевезення, прийняття на складський, оперативний і бухгалтерський облік, розрахунків при перевезенні вантажів та обліку виконаної транспортної роботи.

Національний університет водного господарства та природокористування

Розрізняють такі види товарно-транспортних накладних:

- товарно-транспортна накладна типової форми №1-ТН. Застосовується в межах України;
- спеціальна форма товарно-транспортної накладної №1-ТТН. Застосовується при перевезенні хлібобулочних виробів;
- спеціальна форма товарно-транспортної накладної №1-ТН(МС). Застосовується при перевезенні молочної сировини, як додаток до товарно-транспортної типової форми;
- спеціальна товарно-транспортна накладна типової форми №1-ТН(спирт) з контрольним листком форми №1-АТ. Застосовується при перевезенні спирту етилового, спиртопродуктів, тютюнових виробів;
- товарно-транспортна накладна типової форми CMR. Застосовується в міжнародному сполученні.

Товарно-транспортна накладна є обов'язковим документом при перевезенні вантажів автомобільним транспортом, незалежно від умов оплати за роботу автомобіля, умов перевезень (комерційних чи власних), виду перевезень.

7.2. Порядок використання товарно-транспортної накладної типової форми

Після заключення договору на перевезення вантажів або заявки замовника, вантажовідправлювач перед прибуттям автомобіля для завантаження заповнює товарно-транспортну накладну. Товарно-транспортна накладна оформляється вантажовідправником на кожну їздку автомобіля і для кожного вантажоотримувача окремо. Заповнюється в чотирьох екземплярах:

- перший екземпляр залишається у вантажовідправника і є підставою для списання товарно-матеріальних цінностей. Другий, третій, четвертий – завіряються підписами і печатками вантажовідправника та передаються перевізнику;
- другий екземпляр водій передає вантажоотримувачу. Є підставою для прийняття товарно-матеріальних цінностей на складський облік;
- третій і четвертий екземпляри, після завірення підписами і печаткою вантажоотримувача, повертають перевізнику.

Національний університет водного господарства та природокористування

Третій екземпляр є основою для розрахунків за виконані транспортні послуги, тому перевізник передає замовнику автотранспорту для оформлення оплати за перевезення. Четвертий екземпляр прикладається до подорожнього листа і є основою для обліку транспортної роботи та нарахування заробітної плати водію.

При перевезенні вантажів за якими не ведеться складський облік вантажовідправник виписує три екземпляри товарно-транспортної накладної:

- перший – залишається у вантажовідправника;
- другий і третій – передаються перевізнику. Перевізник передає другий екземпляр замовнику автотранспорту, а третій – прикладає до подорожнього листа.

При цьому, перший екземпляр служить основою для обліку виконаних перевезень вантажовідправником, другий – для здійснення розрахунків за використання автотранспорту, третій – для обліку транспортної роботи та нарахування заробітної плати водію.

Товарно-транспортна накладна заповнюється в п’ять етапів:

- ❖ вантажовідправником – до прибуття автомобіля для завантаження;
- ❖ вантажовідправником – після прибуття автомобіля і завантаження товарно-матеріальних цінностей;
- ❖ на маршруті – відповідальною особою перевізника;
- ❖ вантажоотримувачем – після прибуття вантажу;
- ❖ перевізником – після розвантаження.

7. 3. Спеціальні форми товарно-транспортної накладної

Спеціальна форма товарно-транспортної накладної №1-ТТН (хліб). Розроблена з врахуванням обмеженого терміну реалізації хлібобулочних виробів та специфіки перевезень продукції хлібопекарських підприємств. Порядок її заповнення та використання регулюється спеціальною Інструкцією. Дія Інструкції розповсюджується на виробників, перевізників, отримувачів хлібобулочних виробів. Товарно-транспортна накладна форми №1-ТТН (хліб) прикладається до подорожнього листа. Оформляється на кожен рейс і на кожного вантажоотримувача окремо. Кількість

Національний університет водного господарства та природокористування

екземплярів може коливатись від трьох до п'яти. Бланк накладної №1-ТТН (хліб) не є бланком строгої звітності і може виготовлятись типографським способом. Нумерація екземплярів здійснюється виробником.

Накладна №1-ТТН (хліб) складається з чотирьох розділів:

- заголовок. Описує суб'єктів, що приймають участь в переміщенні накладної;
- відомості про вантаж. Вказує час виготовлення, термін реалізації, ціна, маса одиниці, назва сорт, марка, кількість одиниць в тарі, кількість тари, прийнято;
- відомості про відповідальних осіб. Визначає реквізити та підписи осіб, що приймають участь в процесі переміщення;
- відомості про вантажні операції. Вказує фактичні терміни вантажних операцій та терміни доставки продукції від постачальника до отримувача.

Спеціальна форма товарно-транспортної накладної №1-ТН (МС). Це єдиний первинний документ, який є підставою для списання молочної сировини підприємством, що здійснило відпуск сировини, а також прийому переробним підприємством для оперативного і бухгалтерського обліку. Порядок використання регулюється спеціальною Інструкцією.

Накладна №1-ТН (МС) оформляється на кожну відвантажену партію сировини і кожного вантажоотримувача окремо. Нумерація екземплярів накладної здійснюється замовником. Бланк не є бланком суворої звітності, виготовляється типографським способом. Заповнюється в чотирьох екземплярах відповідальною особою вантажовідправника.

Накладна №1-ТН (МС) складається з чотирьох розділів:

- заголовок;
- відомості про вантаж;
- відомості про відповідальних осіб;
- вантажні операції.

Спеціальна товарно-транспортна накладна типової форми №1-ТН (спирт) з контрольним листком форми №1-АТ. Затверджена наказом Мінтрансу і введена в дію з початку 2005 року. Складається з двох розділів:

- товарний. Визначає взаємовідносини вантажовідправника і вантажоотримувача, для списання товарно-матеріальних

Національний університет водного господарства та природокористування

цінностей у вантажовідправника та прийняття вантажоотримувачем;

- транспортний. Визначає взаємовідносини замовника автотранспорту з перевізником, для обліку транспортної роботи та розрахунків замовника автотранспорту з перевізником за надані послуги.

Порядок заповнення аналогічний до типової форми №1-ТН. Особливістю є обов'язковий додаток форми №1-АТ.

7.4. Документооборот в різних умовах експедитування

В процесі здійснення експедиторських послуг експедитор є виконавцем, проте свої обов'язки може виконувати двома шляхами:

- від власного імені, але за дорученням замовника і за його рахунок;
- від імені замовника і за його рахунок.

Два варіанти мають під собою однаковий зміст – роботи виконуються одним і тим же експедитором з обов'язковим договором транспортного експедитування. Проте, відповідно до способу виконання обов'язків (від імені експедитора або замовника), по-різному будується система документообороту та відображається в бухгалтерському і податковому обліку, як власні чи набуті послуги. Розглянемо документооборот в такій ситуації:

Доставка вантажу здійснюється на основі договору транспортного експедитування, згідно якого експедитор діє від власного імені і за дорученням замовника та за його рахунок. Згідно умов договору операції збереження, пакетування, перевезення покладено на експедитора. Порядок оформлення первинних документів наступний:

Перший етап. Між замовником і експедитором заключається договір транспортного експедитування. Замовник має оформити два пакети документів:

* Для покупця товару. Накладну про відпуск вантажу в двох екземплярах, в якій вказується, що вантаж відпущено на основі договору транспортного експедитування, податкову накладну та інші документи, що супроводжують вантаж /технічна документація, сертифікати і т.д./;

Національний університет водного господарства та природокористування

* Для експедитора. Акт на відпуск вантажу або маніфест. Експедитор передає замовнику довіреність на отримання працівником експедиції вантажу від замовника.

Другий етап. Експедитор від власного імені заключає договір з третьою особою – суб'єктом підприємницької діяльності на придбання послуг з пакетування вантажу. При цьому експедитор має оформити акт на відпуск вантажу даному підприємству, а підприємство представляє експедитору довіреність на отримання його працівником вантажу від експедитора. При перевезенні автомобільним транспортом, крім акта, оформляється товарно-транспортна накладна.

Третій етап. Третя особа пакетує вантаж і передає його експедитору. При цьому, оформляється акт про відпуск вантажу експедитору, акт виконаних робіт, податкова накладна на ім'я експедитора. Експедитор, в свою чергу, видає довіреність на отримання вантажу від третьої особи. Перевезення вантажу до експедитора оформляється товарно-транспортною накладною.

Четвертий етап. Розрахунково-платіжні документи про сплату обов'язкових платежів, пов'язаних з виконанням перевезень оформляються на ім'я експедитора, який фактично здійснює оплату від імені замовника.

П'ятий етап. Експедитор від власного імені заключає з перевізником договір про надання послуг перевезення вантажу. Оформляє товарно-транспортну накладну: перший екземпляр – залишається у експедитора, другий, третій, четвертий – завіряється підписами і печаткою експедитора та передається перевізнику. Разом з ними експедитор передає перевізнику і два екземпляри накладної на відпуск вантажу від замовника до вантажоотримувача.

Шостий етап. Перевізник передає вантаж, другий, третій, четвертий екземпляри товарно-транспортної накладної і два екземпляри накладної на відпуск товарів вантажоотримувачу. Вантажоотримувач представляє довіреність на отримання вантажу.

Сьомий етап. Вантажоотримувач передає перевізнику завірені власними підписами та печаткою третій і четвертий екземпляри товарно-транспортної накладної. Разом з ними передає перевізнику перший екземпляр податкової накладної та накладної на відпуск товарів. Ці документи є підтвердженням отримання вантажу покупцем товару. Другий екземпляр товарно-транспортної

Національний університет водного господарства та природокористування

накладної, другий екземпляр накладної на відпуск товарів та другий екземпляр податкової накладної залишає у вантажоотримувача для прийому вантажу від вантажовідправника.

Восьмий етап. Перевізник передає експедитору третій екземпляр товарно-транспортної накладної, який є основою для складання акта про надання послуг і розрахунку за надані послуги з перевезення, а також податкову накладну та накладну на відпуск товару, завірену вантажоотримувачем. Четвертий екземпляр товарно-транспортної накладної залишається у перевізника.

Дев'ятий етап. Експедитор оформляє акт виконаних робіт, який засвідчує факт надання послуг експедитування вантажу, прикладає до нього звіт про витрати на виконання доручення за рахунок замовника. До звіту додають копії платіжних документів, акти виконаних робіт, пов'язані з умовами договору транспортного експедитування. Крім цього, експедитор передає замовнику копію третього екземпляру товарно-транспортної накладної, перший екземпляр накладної на відпуск вантажу покупцю та оформляє дві податкові накладні: на вартість власних послуг експедитування і послуг придбаних для виконання договору, оплата яких виконується за рахунок замовника.

Національний університет водного господарства та природокористування

7.5. Акт виконаних робіт. Порядок формування доходів і витрат транспортного експедитування

Перевезення вантажів супроводжуються товарно-транспортними документами, складеними мовою міжнародного спілкування або державною мовою, якщо перевезення здійснюються в межах України.

Документи, що супроводжують договір транспортного експедитування умовно можна поділити на декілька категорій:

- підтверджують витрати експедитора, що пов'язані із залученням до виконання договору інших суб'єктів підприємництва, а також витрати на обов'язкові платежі;
- підтверджують витрати експедитора, що понесені безпосередньо на надання послуг експедитування;
- підтверджують факт і вартість наданих транспортно-експедиційних послуг. Основним документом, що підтверджує факт надання послуг транспортного

Національний університет водного господарства та природокористування

експедитування є акт виконаних робіт. До нього додаються товарно-транспортні документи на основі яких здійснюється перевезення вантажів; рахунки, накладні та інші документи, що підтверджують оплату послуг суб'єктам підприємницької діяльності, що залучались до виконання угоди; чеки та інші розрахункові документи, що підтверджують сплату податків.

В процесі виконання договорів транспортного експедитування за яким експедитор надає не лише послуги, але й від власного, або імені замовника здійснює придбання послуг у сторонніх організацій, розмежування доходів і витрат експедитора відбувається таким чином:

- ✓ платою експедитору вважаються засоби, оплачені замовником за належне виконання договору транспортного експедитування;
- ✓ в плату експедитору не включаються витрати експедитора на оплату послуг інших осіб, що залучені до виконання договору транспортного експедитування, на сплату обов'язкових платежів, що здійснюються при виконанні договору транспортного експедитування. Ці витрати повертаються експедитору на основі документів, виданих суб'єктами підприємницької діяльності, що залучались до виконання договору транспортного експедитування або виданих органами державної влади.

ВИСНОВКИ

Обов'язковим документом для списання товарно-матеріальних цінностей у вантажовідправника, їх обліку під час перевезення, прийняття на складський, оперативний і бухгалтерський облік вантажоотримувачем, розрахунків за перевезення та обліку виконаної транспортної роботи служить товарно-транспортна накладна. Розрізняють такі види товарно-транспортних накладних: типової форми №1-ТН – для використання в межах України, спеціальної форми №1-ТТН – при перевезенні хлібобулочних виробів, спеціальної форми №1-ТН(МС) – при перевезенні молочної сировини, як додаток до товарно-транспортної типової форми, спеціальної форми №1-ТН(спирт) з контрольним листком форми №1-АТ – при перевезенні спирту етилового,

Національний університет водного господарства та природокористування

спиртопродуктів, тютюнових виробів, типової форми CMR – для використання в міжнародному сполученні.

Товарно-транспортна накладна оформляється вантажовідправником на кожну їздку автомобіля і для кожного вантажоотримувача окремо. Заповнюється в чотирьох екземплярах: перший – залишається у вантажовідправника і є підставою для списання товарно-матеріальних цінностей, другий – надається вантажоотримувачу і є підставою для прийняття товарно-матеріальних цінностей на складський облік, третій – є основою для розрахунків за виконані транспортні послуги, четвертий – є основою для обліку транспортної роботи та нарахування заробітної плати водію. Заповнюється вантажовідправником, відповідальними особами перевізника, вантажоотримувачем.

В процесі здійснення експедиторських послуг експедитор свої обов'язки може виконувати двома шляхами: від власного імені, але за дорученням замовника і за його рахунок, або від імені замовника і за його рахунок.

Основним документом, що підтверджує факт надання послуг транспортного експедитування є акт виконаних робіт, а платою експедитору вважаються засоби, оплачені замовником за виконання договору транспортного експедитування.

Національний університет водного господарства та природокористування

ПИТАННЯ ДЛЯ САМОКОНТРОЛЮ

1. *Розкрийте зміст і призначення товарно-транспортної накладної*
2. *Назвіть види і сфери застосування різних форм товарно-транспортних накладних*
3. *Охарактеризуйте порядок використання всіх екземплярів товарно-транспортної накладної типової форми*
4. *Назвіть етапи оформлення товарно-транспортної накладної типової форми*
5. *Охарактеризуйте зміст і порядок використання спеціальної форми товарно-транспортної накладної №1-ТТН(хліб)*
6. *Охарактеризуйте зміст і порядок використання спеціальної форми товарно-транспортної накладної №1-ТН(МС)*
7. *Охарактеризуйте зміст і порядок використання спеціальної товарно-транспортної накладної типової форми №1-ТН(спирт) з контрольним листком форми №1-АТ*

Національний університет водного господарства та природокористування

8. *Назвіть і охарактеризуйте розділи спеціальної форми товарно-транспортної накладної №1-ТТН(хліб)*
9. *Назвіть і охарактеризуйте розділи спеціальної форми товарно-транспортної накладної №1-ТН(МС)*
10. *Назвіть і охарактеризуйте розділи спеціальної товарно-транспортної накладної типової форми №1-ТН(спирт) з контрольним листком форми №1-АТ*
11. *Охарактеризуйте категорії документів, що супроводжують договір транспортного експедитування*
12. *Назвіть можливі шляхи виконання експедиторських послуг*
13. *Визначте засоби, що становлять плату експедитору*
14. *Визначте засоби, що не включають до плати експедитору*

Тема 8. Особливості транспортно-експедиторського обслуговування процесу доставки вантажів різними видами транспорту

8.1. Залізнична накладна.
8.2. Авіаційна вантажна накладна.
8.3. Коносамент.
8.4. Інші товарно-транспортні документи.

Національний університет водного господарства та природокористування

8.1. Залізнична накладна

Залізнична вантажна накладна СМГС (Угоди магістральних вантажних сполучень – УМВС) – це основний документ по перевезенню вантажів залізничним транспортом. Має встановлену форму, заповнюється або експедитором або вантажовідправником і представляється разом з вантажем перевізнику. Являє собою обов'язкову двосторонню письмову угоду про перевезення вантажу, яка заключається між відправником /експедитором/ і особою, що представляє залізницю, в інтересах третьої сторони – вантажоотримувача. Одночасно дана накладна є договором застави вантажу для забезпечення гарантії про внесення плати за перевезення та інших платежів. Накладна супроводжує вантаж на всьому шляху транспортування до станції призначення.

Залізнична накладна включає в себе такі документи:

- №1 – оригінал накладної;
- №2 – подорожна відомість;

- №3 – дублікат накладної;
- №4 – лист видачі вантажу;
- №5 – лист повідомлення про надходження вантажу, а також додаткові зразки подорожньої відомості в необхідній кількості.

Номери накладної 1,2,4,5 супроводжують вантаж до станції призначення, а №3 накладної – залишається вантажовідправнику /експедитору/ після складання договору на перевезення вантажу, який не має такої юридичної сили, як оригінал накладної. На станції призначення залишаються зразки накладної 2 і 4, а отримувачу представляють зразки накладної 1 і 5.

8.2. Авіаційна вантажна накладна

Авіаційна вантажна накладна – це документ, що оформляється вантажовідправником, або від його імені, який засвідчує про заключення угоди перевезення і прийому вантажу до перевезення на умовах, визначених договором. Крім зазначеного, у сфері повітряних перевезень існують інші форми документів:

- Авіаційна вантажна накладна агента. Документ, що оформляється на кожне відправлення об'єднаного вантажу і вміщує інструкції для обробки його розкомплектування;
- Авіаційна вантажна накладна – дублікат. Документ, що видається для оформлення перевезення вантажу у випадку відсутності основної авіаційної вантажної накладної і вміщує необхідну інформацію про вантаж;
- Авіаційна вантажна накладна – основна. Документ, що вміщує інформацію про перевізника.

Авіаційна вантажна накладна представляє собою комплект документів, який складається:

а) трьох оригіналів і дев'яти копій /якщо це типова авіаційна вантажна накладна/;

б) трьох оригіналів і шісти-одинадцяти копій /якщо це основна авіаційна вантажна накладна/.

Всі оригінали, незалежно від кількості копій, мають однакову юридичну силу. Їх призначення наступне:

Національний університет водного господарства та природокористування

- оригінал №3 – для вантажовідправника /колір голубий/. Видається вантажовідправнику і засвідчує прийняття вантажу перевізником для транспортування;
- оригінал № 1 – для перевізника /колір зелений/, який оформляє вантажну накладну. Залишається у перевізника, що видав авіаційну вантажну накладну, є основою для проведення розрахунків і засвідчує заключення угоди перевезення вантажу між перевізником і вантажовідправлювачем;
- оригінал №2 – для вантажоотримувача /колір – рожевий/. Відправляється разом з вантажем в пункт призначення і представляється вантажоотримувачу при отриманні вантажу.

Копії авіаційної вантажної накладної призначені:

- копія №9 – для агента з оформлення вантажу /колір – білий/. Залишається в агента, який прийняв і оформив вантаж авіаційної вантажної накладної на бланках перевізника;
- копія №4 – підтверджує надходження вантажу /колір – жовтий/. Відправляється разом з вантажем в пункт призначення, підписується вантажоотримувачем і залишається в останнього перевізника як розписка про отримання вантажу, засвідчує виконання угоди на перевезення;
- копія №5 – для аеропорту призначення /колір – білий/. Відправляється разом з вантажем в пункт призначення і використовується для митного проходження вантажу;
- копія №6 – для третього перевізника /колір – білий/. Відправляється разом з вантажем і залишається в третього перевізника /при умові його наявності/;
- копія №7 – для другого перевізника /колір – білий/. Відправляється разом з вантажем і залишається у другого перевізника /при умові його наявності/;
- копія №8 – для першого перевізника /колір – білий/. Залишається у першого перевізника в пункті відправлення вантажу;
- копії №10, 11, 12 – додаткові копії для перевізника /колір – білий/. Використовуються перевізником для супроводу декількох партій вантажу, що оформлений для перевезення по одній авіаційній вантажній накладній.

Національний університет
водного господарства
та природокористування

8.3. Коносамент

Коносамент – документ, що регулює правовідносини між перевізником і вантажоотримувачем, засвідчує прийняття вантажу перевізником, відомості про який наведено і є одним з документів, що підтверджують наявність і зміст договору морських перевезень. Таким чином, відносини між перевізником і вантажоотримувачем визначаються коносаментом.

Після прийому вантажу до перевезень, перевізник вантажу, капітан, або агент перевізника зобов'язані видати відправнику /експедитору/ коносамент, який являється доказом прийому перевізником вантажу, вказаного в коносаменті. Перевізник може видати і інший документ, відмінний від коносамента, для підтвердження отримання вантажу до перевезень. Такі документи є першоступеневим доказом заключення угоди морського перевезення і прийому вантажу. Складається на основі підписаного відправником /експедитором/ договору на перевезення вантажу. Відправник відповідає перед перевізником за всі наслідки, що виникли чи можуть виникнути в результаті неправильності чи неповноти відомостей, вказаних в договорі на перевезення вантажу.

Коносамент має вміщувати наступну інформацію:

- найменування судна /якщо вантаж приймається на певний транспортний засіб/;
- найменування перевізника;
- місце прийому або завантаження;
- найменування відправника /експедитора/;
- місце призначення вантажу, або місце направлення чи призначення судна;
- найменування отримувача вантажу /іменний коносамент/ з вказівкою "наказу відправника", або найменування отримувача з вказівкою "наказу отримувача" /ордерний коносамент/, або коносамент видано на пред'явника /коносамент пред'явника/;
- найменування вантажу, його маркування, кількість місць або кількість і міра /маса, об'єм/, а при необхідності – дані про зовнішній вигляд, стан, особливі властивості;

Національний університет водного господарства та природокористування

- фрахт /в тому числі належні перевізнику платежі/ або вказівка про те, що фрахт: має оплачуватись згідно умов, передбачених договором, або повністю оплачений;
- дата і місце видачі коносамента;
- кількість складених екземплярів коносамента;
- підписи капітана або іншого представника перевізника.

Перевізник зобов'язаний видати відправнику /експедитору/ на його вимогу декілька екземплярів коносамента тотожного змісту, кожен з яких має вміщувати кількість екземплярів. Після видачі вантажу за одним з екземплярів – інші стають недійсними.

Передача коносамента здійснюється за встановленими правилами.

8.4. Інші товарно-транспортні документи

А) Декларація відправника небезпечних вантажів.

Документ, що оформляється вантажовідправником і представляється перевізнику при прийнятті для перевезення небезпечних вантажів. Бланк встановленої форми. Заповнюється в двох екземплярах, які розподіляються наступним чином:

- перший – зберігається в агента, що прийняв вантаж до перевезення;
- другий – направляється разом з вантажем в пункт призначення вантажоотримувачу.

Дозволяється заповнення декларації відправника небезпечних вантажів в одному екземплярі, а другий використовується у виді копії. В такому випадку разом з вантажем відправляється оригінал, що має червону заштриховану полосу по краях бланка.

Б) Інструкція вантажовідправника.

Являється допоміжним документом, який призначений для збору повної інформації про вантаж, що необхідна перевізнику або агенту для оформлення вантажу за авіаційною вантажною накладною. Ця інструкція складається вантажовідправником /експедитором/ до моменту передачі вантажу для перевезення. Оформляється при транспортуванні певних категорій вантажів, для безпечного транспортування яких необхідна додаткова інформація.

В) Акт про недоставку /невидачу/ – акт про несправності.

Національний університет водного господарства та природокористування

Необхідний для підтвердження несправності при транспортуванні вантажу або порушення умов договору перевезення. Використовується для інформування всіх сторін. Оформляється в таких випадках:

- пошкодження упаковки або вмісту відправленого вантажу;
- виявлення недостачі вмісту відправленого вантажу;
- відсутності можливості видачі вантажу протягом 14 днів в аеропорту призначення з причин відсутності вантажоотримувача або відмови його від отримання доставленого вантажу;
- по інших причинах, що порушують встановлений порядок транспортування і видачі вантажу.

Акт про недоставку може оформлятись на стандартному бланку та електронним способом у виді телеграми. Заповнюється в трьох екземплярах, що розподіляються наступним чином:

- перший – направляється перевізнику або його агенту по обробці документації відправлених вантажів в аеропорт відправлення;
- другий – направляється в аеропорт, що оформив акт про недоставку;
- третій – направляється або вантажовідправнику або вантажоотримувачу в залежності від того, хто пред'являє претензію.

ВИСНОВКИ

Основним документом з перевезень вантажів залізничним транспортом є залізнична вантажна накладна СМГС /УМВС/. Представляє собою обов'язкову двосторонню угоду про перевезення вантажу між відправником і залізницею в інтересах вантажоотримувача та одночасно – договором застави вантажу. Має встановлену форму і представляється разом з вантажем перевізнику. Включає такі документи: оригінал накладної, подорожню відомість, дублікат накладної, лист видачі вантажу, лист повідомлення про надходження вантажу.

На повітряному транспорті документом, що засвідчує заключення угоди перевезення і прийому вантажу до перевезення є авіаційна вантажна накладна. Існує в таких формах: авіаційна вантажна накладна агента, авіаційна вантажна накладна-дублікат,

Національний університет водного господарства та природокористування

авіаційна вантажна накладна-основна. Представляє собою комплект документів, який складається: з трьох оригіналів і дев'яти копій, або трьох оригіналів і шісти-одинадцяти копій.

Одним з документів, що підтверджують наявність і зміст договору морських перевезень є коносамент – документ, що регулює правовідносини між перевізником і вантажоотримувачем, засвідчує прийняття вантажу до перевезень. Кількість екземплярів визначається за потребою відправника.

Додатковими товарно-транспортними документами є декларація відправника небезпечних вантажів, інструкція вантажовідправника, акт про недоставку /невидачу/ – акт про несправності.

ПИТАННЯ ДЛЯ САМОКОНТРОЛЮ

1. *Охарактеризуйте основний документ з перевезення вантажів залізничним транспортом*
2. *Перерахуйте документи залізничної вантажної накладної*
3. *Охарактеризуйте порядок використання документів залізничної вантажної накладної*
4. *Охарактеризуйте основний документ з перевезення вантажів повітряним транспортом*
5. *Охарактеризуйте різновиди авіаційної вантажної накладної*
6. *Перерахуйте документи авіаційної вантажної накладної*
7. *Охарактеризуйте порядок використання документів авіаційної вантажної накладної*
8. *Охарактеризуйте основний документ з перевезення вантажів морським транспортом*
9. *Охарактеризуйте порядок використання коносаменту*
10. *Назвіть обов'язкові відомості коносаменту*
11. *Перерахуйте види коносаменту*
12. *Охарактеризуйте значення та порядок використання декларації відправника небезпечних вантажів*
13. *Охарактеризуйте значення та порядок використання інструкції вантажовідправника*
14. *Охарактеризуйте значення та порядок використання акта про недоставку /невидачу/ – акта про несправності*

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Тема 9. Транспортно-експедиторське обслуговування міжнародних автомобільних перевезень

9.1. Зовнішньоторгівельні документи.
9.2. Зміст, призначення, порядок використання міжнародної товарно-транспортної накладної.
9.3. Міжнародні перевезення з використанням системи МДП.

9.1. Зовнішньоторгівельні документи

До міжнародних перевезень відносять перевезення, що здійснюються територією двох і більше країн. Міжнародні перевезення підлягають особливому правовому регулюванню. Джерелами правового регулювання міжнародних перевезень є: двосторонні міжурядові угоди, багатосторонні конвенції і угоди, норми внутрішнього законодавства.

Співвідношення між нормативними актами національного і міжнародного законодавства визначається Законом України "Про транспорт", який передбачає переважне право міжнародних договорів перед правилами України, тобто якщо міжнародним договором встановлені інші правила, ніж законодавства України про транспорт, то застосовують правила відповідного міжнародного договору. Таким чином, національне законодавство застосовується до міжнародних перевезень при умові не суперечення міжнародним угодам. Необхідно зазначити, що міжнародні угоди передбачають лише найбільш загальні умови перевезень, а для регулювання конкретних умов міжнародних перевезень виникає необхідність застосовувати норм національного законодавства. В першу чергу застосовуються нормативні акти національного законодавства, спеціально прийняті для регулювання міжнародних перевезень, а не врегульовані спеціальними актами, підлягають загальному транспортному законодавству.

За своїм призначенням та основними правовими ознаками договір міжнародних перевезень однотипний з договором внутрішніх перевезень. Така подібність обумовлена єдністю предмету обох договорів та широким використанням при укладанні угод про міжнародні сполучення норм національного права. В той же час є ряд відмінностей:

Національний університет водного господарства та природокористування

- договір міжнародних перевезень регламентується міждержавними угодами та правилами національного законодавства;
- однією із сторін є іноземна фізична або юридична особа;
- використання міжнародного транспортного документу;
- особливості термінів доставки, перевізних зборів, відповідальності перевізника;
- особливі строки для подачі претензій та позовів, спеціальна юрисдикція.

Відправлення вантажу в міжнародному сполученні супроводжується підготовкою товаросупровідних документів, які призначені для спрощення процедури міжнародного перевезення вантажів. Уніфікація таких документів здійснюється Міжнародною торгівельною палатою та Комітетом по спрощенню процедур міжнародної торгівлі (SITRO). Систему товаросупроводжувальної документації утворюють:

Рахунок-фактура (invoice) – комерційний рахунок за товари. Складається з метою визначення суми платежу за товар або використовується як накладна. На вимогу митних органів рахунок-фактура виписується на бланках встановленої форми та служить одночасно сертифікатом походження товару. Включає наступні відомості: імена й адреси сторін, що беруть участь в угоді; інформацію про договір, на підставі якого відбувається перехід права власності на товар; опис вантажу із вказівкою кодів товарів; кількість вантажних місць; маса вантажу брутто й нетто; ціна одиниці вантажу та загальна ціна; умови поставки відповідно до «Інкотермс». Крім зазначених відомостей, можуть включатись окремі вказівки стосовно способу доставки вантажу.

Оформляється на бланку відправника і не може бути замінений іншим документом. Вся інформація яка розміщена в рахунку-фактурі, повинна відповідати даним, зазначеним в перевізному документі. Рахунок-фактура складається на кожне відправлення товару незалежно від роду, кількості, найменування й характеру товару. Якщо вантаж перевозиться в контейнерах, то оформляється на вміст кожного контейнера окремо. На основі рахунку-фактури складаються всі інші документи, необхідні для міжнародної торгівлі. Оформлення рахунку-фактури недостатньо

Національний університет
водного господарства
та природокористування
стандартизовано, що обумовлено розходженнями вимог митних органів.

Консульські рахунки-фактури (consular invoice) – копії рахунку-фактури складені мовою країни транзиту або призначення експортних вантажів. Потреба в таких документах виникає внаслідок мовних труднощів: кожна країна може вимагати адекватні копії рахунку-фактури на власній мові, а імпортер – санкціонування консульськими відділами країни-експортера.

Пакувальний лист (packing list) – містить перелік всіх видів і сортів товарів, що перебувають у кожному вантажному місці. Розміщується в спеціально пристосованому місці на упаковці. Вміщує наступні дані: кількість кожного сорту товару /одиниць в упаковці/; номер упаковочного місця.

Використовується як доповнення до рахунку-фактури у випадку відправлення великої кількості найменувань товарів, або коли кількість, маса або вміст кожного індивідуального вантажного місця різні. Пакувальний лист і рахунок-фактура мають практично однаковий зміст, проте пакувальний лист не вміщує ціни.

Вантажна специфікація (shipping specification) – містить перелік всіх видів і сортів товарів, що входять у дану партію, із вказівкою для кожного вантажного місця кількості та роду товару. Доповнює рахунок на поставку товарів різних сортів і найменувань та дозволяє здійснювати перевірку комплектності і якості товару, що поставляється.

Вантажний маніфест (manifest of cargo) – містить перелік товарів, що перевозяться на одному транспортному засобі або транспортній одиниці. Включає наступні відомості про товар: номера транспортних документів; найменування відправника вантажу та вантажоотримувача; маркування, кількість, маса та вид вантажних місць; опис і кількість товарів.

Бордеро (bordero) – вантажний маніфест, що використовується на автомобільному транспорті. Містить перелік вантажів, перевезених автопоїздом з посиланням на прикладені копії накладної CMR.

Сертифікат походження товару (certificate of origin) – застосовується у випадку укладеної угоди між країнами про пільгові мита. При цьому, країною походження товару вважається країна, де товари були повністю виготовлені або підлягали глибокій

Національний університет
водного господарства
та природокористування

переробці. Видається торговельною палатою країни або уповноваженими нею органами.

Сертифікат якості товару (certificate of origin) видається на кожну партію товару, який відвантажується за одним перевізним документом. Застосовується для продовольчих товарів, косметичної продукції та інші. У сертифікаті про якість товару звичайно вказують: організацію, що видала сертифікат; номер сертифіката; дату видачі сертифіката; найменування товару; постачальника товару; одержувача товару; характеристику товару і його сорт; кількість одиниць товару, вантажні місця; дату виготовлення товару; відповідність товару певному стандарту.

Фітосанітарний сертифікат (certificate of quality) видається державними органами по карантину або захисту рослин країни-експортера для товарів, які підлягають сертифікації по карантину при ввозі в країну /насіння, живі рослини, вовна, горіхи, борошно, зерно, крупа, тютюн, лікарські рослини та ін./. Додається до документів, що супроводжують вантаж.

Фумігаційний сертифікат (fumigation certificate) застосовується для підтвердження, що перевезені вантажі до відправлення одержувачу пройшли обробку на знищення комах, які можуть перебувати в продуктах харчування, одязі, що був у вживанні і подібних товарів. Вміщує наступна відомості: найменування відправника вантажу і вантажоотримувача, місце призначення, опис вантажу і його упаковка, маса вантажу брутто й нетто, найменування фуміганта, температура, при якій здійснювалася обробка вантажу та інші характеристики обробки.

Гігієнічний сертифікат (сертифікати аналізів) (certificate of analysis) потребують товари, які можуть завдати шкоди здоров'ю людини. Конкретний перелік таких товарів у різних країнах може бути різним, однак існують певні види товарів, на які такий сертифікат потрібно в обов'язковому порядку. Відповідно до українського законодавства перелік товарів, для доставки яких необхідний гігієнічний сертифікат і сертифікати різних аналізів /хімічних, мікробіологічних, фізико-хімічних та ін./, містить у собі наступні товари:

- харчова сировина, продукти харчування, харчові добавки, консерванти, матеріали та вироби з них, що контактують із харчовими продуктами;

Національний університет
водного господарства
та природокористування

- ❖ товари для дітей: ігри та іграшки, одяг, у тому числі постільна білизна, книги й навчальні пристосування, меблі, коляски, ранці; штучні, полімерні й синтетичні матеріали, речовини для виготовлення товарів дитячого асортименту;
- ❖ матеріали, обладнання, речовини, які застосовуються в практиці господарсько-питного водопостачання;
- ❖ парфюмерно-косметичні засоби;
- ❖ хімічна й нафтохімічна продукція виробничого призначення, товари побутової хімії, засоби хімізації сільського господарства, у тому числі мінеральні добрива;
- ❖ полімерні й синтетичні матеріали, призначення для застосування в будівництві, на транспорті, виготовлення меблів й інших предметів домашнього побуту; хімічні волокна, нитки; текстильні, швейні й трикотажні матеріали, що містять хімічні волокна й текстильні допоміжні речовини; штучні й синтетичні шкіри й текстильні матеріали для взуття;
- ❖ продукція машинобудування та приладобудування виробничого і побутового призначення;
- ❖ вироби, що контактують зі шкірою людини.

Ветеринарний сертифікат (veterinary certificate) оформляється при перевезенні тварин, продуктів і сировини тваринного походження. Ввіз таких товарів проводиться тільки через контрольні ветеринарні пункти та при наявності ветеринарних сертифікатів. Ветеринарний пункт замість сертифікату видає *ветеринарне свідоцтво* на право подальшого проходження вантажу по території країни. Ветеринарний сертифікат повинен містити наступні дані: найменування відправника вантажу й вантажоотримувача, масу вантажу та кількість вантажних місць, найменування організації, що видала сертифікат, опис вантажу, умови зберігання і перевезення вантажу.

Сертифікат небезпечних вантажів (certificate of dangerous goods) – це свідоцтво транспортної організації про те, що небезпечний вантаж оголошений правильно. Підтверджує, що зміст даного відправлення повністю і правильно описано точним технічним найменуванням, що вантаж упакований з урахуванням властивостей вантажу таким чином, що є безпечним у звичайних умовах переробки й перевезення, що вантаж маркірований та упакований відповідно до вимог.

Національний університет водного господарства та природокористування

Перевезення небезпечних, негабаритних або великовагових вантажів потребують документів, визначених відповідними угодами й правилами. Відправник зобов'язаний до початку перевезення представити в розпорядження перевізника необхідні документи. Перевірка правильності і повноти цих документів не входить в обов'язки перевізника.

9.2. Зміст, призначення, порядок використання міжнародної товарно-транспортної накладної

Застосування накладної типової форми CMR в міжнародних перевезеннях засновано на Конвенції про договір міжнародного перевезення вантажів по дорогах /КДПГ/ від 19.05.56р. із змінами та доповненнями згідно протоколу від 05.07.78р. Положення конвенції застосовується до будь-якого договору перевезення вантажів, що передбачає винагороду, у випадку місця завантаження і місця розвантаження на території двох різних країн, з яких хоча б одна є учасницею Конвенції КДПГ.

Відповідно до вимог Конвенції накладна CMR складається в трьох екземплярах, підписаних вантажовідправником та перевізником:

- перший екземпляр накладної передається відправнику;
- другий – супроводжує вантаж;
- третій – залишається у перевізника.

Якщо вантаж має завантажуватись в різні транспортні засоби, або має різнорідний характер, або сформований в окремі партії, то вантажовідправник чи перевізник мають право вимагати такої кількості накладних, яка відповідає або кількості транспортних засобів, або кількості видів вантажів, або кількості партій.

Накладна CMR має вміщувати такі відомості:

- місце і дату складання;
- ім'я і адресу вантажовідправника;
- місце і дату прийняття вантажу до перевезення та місце його доставки;
- ім'я і адресу вантажоотримувача;
- позначення характеру вантажу, типу його упаковки, а при перевезенні небезпечних вантажів – їх загальноприйняте позначення;

Національний університет
водного господарства
та природокористування

- число вантажних місць і номери;
- вага вантажу брутто, або виражену в інших одиницях кількість вантажу;
- пов'язані з перевезеннями витрати /вартість перевезення, додаткові витрати, митні збори, та інші витрати з моменту заключення угоди до здачі/;
- інструкції стосовно проходження митного контролю та інші;
- вказівка норми вимоги Конвенції, згідно якої здійснюються перевезення.

При необхідності, накладна може доповнюватись такою інформацією:

* заборона перевантаження;
* витрати, що вантажовідправник приймає на власний рахунок;
* суму накладеного на вантаж платежу, що підлягає поверненню при здачі;
* заявлену вартість вантажу і суму додаткової його цінності при доставці;
* інструкцію вантажовідправника перевізнику стосовно страхування вантажу;
* додатковий термін виконання перевезення;
* перелік документів, переданих перевізнику.

Сторони, за домовленістю, можуть внести в накладну будь-які відомості чи вказівки, визнані необхідними. Вантажовідправник несе відповідальність за витрати на перевезення і збитки, понесені в результаті неточності або недостатності відомостей, вказівок, інструкцій.

При прийнятті вантажу перевізник зобов'язаний перевірити:

- ✓ точність записів, зроблених в накладній стосовно кількості вантажних місць, їх маркування і розмірів;
- ✓ зовнішній стан вантажу і його упаковки.

Якщо такої можливості не має, то перевізник має вписати в накладну відповідні примітки. Вантажовідправник має право вимагати перевірки перевізником ваги брутто або його кількості, вираженої в інших одиницях виміру, а перевізник може вимагати компенсації витрат, пов'язаних з перевіркою. Результати перевірок мають заноситись в накладну.

Національний університет водного господарства та природокористування

Вантажовідправник має право розпоряджатись вантажем /вимагати припинення перевезення, зміни місця доставки, зміни вантажоотримувача/ і втрачає його з моменту передачі другого екземпляра накладної вантажоотримувачу. Після цього перевізник має керуватись вказівками отримувача вантажу. Проте право розпоряджатись вантажем може належати отримувачу з моменту складання накладної, якщо це в ній оговорено.

Крім цього, накладна CMR, якщо не доведено зворотнє, має силу договору відносно умов прийняття вантажу перевізником.

9.3. Міжнародні перевезення з використанням системи МДП

В Україні, згідно Закону "Про міжнародні договори України" та Закону "Про участь України в Митній конвенції про міжнародні перевезення вантажів з використанням книжки МДП" /1975р/ від 15.07.94 р. діє Конвенція МДП. Механізм застосування Конвенції МДП деталізований в Порядку реалізації положень Митної конвенції про міжнародні перевезення вантажів з використанням книжки міжнародного дорожнього перевезення, затвердженого наказом Державної митної служби України від 21.11.2001р. №755.

Конвенція МДП використовується для перевезення вантажів, що виконуються без проміжних перевантажень дорожніми транспортними засобами, составами дорожніх транспортних засобів або в контейнерах, з перетином одного або декількох кордонів, з митниці країни відправлення в митницю країни призначення при умові, що вся процедура здійснюється автомобільним транспортом. Перевезення на умовах МДП може здійснюватись через декілька митниць в одній або декількох країнах при умові, що загальна кількість митниць відправлення і митниць призначення не буде перевищувати чотирьох /потребує спеціального дозволу/. При відсутності особливого дозволу, митниці відправлення повинні знаходитись в одній країні, а митниці призначення – не більше, ніж у двох.

Утримувачем /держателем/ книжки МДП може бути юридична чи фізична особа, що допущена до перевезень на умовах Конвенції МДП в порядку передбаченому законодавством країни, де зареєстрований перевізник і яка придбала право в гарантійному об'єднанні. *Гарантійне об'єднання* – це національна організація в

системі МДП /АсМАП/, що вповноважена Міжнародним союзом автомобільного транспорту /МСАТ/ здійснювати видачу книжок МДП перевізника і призначена митним органом договірної сторони гарантом оплати обов'язкових платежів /податків і зборів/ за товари, що перевозяться на умовах конвенції МДП. Відповідальність гарантійного об'єднання обмежується сумою в 50 тис. доларів США. Якщо при ввозі в Україну товару, сума податків і зборів перевищує таку суму, то операція МДП не проводиться /складаються інші документи – попереднє повідомлення, попереднє митне декларування/.

Товари, що перевозяться на умовах Конвенції МДП опломбованими транспортними засобами, причепами або контейнерами, звільняються від митного контролю на проміжних митницях і їх митне оформлення здійснюється першочергово у спрощеному порядку.

Митний контроль товарів і транспортних засобів, що користуються умовами Конвенції МДП, проводиться в таких випадках:

- при наявності оперативної інформації, що в транспортному засобі знаходяться предмети, які є об'єктами порушення митних правил і заборонені до ввозу на митну територію України;
- при суперечливих даних транспортно-експедиційних документів;
- при розбіжностях між документальними і фактичними даними зважування транспортного засобу;
- при необхідності уточнення кодування товарів при ввозі їх на митну територію України;
- при виникненні підозри митного контролю про наявність у вантажному відділенні наркотичних засобів.

Митний контроль вантажів і транспортних засобів може проводитись лише в присутності особи, що переміщає вантажі через митний кордон України. За результатами складається акт про проведення митного огляду. Один екземпляр видається перевізнику, а в книжці МДП робиться відмітка, яка завіряється відтиском особової номерної печатки і підписом посадової особи, що здійснила огляд. Відомості про попереднє митне оформлення викреслюються.

Національний університет водного господарства та природокористування

Операція МДП здійснюється при умові використання для перевезень транспортних засобів, що мають Свідоцтво про допуск дорожнього транспортного засобу до перевезення вантажів, завіреного митними печатками і пломбами, а контейнери – Свідоцтво про допуск контейнера до перевезення вантажів з митними печатками і пломбами.

Утримувач /держатель/ книжки МДП, що прибуває в Україну, або виїжджає за кордон повинен мати:

а) реєстраційні документи на транспортний засіб і посвідчення водія, що відповідає вимогам Конвенції про дорожній рух /Відень, 1968/;

б) на транспортному засобі – реєстраційний номерний знак, букви якого відповідають латинському алфавіту, прямокутну табличку з надписом “TIR”, знак країни, де зареєстровано транспортний засіб;

в) Свідоцтво про допуск.

Книжка МДП є документом, який підтверджує гарантії доставки вантажу в митницю призначення, оплату митних платежів і вміщує інформацію про перевізника і вантаж. Книжка МДП дійсна лише на одне перевезення. Одна книжка МДП може оформлятись на:

- один транспортний засіб;
- состав транспортних засобів;
- декілька контейнерів, навантажених на один транспортний засіб або їх состав. В цьому випадку вантажний маніфест книжки МДП має вміщувати відомості про кожен транспортний засіб або контейнер.

Книжка МДП складається з чотирьох сторінок обкладинки, невідривного листка і невідривного корінця, відривних листків і невідривних корінців, бланку Протоколу. Відривні листки і невідривні корінці використовуються в кожній країні /відправлення, транзиту, призначення/ в різних комбінаціях. Як правило, книжки МДП складаються з 4, 6, 14, 20 листків і призначені для застосування при перевезенні вантажів через декілька країн.

Книжка МДП друкується французькою мовою, за виключенням титульної сторінки і третьої сторінки /Правила користування/, що друкуються англійською, або мовою країни учасника Конвенції. Крім цього, книжка може вміщувати додаткові листки з перекладом тексту на мову країн учасниць Конвенції МДП.

Національний університет водного господарства та природокористування

Гарантійне об'єднання встановлює термін дії книжки, який не продовжується. Дата закінчення терміну відмічається на титульній сторінці. Якщо книжка МДП була прийнята до оформлення митницею в останній день терміну її дії, то вона вважається дійсною до завершення перевезення.

Утримувачам книжок МДП необхідно приймати заходи, які унеможливлюють підміну вантажу: детально описувати вантажі в товарно-транспортних документах, наносити знаки, фотографувати вантаж та ін. Посадові особи митниці, що здійснюють митне оформлення вантажів, додаткові документи прикріплюють до внутрішньої частини обкладинки книжки, завіряють їх особистою номерною печаткою і підписом. У вантажних маніфестах книжки МДП робиться відмітка про наявність цих документів.

Правила заповнення книжки МДП затверджені Наказам Державної митної служби України від 05.03.2003р. №172 "Про внесення змін і доповнень в Порядок реалізації положень Митної конвенції про міжнародні перевезення вантажів з використанням книжки МДП". Окремі розділи книжки МДП заповнюються гарантійним об'єднанням, утримувачем, вантажовідправником, митними органами.

Національний університет водного господарства та природокористування

ВИСНОВКИ

До зовнішньоторгівельних документів відносять документи, що підтверджують виконання міжнародної угоди та виконують на різних етапах специфічні функції: оперативно-комерційні, транспортні, товаросупровідні, розрахункові, страхові. До складу товаросупровідних документів відносять: рахунок-фактуру, консульські рахунки-фактури, пакувальний лист, вантажну специфікацію, вантажний маніфест, бордеро, сертифікат походження товару, сертифікат якості товару, фітосанітарний сертифікат, фумігаційний сертифікат, гігієнічний сертифікат, ветеринарний сертифікат або ветеринарне свідоцтво, сертифікат небезпечних вантажів.

Основним транспортним документом міжнародних перевезень є накладна типової форми – CMR, яка вміщує обо'вязкові відомості: місце і дату оформлення; ім'я і адресу вантажовідправника; місце і дату прийняття вантажу до перевезення і місце його доставки; ім'я і адресу вантажоотримувача; відомості про вантаж; число і номера

Національний університет
водного господарства
та природокористування

вантажних місць; кількість вантажу; витрати на перевезення; інструкції для митного контролю; норму Конвенції для здійснення перевезення. Накладна CMR має силу договору відносно умов прийняття вантажу перевізником.

Для перевезення вантажів з перетином одного або декількох кордонів без проміжних перевантажень застосовується Конвенція МДП. При цьому, загальна кількість митниць відправлення і митниць отримання не має перевищувати чотирьох. Документом, який підтверджує гарантії доставки вантажу в митницю призначення, оплату митних платежів, вміщує інформацію про перевізника і вантаж є книжка МДП. Утримувачем книжки МДП може бути юридична чи фізична особа, що допущена до перевезень на умовах Конвенції та придбала право в гарантійному об'єднанні /АсМАП/, яке визнане гарантом оплати обов'язкових платежів за вантажі /в межах 50 тис. доларів США/. Операція МДП здійснюється при умові використання рухомого складу, що має спеціальні допуски до перевезення вантажів під митними печатками і пломбами, а вантажі, що перевозяться опломбованими транспортними засобами звільняються від митного контролю на проміжних митницях.

Національний університет
водного господарства
та природокористування

ПИТАННЯ ДЛЯ САМОКОНТРОЛЮ

1. *Визначте особливості договору міжнародних перевезень*
2. *Назвіть та охарактеризуйте порядок використання товаросупровідних документів*
3. *Охарактеризуйте основний транспортний документ при здійсненні міжнародних перевезень автомобільним транспортом*
4. *Обґрунтуйте порядок визначення кількості екземплярів накладної CMR*
5. *Назвіть основні відомості, що має вміщувати накладна CMR*
6. *Назвіть додаткові відомості, що має вміщувати накладна CMR*
7. *Перерахуйте обов'язки перевізника при прийомі вантажу для міжнародних перевезень*
8. *Перерахуйте права вантажовідправника при здійсненні міжнародних перевезень*
9. *Розкрийте загальний зміст Конвенції МДП*

Національний університет водного господарства та природокористування

10. Визначте призначення та порядок отримання книжки МДП
11. Охарактеризуйте порядок митного оформлення вантажів у системі МДП
12. Визначте перелік документів для забезпечення системи МДП
13. Охарактеризуйте порядок оформлення книжки МДП
14. Наведіть загальну характеристику книжки МДП

Тема 10. Транспортно-експедиторське обслуговування транзитних автомобільних перевезень

10.1. Комплекс транспортно-експедиторських послуг.
10.2. Основні товарно-транспортні документи.

10.1. Комплекс транспортно-експедиторських послуг

Правові основи організації і здійснення транзиту вантажів авіаційним, автомобільним, залізничним, морським і річковим транспортом через територію України визначені Законом України "Про транзит вантажів" від 20.10.99 за №1172-XIV із змінами та доповненнями. Згідно якого:

- транзит вантажів – перевезення транспортним засобом вантажів під митним контролем через територію України між двома пунктами чи в межах одного пункту пропуску через державний кордон України;
- транзитні послуги – безпосередньо пов'язана з транзитом вантажів підприємницька діяльність учасників, яка здійснюється на основі договорів перевезень, транспортного експедитування та ін.;
- учасники транзиту – вантажовласники і суб'єкти підприємницької діяльності (перевізники, порти, станції, експедитори, агенти та інші), які в установленому порядку надають транспортні послуги;
- транзитні вантажі – насипні, наливні, навалочні, одиничні, тарно-одиничні товари, вантажобагаж, що прийняті до перевезення учасниками транзиту, на основі заключених договорів.

Вантажі, транспортні засоби і контейнери вважаються транзитними територією України, якщо транзит цих вантажів з організацією операцій по їх перевантаженню, складуванню,

Національний університет водного господарства та природокористування

розбивці на партії, зміною транспортного засобу, або без здійснення цих операцій є частиною повного маршруту перевезення, який починається і закінчується за межами території України.

Перевезення транзитних вантажів може здійснюватись автомобільними, залізничними, водними, повітряними шляхами сполучень, які проходять через пункти пропуску на державному кордоні України.

Транзит вантажів територією України може здійснюватись в прямому або змішаному сполученні. В прямому сполученні – транзит здійснюється одним видом транспорту, без перевантаження на інший за одним транспортним документом на всьому шляху руху. При змішаному – транзит передбачає перевантаження з одного виду транспорту на інший, переробкою, сортуванням, упаковкою, накопиченням, виміром, формуванням партії, тимчасовим збереженням та ін. Ці операції здійснюються в зонах митного контролю виключно за вибором вантажовідправника або вповноваженої особи.

Транзит вантажів пов'язаний з необхідністю надання вантажовласнику комплексу транспортно-експедиторських послуг, регулюється постановою КМУ від 21.09.93р. №770, яка затвердила Правила здійснення транспортно-експедиційної діяльності при перевезенні зовнішньоторгівельних і транзитних вантажів. У відповідності до Правил учасниками транспортно-експедиційного процесу є суб'єкти підприємницької діяльності – експедитори, які діють за дорученням вантажовідправників і вантажоотримувачів. Конкретний перелік послуг, що відноситься до сфери діяльності експедитора відповідно до Правил включає:

- організацію перевезення і перевантаження вантажів залізничним, морським, річковим, автомобільним, повітряним транспортом;
- забезпечення оптимального транспортного обслуговування;
- фрахт національних та іноземних суден;
- своєчасне проведення розрахунків з портами і транспортними організаціями за перевезення, перевантаження, збереження транзитних вантажів;
- оформлення документів у відповідності до митних, карантинних, санітарних вимог;
- страхування вантажів;

Національний університет водного господарства та природокористування

- оформлення товарно-транспортної документації та документооборот.

Транспортно-експедиційне обслуговування транзитних вантажів здійснюється на основі договору транспортного експедитування, який заключається між експедитором і вантажовласником. За такою угодою договори з третіми особами на отримання транзитних послуг здійснюються не вантажовласником, а експедитором за дорученням вантажовласника і за його рахунок. За виконання робіт згідно договору транспортного експедитування експедитор отримує винагороду, розмір якої визначається угодою за згодою сторін. Заключаючи угоди з третіми особами (документальне оформлення, митні формальності, перевірка кількості і якості вантажу, організація вантажних робіт, збереження вантажу, оплата митних зборів) експедитор отримує права і обов'язки, які має передати вантажовласнику. Відсутність за такими угодами переходу права власності до експедитора має важливе принципове значення для відображення цих операцій в бухгалтерській звітності.

Якщо за договором транспортного експедитування експедитору доручено діяти від імені і за дорученням вантажовласника, то така угода регулюється нормами договору доручення. Особливістю якого є те, що всі операції здійснюються від імені і за рахунок довірителя. Тобто експедитор, в результаті угод з третіми особами, не набуває ніяких прав і обов'язків, не стає учасником угод, заключених з третіми особами від імені власника і в його інтересах. Оплата таких операцій складається з двох складових:

- компенсації витрат експедитора, пов'язаних з проведенням взаєморозрахунків з третіми особами при перевезенні вантажів через територію України;
- оплати посередницьких послуг експедитору у формі винагороди в розмірі, передбаченому угодою транспортної експедиції.

Отримані суми на компенсацію витрат з оплати послуг третіх осіб не вважаються доходами експедитора.

10.2. Основні товарно-транспортні документи

Транзит вантажів супроводжується супровідними документами, складеними мовою міжнародного спілкування. В залежності від

Національний університет водного господарства та природокористування

виду транспорту, що здійснює перевезення, документи на вантаж будуть різними:

- перевезення транзитного вантажу авіаційним транспортом супроводжується авіаційною вантажною накладною. Заповнюється в трьох оригіналах і шести копіях. Перший підписується відправником і залишається у перевізника, другий підписується відправником та перевізником і супроводжує вантаж до отримувача, третій – підписується перевізником і залишається у відправника. Копії накладної залишаються у перевізника, відправника, отримувача, в аеропортах відправлення і призначення, на митниці;
- перевезення транзитного вантажу залізничним транспортом супроводжується накладною СМГС. Застосовується в умовах залізничних перевезень між країнами – членами Угоди міжнародних вантажних сполучень та іншими країнами. Комплект накладної складається з п’яти листів: перший – оригінал накладної. Супроводжує вантаж і видається отримувачу на станції призначення разом з листом-повідомленням про прибуття вантажу і вантажем. Другий – дорожна відомість. Супроводжує вантаж і залишається на залізниці призначення. Третій – дублікат накладної. Видається відправнику після заключення угоди на перевезення. Четвертий – лист видачі вантажу. Супроводжує відправлення до станції призначення і залишається на залізниці призначення. П’ятий – лист-повідомлення про прибуття вантажу. Супроводжує відправку до станції призначення і видається отримувачу при отриманні вантажу разом з оригіналом накладної. При цьому, оригінал і дублікат ідентичні за змістом, але виконують різні функції. Оригінал, після накладання станцією відправлення календарного штемпеля, є доказом заключення договору на перевезення і основним перевізним документом, а дублікат – представляє собою розписку залізниці про прийом вантажу до перевезення. Залишається у вантажовідправника і є основним документом при зміні умов перевезення і пред’явлення претензій;
- перевезення транзитних вантажів морським транспортом супроводжується коносаментом. Видається перевізником

Національний університет
водного господарства
та природокористування

власнику вантажу і засвідчує факт прийняття вантажу до перевезення та зобов'язання передачі вантажу в порту призначення отримувачу. Крім функції розписки про прийняття вантажу до перевезення, є доказом наявності і змісту договору перевезень. Складається в декількох екземплярах, про кількість яких робиться відмітка на кожному. При видачі вантажу по одному з екземплярів – інші втрачають юридичну силу. Коносамент є одним з основних документів для проходження митного контролю;

- перевезення транзитних вантажів автомобільним транспортом супроводжується міжнародною автомобільною накладною CMR. Відповідає конвенціям КДПГ або МДП.

Крім перерахованих перевізних документів, транзит вантажів територією України може супроводжуватись рахунком-фактурою, упаковочним листом (специфікацією), вантажною відомістю, книжкою МДП. При декларуванні транзитних вантажів в митному органі України представляється вантажна митна декларація.

ВИСНОВКИ

Транзитними вважаються вантажі, транспортні засоби і контейнери маршрут яких починається і закінчується в інших країнах, а частина повного маршруту здійснюється територією України. Перевезення транзитних вантажів може здійснюватись в прямому або змішаному сполученнях, які проходять через пункти пропуску на державному кордоні України.

Комплекс транспортно-експедиторських послуг при перевезенні транзитних вантажів включає: організацію перевезення і перевантаження вантажів залізничним, морським, річковим, автомобільним, повітряним транспортом; оптимізація транспортного обслуговування; фрахт національних та іноземних транспортних засобів; проведення розрахунків з учасниками транзиту; оформлення документів та документооборот; страхування вантажів.

Транспортно-експедиційне обслуговування транзитних вантажів здійснюється на основі договору транспортного експедитування, особливістю якого є здійснення операцій від імені і за рахунок вантажовласника, тобто експедитор не набуває ніяких прав і обов'язків перед іншими учасниками транзиту, а витрати з оплати

Національний університет водного господарства та природокористування

послуг третіх осіб не вважаються доходами експедитора.

В залежності від виду транспорту транзит супроводжується документами, складеними мовою міжнародного спілкування: авіаційною вантажною накладною, накладною СМГС, коносаментом, накладною CMR.

ПИТАННЯ ДЛЯ САМОКОНТРОЛЮ

1. *Визначте основний зміст поняття транзиту*
2. *Поясніть поняття прямого та змішаного транзитного сполучення*
3. *Перерахуйте складові комплексу транспортно-експедиторського обслуговування транзиту*
4. *Визначте особливості договору транспортно-експедиторського обслуговування транзиту*
5. *Назвіть супровідні документи транзитних перевезень за видами транспорту*

Національний університет водного господарства та природокористування

ЗМІСТОВИЙ МОДУЛЬ ТЕХНОЛОГІЯ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИЦІЙНОЇ РОБОТИ

Тема 11. Технологія транспортно-експедиторського обслуговування підприємств

11.1. Комплексне транспортно-експедиційне обслуговування.
11.2. Вибір раціональної форми організації транспортно-експедиторського обслуговування підприємств.
11.3. Визначення доцільності використання різних видів транспорту для вантажних перевезень.
11.4. Система якості транспортно-експедиційного обслуговування.

11.1.Комплексне транспортно-експедиційне обслуговування

Транспортна експедиція містить у собі великий комплекс додаткових стосовно транспортного процесу операцій. Комплекс транспортно-експедиційного обслуговування за участю автомобільного транспорту включає наступні технологічні операції: укладання договорів; вибір раціональних видів транспорту;

Національний університет водного господарства та природокористування

платіжно-розрахункові операції; упакування; затарювання; маркування; підгрупування; приймально-здавальні операції; оформлення документації; навантаження; перевезення; супровід; митні операції; інформування про рух вантажу; перевантаження; розвантаження; сортування; оформлення актів про виявлення дефектів; збереження; передача вантажу; ремонт тари і пакувальних матеріалів.

Більшість операцій не мають технологічного зв'язку і можуть виконуватися одним або декількома різними підприємствами. Практичний досвід підтверджує доцільність виконання функцій, пов’язаних із процесом переміщення вантажу, спеціалізованими транспортно-експедиційними підприємствами. Така організація транспортно-експедиційної роботи повністю звільняє вантажовласників від функцій, пов’язаних з доставкою вантажу, сприяє значному покращенню транспортного процесу. Проте це не зобов’язує транспортно-експедиційні підприємства до виконання всього переліку транспортно-експедиційних операцій, а перелік послуг необхідно формувати відповідно до вимог замовників та рівня якості експедиційного обслуговування.

За практичними матеріалами можна прослідкувати питому вагу транспортно-експедиційних підприємств, що виконують певні групи транспортно-експедиційних операцій:

- прийомо-здаточні, супроводжувальні – 100%;
- інформаційні – 82%;
- оформлення перевізних документів, проведення розрахунків – 78%;
- підготовка вантажів до транспортування – 10%;
- вантажні роботи – 9%;
- складські роботи – 3%.

В сучасних умовах комплекс транспортно-експедиційних послуг, пропонований автомобільним транспортом вантажовласникам складає 15-20% необхідного обсягу. При цьому, навіть з мінімального переліку послуг, окремі операції часто або не виконуються або виконуються лише окремими підприємствами. До таких операцій відносяться, наприклад, вантажні і складські роботи.

Таким чином, поряд зі значним розвитком транспортно-експедиційного обслуговування, що здійснюється автомобільним транспортом загального користування є ряд недоліків, які можна

Національний університет водного господарства та природокористування

умовно розділити на три основні групи: недоліки системи управління, недоліки виробничої сфери, недоліки, обумовлені зовнішніми факторами.

До недоліків системи управління транспортно-експедиційним обслуговуванням відносять:

- відсутність обліку реальних потреб в обслуговуванні;
- відсутність гнучких організаційних форм;
- недостатня координація і кооперація;
- відсутність узгоджених планів між видами транспорту та замовниками;
- недостатній контроль;
- низький рівень диспетчеризації;
- недосконаліть взаєморозрахунків сторін;
- недостатня правова і юридична взаємодія учасників;
- нечітке визначення прав і відповідальності учасників;
- відсутність уніфікованих форм документації;
- відсутність спеціальних кадрів;
- невідповідність рівня технологічних процесів вимогам замовників.

Основними недоліками виробничої сфери транспортно-експедиційного обслуговування є:

- недостатня кількість рухомого складу, спеціалізованого рухомого складу, вантажних механізмів, складського обладнання;
- низький рівень механізації й автоматизації вантажних і складських робіт, ремонтної бази, технічного обслуговування і ремонту, забезпечення матеріалами, технічними засобами, устаткуванням, запасними частинами і т.п.

До недоліків транспортно-експедиційного обслуговування, обумовлених зовнішніми факторами, відносяться:

- міжвідомчі бар'єри в розвитку обслуговування;
- нечітка орієнтація на підвищення споживчих властивостей транспортно-експедиційних послуг;
- відсутність орієнтації на погоджену взаємодію між видами транспорту;
- невідповідність техніко-технологічного рівня розвитку виробничої бази автомобільного транспорту вимогам

Національний університет водного господарства та природокористування

замовника;

❖ відсутність єдиної методологічної основи для розвитку.

Функціональні задачі виробничої системи транспортно-експедиційного обслуговування включають:

* основне виробництво – організація перевезення вантажів; організація та виконання навантажувально-розвантажувальних робіт; організація і виконання складських робіт; прийом і здача вантажів; платіжно-розрахункові операції; охорона і супровід вантажів; оформлення і доставка документів.
* допоміжне виробництво – організація технічного обслуговування і ремонту рухомого складу, складського устаткування, технічних засобів, будівель і споруд.
* обслуговуюче виробництво: забезпечення необхідними матеріалами, технічними засобами, інструментом, оснащенням; забезпечення усіма видами енергії.

Національний університет водного господарства та природокористування

11.2. Вибір раціональної форми організації транспортно-експедиторського обслуговування підприємств

При взаємодії автомобільного транспорту з іншими видами транспорту важливим питанням організації і управління є обґрунтування раціональної форми транспортно-експедиційного обслуговування для конкретних умов. Існуючі методики визначають раціональні форми з точки зору або обслуговуючого підприємства, або транспортного вузла, або магістрального транспорту, або замовника. Методиками, що обліковують всіх елементи транспортно-експедиційного процесу, можуть бути метод приведених витрат або метод технологічного порівняння варіантів.

Метод приведених витрат визначає ефективність певної форми організації транспортно-експедиційного обслуговування за критерієм мінімуму витрат на комплекс робіт з доставки вантажу. Основні принципи і положення цієї методики за основними етапами вибору раціональної форми організації транспортно-експедиційного обслуговування включають:

1. Збір і обробка вихідних даних, що відображають потреби підприємств у транспортно-експедиційному обслуговуванні в певному економічному регіоні: обстеження вантажовідправлювачів

Національний університет водного господарства та природокористування
та вантажоотримувачів, автотранспортних підприємств, вантажних станцій, магістральних видів транспорту у транспортних вузлах. Обстеження проводиться з метою вивчення існуючої організації транспортно-експедиційної діяльності, виявлення потреб в обслуговуванні та обсягів робіт транспортної експедиції, а також визначення можливих форм її здійснення в певних умовах. Зібрані матеріали дозволяють встановити необхідні для проведення варіантних розрахунків дані:

- ✓ кількість вантажоутворюючих і вантажопоглинаючих пунктів у зоні діяльності транспортно-експедиційного підприємства, їх взаємне розташування і розташування щодо інших учасників транспортного процесу;
- ✓ величину вантажообороту транспортних вузлів та підприємств, номенклатуру й обсяги окремих видів вантажів, ступінь нерівномірності прибуття і відправлення;
- ✓ техніко-експлуатаційні показники роботи автотранспортних підприємств, транспортного вузла і транспортно-експедиційних підрозділів;
- ✓ розподіл технологічних операцій між взаємодіючими елементами транспортно-експедиційного процесу;
- ✓ обсяги робіт з окремих груп транспортно-експедиційних операцій по кожному з взаємодіючих елементів;
- ✓ потреби в транспортних засобах, навантажувально-розвантажувальних механізмах, складських приміщеннях, вантажних площадках, інших технічних засобах;
- ✓ чисельність працівників, пов’язаних з вантажорухом за всіма задіяними в процесі елементами.

2. Визначення можливих для даних умов форм організації транспортно-експедиційного обслуговування. Побудова по кожній з форм моделей організації і технології роботи відповідного транспортно-експедиційного підрозділу, а також розподіл виконання транспортно-експедиційних операцій між цим підрозділом, підприємствами, магістральними видами транспорту та іншими учасниками транспортного процесу.

3. Визначення обсягу робіт /виробничої програми/ з транспортно-експедиційного обслуговування на основі технологій виконання операцій і послуг та розподіл їх за всіма взаємодіючими елементами. Величина вантажообороту /річного, місячного,

Національний університет водного господарства та природокористування

добового/ по транспортному вузлі та підприємствах, номенклатури та обсягів окремих видів вантажів, ступінь нерівномірності їх прибуття і відправлення обумовлюються на підставі звітних даних за попередній період з урахуванням перспектив зміни вантажообороту і характеру перевезень. Відповідно до величини вантажообороту та обраної технологічної схеми переробки вантажів, визначаються за основними транспортно-експедиційними функціями відповідні показники обсягів робіт: обсяг вантажних перевезень, обсяг вантажних робіт, обсяг складської переробки вантажів, перелік експедиційних операцій. На підставі об'ємних показників обумовлюється необхідна кількість технічних засобів, складських площ, а також чисельність працівників, зайнятих у здійсненні транспортної експедиції.

4. Розрахунок ресурсів, необхідних для здійснення відповідного комплексу транспортно-експедиційних операцій за кожним із взаємодіючих при доставці вантажів елементів, для кожної з порівнюваних форм, виходячи з організації і технології роботи транспортно-експедиційних підрозділів та обсягу робіт за кожною з порівнюваних форм.

5. Визначення експлуатаційних витрат і капіталовкладень за порівнюваними формами організації транспортно-експедиційного обслуговування. При порівнянні витрат враховуються витрати по усіх взаємодіючих елементах транспортно-експедиційного процесу. Витрати порівнюються при однакових обсягах робіт, експлуатаційних умовах, застосовуваних нормах, нормативах і цінах, а також методах проведення розрахунків показників і статей витрат. Варіантні розрахунки виконуються за тими видам витрат, що змінюються в порівнюваних формах.

Витрати визначають у розрахунку на 1 т вантажу, що переробляється, при цьому загальні витрати встановлюються як добуток питомих витрат на відповідний обсяг робіт. Розрахунки проводять за основними транспортно-експедиційними функціями і елементами транспортного процесу для окремих видів вантажів.

Розмір капіталовкладень за кожною з порівнюваних форм організації транспортно-експедиційного обслуговування залежить від кількості і вартості технічних засобів і споруд, необхідних для виконання комплексу робіт з доставки вантажів. До капіталовкладень на виконанням транспортно-експедиційних

операцій, включають капіталовкладення в рухомий склад, вантажні механізми, склади, гаражі, диспетчерські пункти та інші.

6. Визначення приведених витрат і виявлення найбільш раціональної для конкретних умов форми організації транспортно-експедиційного обслуговування.

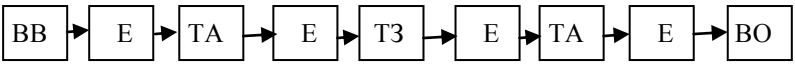
Для розрахунку приведених витрат до величини експлуатаційних витрат додається величина капіталовкладень, помножена на нормативний коефіцієнт ефективності та вартість вантажів в дорозі.

Найбільш раціональній формі організації транспортно-експедиційного обслуговування відповідають мінімальні приведені витрати. Якщо вони приблизно однакові, враховують інші фактори: забезпеченість певними ресурсами, простота взаємодії організацій, що беруть участь у транспортно-експедиційному процесі та інші.

Ця методика має універсальний характер і її можливості застосування не обмежуються задачами вибору раціональних форм організації транспортно-експедиційного обслуговування, а може використовуватись для вирішення інших питань організації і економіки транспортно-експедиційного обслуговування.

Метод технологічного порівняння варіантів. Таке порівняння включає розгляд різних варіантів технології виконання транспортно-експедиційного обслуговування та перевізного процесу при змішаних перевезеннях вантажів за участю автомобільного транспорту. Основою для порівняння технології виконання експедиційних операцій є порівняння кількості міжвідомчих передач вантажу та кількості договірних зв'язків між учасниками процесу доставки вантажу.

Для визначення кількості міжвідомчих передач вантажу при завозі та вивозі на вантажну станцію, наприклад, з використанням автомобільного транспорту, потрібно побудувати граф-модель процесу доставки вантажу з зазначенням кількості передач. Для цього варіанту граф-модель матиме вид:



де *ВВ* — вантажовідправник;

Е — експедиція;

ТА — автомобільний транспорт;

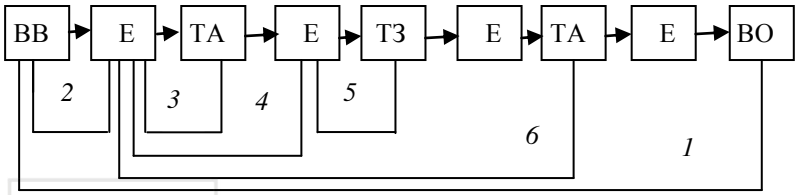
ТЗ — залізничний транспорт;

ВО — вантажоотримувач;

⟶— кількість міжвідомчих передач вантажу за даним прикладом становить 8.

Таким чином можна побудувати граф-моделі для інших варіантів та визначити кількість міжвідомчих передач вантажу.

Для визначення кількості договірних зв'язків потрібно побудувати граф-модель для кожного варіанту, показати договірні зв'язки та визначити їх кількість. Наприклад, для варіанту з використанням автомобільного транспорту матиме вигляд:



Далі порівнюють показники і вибирають варіант, у якого кількість міжвідомчих передач вантажу та договірних зв'язків мінімальна.

11.3. Визначення доцільності використання різних видів транспорту для вантажних перевезень

Основним критерієм економічної оцінки при розподілі вантажів між магістральними видами транспорту є мінімум витрат на постачання продукції з пункту виробництва в пункт споживання. Грошовим вираженням цих витрат є поточні або експлуатаційні витрати, капіталовкладення, оборотні кошти, що знаходяться в процесі перевезення. На основі техніко-економічних розрахунків зазначених витрат, пов'язаних з доставкою продукції безпосередньо від складу постачальника до складу споживача обґрунтовується раціональний вид транспорту у вантажних перевезеннях.

Загальні витрати на доставку продукції певним транспорту складаються з двох основних частин:

Національний університет
водного господарства
та природокористування

- витрат, пов'язаних з виконанням початково-кінцевих операцій, величина яких не залежить від відстані перевезень, але залежить від обсягу в тоннах;
- витрат, пов'язаних безпосередньо з перевезенням вантажу, абсолютна величина яких залежить від відстані.

Абсолютні значення зазначених частин витрат та їх частка у загальних витратах на різних видах транспорту неоднакова. Так, автомобільний транспорт у порівнянні з залізничним має більш низькі витрати на початково-кінцевих операціях і більш високі – на переміщення вантажів.

Порівняння варіантів розподілу вантажообороту між видами транспорту обґрунтовується за величиною приведених витрат:

$$B_{пр} = B_п + E_н \cdot K + Ф, \qquad (1)$$

де $B_{пр}$ – приведенні виробничо-експлуатаційні витрати;
$B_п$ – поточні (експлуатаційні) витрати;
K – капітальні вкладення;
$Ф$ – оборотні кошти, що знаходяться в процесі транспортування;
$E_н$ – нормативний коефіцієнт ефективності капіталовкладень.

Величину поточних витрат рекомендується розраховувати за формулою:

$$B_п = S_{пк} + \sum S_i \cdot l_i \,, \qquad (2)$$

де $B_п$ – величина поточних витрат по доставці 1т вантажу;
$S_{пк}$ – собівартість початково-кінцевої операції на магістральному транспорті;
S_i – собівартість перевезення 1ткм на магістральному транспорті;
l_i – дальність перевезення вантажу магістральним транспортом.

При порівнянні існуючого способу транспортування з іншим доцільність заміни виду транспорту визначається умовою:

$$B_{пр\ icн} > B_{пр\ вар}\,, \qquad (3)$$

де $B_{пр\ icн}$ і $B_{пр\ вар}$ – сума приведених витрат існуючого виду транспорту та іншого варіанту.

Аналогічно встановлюється економічно доцільний вид транспорту при обґрунтуванні перевезень на новому маршруті. Різниця заключається лише в структурі і величині витрат за варіантами.

Для визначення сфери доцільного використання певного виду транспорту можна використати графік залежності складових частин приведених витрат від відстані транспортування. Відстані, при яких сума витрат виявиться однаковою, визначать границі сфер використання певного виду транспорту (рис. 4).

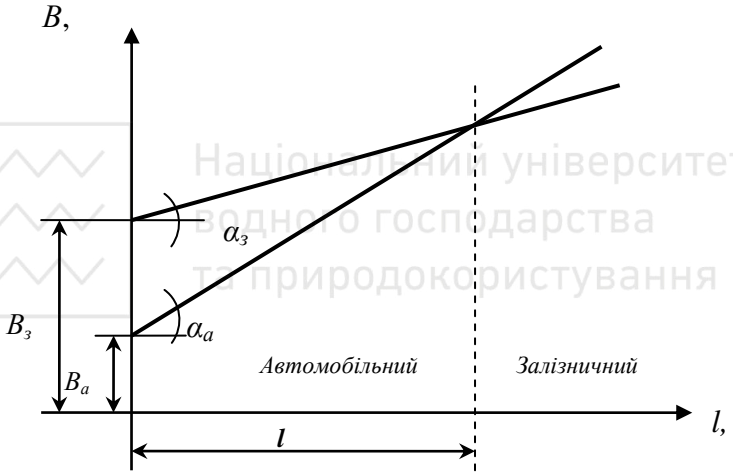


Рис. 4. Сфери доцільного використання автомобільного та залізничного транспорту при вантажних перевезеннях

Таким чином, сфери доцільного використання певних видів транспорту при перевезеннях вантажів визначаються факторами, що впливають величину залежних і не залежних від дальності транспортування витрат.

11.4. Система якості транспортно-експедиційного обслуговування

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Загальне визначення оцінки якості продукції прийнятно і до якості транспортного обслуговування. У загальному виді *якість* визначається як сукупність властивостей, що обумовлюють придатність продукції задовольняти визначені потреби відповідно до її призначення, тому якість транспортного обслуговування повинна характеризуватись показниками, що визначають повноту і ступінь задоволення потреб споживачів послуг.

При розробці нормативів якості транспортно-експедиційного обслуговування розглядають два напрямки діяльності транспортно-експедиційних підприємств:

- ступінь задоволення потреб замовників в перевезеннях вантажів з виконанням експедиційних послуг;
- рівень внутрішньовиробничої діяльності підприємств і підрозділів, що здійснюють транспортно-експедиційне обслуговування.

Кожний із критеріїв оцінки якості характеризується набором показників, структура яких залежить від конкретних умов роботи. Розглянемо перелік можливих показників оцінки якості для цих критеріїв.

Ступінь задоволення потреб у транспортно-експедиційному обслуговуванні можна оцінити наступними показниками:

- питома вага перевезень з транспортно-експедиційним обслуговуванням – $П^{ТЕО}$, % . Може розраховуватись за видами перевезень, за станціями, за галузями діяльності:

$$П^{ТЕО} = \frac{Q^{ТЕО}}{Q^{заг}} \cdot 100 , \qquad (4)$$

де $Q^{ТЕО}$, $Q^{заг}$ – відповідно обсяг перевезень з транспортно-експедиційним обслуговуванням і загальний обсяг;

- економія транспортних витрат внаслідок операцій транспортно-експедиційного обслуговування – $E^{ТЕО}$, грн:

$$E^{ТЕО} = B^{ТЕО} - B \qquad (5)$$

Національний університет водного господарства та природокористування

де B – сума приведених витрат на транспортування без транспортно-експедиційного обслуговування;

$B^{ТЕО}$ – сума приведених витрат на транспортування з транспортно-експедиційним обслуговуванням. Аналогічно визначається економія ресурсів;

- відсоток вантажовласників, які використовують транспортно-експедиційне обслуговування - $П_B^{ТЕО}$, %:

$$П_B^{ТЕО} = \frac{N_в^{ТЕО}}{N_в^{заг}}, \qquad (6)$$

де $N_в^{ТЕО}$ – число вантажовласників з транспортно-експедиційним обслуговуванням;

$N_в^{заг}$ – загальне число вантажовласників;

- ступінь виконання комплексу транспортно-експедиційних операцій і послуг - $C_к^{ТЕО}$:

Національний університет водного господарства та природокористування

$$C_к^{ТЕО} = \frac{N_в^{ТЕО}}{N_к^{ТЕО}}, \qquad (7)$$

де $N_в^{ТЕО}$ – кількість або вартість виконаних операцій і послуг;

$N_к^{ТЕО}$ – кількість або вартість операцій і послуг за правилами перевезень;

- середньодобові залишки вантажів - $Q_з$:

$$Q_з = \frac{O_{Факт}}{Q_{норм}} 100, \qquad (8)$$

де $Q_{факт}$ – фактичний обсяг середньодобових залишків;

$Q_{норм}$ – нормативний обсяг середньодобових залишків;

- ритмічність вивозу вантажу – $P_в$:

$$P_в = \frac{P_{Факт}}{P_{дог}} \cdot 100, \qquad (9)$$

Національний університет
водного господарства
та природокористування

де $P_{факт}$ і $P_{дог}$ – відповідно фактичний і договірний рівень вивезення вантажів;

- рівень доставки вантажів - $P_д$:

$$P_д = \frac{T_{Факт}}{T_{дог}}, \qquad (10)$$

де $T_{факт}$ і $T_{дог}$ – відповідно фактичний і договірний термін доставки;

- рівень збереженості – $P_{збер}$:

$$P_{збер} = \frac{Q_{збер}}{Q_{заг}} \cdot 100, \qquad (11)$$

де $Q_{збер}$ і $Q_{заг}$ – відповідно обсяг перевезень без втрат і загальний обсяг перевезень.

Якість внутрішньовиробничої діяльності підрозділів транспортно-експедиційного обслуговування оцінюється наступними показниками:

* дохідна ставка від виконання експедиційних послуг у розрахунку на одне відправлення 1 т вантажу, грн.;
* продуктивність праці експедиційного персоналу, т/осіб;
* собівартість виконання транспортно-експедиційних операцій, грн./т;
* трудомісткість виконання експедиційних операцій при доставці одного відправлення, люд.-год.;
* сума штрафів та інших плат за невиконання договірних зобов'язань.

Додатково до комплексу цих показників можуть включатись показники використання технічних засобів: рухомого складу, навантажувально-розвантажувальних механізмів, транспортної тари та інші.

Підвищення якості транспортно-експедиційного обслуговування може здійснюватись в такій послідовності: аналіз показників якості, виявлення недоліків за показниками, встановлення причини недоліків, розробка заходів по усуненню причин та підвищення

якості. Основні фактори впливу транспортної експедиції на транспортну систему можна розділити на дві групи: фактори, що інтегрують систему, і фактори, що оптимізують використання транспортних засобів (Рис. 5).

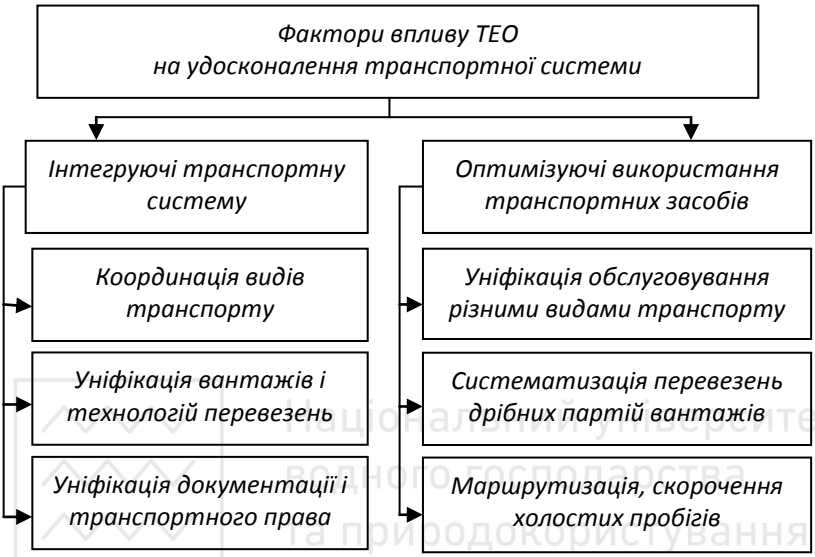


Рис. 5. Вплив транспортно-експедиційного обслуговування на удосконалювання транспортної системи

ВИСНОВКИ

Комплексне експедиційне обслуговування передбачає великий перелік додаткових стосовно транспортного процесу операцій. Більшість операцій не мають технологічного зв'язку і можуть виконуватися різними підприємствами. Найвища ефективність виконання експедиційних функцій забезпечується спеціалізованими транспортно-експедиційними підприємствами, перелік послуг яких необхідно формувати відповідно до вимог замовників та рівня якості експедиційного обслуговування. В сучасних умовах комплекс транспортно-експедиційних послуг на автомобільному транспорті складає 15-20% необхідного обсягу за рахунок недоліків, які можна умовно розділити на три основні групи: недоліки системи управління, недоліки виробничої сфери, недоліки, обумовлені

Національний університет водного господарства та природокористування

зовнішніми факторами.

Взаємодія автомобільного транспорту з іншими видами потребує обґрунтування раціональної форми транспортно-експедиційного обслуговування для конкретних умов. В процесі обґрунтування форми всі елементи транспортно-експедиційного процесу враховуються в методі приведених витрат або методі технологічного порівняння варіантів.

При розподілі вантажів між видами транспорту основним критерієм економічної оцінки є мінімум витрат. Грошовим виразом цих витрат є поточні або експлуатаційні витрати, капіталовкладення, оборотні кошти, що знаходяться в процесі перевезення. На основі техніко-економічних розрахунків витрат, пов'язаних з доставкою вантажів від складу відправника до складу отримувача обґрунтовується раціональний вид транспорту, визначається доцільність заміни виду транспорту, встановлюється вид транспорту на новому маршруті, визначаються сфери доцільного використання певного виду транспорту.

Якість транспортного обслуговування визначається загальним поняттям якості продукції і представляє собою сукупність властивостей, що характеризують придатність продукції задовольняти визначені потреби. Характеризується показниками ступеня задоволення потреб замовників та рівнем внутрішньовиробничої діяльності. Підвищення якості транспортно-експедиційного обслуговування може здійснюватись в такій послідовності: аналіз показників якості, виявлення недоліків за показниками, встановлення причини недоліків, розробка заходів по усуненню причин та підвищення якості. Основні факторами впливу експедиції на транспортну систему є інтегруючі та оптимізуючі заходи.

ПИТАННЯ ДЛЯ САМОКОНТРОЛЮ

1. *Визначте склад комплексу технологічних операцій транспортно-експедиційного обслуговування*
2. *Поясніть порядок формування комплексу послуг транспортно-експедиційних підприємств*
3. *Охарактеризуйте сучасний стан комплексу транспортно-експедиційних операцій*

Національний університет водного господарства та природокористування

4. *Визначте недоліки транспортно-експедиційного обслуговування, обумовлені системою управління*
5. *Визначте недоліки транспортно-експедиційного обслуговування, обумовлені виробничою сферою*
6. *Визначте недоліки транспортно-експедиційного обслуговування, обумовлені зовнішніми факторами*
7. *Перерахуйте функціональні задачі виробничої системи транспортно-експедиційного обслуговування*
8. *Назвіть методики вибору раціональної форми організації транспортно-експедиторського обслуговування*
9. *Охарактеризуйте складові та зміст методики приведених витрат*
10. *Охарактеризуйте складові та зміст методики технологічного порівняння варіантів*
11. *Охарактеризуйте порядок визначення доцільності використання різних видів транспорту*
12. *Охарактеризуйте порядок визначення сфер використання різних видів транспорту*
13. *Охарактеризуйте показники ступеня задоволення потреб споживачів транспортно-експедиційних послуг*
14. *Охарактеризуйте показники рівня внутрішньовиробничої діяльності транспортно-експедиційних послуг*
15. *Наведіть послідовність підвищення якості транспортно-експедиційного обслуговування*
16. *Назвіть показники інтегруючих та оптимізуючих факторів підвищення якості транспортно-експедиційного обслуговування*

Тема 12. Технологія транспортно-експедиторського обслуговування населення

12.1. Класифікація і характеристика транспортно-експедиційних послуг для населення.

12.2. Визначення потреб населення у транспортно-експедиційних послугах.

12.3. Планування поточних замовлень населення на транспортно-експедиційне обслуговування.

12.4. Структура мережі транспортно-експедиційного обслуговування населення.

Національний університет водного господарства та природокористування

12.5. Технологія виконання основних послуг міських та приміських перевезень населенню.

12.1. Класифікація і характеристика транспортно-експедиційних послуг для населення

Транспортно-експедиційні послуги відповідно до інструкцій статистичної звітності поділяють:

- побутові – платні послуги, виконані за індивідуальними замовленнями населення з оформленням документів на фізичних осіб з перевезення, навантаження, розвантаження, пакування і перенесення вантажів, збереження на складах, придбання і доставки квитків та інших транспортно-експедиційних послуг;
- непобутові – послуги, пов'язані з роботою пасажирського транспорту: реєстрація пасажирів, оформлення багажу і доставка в аеропорти, перевезення пасажирів різними видами транспорту, комунальні послуги.

За характером виконання транспортно-експедиційні послуги об'єднуються в певні групи, за технологічними ознаками – поділяються на види /визначають обсяг і зміст робіт/, а кожен вид складається з певних операцій чи робіт. Тобто, транспортно-експедиційні послуги населенню можна класифікувати на групи, види та операції (табл. 1).

Таблиця 1

Класифікація послуг населенню

Група послуг	Види послуг	Операції
1	2	3
Доставка товарів, палива, будматеріалів	Доставка товарів з магазинів, за зразками, з підприємств-виробників, торгівельних складів і баз до будинку.	Замовлення, навантаження-розвантаження, експедиція, монтаж, транспортування, підйом на поверхи, прийом-передача

Національний університет
водного господарства
та природокористування

продовження табл. 1

1	2	3
Перевезення домашніх речей	Перевезення домашніх речей на квартиру, дачу, в магазини, майстерні, ательє, в пункти прокату, в утилізацію, приймальні пункти.	Замовлення, навантаження-розвантаження, експедиція, монтаж, пакування, транспортування, прийом-передача
Перевезення сільського-подарської продукції і вантажів	Перевезення сільськогосподарської продукції, тварин, добрив та ін. із садів, городів, до будинку, на ринки і т.д.	Замовлення, навантаження-розвантаження, експедиція, монтаж, пакування, транспортування, прийом-передача
Перевезення вантажів у міжміському сполученні	Перевезення вантажів в контейнерах у прямому і змішаному сполученні, автотранспортом, дрібними відправками, доставка багажу.	Замовлення, розрахунок платежів, оформлення товарно-транспортних документів, прийом-передача, упакування, укладання, маркування, закладення пройомів контейнера, пломбування, навантаження-розвантаження, експедиція, транспортування, інформування, розрахунки, збереження, зважування.
Послуги індивідуальним власникам транспортних засобів	Стоянка транспортних засобів, продаж талонів на паливно-мастильні матеріали, прийом шин в ремонт, доставка човнів та ін.	Замовлення, прийом, збереження, видача транспортних засобів, шин, продаж талонів, визначення придатності шин до ремонту, групи ремонту, навантаження-розвантаження, експедиція, транспортування

Національний університет
водного господарства
та природокористування

продовження табл. 1

1	2	3
Послуги пасажирам	Попередній продаж проїзних квитків на всі види транспорту, реєстрація пасажирів, оформлення багажу, доставка в аеропорти, станції, порти, бронювання місць, попередні замовлення.	Замовлення, визначення вартості, оформлення, інформування, зважування, реєстрація, розрахунки, виписка бланків, навантаження-розвантаження, експедиція, транспортування
Інші види послуг	Замовлення автобусів і автомобілів, доставка посилок, подарунків, прокат інвентаря, надання довідок, доставка газових балонів і тари.	Замовлення, прийом і передача заявок, збереження, прийом-здача, довідкове інформування, навантаження-розвантаження, експедиція, транспортування

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Класифікація послуг визначає сферу транспортно-експедиційного обслуговування населення і призначена для регламентації облікової, звітної, аналітичної та іншої роботи. Для цього групи і види послуг кодують (шифрують).

За організаційними ознаками транспортно-експедиційні послуги можна об'єднати в чотири групи: міські і приміські перевезення вантажів, міжміські перевезення вантажів, пасажирські перевезення, обслуговування населення сільської місцевості. Технологія послуг міських і приміських перевезень включає наступні види робіт:

- оформлення замовлення на перевезення чи доставку;
- оперативне планування та інструктування з виконання послуг;
- приймання вантажу, навантаження, перевезення, розвантаження, здача його отримувачу;
- розрахунки з учасниками.

Прийом замовлень і оплата послуг проводиться в торговельних підприємствах, складах, базах одночасно з покупкою товарів, або в агентствах, по телефону на поточний та наступні дні.

Національний університет водного господарства та природокористування

Організації виконання замовлень міських і приміських перевезень здійснюється за двома системами місцевою та централізованою.

Місцева – приймальні пункти приймають, оформляють замовлення і самостійно організовують виконання транспортною бригадою (автомобіль і вантажники), що знаходиться в їх розпорядженні. При цьому, спостерігається нерівномірність завантаження автомобілів і низький коефіцієнт використання пробігу. Проте дозволяє оперативно виконувати замовлення безпосередньо в день прийому і більш конкретно визначати час доставки товарів. Застосовується у великих торгових підприємствах, що мають постійний обсяг транспортної роботи.

Централізована – прийняте і оформлене приймальним пунктом замовлення передається на виконання в диспетчерську агентства. Дозволяє ефективно використовувати рухомий склад і вантажників. Потребує попереднього планування і підкомплектування вантажів на наступні дні. Найбільш ефективна при обслуговуванні великої групи торгових підприємств, що не мають постійного обсягу транспортно-експедиційної роботи. Приймальні пункти агентств таких торгових підприємств приймають замовлення, передають їх в диспетчерську агентства і повідомляють замовнику про час доставки товарів. Диспетчерська агентства комплектує прийняті замовлення, визначає раціональні маршрути доставки, видає завдання транспортним бригадам і контролює виконання цих замовлень. Замовлення виконуються у наступні дні.

12.2. Визначення потреб населення у транспортно-експедиційних послугах

Обсяг доходів від реалізації побутових транспортно-експедиційних послуг планують виходячи з потреб населення на послуги. Попит на транспортно-експедиційні послуги дозволяє обґрунтувати перспективні і поточні плани, розрахувати потребу в спеціалізованому рухомому складі, необхідній чисельності робітників та службовців для підприємств транспортно-експедиційного обслуговування. Для визначення потреби населення в транспортно-експедиційних послугах всі види послуг поділяються на дві групи.

Національний університет водного господарства та природокористування

Перша група – транспортно-експедиційні послуги, розрахунок задоволення потреби в яких знаходиться в залежності від обсягів реалізації товарів підприємствами-виробниками. Визначають на підставі планів реалізації населенню меблів, пального, будівельних матеріалів, вантажів у контейнерах, введення житлової площі, планів перевезень пасажирів, затверджених торговими підприємствами. Розрахунок потреби в транспортно-експедиційних послугах можна провести в такій послідовності:

- визначаємо обсяг перевезень (грн., т, одиниці) за формулою:

$$Q_{пер} = k_m Q_p, \tag{12}$$

де k_m — частка товарів від загального обсягу реалізації, що підлягають вивозу на транспорті. Визначається шляхом експертних оцінок чи проведення обстеження;

Q_p — плановий обсяг реалізації товарів торговими організаціями (складами, базами, магазинами), обсяг перевезень контейнерів для населення за планом залізниці і продажу квитків за планом перевезень пасажирів різними видами транспорту і т.п.

- розраховуємо кількість (од.) транспортно-експедиційних послуг:

$$N_{посл} = \frac{Q_{пер}}{S_{ср}} , \tag{13}$$

де $S_{ср}$ — середня вартість, або середній обсяг, або середня кількість товарів, що складають одне замовлення.

- визначаємо обсяг транспортно-експедиційних послуг (грн):

$$Д_{ТЕП} = d N_{посл} , \tag{14}$$

де d — середня вартість або дохідна ставка одиниці послуги.

Друга група – транспортно-експедиційні послуги, розрахунок задоволення потреби в яких залежить від безпосереднього попиту населення. Розрахунки потребують системи вихідних даних: відомості про обсяг в цілому і за видами транспортно-експедиційних послуг в поточному році; відомості про зміну

Національний університет водного господарства та природокористування

чисельності населення в планованому році; відомості про зміну товарообороту в планованому році; відомості за 2…3 попередні роки за транспортно-експедиційне обслуговування і товарооборот. Тоді обсяг транспортно-експедиційних послуг другої групи отримаємо за формулою:

$$Д_{ТЕП} = P_д \, P_N \, P_C \, Д_{пр}, \tag{15}$$

де $P_д$, P_N, P_C – показники, що характеризують збільшення валового прибутку від послуги в залежності від збільшення доходів населення, чисельності населення та рівня задоволення попиту на послугу;

$Д_{пр}$ – валовий дохід від послуги у поточному році. При цьому показники, що входять у розрахункову формулу визначаються відношеннями:

$$P_д = \frac{100 + \zeta \cdot m}{100}, \tag{16}$$

де ζ – коефіцієнт еластичності, який характеризує зміну попиту під впливом прибутків, ціни та інших економічних факторів;

m – зміна товарообороту в планованому році в розрахунку на одного мешканця, %;

$$P_N = \frac{100 + N}{100}, \tag{17}$$

де N – збільшення чисельності населення у планованому році, %;

$$P_C = \frac{100}{n}, \tag{18}$$

де n – задоволення попиту населення в звітному році, %. Визначається шляхом експертних оцінок, обстежень та за звітними данними.

Обсяги доходів від транспортно-експедиційних послуг другої групи визначають часткою відносно інших видів послуг або загальних доходів.

Національний університет водного господарства та природокористування

12.3. Планування поточних замовлень населення на транспортно-експедиційне обслуговування

Основною задачею плану транспортно-експедиційного обслуговування населення є забезпечення населення в транспортно-експедиційних послугах. Розробці плану передує аналіз рівня транспортно-експедиційного обслуговування населення, результатом аналізу є встановлення об'єктивних закономірностей ступеня задоволення населення в транспортно-експедиційних послугах; можливості матеріально-технічної бази; динаміки показників транспортно-експедиційного обслуговування.

При розробці плану транспортно-експедиційного обслуговування населення основними плановими показниками є вартісні та натуральні показники: обсяг реалізації, дохід, прибуток, кількість послуг всього та за окремими видами. Розподіл обсягу реалізації побутових послуг за видами, сполучення вартісних і натуральних показників, оцінка результатів діяльності за кількістю виконаних замовлень в цілому та окремими видами послуг, зобов'язує підприємства приймати будь-які замовлення на транспортні послуги: великі і дрібні, комплексні і прості, дорогі і дешеві.

Показниками використання рухомого складу в сфері транспортно-експедиційного обслуговування населення є виробіток в гривнях на один автомобіле-день і тривалість роботи автомобіля протягом доби. Виробіток автомобіля визначається рівнем організації транспортно-експедиційного обслуговування та структурою транспортних послуг, тому плануються по підприємству в цілому та основних видах транспортних послуг. План транспортно-експедиційного обслуговування підприємства є основою роботи філій, агентств, приймальних пунктів.

12.4. Структура мережі транспортно-експедиційного обслуговування населення

Для виконання замовлень населення транспортно-експедиційне підприємство формує мережу транспортно-експедиційного обслуговування населення. Структура мережі визначається потребами в послугах та структурою самих транспортно-експедиційних підприємств. Найважливішим критерієм при

формуванні структури мережі є максимальна наближеність до споживача.

Найбільш доцільно розташовувати мережу підприємств за адміністративно-територіальним принципом – в кожному обласному центрі створюється спеціалізоване транспортно-експедиційне підприємство, яке має у своєму складі розгалужену мережу міських і районних агентств з мережею приймальних пунктів.

Безпосереднє обслуговування населення в містах і населених пунктах здійснюється агентствами і приймальними пунктами. Основні задачі агентства:

- організація і розвиток комплексного транспортно-експедиційного обслуговування населення в територіально закріпленому районі;
- формування мережі приймальних пунктів і керівництво їх діяльністю;
- організація роботи рухомого складу для обслуговування населення;
- освоєння нових видів послуг та удосконалювання технології, форм і методів обслуговування;
- підвищення культури і поліпшення якості обслуговування населення.

При виборі місця розміщення транспортно-експедиційних агентств і приймальних пунктів варто враховувати адміністративне значення міста (району), розміри території, чисельність населення, розміщення торгової мережі, наявність і розвиток усіх видів транспорту (автовокзали, залізничні станції, аеропорти, морські і річкові вокзали, пристані), промислових підприємств, культурно-побутових організацій, будинків відпочинку, санаторіїв, готелів та ін. Транспортно-експедиційні агентства доцільно розміщати на центральних магістралях і вулицях, а кількість агентств повинна визначатись місцевими умовами відповідно до кількості жителів.

При організації транспортно-експедиційних агентств необхідно враховувати розміщення територіальної мережі баз, складів, житлового будівництва та встановити планові або ймовірні обсяги товарообороту, обсяги вантажних і транспортних робіт, потреби пасажирів у супутніх послугах.

Національний університет
водного господарства
та природокористування

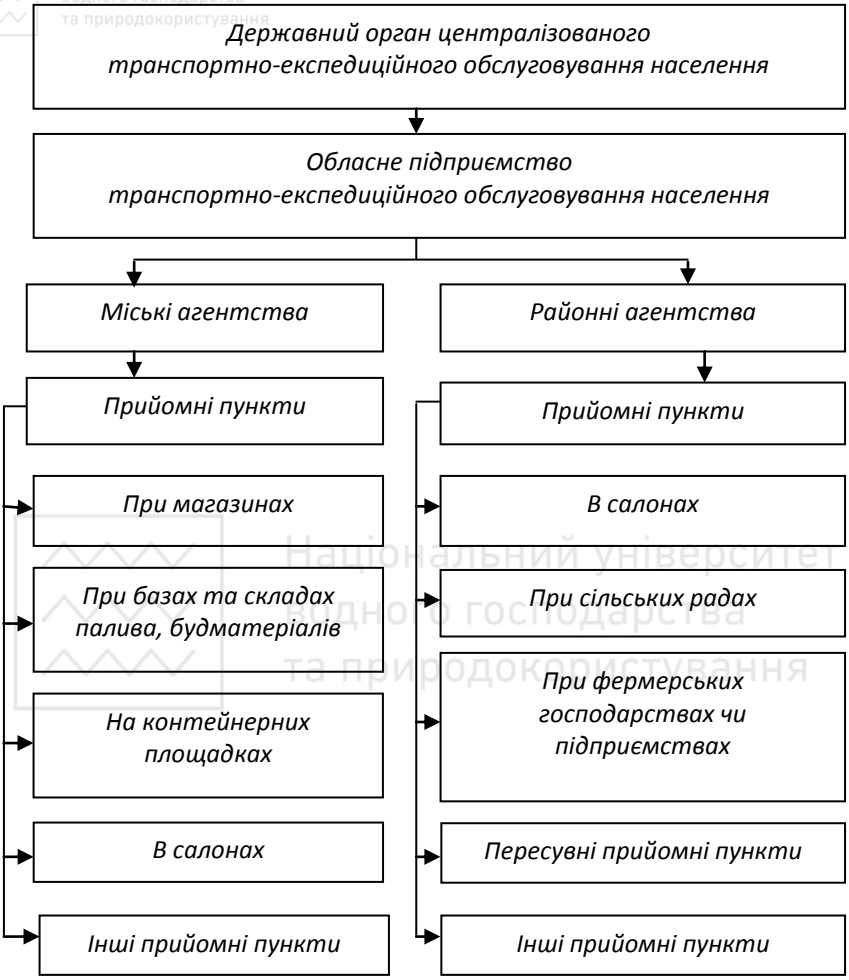


Рис. 6. Структура мережі ТЕО населення

Транспортно-експедиційні агентства повинні забезпечувати населення повним комплексом супроводу вантажних і пасажирських перевезень.

Національний університет

12.5. Технологія виконання основних послуг міських та приміських перевезень населенню

Технологія виконання основних видів транспортно-експедиційних послуг населенню в умовах міських і приміських перевезень вантажів включає:

1. Прийом замовлення на доставку товарів. Здійснює працівник приймального пункту в торговому підприємстві. Виконується в поточний або наступний день. Передбачає закріплення за приймальним пунктом необхідної кількості автомобілів із бригадами вантажників (2…3 особи).

2. Оформлення замовлень. Агент приймає від замовника товарний і касовий чеки, отримані після оплати покупки, розраховує вартість доставки за встановленими тарифними ставками, виписує замовлення-квитанцію в трьох екземплярах, в якій вказує: П.І.Б. замовника, адресу і час доставки, перелік предметів і вартість доставки. Два екземпляри замовлення-квитанції видаються покупцю для оплати транспортно-експедиційних послуг в касі торгового підприємства, які він повертає агенту після оплати. Третій екземпляр замовлення-квитанції видається покупцю.

3. Агент заповнює талони "продане" на придбані товари, ставить свій підпис, прикріплює на кожен предмет. Одночасно приймає від продавця комплектуючі на товар і до відправлення покупцю зберігає їх в окремому місці.

4. Прийняті замовлення агент заносить у журнал реєстрації установленої форми і комплектує документи за часом виконання замовлень. Комплект документів на доставку товарів (другий екземпляр замовлення-квитанції, товарний і касовий чеки) агент передає під розписку вантажнику, що суміщає функції експедитора.

5. Вантажники передають контролеру торгового підприємства касовий чек та завантажують в автомобіль придбані товари.

6. Доставлені товари вивантажують з автомобіля, піднімають на поверх, заносять у квартиру і здають замовнику разом з товарним чеком. У замовленні-квитанції замовник відзначає час доставки і ставить свій підпис. При відсутності одержувача або відмовлення прийняти товар вантажники повертають їх на торгове підприємство. На повернуті товари продавець видає охоронну розписку і робить оцінку на другому екземплярі замовлення-квитанції про повернення

Національний університет водного господарства та природокористування

товарів, яка здається агенту приймального пункту. Якщо відмовлення прийняття товарів відбулось через виявлені дефекти, то працівник агентства складає акт за установленою формою, де вказує найменування товару, номер замовлення-квитанції, дату, адресу доставки і причини відмовлення.

7. Наприкінці робочого дня агент приймає замовлення-квитанції від вантажника за виконаними доставками, відмічає в журналі виконання замовлень, а в подорожньому листі водія – час закінчення роботи і покази спідометра, оформляє реєстр на здачу в агентство замовлень-квитанцій, вказуючи в ньому отримані суми за доставку товарів. Реєстр і замовлення-квитанції здаються в агентство. За реєстром перераховують з розрахункового рахунка торгового підприємства на розрахунковий рахунок транспортно-експедиційного підприємства суми, отримані за доставку.

ВИСНОВКИ

Транспортно-експедиційні послуги для населення класифікують на групи, види та операції. За організаційними ознаками об’єднані в чотири групи: міські і приміські перевезення вантажів, міжміські перевезення вантажів, пасажирські перевезення, обслуговування населення сільської місцевості. Організації виконання замовлень здійснюється за двома системами – місцевою та централізованою.

Для визначення потреби населення в транспортно-експедиційних послугах всі види послуг поділяються на дві групи: в залежності від обсягів реалізації товарів підприємствами-виробниками та безпосереднього попиту населення.

При розробці плану транспортно-експедиційного обслуговування населення основними показниками є: обсяг реалізації, дохід, прибуток, кількість послуг всього та за окремими видами, а показниками використання рухомого складу є виробіток в гривнях на один автомобіле-день і тривалість роботи автомобіля протягом доби.

Для виконання замовлень підприємство формує мережу транспортно-експедиційного обслуговування населення. Структура мережі визначається потребами в послугах та структурою самих транспортно-експедиційних підприємств, а розташування здійснюється за адміністративним принципом. До складу

Національний університет
водного господарства
та природокористування

транспортно-експедиційного підприємства входять міські і районні агентства з мережею приймальних пунктів.

Технологія транспортно-експедиційних послуг міських і приміських перевезень включає: оформлення замовлення; оперативне планування та інструктування з виконання послуг; прийом вантажу, навантаження, перевезення, розвантаження, передача отримувачу; розрахунки з учасниками.

ПИТАННЯ ДЛЯ САМОКОНТРОЛЮ

1. *Визначте зміст побутових та непобутових транспортно-експедиційних послуг для населення*
2. *Назвіть ознаки і класифікацію транспортно-експедиційних послуг для населення*
3. *Назвіть класифікацію транспортно-експедиційних послуг для населення за організаційними ознаками*
4. *Визначте зміст технології транспортно-експедиційних послуг для населення*
5. *Охарактеризуйте місцеву систему організації транспортно-експедиційних послуг для населення*
6. *Охарактеризуйте централізовану систему організації транспортно-експедиційних послуг для населення*
7. *Поясність методику визначення потреб населення в транспортно-експедиційних послугах за обсягами реалізації товарів*
8. *Поясність методику визначення потреб населення в транспортно-експедиційних послугах за попитом населення*
9. *Визначте зміст планування транспортно-експедиційних послуг для населення*
10. *Охарактеризуйте основні показники планування транспортно-експедиційних послуг для населення*
11. *Охарактеризуйте структуру мережі транспортно-експедиційного обслуговування населення*
12. *Поясніть порядок розміщення транспортно-експедиційних агентств і приймальних пунктів*

Національний університет водного господарства та природокористування

Тема 13. Значення транспортно-експедиторського обслуговування у формуванні логістичних систем

13.1. Розвиток і удосконалення транспортно-експедиційного обслуговування.
13.2. Технологія роботи логістичних систем транспортно-експедиторських підприємств.
13.3. Інформаційне забезпечення діяльності транспортно-експедиторських підприємств.

13.1. Розвиток і удосконалення транспортно-експедиційного обслуговування

В умовах ринку підвищуються вимоги до терміну доставки вантажів, якості перевезень і тому підвищується роль транспортної експедиції. За кордоном головним напрямком розвитку та удосконалення транспортного обслуговування в сфері виробництва, розподілу та споживання продукції є логістика. Окремі елементи логістичної технології знайшли впровадження в Україні. Тобто, здійснюється перехід від перевезень як головної функції автомобільного транспорту загального використання до комплексного транспортно-експедиційного обслуговування. З точки зору експедитора та перевізника *логістика* представляє собою процес організації доставки товару в потрібній кількості та гарантовані терміни від виробника до споживача.

Основна концепція побудови логістичних систем заснована на принципі взаємодії та погодженості основних її елементів: постачання, виробництва, збуту, розподілу та транспортування. При наявності всіх перерахованих елементів система називається *макрологістичною* і визначає загальну концепцію розподілу: розташування складів, вибір виду транспорту, напрям матеріальних потоків, вибір постачальників сировини та матеріалів. *Мікрологістика* зосереджена в межах окремих функціональних елементів логістичних систем: або розподілу, або планування, реалізації та контролю перевезення вантажів.

В сучасних умовах виробництва фахівці визначають декілька видів логістики: постачальна, виробнича, розподільча, транспортна. Виділити окремі елементи із сукупності логістичної системи

Національний університет водного господарства та природокористування

можливо тільки на теоретичному рівні, тому що практично всі елементи взаємодіють між собою.

Систему логістики утворюють сім елементів:

- перший – виробничі запаси. Створюються або у виробника, або на транспорті, або у споживача. Вирівнюють потужності між виробництвом, транспортом та реалізацією, що забезпечує економічне та ефективне функціонування системи. Обсяг продукції в запасах має бути оптимальним в межах країни, дозволяти швидко реагувати на зміни попиту та забезпечувати рівномірну роботу транспорту;
- другий – закупка сировини та матеріалів;
- третій – транспорт, здійснює перевезення вантажів від постачальника на переробні підприємства, із підприємств на склади, із складів на склади, доставку споживачу. Забезпечує надійність, терміни, вартість доставки;
- четвертий – обслуговування виробництва. Визначають потреби та вирівнюють коливання попиту та пропозиції. Окремі фахівці не визначають виробничу одиницю в системі логістики, але більшість визначають важливе значення для функціонування всієї логістичної системи величини виробничих потужностей та місця розміщення підприємства;
- п’ятий – складське господарство. Утворюється із складських приміщень виробничих підприємств, регіональних та місцеві складів оптової і роздрібної торгівлі;
- шостий – інформаційний зв’язок і контроль. Формують замовлення, вимоги на навантаження та відправку продукції, забезпечують рівень запасів, являються складовою основної інформаційної системи;
- сьомий – персонал. Важливий складовий елемент системи логістики. Визначає якість роботи системи.

Кожний з елементів знаходиться на будь-якому виробництві, а логістика утворює з них систему з єдиними цілями і задачами. Таке об’єднання оптимізує окремі елементи та систему вцілому. Інструментом об’єднання виступає інформаційне забезпечення, а умовою створення логістичної системи – зацікавленість всіх учасників, яка забезпечується та регулюється ринковими відносинами. На рисунку 7 представлені переваги, які отримують

Національний університет водного господарства та природокористування

виробники, експедитори та перевізники, споживачі продукції, при створенні логістичної системи.

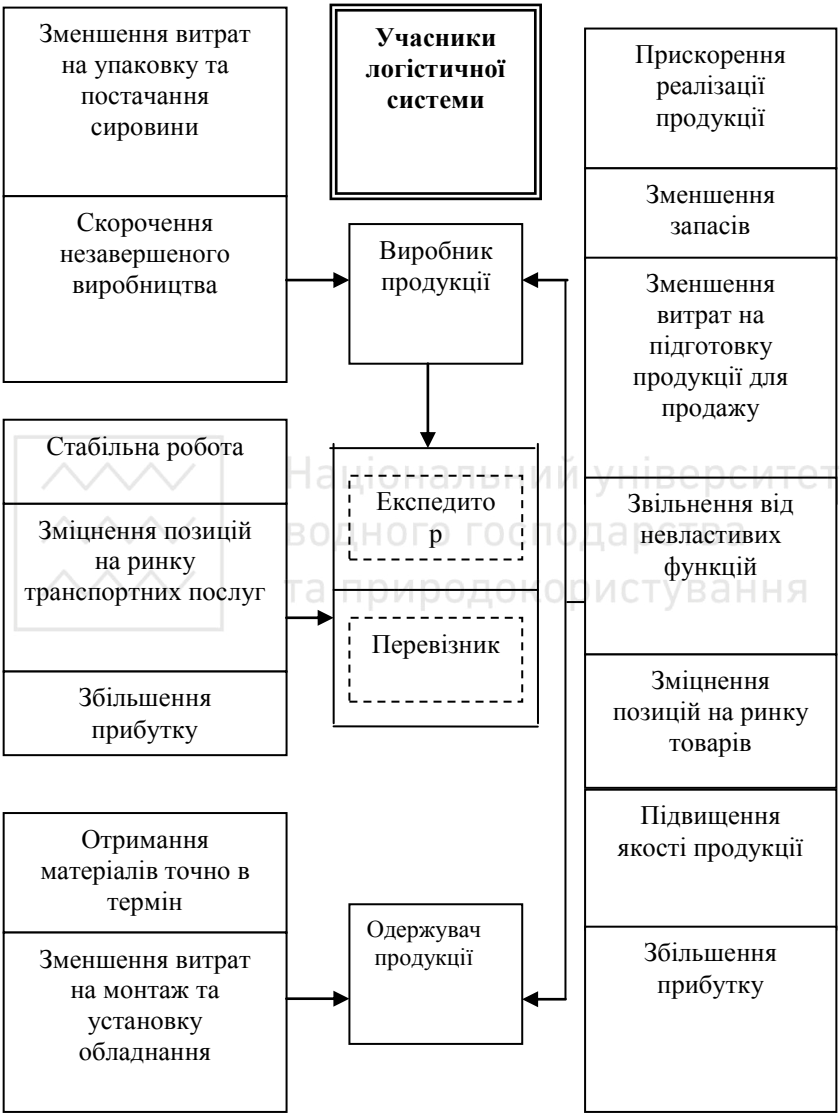


Рис. 7. Переваги для учасників логістичної системи

Національний університет водного господарства та природокористування

Таким чином, логістичні системи забезпечують стабільність транспортно-експедиційних підприємств на ринку транспортних послуг, розширюють сферу діяльності та сприяють збільшенню прибутку від додаткових функцій.

13.2. Технологія роботи логістичних систем транспортно-експедиторських підприємств

Функціонування логістичних систем потребує використання сучасних технологій на двох рівнях:

- на макрорівні забезпечують взаємозв'язок основних елементів логістичної системи;
- на мікрорівні забезпечують роботу окремих елементів логістичного зв'язку.

Сучасні технології на транспорті, як елементі логістичної системи, мають змінити роль транспорту і забезпечити виробництво широкого переліку логістичних послуг, в тому числі комплексних.

На макрорівні логістичні функції реалізуються створенням мережі транспортно-експедиційних центрів, що дозволяє поліпшити обслуговування виробників та споживачів продукції, скоротити витрати. Транспортно-експедиційні розподільчі центри поділяються на:

- міжнародні центри – обслуговують декілька країн;
- національні центри – обслуговують декілька підприємств фірм в країні;
- внутрішньорегіональні – обслуговують одне підприємство в регіоні.

Технологія транспортного обслуговування являється типовою для різних видів розподільчих центрів: прийом замовлень, завезення вантажів, розвантаження, сортування, тимчасове збереження, навантаження на розподільчому центрі відправника; розвантаження, сортування, тимчасове збереження, навантаження, розвезення вантажів вантажоотримувачам розподільчим центром призначення. Така технологія обслуговування забезпечує ритмічність транспортно-експедиційних та промислових підприємств та відсутність затримок доставки вантажів. Транспортно-експедиційне підприємство стає відповідальним за всі елементи доставки товарів, співпрацюючи із субпідрядчиками.

Національний університет водного господарства та природокористування

На мікрорівні логістичні функції забезпечується застосуванням нових технологій на кожному елементі: технологія складування та переробки, технологія транспортування, технологія навантажувально-розвантажувальних робіт та інші.

При складуванні та переробці вантажів новими технологічними тенденціями є: перехід від комплексних складських систем до автоматизованих і спеціалізованих; розвиток частково і повністю автоматизованих систем розташування товарів; використання ЕОМ для управління процесами виконання замовлень, розташування та пошук вантажів на складі, включаючи використання маніпуляторів, а також стаціонарних і рухомих роботів; використання механізованих та автоматизованих приладів для навантаження та розвантаження транспортних засобів; транспортування навантажувальних машин в складські приміщення або на виробничі ділянки за допомогою автоматизованих транспортних засобів.

Однією з нових технологій транспортування є безперебійна доставка вантажів в заданих обсягах та з визначеними швидкостями. Для здійснення такого принципу використовується два підходи — японський і американський. Японська система реалізується приближенням постачальників до споживачів та використанням малотоннажних вантажних автомобілів для доставки вантажів різної номенклатури. Поставки здійснюються безпосередньо на місце використання деталей або вузлів, без складського збереження. При цьому, оперативне виробниче планування та диспетчеризація погоджуються з розкладом руху транспорту. Впровадження технології потребує дуже частого постачання вантажів, що збільшує транспортні витрати, проте зменшує логістичні витрати за рахунок відсутності складських. Американська система забезпечує ефективну роботу на довгі відстані за рахунок прискорення операцій збору, сортування, перевезення, розвезення вантажів. Основними перевагами такої технології являються зменшення тривалості доставки вантажів та обсягів запасів вантажів на підприємствах. В таких умовах транспортно-експедиційне підприємство стає головною ділянкою матеріально-технічного постачання і має відповідати таким вимогам: оперативно коригувати операції для забезпечення вимог замовника; забезпечувати доставку вантажів цілодобово; визначати розміри партій вантажу відповідно до вимог замовників та умов

Національний університет водного господарства та природокористування
виробництва, збереження та збуту; забезпечувати обслуговування при мінімальних втратах вантажу. Міжрегіональні перевезення вантажів виконуються на регулярних лініях за розкладами. Кожний термінал має декілька десятків ліній. Потребують використання автопоїздів загальної вантажопідйомності до 30 т. Система роботи водіїв автопоїздів організована з урахуванням забезпечення прискореної доставки вантажів. Водій автопоїзда доставляє вантаж по маршруту від пункту відправлення до пункту призначення. На довгих відстанях організуються тягові плечі, що мінімалізує простій автопоїздів. Для організації регулярних ліній експедитори визначають транспортні потреби.

Основою функціонування нових транспортних технологій являються наступні умови:

- стабільні графіки основного виробничого процесу. Виробник надає постачальнику графік виробничого процесу;
- ефективний зв'язок між постачальниками, перевізниками, споживачами з використанням електронного обміну даними та безпаперової технології;
- чітка координація роботи експедитора та перевізника при організації перевезень різних партій вантажу;
- контроль за якістю роботи, головним чином за забезпеченням гарантованих термінів доставки.

Ефективність використання логістичних технологій становить 20% витрат на збереження, транспортування та розподіл продукції.

13.3. Інформаційне забезпечення діяльності транспортно-експедиторських підприємств

Реалізація логістичних принципів потребує створення інформаційної інфраструктури, яка дозволить організувати, збирати та передавати інформацію учасникам системи. Така робота потребує ідентифікації, стандартизації джерел інформації, обробку та передачу.

Інформаційні системи створюють основні передумови для реалізації комплексного логістичного підходу в сфері виробництва, придбання, транспортування, складування, збуту та розподілу продукції.

Національний університет водного господарства та природокористування

В сучасних умовах використовуються чотири основні групи інформаційних систем: планування та створення логістичної мережі; планування вантажопотоків; короткотермінового календарного планування та поповнення запасів; обробки документації.

Планування логістичної системи спрямоване на створення оптимальної мережі постачання, розташування підприємств та розподільчих центрів, розробку транспортних моделей та ін. Основною метою планування є забезпечення оптимального балансу між витратами та рівнем обслуговування.

Планування вантажопотоків обґрунтовує відповідність попиту пропозиції. Здійснюється на основі даних розташування джерел сировини та пунктів комплектування партій, розташування виробничих підприємств та розмірів складських приміщень, рухомого складу, що використовується та розмірів партій вантажу.

Системи короткострокового календарного планування та поповнення запасів обробляють дані для розробки тижневих графіків роботи, графіків видачі сировини та матеріалів із складів, розрахунку раціонального та максимального навантаження транспортних засобів, забезпечення доставки вантажів при умовах використання мінімальної кількості транспортних засобів або мінімального пробігу, комплектації невеликих партій вантажу в пункті призначення або проміжних пунктах з урахуванням правил сумісного перевезення різних вантажів та тарифних ставок. Першочергово короткострокове планування вирішує спільно задачі збереження та управління запасами. Система управління запасами передбачає короткострокове прогнозування та оцінку точності прогнозу, а величина поповнення запасів прогнозується на основі даних про величину запасів, вантажопідйомності транспортних засобів, кількості контейнерів та інших параметрів.

Систему обробки документів утворюють комп'ютеризовані системи обробки документації здатні замінити традиційні паперові форми за допомогою яких здійснюються: автоматизована обробка та передача транспортних накладних та виплат; перевірка накладних та оплата перевезень вантажів; використання інформації про вантажні тарифи на різних перевезеннях та даних про можливі маршрути руху; визначення зв'язку з іншими підприємствами. Використання комп'ютерних систем обробки документації дозволяє

Національний університет
водного господарства
та природокористування

скоротити час отримання відповіді від партнера, спростити умови отримання інформації, підвищити точність передачі інформації, прискорити обробку документації, підвищити рівень обслуговування замовника, продуктивність транспортних фірм, вантажовідправників та вантажоодержувачів, забезпечити контроль за рухом сировини та готової продукції.

Функціонування ринку передбачає участь кожного транспортного підприємства у логістичному розподілі праці, а система зв'язку являється засобом спілкування із партнерами: промислові та торгівельні підприємства пропонують вантаж багатьом експедиторам та перевізникам, а експедитори та перевізники виявляють нових замовників та раціонально навантажують транспортні засоби.

Європарламент приступив до розробки Єдиної Транспортної Інформаційної Системи в межах Європейської спілки, а в Україні створена системна технологія обробки та передачі бази даних на транспорті у вигляді інтерактивного сайту в мережі Інтернет, яка забезпечує взаємодію суб'єктів підприємницької діяльності в єдиному інформаційному полі та самостійність у визначенні умов перевезень і оптимізації маршрутів.

ВИСНОВКИ

В умовах ринку підвищуються роль транспортної експедиції. Головним напрямком розвитку та удосконалення транспортного обслуговування є логістика, яка представляє собою процес організації доставки товару в потрібній кількості та гарантовані терміни від виробника до споживача. Основна концепція побудови логістичних систем заснована на принципі взаємодії та погодженості основних її елементів. Визначають декілька видів логістики: постачальна, виробнича, розподільча, транспортна. Систему логістики утворюють сім елементів: виробничі запаси, закупка сировини та матеріалів, транспорт, обслуговування виробництва, складське господарство, інформаційний зв'язок і контроль, персонал.

Функціонування логістичних систем потребує використання сучасних технологій на двох рівнях: макрорівні – для забезпечення взаємозв'язку основних елементів логістичної системи та мікрорівні – для забезпечення роботи окремих елементів логістичного зв'язку.

Національний університет водного господарства та природокористування

Реалізація логістичних принципів потребує створення інформаційної інфраструктури для організації, збору та передачі інформації учасникам системи. Використовуються чотири основні групи інформаційних систем: планування та створення логістичної мережі; планування вантажопотоків; короткотермінового календарного планування та поповнення запасів; обробки документації. В Україні створена системна технологія обробки та передачі бази даних на транспорті у вигляді інтерактивного сайту в мережі Інтернет.

ПИТАННЯ ДЛЯ САМОКОНТРОЛЮ

1. *Поясніть причини виникнення логістики та визначте загальний зміст*
2. *Охарактеризуйте макрологістичну та мікрологістичну концепцію побудови логістичних систем*
3. *Перерахуйте елементи системи логістики*
4. *Назвіть елементи технології транспортного обслуговування розподільчих центрів*
5. *Охарактеризуйте технологічні тенденції складування та переробки вантажів*
6. *Охарактеризуйте технологічні принципи японського підходу до формування логістичних систем*
7. *Охарактеризуйте технологічні принципи американського підходу до формування логістичних систем*
8. *Перерахуйте умови функціонування нових транспортних технологій*
9. *Визначте зміст інформаційної інфраструктури в роботі логістичних систем*
10. *Охарактеризуйте основні групи інформаційних систем*

Тема 14. Претензійно-позовна робота в процесі транспортно-експедиторського обслуговування

14.1. Загальний зміст претензійно-позовної роботи.

14.2. Порядок і терміни пред’явлення претензій на автомобільному транспорті.

14.3. Особливості претензійно-позовної роботи на інших видах транспорту.

Національний університет
водного господарства
та природокористування

14.1. Загальний зміст претензійно-позовної роботи

Право пред'явлення претензій надається сторонам договору перевезень у випадку порушення прав або інтересів. Якщо сторонами в договорі виступають суб'єкти господарювання, то такі відносини регулюються Господарським кодексом, а якщо однією договірною стороною є фізична особа – то Цивільним кодексом. Тобто, у випадку необхідності компенсації збитків або застосування інших санкції, суб'єкт господарювання або фізична особа з ціллю врегулювання спорів з порушником прав, має право звернутись до нього з письмовою претензією. Тобто до пред'явлення перевізнику позову, що відповідає договору перевезення вантажів, обов'язковим є попереднє пред'явлення претензій в порядку, встановленому законом або транспортними кодексами /статутами/.

Позов перевізнику може пред'являтись або вантажовідправником або вантажоотримувачем у випадку повної або часткової відмови перевізника задовольнити претензію, або у випадку неотримання від перевізника відповіді на претензію в місячний термін. Перевізник зобов'язаний розглянути заявлену претензію і повідомити заявника про задоволення або відхилення її протягом трьох місяців, а відносно претензії по перевезенню в прямому змішаному сполученні – протягом шести місяців. Претензії відносно оплати штрафів мають бути розглянуті протягом п'яти днів.

Претензія оформляється письмово з обов'язковою вказівкою наступних відомостей:

- повна назва і поштові реквізити заявника та підприємства чи організації, яким претензія пред'являється;
- дата пред'явлення і номер претензії;
- обставини, на основі яких пред'явлена претензія;
- докази, що підтверджують обставини;
- вимоги заявника і посилання на відповідні нормативні акти;
- сума претензії, її обґрунтування, якщо претензія підлягає грошовій оцінці. Суму претензії вказують за кожним окремим видом вимог: за повністю або часткову втрату вантажу, недостачу, псування, пошкодження, прострочення доставки;
- платіжні реквізити заявника претензії;
- перелік документів, що додаються до претензії та інші докази.

Національний університет водного господарства та природокористування

У випадку відсутності всіх необхідних документів, вони можуть отримуватись запитом із вказівкою терміну їх представлення. У випадку непредставлення заявником необхідних документів у вказаний термін претензія розглядається за наявними документами.

За загальним правилом, термін для відповіді на претензію складає один місяць, що розраховується з дня отримання претензії. Якщо договором передбачено право перевірки продукції підприємством-виробником, то претензії стосовно якості і комплектності продукції розглядаються протягом двох місяців.

Про результати розгляду претензії заявнику повідомляється письмово. У відповіді на претензію вказується:

- повне найменування і поштові реквізити сторін;
- дата і номер відповіді;
- дата і номер претензії, на яку дається відповідь;
- якщо претензія визнана повністю або частково – визнана сума, номер, дата платіжного доручення на перерахування, або термін і спосіб задоволення претензії, якщо вона не підлягає грошовій оцінці;
- якщо претензія відхилена повністю або частково – мотиви відхилення із посиланням на відповідні нормативні акти і документи, що обґрунтовують відхилення претензії;
- перелік прикладених до відповіді документів і доказів.

У випадку повного або часткового відхилення претензії, заявнику повертають оригінали документів, що отримані з претензією та документи, що обґрунтовують відхилення претензії. Відповідь на претензію підписується вповноваженою особою підприємства, відсилається заказним листом і вручається під розписку.

Якщо претензія відхилена або відповідь не отримана в установлений термін, то заявник має право звернутись в суд протягом терміну позовної давності. Згідно Цивільного кодексу за договором перевезень термін позовної давності становить один рік, а Господарського кодексу – шість місяців. Відносно спорів стосовно міжнародних перевезень вантажів, порядок пред'явлення позовів і термінів позовної давності встановлюється транспортними кодексами або міжнародними договорами.

Позовна заява подається в Господарський суд в письмовій формі і підписується вповноваженою посадовою особою або її представниками. В позовній заяві вказують:

Національний університет водного господарства та природокористування

- найменування господарського суду, куди подається заява;
- найменування сторін, їх місцезнаходження, найменування і номери банківських рахунків;
- документи, що підтверджують статус суб'єкта підприємницької діяльності;
- ціна позову, якщо він підлягає грошовій оцінці;
- зміст позовних вимог;
- характеристика обставин на яких основані позовні вимоги, вказівку доказів, що підтверджують позов;
- обґрунтування позовних сум;
- законодавство, згідно якого подається позов;
- відомості про здійснення заходів досудового врегулювання спору;
- перелік документів та інших доказів, що додаються до заяви.

Позивач зобов'язаний направити сторонам копії позовної заяви і додатків.

Національний університет водного господарства та природокористування

14.2. Порядок і терміни пред'явлення претензій на автомобільному транспорті

Порядок обов'язкового пред'явлення претензії визначається транспортним кодексом і за договором перевезення вантажів становить: перевізнику – протягом шести місяців, а про сплату штрафу – 45 днів. Вказані терміни розраховуються:

- за претензіями про компенсацію псування, пошкодження або недостачі вантажу – з дня його видачі;
- за претензіями про компенсацію: втрати вантажу – по закінченню 30 діб з дня закінчення терміну доставки при міжміських перевезеннях, 10 діб з дня прийняття в міських або приміських, 4 місяців після прийому вантажу до перевезення в змішаному сполученні; втрати багажу – по закінченню 10 днів після завершення термінів доставки;
- за претензіями про прострочення і доставку вантажу або багажу – з дня його видачі;
- за претензіями про штраф за невивезення вантажу, передбаченого разовим замовленням – з дня закінчення терміну виконання плану і прийнятого до виконання разового замовлення;

Національний університет водного господарства та природокористування

- у всіх інших випадках – з дня настання події, що стала основою для пред'явлення претензій.

Порядок пред'явлення претензій до перевізника. При перевезеннях вантажів автомобільним транспортом право на пред'явлення претензій до перевізника мають:

- вантажовідправник або вантажоотримувач у випадку втрати вантажу при умові представлення товарно-транспортної накладної з підписом водія /експедитора/ про прийняття вантажу до перевезення;
- вантажоотримувач у випадку недостачі, псування або пошкодження вантажу при умові представлення товарно-транспортної накладної з відповідними записами або акта встановленої форми;
- вантажоотримувач – у випадку прострочення доставки вантажу;
- вантажовідправлювач – при втраті або простроченні доставки вантажу, якщо перевезення здійснювались в попутному напрямі.

Якщо перевізник прийняв претензію до розгляду, то не може повернути її на основі того, що вона була подана стороною, яка не мала на це право. Передача права на пред'явлення претензії підтверджується надписом на товарно-транспортній накладній: "Право на пред'явлення претензії передано …", що засвідчується підписами керівника, головного бухгалтера і печаткою. В претензії не можна об'єднувати вимоги, для розгляду яких потрібні товарно-транспортні накладні, з іншими вимогами, для яких ці документи не потрібні. До претензії додаються документи, вказані в Правилах перевезень вантажів автомобільним транспортом:

- товарно-транспортні накладні і акт, що підтверджує обставини згідно яких наступає матеріальна відповідальність;
- до претензії на недостачу вантажу прикладають: розрахунок суми претензії з врахуванням норм природних втрат маси вантажу при перевезеннях; сертифікат вологості вантажу при його відправленні і дані аналізу про вологість при прибутті; акт прийому; упаковочні бірки; квитанції станцій призначення про перевірку ваги; пломби тарних місць;

Національний університет водного господарства та природокористування

документ, що засвідчує повноваження представника; документ, що вміщує дані обмірів і зважування;

- до претензії про псування вантажу, при видачі якого проведена уцінка або понижена сортність, підприємство зобов'язане додати довідку про ціну реалізованого вантажу або проведену переоцінку, а також про зміни маркування вантажу на відповідний сорт. Довідка засвідчується підписами керівника, головного бухгалтера і печаткою;
- до претензії на втрачений, відсутній, зіпсований вантаж, крім документів, що підтверджують право на пред'явлення претензії, додається документ, що підтверджує кількість і вартість відправленого вантажу;
- до претензії про поставку вантажу невідповідної якості додаються: акт про прийом за якістю /акт експертизи/; документ постачальника /виробника/, що засвідчує якість і комплектність продукції.

Претензія підписується вповноваженою особою підприємства і відсилається адресату рекомендованим листом, вручається під розписку. Днем пред'явлення претензії вважається день здачі її на пошту або розписка про отримання.

Порядок пред'явлення претензій перевізником. Перевізник може пред'являти претензії до вантажовідправника або вантажоотримувача. Право пред'явлення претензії перевізнику надається протягом 2 місяців з моменту настання події, що стала приводом претензії, або з моменту закінчення термінів звірки по виконанню місячного плану, або разової заявки.

Якщо до претензії не додаються документи, що передбачені законодавством, то така претензія повертається не пізніше 10-денного терміну з дня отримання з вказівкою причин повернення. Відповідь на претензію має надійти протягом 1 місяця.

14.3. Особливості претензійно-позовної роботи на інших видах транспорту

Порядок пред'явлення претензій залізничному перевізнику регламентується Статутом залізниць та Правилами пред'явлення і розгляду претензій, затверджених наказом Мінтрансу від 08.05.2002р. №334.

Право на пред'явлення претензій до залізниць мають:

а) при втраті вантажу:

- ❖ відправник – за умови представлення вантажної квитанції і документів, що підтверджують кількість і вартість відправленого вантажу;
- ❖ отримувач – за умови представлення вантажної квитанції з відміткою станції призначення про неприбуття вантажу, або довідки станції відправлення про прийняття вантажу до перевезення з відміткою станції призначення, та документів, що підтверджують кількість і вартість відправленого вантажу;

б) при недостачі, псування або пошкодження вантажу – отримувач за умови представлення накладної, комерційного акта і документа, що підтверджує кількість і вартість вантажу;

в) при порушенні термінів доставки вантажу – отримувач за умови представлення накладної.

Претензії можуть пред'являтись протягом шести місяців та стосуватись або станції відправлення або станції призначення. Терміни визначаються окремо для претензій про відшкодування за псування, пошкодження або недостачу вантажу, за втрату вантажу, за порушення термінів, за невиконання плану перевезень. Днем пред'явлення претензії вважається день здачі листа на пошту або подачі заяви безпосередньо в Дорогу залізниці. Претензія підлягає розгляду протягом одного місяця.

У претензійній заяві вказують:

- * причину претензії, обґрунтування претензії, вимоги заявника;
- * сума претензії за кожною вимогою та документом;
- * повне найменування і поштові реквізити заявника та залізниці;
- * розрахункові рахунки та банківські реквізити заявника;
- * перелік документів, що додаються до заяви;
- * дата та номер заяви.

Заява підписується вповноваженою особою заявника, надсилається рекомендованим чи цінним листом, або вручається під розписку. Додатковими можуть бути документами, що підтверджують вимоги заявника, кількість і вартість вантажу,

Національний університет водного господарства та природокористування
необхідні розрахунки.

У разі визнання претензії залізниця направляє заявнику повідомлення, в якому вказує визнану суму відшкодування, а при відхиленні – підстави відхилення з посиланням на відповідні нормативні акти і документи.

Якщо претензія не врегульована сторонами добровільно, то справа передається до господарського суду за позовною заявою.

Дозволяється передача права на пред'явлення претензій та позовів до залізниці іншим особам за згодою сторін та відповідного напису на транспортному документі.

Порядок пред'явлення претензій авіаційному перевізнику регламентується Правилами повітряних перевезень вантажів, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 14.10.2003р. №793.

Претензія направляється вантажоотримувачем відразу після понесених збитків, не пізніше 14 днів з дати отримання вантажу, або 120 днів з дати видачі авіаційної вантажної накладної.

Перевізник зобов'язаний розглянути претензію і повідомити заявника про задоволення або відхилення протягом трьох місяців при наявності одного перевізника, або протягом шести – при наявності інших перевізників. При цьому, будь які претензії перевізником не розглядаються до оплати замовником сум, зборів, податків та авансових платежів згідно договору перевезень.

Порядок пред'явлення претензій морському перевізнику регламентується Кодексом торгового мореплавання України від 23.05.95р. №176/95-ВР. Право на пред'явлення претензій та позовів надається вантажоотримувачу або вантажовідправнику при неподанні або запізненні судна, при втраті або пошкодженні вантажу, порушення термінів доставки, збільшення провізних платежів. Підстави майнової відповідальності перевізника підтверджується коносаментом і комерційним актом, стосуються перевізника, якому належать транспортні засоби, спрямовуються або перевізнику або порту відправлення чи призначення. Претензія заявляється письмово, до заяви додаються оригінали підтверджуючих документів. Терміни подачі претензії визначаються окремо для кожної підстави і для більшості випадків становить два роки. Передача права пред'явлення претензії та позовів іншим особам не допускається.

Національний університет
водного господарства
та природокористування

ВИСНОВКИ

З метою врегулювання спорів за порушення договору перевезень сторони мають право на пред'явлення позову, використовуючи норми Господарського або Цивільного кодексу. Пред'явленню позову обов'язково передує пред'явлення претензій. Претензія оформляється за встановленими правилами, вміщує певний перелік відомостей, розглядається у визначені терміни, вручається під розписку. Днем пред'явлення претензії вважається день здачі її на пошту або розписка про отримання. Результати розгляду претензії повідомляються заявнику письмово за встановленою формою. Якщо претензія відхилена або відповідь не отримана в установлений термін, то заявник має право звернутись в суд протягом терміну позовної давності. Позовна заява вміщує встановлений перелік відомостей і подається в Господарський суд в письмовій формі. Заявник зобов'язаний направити сторонам копії позовної заяви і додатків.

На автомобільному транспорті порядок пред'явлення претензії визначається Транспортним кодексом і договором перевезення. Право на пред'явлення претензій мають: вантажовідправник, вантажоотримувач, перевізник. До претензії додаються документи, вказані в Правилах перевезень вантажів автомобільним транспортом. Термін пред'явлення претензії розраховується відповідно до виду збитків і становить до перевізника шість місяців, а до вантажовідправника чи вантажоотримувача – два місяці. Відповідь на претензію має надійти протягом одного місяця.

Порядок пред'явлення претензій залізничному перевізнику регламентується Статутом залізниць та Правилами пред'явлення і розгляду претензій. Право на пред'явлення претензій мають вантажовідправник або вантажоотримувач. Претензії можуть пред'являтись протягом шести місяців та стосуватись або станції відправлення або станції призначення. Претензія підлягає розгляду протягом одного місяця.

Порядок пред'явлення претензій авіаційному перевізнику регламентується Правилами повітряних перевезень вантажів. Направляється вантажоотримувачем відразу після понесених збитків, не пізніше 14 днів з дати отримання вантажу, або 120 днів з дати видачі авіаційної вантажної накладної. Підлягає розгляду протягом трьох місяців при наявності одного перевізника, або

протягом шести – при наявності інших перевізників.

Порядок пред'явлення претензій морському перевізнику регламентується Кодексом торгового мореплавання України. Право на пред'явлення претензій надається вантажоотримувачу або вантажовідправнику. Підстави відповідальності підтверджуються коносаментом і комерційним актом та стосуються перевізника, якому належать транспортні засоби, спрямовуються або перевізнику або порту відправлення чи призначення. Терміни подачі претензії визначаються окремо для кожної підстави і для більшості випадків становить два роки.

ПИТАННЯ ДЛЯ САМОКОНТРОЛЮ

1. *Поясніть причини і порядок пред'явлення претензій сторонами за договором перевезень*
2. *Назвіть перелік необхідних відомостей для оформлення претензійного листа*
3. *Поясніть порядок оформлення відповіді на претензійний лист*
4. *Назвіть перелік необхідних відомостей для оформлення відповіді на претензійний лист*
5. *Назвіть перелік необхідних відомостей для оформлення позовної заяви*
6. *Охарактеризуйте порядок подання претензій на автомобільному транспорті до перевізника*
7. *Охарактеризуйте порядок подання претензій на автомобільному транспорті перевізником*
8. *Визначте особливості подання претензій до залізничного перевізника*
9. *Визначте особливості подання претензій до авіаційного перевізника*
10. *Визначте особливості подання претензій до морського перевізника*

Національний університет
водного господарства
та природокористування

ПРАКТИЧНА ЧАСТИНА

ЗМІСТОВИЙ МОДУЛЬ 1

„Теоретичні основи та правові аспекти організації транспортно-експедиційної роботи”

Практичне заняття 1
Правові аспекти транспортного експедитування

Нормативним документом, використання якого є обов’язковим в питаннях управління персоналом на підприємствах, в установах і організаціях всіх форм власності і видів економічної діяльності є Довідник кваліфікаційних характеристик професій працівників “Автомобільний транспорт” – розділ І “Діяльність автотранспортних підприємств, автостанцій, вантажних станцій, транспортно-експедиційних підприємств”, який започаткував створення галузевої нормативної бази з праці та професійної класифікації. Довідник вміщує 58 типових професій працівників автомобільного транспорту – керівників, професіоналів, фахівців, робітників з їх кваліфікаційними характеристиками. Може використовуватись:

- для розроблення структур управління, посадових та робочих інструкцій працівників, штатних розписів;
- установлення посадових окладів і тарифних ставок відповідно до виконуваних робіт. Тарифні сітки /схемами посадових окладів/, тарифні розряди, тарифні ставки і коефіцієнти /міжкваліфікаційні співвідношення/ утворюють тарифну систему оплати праці, яка регулюються законодавством України, генеральними, галузевими, регіональними угодами, колективними і трудовими договорами;
- ведення трудових книжок, оформлення пенсійних справ;
- розроблення навчальних програм для професійної підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації працівників.

Згідно класифікатора професійна назва працівника, який виконує роботи по перевезенню вантажів – “Експедитор по перевезенню вантажів” в Довіднику характеристик професій віднесена до розділу “Фахівці”. При цьому, до задач і обов’язків віднесені наступні:

Національний університет водного господарства та природокористування

- прийом вантажів зі складів згідно супровідним документам;
- перевірка цілісності упаковки /тари/;
- контроль наявності пристроїв і санітарного стану відповідних видів транспорту для перевезення, правильності навантажувально-розвантажувальних робіт, розміщення і формування вантажів;
- супровід вантажів до місця їх призначення, забезпечення необхідного режиму зберігання при транспортуванні;
- здача доставлених вантажів, оформлення документації після прийому-здачі;
- при потребі, складання актів про недостачі, псування вантажів, або інших документів.

Стосовно знань, необхідних експедитору для виконання роботи, в Довіднику характеристик професій вказані такі вимоги:

- організації навантажувально-розвантажувальних робіт, навантажувально-розвантажувальних операцій;
- порядку ухвалення і здачі вантажів;
- інформації про адреси основних постачальників і їх складів;
- умови перевезення і зберігання вантажів при транспортуванні;
- інформація по нормативних простоях рухомого складу і контейнерів;
- координації маршрутів по перевезенню вантажів;
- існуючих форм документів на ухвалення і відправлення вантажів, правил їх оформлення.

В частині кваліфікаційних вимог до експедиторів пред'являються наступні: повна загальна середня освіта, безпосередня підготовка на виробництві, наявність стажу роботи не обов'язкова, підпорядковується завідувачу експедиції.

Згідно Класифікатора професій професійна назва роботи має назву "Завідувач експедиції". Дана посада віднесена до розділу "Керівники". До задач і обов'язків відносять наступні вимоги:

- керівництво роботою по здійсненню транспортно-експедиційних послуг на підприємстві;
- організація своєчасної доставки, прийому, обробки і відправлення вантажів, документів, кореспонденції та ін.;

Національний університет водного господарства та природокористування

- забезпечення зберігання вантажів, документів, кореспонденції та ін., що знаходяться в процесі експедиції;
- складання інструкції по супроводу вантажів і документів;
- прийняття участі в перевірках цілісності упаковки /тари/ і наявності вкладень згідно супровідним документам, а при необхідності – складання актів по недостачі, псування вантажів, документів, кореспонденції та ін.;
- вживання заходів по забезпеченню експедиторів засобами механізації праці, інвентарем, устаткуванням, здійснення нагляду за їх технічно правильною експлуатацією і санітарними вимогами;
- здійснення контролю за наявністю необхідних видів транспорту, організацією правильного транспортування, проведення навантажувально-розвантажувальних робіт, розміщенням і формуванням вантажів, документів, кореспонденції та ін.;
- організація роботи по веденню обліку, складання звітності, підготовки довідок про дотримання термінів доставки;
- забезпечення необхідного режиму зберігання вантажів, документів, кореспонденції та ін. при транспортуванні.

Для виконання обов'язків завідувача експедиції Довідником характеристик професій передбачені знання:

- ухвал, розпоряджень, наказів, інших керівних і нормативних документів по організації діловодства, структури організації, прийомів і методів обробки кореспонденції, організації навантажувально-розвантажувальних робіт;
- порядку прийому і здачі вантажів;
- інформації стосовно адрес основних постачальників вантажів, їх складів;
- порядку складання вимог на транспорт;
- існуючих форм документів про прийом і відправлення вантажів та правил їх оформлення;
- особливостей транспортування, складування і зберігання матеріалів, що підлягають експедиції;
- порядку реєстрації відправників і отримувачів;
- порядку складання звітності, організації контролю за доставкою;

Національний університет
водного господарства
та природокористування

- засобів механізації праці, спеціального устаткування та інвентаря;
- порядку організації праці і управління, трудового законодавства і правил внутрішнього трудового розпорядку.

Стосовно кваліфікаційних вимог до завідувача експедицією пред'являються наступні: повна загальна середня освіта, отримання професії безпосередньо на виробництві, стаж роботи на посаді експедитора не менше 1 року.

В процесі розробки посадових інструкцій повинен забезпечуватись єдиний підхід при викладі змісту, структури розділів, побудови і послідовності їх розміщення. В інструкціях повинен міститися повний перелік завдань і обов'язків, повноважень, відповідальності, в тому числі з охорони праці, безпечного ведення робіт, екологічній безпеці.

Типова форма посадової інструкції експедитора по перевезенню вантажів наведена в додатку 1, а зразок заповнення може мати такий зміст (рис. 8):

Національний університет
водного господарства
та природокористування

ЗАТВЕРДЖУЮ

ТОВ «Рівнеавтотранс»
(назва установи, організації

Директор Мельничеко
(керівник установи, організації,
Олександр Віталійович
уповноважена затверджувати посадову інструкцію
Мельниченко О.В.
(підпис) (прізвище, ініціали)
«15» грудня 2010 р.

Посадова інструкція експедитора з перевезень вантажів

І. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1. Експедитор з перевезень вантажів належить до професійної групи «Фахівці».
2. Призначення на посаду експедитора з перевезень вантажів та звільнення з неї здійснюється наказом керівника підприємства за поданням *начальника відділу транспортної експедиції* з дотриманням вимог Кодексу законів про працю України та чинного законодавства про працю.

Національний університет водного господарства та природокористування

3. Експедитор з перевезень вантажів підпорядковується безпосередньо *начальнику відділу транспортної експедиції*.

ІІ. ЗАВДАННЯ ТА ОБОВ'ЯЗКИ

Експедитор з перевезень вантажів:

1. Приймає вантажі зі складів відповідно до супровідних документів.
2. Перевіряє цілісність упаковки (тари).
3. Контролює наявність пристроїв і санітарний стан відповідних видів транспорту, призначених для перевезення, правильність вантажно-розвантажувальних робіт, розміщення і укладання вантажів.
4. Супроводжує вантажі до місця їх призначення, забезпечує необхідний режим зберігання і збереження їх під час транспортування.
5. Здає доставлені вантажі, оформляє приймально-здавальну документацію.
6. У разі потреби бере участь у складанні актів на нестачу, псування вантажів та інших документів.
7. Виконує окремі службові доручення свого безпосереднього керівника.

Національний університет водного господарства та природокористування

ІІІ. ПРАВА

Експедитор з перевезень вантажів має право:

1. Ознайомлюватися з проектами рішень керівництва підприємства, що стосуються його діяльності.
2. Вносити на розгляд керівництва підприємства пропозиції по вдосконаленню роботи, пов'язаної з обов'язками, що передбачені цією інструкцією.
3. В межах своєї компетенції повідомляти безпосереднього керівника про всі виявлені недоліки в діяльності підприємства та вносити пропозиції щодо їх усунення.
4. Вимагати та отримувати особисто або за дорученням безпосереднього керівника у керівників структурних підрозділів та фахівців інформацію та документи, необхідні для виконання його посадових обов'язків.
5. Вимагати від керівництва підприємства сприяння у виконанні своїх посадових обов'язків.

Національний університет водного господарства та природокористування

IV. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ

Експедитор з перевезень вантажів несе відповідальність:

1. За неналежне виконання або невиконання своїх посадових обов'язків, що передбачені цією посадовою інструкцією, – в межах, визначених чинним законодавством України про працю.

2. За правопорушення, скоєні в процесі здійснення своєї діяльності, – в межах, визначених чинним адміністративним, кримінальним та цивільним законодавством України.

3. За завдання матеріальної шкоди – в межах, визначених чинним цивільним законодавством та законодавством про працю України.

V. ЕКСПЕДИТОР З ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ ПОВИНЕН ЗНАТИ:

1. Організацію вантажно-розвантажувальних робіт.
2. Порядок приймання і здавання вантажів.
3. Адреси основних постачальників і їх складів.
4. Умови перевезення і зберігання вантажів під час транспортування.
5. Нормативи простою рухомого складу і контейнерів під вантажно-розвантажувальними операціями.
6. Маршрути перевезення вантажів.
7. Форми документів на приймання і відправлення вантажів, правила їх оформлення.
8. *Нормативно-правову базу здійснення перевезень вантажів та транспортно-експедиторської діяльності* .

VI. КВАЛІФІКАЦІЙНІ ВИМОГИ

- Підготовка безпосередньо на виробництві. Без вимог до стажу роботи.
- *Вища спеціальна освіта.*

VII. ВЗАЄМОВІДНОСИНИ (ЗВ'ЯЗКИ) ЗА ПОСАДОЮ

1. За відсутності експедитора з перевезень вантажів його обов'язки виконує особа, призначена у встановленому порядку, яка набуває відповідних прав і несе відповідальність за належне виконання покладених на неї обов'язків.
2. Для виконання обов'язків та реалізації прав експедитор з перевезень вантажів взаємодіє:

2.1. З *диспетчером* з питань: *місцезнаходження постачальників та*

Національний університет водного господарства та природокористування

(посада)
вантажоотримувачів, інформації щодо найменування вантажу, його обсягу, отримання документів .

2.2. З *начальником транспортного відділу* з питань: *вибору*
(посада)
оптимального рухомого складу

.2. 3. З *водієм* з питань: *узгодження маршруту перевезення*
. (посада)

Керівник структурного підрозділу:

_____ *С.К. Веремчук* «*15*» *грудня 2010 р.*
(підпис) (прізвище, ініціали)

УЗГОДЖЕНО:

Начальник юридичного відділу

_____ *О.Ю. Черній* «*15*» *грудня 2010 р.*
(підпис) (прізвище, ініціали)

З інструкцією ознайомлений:

_____ *О.А. Александрович* «*15*» *грудня 2010 р.*
(підпис) (прізвище, ініціали)

Рис. 8. Зразок оформленої посадової інструкції експедитора з перевезень вантажів

Практичне заняття 2
Організація транспортно-експедиторського обслуговування

Транспортно-експедиційні підприємства умовно можна поділити на дві групи: транспортні і експедиційні.

Транспортні підприємства, крім транспортно-експедиційного обслуговування виконують роботи з перевезення вантажів і мають в наявності власний рухомий склад. Виділяють чотири типи транспортних підприємств.

Перший тип. Виконують завезення і вивезення вантажів з транспортних вузлів та надають експедиційні послуги.

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Підприємства такого типу доцільно створювати на декількох станціях, розміщених на незначних відстанях, в умовах невеликих обсягів переробки вантажів. В такому випадку, при значних обсягах перевезень, трудомісткість експедиційних робіт незначна. Структура такого підприємства (рис.2) складається з двох основних підрозділів: експлуатації та транспортної експедиції. Відділ експлуатації включає: контрольно-диспетчерську службу, автоколони, диспетчерські служби на вантажоутворюючих пунктах. Відділ транспортної експедиції включає: службу планування і договорів, претензійну службу, розрахункову службу, транспортно-експедиційну службу, виробничо-диспетчерські дільниці, відділ транспортної експедиції. Транспортно-експедиційні підприємства такого типу спеціалізуються на організації перевезень.

Другий тип. Підприємства поряд з перевезеннями і транспортно-експедиційними операціями виконують навантажо-розвантажувальні роботи або на станціях, або у замовників, яких обслуговують. До складу такого підприємства додатково включають відділ механізації вантажних робіт, який складається з організаційної групи, колони механізації, бригади операторів механізмів, вантажників. Транспортно-експедиційні підприємства такого типу доцільно створювати при обслуговуванні великої кількості промислових підприємств, які мають значні обсяги вантажних робіт і недостатньо оснащені технічними засобами для вантажних робіт. Якщо створення відділу механізації нераціональне, то його обов'язки розподіляються між відділами експлуатації і транспортної експедиції.

Третій тип. Виконує, крім функцій транспортно-експедиційних підприємств першого і другого типу, складську переробку вантажів. В даному випадку структура підприємства доповнюється групами складського господарства і складських вантажних робіт, а виробнича структура – диспетчерськими службами на складах. Такі транспортно-експедиційні підприємства доцільно створювати в умовах великих обсягів дрібних відправлень. Можуть організовувати доставку вантажів оптимальними партіями з врахуванням технологічного процесу замовників, а також звільнити їх від необхідності утримання складів, займатись організацією контейнерних перевезень, утворювати систему контейнерних площадок.

Національний університет водного господарства та природокористування

Четвертий тип. Комплексні (рис.3). Надають найбільш повний комплекс транспортно-експедиційних послуг. Мають потужну виробничо-технічну базу, здатні повністю і якісно задовольняти потреби замовників в транспортній експедиції за рахунок комплексності операцій по доставці вантажів від відправника до отримувача, а також чіткої координації роботи всіх ланок транспортного процесу, скорочувати терміни доставки вантажів та знижувати транспортні витрати. Комплексні транспортно-експедиційні підприємства доцільно створювати для обслуговування великої кількості замовників у великих транспортних вузлах при значних обсягах перевезень вантажів.

Наведені типи підприємств відрізняються комплексом функцій, що виконують. Елементи виробничо-технічної бази та структура можуть відрізнятись навіть при виконанні аналогічних функцій.

Спеціалізовані експедиційні підприємства застосовуються в умовах міжміських перевезень і характеризуються відсутністю власного парку рухомого складу. Такі транспортно-експедиційні підприємства можуть мати власну виробничо-технічну базу: автостанції, склади, контейнерні площадки та інші, або орендувати їх за відповідними договорами. Автомобілі замовляються на автотранспортних підприємствах. Дані транспортно-експедиційні підприємства вирішують весь комплекс питань організації транспортної експедиції і диспетчерського керівництва доставкою вантажів. Транспортно-експедиційні підприємства такого типу доцільно створювати при перевезенні вантажів, що потребують великих обсягів транспортно-експедиційних робіт: міжміські та контейнерні перевезення.

ЗМІСТОВИЙ МОДУЛЬ 2
„ Документаційне забезпечення транспортно-експедиційної роботи”

Практичне заняття 3
Зміст та порядок оформлення договору на транспортно-експедиційне обслуговування

Згідно Закону України транспортно-експедиторські послуги здійснюються за письмовим договором транспортного

Національний університет водного господарства та природокористування

експедитування. Для виконання такого договору експедитор повинен мати відомості про товарні характеристики і собівартість виробів, терміни доставки і тарифи, можливості механізації і вартість вантажних робіт, витрати на збереження, порядок оформлення операцій з вантажем при його відправленні, прибутті, під час транспортування, правила прийому-здачі, вимоги міжнародних угод та інші, наведені в договорі купівлі-продажу.

Договір купівлі-продажу товару є комерційним документом і представляє собою договір на поставку товару і надання супутніх послуг. Складається з декількох розділів: вступ; предмет договору; кількість-якість; термін і дата поставки; базисні умови поставки; ціна і загальна вартість договору; платежі; порядок прийому-передачі; упаковка і маркування; рекламації; гарантії; штрафні санкції; страхування; форс-мажорні умови; арбітраж; транспортні умови; інші умови; адреси сторін; підписи. Кожен розділ торгівельного договору деталізовано в теоретичній частині навчального посібника /тема 2/. Для заключення договору транспортного експедитування експедитор має прийняти участь в редагуванні всіх умов договору купівлі-продажу.

За договором транспортного експедитування одна сторона /експедитор/ зобов'язується за плату і за рахунок іншої сторони /замовника/ виконати або організувати виконання визначених договором послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів. Умови і порядок заключення договору регулюються ст.929…935 Цивільного Кодексу та ст.316 Господарського Кодексу. На основі одного транспортно-експедиторського договору експедитор може не тільки надавати експедиторські послуги, але і заключати інші договори, або за одним товарно-транспортним документом може організовувати перевезення вантажів декількох різних замовників. У випадку залучення експедитором до виконання його обов'язків іншої особи, експедитор може виступати або від власного імені, або від імені замовника та несе відповідальність за дії інших осіб у такому ж порядку, як за власні.

Для систематичного надання послуг експедитори можуть заключати довгострокові /генеральні/ договори транспортного експедитування. Основними умовами договору транспортного експедитування є:

- відомості про сторони.

Національний університет водного господарства та природокористування

- види послуг експедитора;
- вид та найменування вантажу;
- права, обов'язки, відповідальність сторін;
- розмір оплати експедитору;
- порядок розрахунків;
- пункти відправлення і призначення;
- порядок погодження змін маршруту, виду транспорту, умов замовника;
- термін (дата) виконання договору;
- інші умови за якими були досягнуті домовленості.

Для виконання договору транспортного експедитування експедитор має право:

- обирати або змінювати вид транспорту та маршрут перевезення;
- обирати або змінювати порядок перевезення вантажу та виконання послуг;
- відступати від вказівок замовника в порядку, передбаченому договором;
- на відшкодування додаткових витрат, погоджених із замовником;
- притримувати вантаж до моменту виконання замовником зобов'язань;
- не виконувати обов'язки до отримання необхідних документів та інформації.

В свою чергу замовник має право:

- визначати маршрут прямування вантажу та вид транспорту;
- вимагати від експедитора інформації про перевезення вантажу;
- давати вказівки експедитору в межах договору;
- змінювати маршрут і остаточного вантажоотримувача.

Експедитор зобов'язаний надавати послуги згідно з договором та вказівками замовника, а замовник – надавати своєчасну інформації і документи про вантаж, які забезпечують безпечні умови перевезення та сплату належних платежів і витрат експедитора.

Договором транспортного експедитування можуть передбачатись інші права та обов'язки сторін, які відображають в доповненні до основного договору. Зовнішьоекономічні договори

Національний університет водного господарства та природокористування

транспортного експедитування мають відповідати вимогам законодавства про зовнішньоекономічну діяльність.

Типова форма договору наведена в додатку 2, а зразок заповнення може мати такий зміст (рис. 9):

ДОГОВІР *№ 109*

на транспортне – експедиційне обслуговування

м. Одеса *10.11. 2009 р.*

ТОВ "Шіппінг Сервіс ЛТД", іменоване у подальшому *"Експедитор"*, в особі генерального директора *Гончарова Д.В.*, діючого на підставі *Статуту*, з однієї сторони, та *ТОВ «Еліт»*, іменоване у подальшому *"Замовник"*, в особі директора *Малейчик А.Р.*, діючого на підставі *Статуту*, з іншої сторони, уклали цей Договір про наступне:

1. ПРЕДМЕТ ДОГОВОРУ

1.1. Цей договір регулює взаємовідносини Сторін при організації Експедитором перевезень різними видами транспорту, перевалки у портах та транспортно-експедиційному обслуговуванні (далі по тексту – ТЕО) зовнішньоторгових вантажів Замовника, в т.ч. у великотонажних контейнерах (далі по тексту – вантажів).

2. ПРАВА ЕКСПЕДИТОРА

2.1.Розроблювати та змінювати вид транспорту і маршрут перевезення, вибирати та змінювати порядок виконання транспортно-експедиційних послуг, діяти в інтересах Замовника.

Планування перевезення и перевалок вантажу здійснюється на підставі письмових заявок Замовника з дотриманням діючого законодавства України.

2.2 Отримати відшкодування в узгоджених із Замовником об'ємах додаткових витрат, які виникли при виконанні Експедитором своїх обов'язків в межах цього договору.

2.3 Утримувати вантаж, котрий знаходиться в його володінні, до моменту погашення заборгованості і відшкодування затрат, здійсненних ним в інтересах Замовника.

2.4 Не приступає до виконання обов'язків по договору ТЕО до отримання від Замовника усіх необхідних документів та іншої інформації, в тому числі і технологічної карти вантажу.

2.5 Експедитор має право при необхідності відступати від вказівок

Національний університет водного господарства та природокористування

Замовника, зокрема, при виникненні загрози пошкодження вантажу, безпеки людей і навколишнього природного середовища. При виникненні даного випадку Експедитор має право на такий відступ при отриманні попередньої згоди Замовника, якщо немає можливості заздалегідь сповістити про це Замовника або відповідь не одержаний Експедитором в строк до настання вищезгаданих обставин, Експедитор має право діяти на свій розсуд. Експедитор зобов'язаний повідомити про зроблені дії, як тільки таке повідомлення стане можливим.

2.6. У випадку якщо з вини Замовника виникають обставини, які перешкоджають належному виконання цього Договору, а також якщо Замовник змінює первинні умови цього Договору або інструкції таким чином, що виконання умов договору стає неможливим, то Експедитор має право припинити виконання своїх зобов'язань за договором і одержати грошову суму, що належить йому, за фактично виконану роботу.

3. ОБОВ'ЯЗКИ ЕКСПЕДИТОРА

3.1. Організовувати, на підставі доручення Замовника, перевезення різними видами транспорту, перевалку у портах і ТЕО вантажів.

3.2. Укладати договори з портами, перевізниками та іншими організаціями на перевезення, перевалку, збереження вантажів та додаткові роботи та послуги, в т.ч. переупакування, перемаркування, ремонт тари, завантаження та розвантаження контейнерів, відбір проб та зразків, зважування, фумігацію, дезактивацію, визначення кількості та якості, сертифікацію та страхування вантажів і контейнерів.

3.3. Узгоджувати з перевізниками, портами та залізничними станціями плани, маршрути перевезень та терміни подачі залізничного, автомобільного чи морського транспорту для перевезення вантажів.

3.4. Забезпечувати виконання та оформлення необхідних митних, карантинних, ветеринарних, санітарних, екологічних, радіологічних та інших формальностей.

3.5. Проводити розрахунки з портами, транспортними та іншими організаціями, сплату мита, зборів та т.п.

3.6. Оформляти за дорученням Замовника необхідну вантажну документацію.

3.7. Вести оперативний контроль та облік перевезень вантажів Замовника.

3.8. Інформувати Замовнику про відвантаження, рух та прибуття

Національний університет водного господарства та природокористування

вантажів узгодженим способом.

3.9. Висилати за дорученням та за рахунок Замовника необхідну вантажну документацію.

3.10. За узгодженням Сторін виконувати інші доручення Замовника.

3.11. Згідно з запитами Замовника надавати інформацію по ставках на перевезення вантажів, ставки державних та інших зборів, виплата котрих необхідна.

3.12. Веде облік надходження і відправки вантажів з портів, залізничних складів, терміналів і інших об'єктів.

3.13. Організує експертизу вантажів.

3.14.У разі зміни ставок на перевезення за ініціативою Експедитора він повинен повідомити про це Замовника протягом 3 діб до вступу нових умов до сили.

4. ПРАВА ЗАМОВНИКА

4.1. Визначати маршрут прямування вантажу та вид транспорту.

4.2. Вимагати від Експедитора надання інформації про хід перевезення вантажу.

4.3. Змінити маршрут доставки вантажу та кінцевого вантажоодержувача, за 72 години в письмовій формі проінформувавши про це Експедитора.

Національний університет водного господарства та природокористування

5. ОБОВ'ЯЗКИ ЗАМОВНИКА

5.1. Доручати Експедитору, на підставі доручення, перевезення різними видами транспорту, перевалку у портах і ТЕО своїх вантажів.

5.2. Надавати Експедитору необхідну інформацію про характер та властивості вантажів, у тому числі про особливі властивості вантажів, включаючи класифікацію небезпечних вантажів.

5.3. Забезпечити своєчасне направлення Експедитору ліцензій, ввізних/вивізних/транзитних дозволів, карантинних, ветеринарних, санітарних, екологічних, радіологічних сертифікатів та інших необхідних документів.

5.4. Видати Експедитору доручення та необхідні інструкції з перевезень, перевалки, збереження вантажів, оформлення та розсилання вантажної документації.

Клієнт зобов'язаний передати Експедитору не менше ніж за добу до початку перевезення всі необхідні для перевезення документи.

Доручення та інструкції, які не мають необхідних реквізитів для забезпечення можливості підготовки вантажів до відправки, вважаються не врученими Експедитору, про що він терміново

Національний університет
бібліотека
природокористування

інформує Замовника.

У разі затримки або неправильного надання реквізитів в транспортних інструкціях, Замовник відшкодовує Експедитору збитки за додаткові збори і додаткове (понаднормове) використання транспортних засобів, що в результаті цього виникли.

5.5. Пред'явити до перевезення вантажі в належній тарі та упаковці, яка запобігає їх від порчі та ушкоджень при перевезенні, перевалки та збереженні.

5.6 Забезпечити прийом та звільнення автотранспорту з контейнерами у строк не більше *48 годин* з моменту його прибуття. При затримці автотранспорту більше 48 годин сплачує його додаткове (понаднормове) використання в розмірі *600 гривень* за кожний день додаткового (понаднормового) використання за один транспортний засіб.

5.7. Відшкодувати вартість ремонту контейнерів, пошкоджених за своєю виною під час їх завантаження чи розвантаження.

5.8. У випадку несвоєчасної сплати за рахунками Експедитора, Замовник надає Експедиторові право утримувати контейнери з вантажем, які знаходяться в порту чи у розпорядженні Експедитора у вигляді застави, до моменту погашення заборгованості по сплаті рахунку Експедитора. А також у разі отримання Експедитором повідомлення про несплату фрахту чи інших послуг Агенту в порту завантаження, Клієнт також надає Експедиторові право утримувати контейнера з вантажем, до моменту врегулювання питання про сплату рахунків Агентів.

5.9. Замовник повинен сплатити за рахунками пред'явленими Експедитором у строк не більший ніж *3 банківських дні* з часу пред'явлення рахунку.

5.10. З моменту розвантаження вантажу з контейнера Замовник зобов'язується провести промивку і провітрювання, очищення і ін. дії, необхідні для зачистки контейнера (ів) за свій рахунок або відшкодувати витрати Експедитора пов'язані з очищенням, промивкою контейнерів.

5.11 Замовник зобов'язаний повідомити Експедитора не пізніше за *24 години* з моменту відправлення вантажу (або партії вантажу), про номери вагонів, контейнерів, а також про об'єми відправки. У разі невчасного надання необхідної інформації штраф та/або додаткове понаднормове використання транспортних засобів сплачує Замовник.

У разі заповнення накладних і супровідних документів з порушенням правил перевезення і інструкцій Експедитора, Замовник відшкодовує Експедитору всі витрати, додатково проведені з

Національний університет
водного господарства
та природокористування

організацією перевезення вантажів.

5.12. При експортних відправках вантажу Замовник на зворотному боці наряду, що надається представником Експедитора, зобов'язаний заповнити Акт про отримання пломби. У Акті обов'язково повинні бути вказані ПІБ уповноваженого представника вантажовідправника, номер і серія пломби, і дані контейнера на який навісили пломбу, а також поставлений підпис уповноваженого представника і печатку вантажовідправника.

6. ПОРЯДОК РОЗРАХУНКІВ

6.1. Замовник проводить передоплату або оплату узгоджених з Експедитором робіт та послуг шляхом безготівкових грошових переказів відповідно виставлених рахунків.

6.2. Замовник оплачує банківські послуги та обов'язкові платежі, які пов'язані з оплатою рахунків Експедитора.

6.3. Експедитор є резидентом та платником податку на прибуток, на загальних підставах по ставкам, зазначеним у ст..10 Закону України "Про оподаткування прибутку підприємств" зі змінами від 24.12.2002 р. №349-IV.

6.4. У випадку несвоєчасного надходження коштів, Експедитор має право припинити оплату рахунків перевізників, портів та інших організацій за перевезення, перевалку та інші необхідні операції з вантажем з віднесенням претензій та збитків на адресу Замовника.

6.5. У випадку якщо перевезення не відбулося або відбулося частково, Замовник оплачує понесені Експедитором витрати в повному об'ємі, при наданні документів, підтверджуючих дані витрати.

6.6. Якщо при ТЕО вантажу Замовника з Експедитора буде стягнутий штраф або збір, зв'язаний з відсутністю необхідних документів, як на території України, так і за її межами, то Замовник компенсує Експедитору суму таких платежів. Експедитор в даному випадку зобов'язаний надати Замовнику документи, підтверджуючі факт, що послужив підставою додаткових витрат. У разі виникнення таких виплат за межами України Експедитор вживає заходи по отриманню через своїх представників документів, підтверджуючих факт даних витрат.

6.7. Зміна ставок залізничного тарифу інших платежів щодо перевезення, а також зміни тарифних ставок в портах, вводиться в дію відповідно до наказу відповідного державного органу. У випадку якщо перевезення здійснюється автомобільним транспортом, зміна ставок перевезення вантажів, підлягає зміні, у разі зміни цін на паливно-мастильні матеріали.

Національний університет
водного господарства
та природокористування

6.8. При переадресації вантажу за бажанням Замовника в дорозі або з технічних причин, Замовник оплачує надані послуги в повному об'ємі до місця переадресації.

7. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ СТОРІН

7.1. Сторони несуть матеріальну відповідальність за невиконання чи неналежне виконання своїх обов'язків по договору.

7.2. Кожна із сторін повинна виконувати свої обов'язки належним чином, роблячи другій стороні усіляке сприяння для виконання нею своїх обов'язків.

7.3. Сторона, яка порушила свої обов'язки по договору, повинна без зволікання усунути ці порушення.

7.4. Сторона, яка залучила третю особу для виконання своїх обов'язків по договору, несе перед другою стороною договору відповідальність за невиконання чи неналежне виконання обов'язків цією третьою особою, як за свої власні.

7.5. Сторони звільняються від відповідальності за часткове чи повне невиконання обов'язків по договору, якщо таке невиконання стало наслідком обставин нездоланної сили, що підтверджується відповідними документами Торгово-промислової палати.

7.6. Експедитор несе відповідальність за вантаж у розмірі вартості, вказану у супровідних документах.

7.7. Експедитор не несе відповідальності за:

- збитки від розкрадання на транспорті та в портах, внутрішньотарну нестачу та пошкодження змісту вантажних місць і контейнерів, прийнятих/переданих за справними пломбами та без видимих пошкоджень;
- недотримання термінів перевезення та доставки вантажів при несвоєчасному чи неповному наданні Замовником необхідних документів, а також неправильному чи неповному повідомлені даних в дорученнях та інструкціях;
- затримку доставки вантажів унаслідок умов, які мають природний характер (снігопади, ожеледь, ураганні вітри і т.п.).

7.8. Замовник несе відповідальність за збитки, заподіяні Експедитору при відмові оплати чи несвоєчасній оплаті рахунків Експедитора.

7.9. Замовник несе відповідальність за дійсність та достовірність документів та інформації, необхідних для виконання перевезення, перевалки та ТЕО вантажів.

7.10. За несвоєчасну оплату виконаних робіт Замовник сплачує Експедитору штраф у розмірі *0,5%* від суми неоплачених рахунків за кожний день прострочення платежу. Якщо термін перевищує 90 днів,

то розмір штрафу складає *2 %* у добу від суми заборгованості. У випадку затримки оплати більш *20 днів*, Експедитор у праві припинити видачу наступних вантажів Замовнику.

7.11. Сторони звільняються від відповідальності також у разі ухвалення нормативних актів компетентними державними органами України і інших держав, що роблять виконання зобов'язань неможливим, за даним договором.

7.12. У разі надання Експедитору помилкових відомостей або неналежного виконання вантажовідправником або вантажоодержувачем правил перевезення вантажів (СМГС, КДПГ і ін.) Замовник несе відповідальність перед Експедитором і відшкодовує йому витрати, а також штрафи і збори по перевезенню заявлених об'ємів вантажів.

7.13. У разі надання Замовником невірної інформації про перевезення, що призвели до необхідності внесення змін в телеграми транспортних організацій, Замовник оплачує Експедитору суму у розмірі *100 гривен* за кожне доповнення або зміну.

7.14. У випадку якщо при доставці вантажу автоперевізником, залученим Експедитором, буде виявлена недостача, Замовник зобов'язаний зробити відповідні відмітки про зірвані пломби і недостачу вантажу в CMR перевізника. Претензії про недостачу вантажу не прийматимуться Експедитором до розгляду, якщо Замовник не внесе відповідні відмітки в CMR.

7.15. Замовник несе відповідальність за неготовність вантажу до перевезення, а також за неправильне завантаження, як за національним законодавством, так і за законодавством інших держав.

8. ОБСТАВИНИ, ЯКІ ОБМЕЖУЮТЬ ОБОВ'ЯЗКИ СТОРІН (ФОРС – МАЖОР)

8.1. Ні одна із сторін не буде вважатись відповідальною за невиконання своїх обов'язків по цьому договору у тій мірі, в якій виконання таких обов'язків затримується чи порушується обставинами форс-мажору.

8.2. Під форс-мажор обставинами розуміються стихійні нещастя, пожежі, війна та військові дії будь-якого характеру, блокади та страйки, ембарго, епідемія та інші обставини надзвичайного характеру, які сторони не могли завбачити чи передбачити у ході виконання цього договору.

8.3. Сторона, у якої з'явились форс-мажорні обставини, має право перенести строки виконання обов'язків цього договору на період, упродовж якого вони будуть діяти, з обов'язковим повідомленням про це другої сторони в найкоротші строки та відновленням своїх

обов'язків після припинення дії форс-мажорних обставин.

8.4. У разі, коли дія вказаних обставин триває більше *30 днів*, кожна із Сторін має право розірвати договір і не несе відповідальність за таке розірвання за умови, що вона повідомить іншу Сторону не пізніше, ніж за *15 днів* до розірвання Договору, при цьому Сторони зобов'язані врегулювати всі фінансові питання до розірвання Договору.

9. ВИРІШЕННЯ СПОРІВ, РОЗБІЖНОСТЕЙ ТА ПРЕТЕНЗІЙ

9.1. Всі спори, розбіжності та претензії, які можуть виникнути між сторонами при виконанні договору, та які не вирішені сторонами шляхом переговорів, повинні бути пред'явлені та розглянути у встановленому діючим законодавством порядку.

10. ІНШІ УМОВИ

10.1. Цей договір набирає чинності з дати його підписання обома сторонами та діє до *31 грудня 2010 р.* Договір автоматично продовжується на кожний наступний календарний рік, без підписання додаткової угоди про пролонгацію даного договору, якщо ні одна із сторін за один місяць до закінчення дії договору не надішле письмове повідомлення другій стороні про його розірвання.

10.2. У всьому іншому, що не зазначено цим договором, сторони керуються чинним законодавством України та відповідними нормативними документами.

10.3. Договір складено у двох екземплярах, які мають однакову юридичну силу, по одному для кожної із сторін.

11. ЮРИДИЧНІ АДРЕСИ ТА БАНКІВСЬКІ РЕКВІЗИТИ СТОРІН

Експедитор	Замовник
ТОВ "ШІППІНГ СЕРВІС ЛТД"	*ТОВ «Еліт»*
м. Одеса, вул. В.Стуса, 2Б	*м. Рівне, вул. Київська, 126*
Р/р № 26002311858801	*Р/р 26334002980*
У АБ "ПІВДЕННИЙ", м.Одеса	*в ВАТ «Західінкомбанк»*
	м. Рівне
МФО 328209 Код: 36554395	*МФО 358970, код 19356678*
Генеральний директор	*Генеральний директор*
_____ *Гончаров Д.В.*	_____ *Малейчик А.Р.*

Рис. 9. Зразок оформленого договору на транспортно-експедиторське обслуговування

Національний університет водного господарства та природокористування

При необхідності, додатково до договору, замовник може оформляти на ім'я експедитора доручення, яке визначає перелік його повноважень /додаток 3/.

Практичне заняття 4
Порядок оформлення та використання актів приймання-передачі вантажу і приймання-передачі наданих послуг

Для організації доставки вантажів необхідно заключити договір перевезень. Загальні положення про договір вміщуються в національних основах цивільного законодавства різних країн. В Україні договір перевезення регламентується Цивільним кодексом, а умови перевезень та відповідальність конкретизуються законами, статутами чи кодексами видів транспорту, правилами. Договір представляє собою угоду декількох юридичних осіб, що встановлює та регулює їх взаємні права та обов'язки. В договірних правовідносинах розрізняють: суб'єкт, предмет та зміст договору. Суб'єктами договору є сторони, що його укладають. Предметом договору є майно, послуги або інша діяльність, з приводу якої укладається договір. Зміст договору утворює сукупність умов, прав та обов'язків сторін.

В системі договірних відносин, які виникають між підприємствами вантажних транспортних підприємств та споживачами, слідує розрізняти три основні види договорів:

1) договори на організацію транспортного обслуговування;
2) договори на перевезення конкретного вантажу;
3) договори на транспортно-експедиційні послуги.

Договори на організацію транспортного обслуговування. В конкретних випадках вони можуть носить назву «Договір про організацію перевезень вантажів», «Договір про комплексне транспортно-експедиційне обслуговування» і т.п. Такі договори укладаються у тому випадку, якщо між транспортним підприємством та споживачем досягнута угода про організаційні умови тривалого транспортного обслуговування даного споживача. З однієї сторони підтверджують намір споживача користуватися в продовж певного періоду послугами даного підприємства, а з іншої – не зобов'язує споживача пред'являти до перевезення точно

Національний університет водного господарства та природокористування

певний обсяг вантажів. Змістом договору про організацію транспортного обслуговування є звичайно наступне:

- перелік послуг, які підприємство зобов'язується надати споживачу;
- види вантажів, які споживач має намір пред'являти до перевезення, характер перевезень;
- обсяг перевезень;
- тип рухомого складу;
- орієнтовна потреба вантажовідправника в складських, навантажувально-розвантажувальних, інформаційних і т.п. послугах;
- порядок оперативного визначення потреби в перевезеннях;
- обов'язки вантажовідправника з підготовки вантажів до перевезення, оформлення документів, виконання навантажувально-розвантажувальних робіт та ін.;
- порядок визначення вартості послуг та здійснення взаєморозрахунків;
- додаткові умови, які сторони закріплюють в договірному порядку;
- відповідальність сторін за невиконання чи неналежне виконання умов договору.

Термін дії договору, як правило, один рік, або два чи три.

Договори про організацію автотранспортного обслуговування, як правило, укладаються підприємством автомобільного транспорту з вантажовідправником або вантажоотримувачем. В деяких випадках договір може бути трьохстороннім: відправник, транспортне підприємство, отримувач. Типова форма договору наведена в додатку 4, а зразок заповнення може мати такий зміст (рис. 10):

ДОГОВІР № *123*
перевезення вантажу

м.Рівне *«10» жовтня 2010 р.*

ПЕРЕВІЗНИК: *ТОВ „Ніктранс"*, в особі директора *Бойко В.А.*, що діє на підставі Статуту, з одного боку, і
ВІДПРАВНИК: *ТОВ „Еліт"* в особі директора *Войнич П.О.*, що діє на підставі Статуту, з іншого боку, уклали цей Договір про наведене нижче:

Національний університет водного господарства та природокористування

1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.1. В порядку та на умовах, визначених цим Договором, Перевізник бере на себе зобов'язання доставити автомобільним транспортом довірений йому Відправником вантаж (згідно із транспортною накладною) з місця відправлення, яким є м. *Рівне*, до пункту призначення, яким є м. *Київ* і видати вантаж уповноваженій на одержання вантажу особі *Вовк В.М.* працівнику магазину *„Натуаль"* в *м. Київ* (надалі іменується "вантажоодержувач"), а Відправник бере на себе зобов'язання сплатити плату за перевезення вантажу, яка становить *2000(дві тисячі)* грн.

1.2. Окрім безпосереднього здійснення перевезення, Перевізник зобов'язується за окрему плату надати Відправникові пов'язані із перевезенням вантажу послуги із транспортного експедирування, а саме: *безпеку доставки товару.*

1.3. Перевізник не відповідає за якість та масу нетто вантажу, який був затарений, упакований або опломбований Відправником.

1.4. Оформлений подорожній лист, завірений Перевізником, при пред'явленні водієм, який виконує обов'язки експедитора, є підставою для одержання ним вантажу для перевезення та покладення відповідальності за схоронність такого вантажу на Перевізника.

1.5. Час відправлення вантажу 9^{30} ранку.

1.6. Строк доставки вантажу за цим Договором не повинен перевищувати *8 годин* з часу відправлення вантажу.

1.7. Навантаження та вивантаження вантажу здійснюється: навантаження в *м. Рівне* о *7* годині і розвантаження в м. *Київ* о *16* год.

2. ОБОВ'ЯЗКИ ПЕРЕВІЗНИКА

2.1. Визначити типи та кількість автомобілів, необхідних для перевезення вантажу, визначеного цим Договором.

2.2.Забезпечити своєчасне подання придатного для перевезення автотранспорту для навантаження вантажу, розпочати перевезення у час відправлення вантажу та дотримувати визначений цим Договором строк доставки вантажу.

2.3. Забезпечити збереження вантажу з моменту його прийняття для перевезення і до моменту видачі вантажоодержувачу.

3. ОБОВ'ЯЗКИ ВІДПРАВНИКА

3.1. До прибуття автомобіля для завантаження підготувати вантаж для перевезення (опломбувати, заповнити товаротранспортні накладні тощо).

3.2. Перевірити придатність наданого транспорту (в тому числі контейнера чи кузова) для забезпечення фізичного збереження вантажу під час перевезення і вимагати заміни транспорту, якщо він

Національний університет
біоресурсів і природокористування України

не відповідає цим умовам.

3.3. Забезпечити своєчасне та повне оформлення у встановленому порядку транспортних документів і подорожніх листів, відмічати в товаротранспортних накладних фактичний час прибуття та відправлення автомобілів із пунктів навантаження.

3.4. Дрібнооптові вантажі по можливості пред'являти для перевезення сформованими у більш великі пакети, на піддонах або в контейнери.

4. ПОРЯДОК РОЗРАХУНКІВ І ПЛАТА ЗА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ

4.1. Розрахунки між Перевізником і Відправником здійснюються шляхом переказу грошових коштів на поточний рахунок Перевізника.

4.2. Вартість перевезення вантажу становить *2000* грн.; вартість послуг із транспортного експедитування становить *300* грн.

4.3. За перевезення вантажу Відправник зобов'язується сплатити Перевізникові плату за перевезення вантажу, яка дорівнює вартості перевезення вантажу.

4.4. За надання Перевізником Відправникові послуг із транспортного експедирування, визначених у п. 1.2 цього Договору, Відправник сплачує Перевізникові додаткову плату, яка дорівнює вартості наданих послуг із транспортного експедирування.

5. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ СТОРІН ЗА ПОРУШЕННЯ ДОГОВОРУ

5.1. У випадку порушення зобов'язання, що виникає з цього Договору (надалі іменується "порушення Договору"), Сторона несе відповідальність, визначену цим Договором та (або) чинним в Україні законодавством. Порушенням Договору є його невиконання або неналежне виконання, тобто виконання з порушенням умов, визначених змістом цього Договору.

5.2. За прострочення доставки вантажу за цим Договором Перевізник зобов'язаний відшкодувати Відправникові збитки, завдані порушенням строку доставки, та сплатити неустойку у розмірі *25%* від вартості перевезення.

5.3. Перевізник за ненадання автомобілів для перевезення вантажу за цим Договором зобов'язаний сплатити Відправникові неустойку у розмірі *50%* від вартості перевезення.

5.4. Відправник за ненадання вантажу або невикористання наданих Перевізником автомобілів зобов'язаний сплатити Перевізникові неустойку у розмірі *50 %* від вартості перевезення.

6. ПОРЯДОК ВИРІШЕННЯ СПОРІВ

6.1. Усі спори, що виникають з цього Договору або пов'язані із ним, вирішуються у відповідності із чинним в Україні законодавством.

7. ДІЯ ДОГОВОРУ ТА ІНШІ УМОВИ

Національний університет водного господарства та природокористування

7.1. Цей Договір вважається укладеним і набирає чинності з моменту його підписання Сторонами та його скріплення печатками Сторін. Укладення цього Договору підтверджується складенням перевізного документа відповідно до вимог чинного в Україні законодавства.
7.2. Строк цього Договору починає свій перебіг у момент, визначений у п. 7.1 цього Договору та закінчується у момент передання вантажу вантажоодержувачу.
7.3. Закінчення строку цього Договору не звільняє Сторони від відповідальності за його порушення, яке мало місце під час дії цього Договору.
7.4. На момент укладення цього Договору Перевізник є платником податку на прибуток підприємств на загальних умовах.
7.5. Після набрання чинності цим Договором всі попередні переговори за ним, листування, попередні договори, протоколи про наміри та будь-які інші усні або письмові домовленості Сторін з питань, що так чи інакше стосуються цього Договору, втрачають юридичну силу, але можуть братися до уваги при тлумаченні умов цього Договору.
7.6. Усі правовідносини, що виникають з цього Договору або пов'язані із ним, у тому числі пов'язані із дійсністю, укладенням, виконанням, зміною та припиненням цього Договору, тлумаченням його умов, визначенням наслідків недійсності або порушення Договору, регламентуються цим Договором та відповідними нормами чинного в Україні законодавства, а також застосовними до таких правовідносин звичаями ділового обороту на підставі принципів добросовісності, розумності та справедливості.
7.7. Цей Договір складений українською мовою, на *3-х* сторінках у *2-х* примірниках, кожний з яких має однакову юридичну силу.

МІСЦЕ ЗНАХОДЖЕННЯ І РЕКВІЗИТИ СТОРІН

ПЕРЕВІЗНИК:	**ВІДПРАВНИК:**
ТОВ «Ніктранс»	*ТОВ «Еліт»*
м. Рівне, вул. Біла,19	*м. Рівне, вул. Київська, 126*
Р*/р 26004000183*	*Р/р 26334002980*
в ТФ ВАТ „Укрексімбанк”	*в ВАТ «Західінкомбанк»*
МФО 338879, код 19350040	*МФО 358970, код 19356678*
_____	_____
(підпис)	(підпис)
М.П.	М.П.

Рис. 10. Зразок оформленого договору на перевезення вантажу

Національний університет водного господарства та природокористування

Договір на перевезення конкретного вантажу. Основа для виконання конкретного перевезення вантажів. Відповідно цивільному законодавству, за договором перевезення вантажів перевізник зобов'язується доставити довірений йому відправником вантаж до пункту призначення і видати його уповноваженій на отримання вантажу особі (отримувачу), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату. Укладається в момент прийому транспортним підприємством вантажу при завершенні оформлення товарно-транспортної накладної. Тільки після цього, як відповідальна особа вантажовідправника і представник транспортного підприємства підтверджують своїми підписами передачу вантажу транспортному підприємству, споживач і транспортне підприємство стають юридично вантажовідправником та перевізником з розповсюдженням на них прав та обов'язків, які передбачені діючим законодавством.

Оформлена товарно-транспортна накладна є документом, який підтверджує факт укладання договору перевезення вантажів. Найбільш загальні умови встановлюються цивільним законодавством, транспортними статутами та кодексами. Сторони можуть, разом з цим, домовлятися про додаткові умови перевезень і фінансувати їх в договорі.

В юридичному сенсі різновидом договору на перевезення конкретного вантажу є оформлення та прийняття транспортним підприємством **разового замовлення** на перевезення вантажу. Це замовлення є угодою сторін про організаційні умови перевезення вантажів. Виходячи зі специфіки комерційної діяльності транспортних підприємств, договір про організацію разового перевезення може бути подано в усній формі. Такі узгодження обговорюють по телефону без оформлення будь-яких документів. Типова форма заявки-договору на внутрішні та міжнародні перевезення наведена в додатках 5 та 6, а зразок заповнення зображений на рис.11 та рис.12.

Договір на транспортно-експедиційні послуги. По договору транспортної експедиції експедитор зобов'язується за винагороду і за рахунок замовника виконати чи організувати виконання визначених договором послуг, які пов'язані з перевезенням вантажу.

Національний університет водного господарства та природокористування

Заявка-Договір

на автоперевезення № 12341 від 20.10.2010

ЗАМОВНИК	*ТзОВ «Новий стиль»*
ПЛАТНИК	*ТзОВ «Новий стиль»*
ВИКОНАВЕЦЬ	*ТОВ «Діана Інтернаціональ Лтд»*
НАЗВА ВАНТАЖУ	*одяг*
МАРШРУТ ПЕРЕВЕЗЕННЯ	*Київ - Тернопіль*
ТИП НАПІВПРИЧЕПА(тент, рефрижератор,цільно-металевий)	*цільнометалевий*
КІЛЬКІСТЬ АВТОМОБІЛІВ	*1*
ДАТА ЗАВАНТАЖЕННЯ	*20.10.2010*
АДРЕСА ЗАВАНТАЖЕННЯ	*м. Київ, вул. Житомирська,124*
КОНТАКТНА ОСОБА	*Іванов Петро Васильович*
АДРЕСА РОЗВАНТАЖЕННЯ	*м. Тернопіль, вул. Володарського,10*
ТЕРМІН ДОСТАВКИ ВАНТАЖУ	*21.10.2010*
СТАВКА ЗА ПЕРЕВЕЗЕННЯ	*Одна тисяча п'ятсот грн.*
НОМЕР АВТОМОБІЛЯ	*ВК6789АН*
ОСОБЛИВІ УМОВИ	*вантаж у тюках, завантаження заднє*

ВИКОНАВЕЦЬ	**ЗАМОВНИК**
ТОВ «Діана Інтернаціональ Лтд	*ТзОВ «Новий стиль»*
46002 м.Тернопіль, вул. Гріга, 2	*65200 м. Тернопіль, вул. Київська, 14*
Р/р 26004000183	*Р/р 26334002980*
в ТФ ВАТ „Укрексімбанк"	*в ВАТ «Західінкомбанк»*
МФО 338879, код 19350040	*МФО 358970, код 19356678*

Рис. 11. Зразок оформленої заявки-договору на перевезення вантажу у внутрішньому сполученні

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Заявка-Договір

на автоперевезення № 777 від 25.10.2010

ЗАМОВНИК	*ТзОВ «Новий стиль»*
ПЛАТНИК	*ТзОВ «Новий стиль»*
ВИКОНАВЕЦЬ	*ТОВ «Діана Інтернаціональ Лтд»*
НАЗВА ВАНТАЖУ	*одяг*
МАРШРУТ ПЕРЕВЕЗЕННЯ	*м.Мілан (Італія) – м. Тернопіль*
ТИП НАПІВПРИЧЕПА(тент, рефрижератор,цільно-металевий)	**цільнометалевий**
КІЛЬКІСТЬ АВТОМОБІЛІВ	**1**
ДАТА ЗАВАНТАЖЕННЯ	*26.10.2010*
АДРЕСА ЗАВАНТАЖЕННЯ	*Мілан 3456*
КОНТАКТНА ОСОБА	*Іванов Петро Васильович*
АДРЕСА МИТНОГО ОФОРМЛЕННЯ (при завантаженні)	*Мілан*
АДРЕСА РОЗВАНТАЖЕННЯ	*м. Тернопіль, вул. Володарського,10*
МИТНЕ ОФОРМЛЕННЯ (при розвантаженні)	*м. Львів*
МИТНИЙ ПЕРЕХІД	*Рава-Руська*
ТЕРМІН ДОСТАВКИ ВАНТАЖУ	*5. 11.2010*
СТАВКА ЗА ПЕРЕВЕЗЕННЯ	*Дві тисячі євро*
НОМЕР АВТОМОБІЛЯ	*ВК7878АК*
ОСОБЛИВІ УМОВИ	*TIR, завантаження заднє*

Перевезення здійснюється згідно умов Конвенції про договір міжнародних перевезень вантажів.

ВИКОНАВЕЦЬ
ТОВ «Діана Інтернаціональ Лтд
46002 м.Тернопіль, вул. Гріга, 2
Р/р 26004000183
в ТФ ВАТ „Укрексімбанк”
МФО 338879, код 19350040

ЗАМОВНИК
ТзОВ «Новий стиль»
65200 м. Тернопіль, вул. Київська, 14
Р/р 26334002980
в ВАТ «Західінкомбанк»
МФО 358970, код 19356678

Рис. 12. Зразок оформленої заявки-договору на перевезення вантажу у міжнародному сполученні

Національний університет водного господарства та природокористування

Згідно цивільному законодавству, такими послугами можуть бути: організація перевезень вантажів за маршрутом, визначеним експедитором чи замовником, укладання експедитором договору на перевезення вантажів, забезпечення відправки чи одержання вантажу, додаткові послуги.

Головна відмінність договору транспортної експедиції від договору на перевезення полягає в тому, що експедиційне підприємство не несе відповідальності перевізника. Ця відповідальність покладається на транспортні підприємства, з якими укладені відповідні договори на перевезення.

Основним документом, який підтверджує факт надання послуг транспортного експедитування є **акт виконаних робіт /послуг/**. До акта додаються товарно-транспортні документи за якими здійснювалось перевезення, рахунки, накладні та інші документи. Типова форма акту виконаних робіт /послуг/ наведена в додатку 7, а зразок заповнення зображений на рис. 13.

Акт приймання-передачі вантажу за кількістю та якістю – документ, який необхідний для підтвердження факту виявлення недостачі вантажу. В даному документі зазначаються наступні дані: найменування вантажу; назва та адреса; найменування та адреса отримувача; обсяг вантажу за документами та фактичний; сума недостачі; спосіб, яким визначено кількість продукції (товарів), яких не вистачає, кількість некомплектної продукції (товарів) та перелік частин, вузлів, агрегатів, яких бракує, їх вартість; детальний опис виявлених дефектів та їх характер, причини виникнення та ін. Даний документ підписується спеціально створеною комісією, а також представником постачальника (незацікавленої організації, громадськості).

На підставі акту приймання-передачі вантажу за кількістю та якістю оформляється претензія.

Типова форма акту приймання-передачі вантажу за кількістю та якістю наведена в додатку 8, а зразок заповнення може мати такий зміст (рис. 14):

Національний університет водного господарства та природокористування

Акт приймання-передачі наданих послуг
За Договором № *2344*
на транспортно-експедиторське обслуговування
19 жовтня 2010 р.

м. Рівне ***25 жовтня 2010 р.***

Цей акт складено на виконання п.п.7 п.3 Договору *№2344* на транспортно-експедиторське обслуговування від *19 жовтня 2010р*., укладеного між *ТзОВ «Новий стиль»* (Замовник) та *ТОВ «Діана Інтернаціональ Лтд»* (Виконавець).

Ми, що нижче підписалися, Виконавець в особі *експедитора Іванова А.П*., з одного боку, і Замовник, в особі *менеджера Величко Р.В.,* з іншого боку,

Склали цей Акт про те, що послуги, передбачені згаданим вище Договором, надані Виконавцем у встановлений термін, у повному обсязі та з дотриманням інших умов Договору відповідно до нижченаведеного:

№ з/п	Вид послуги	Вартість послуги, грн.
1	Послуги транспортно-експедиторського обслуговування, надані Замовнику	*1000*
2	Представництво інтересів Замовника перед юридичними і фізичними особами, органами державної влади	*500*
3		
4		
ВСЬОГО		*1500*

Вартість послуг Виконавця за звітний період склала:*1500(одна тисяча п'ятсот) грн. 00 коп.*

У Замовника претензій до якості наданих послуг немає.

Цей Акт є підставою для розрахунків, порядок яких визначений у Договорі.

Акт складено у двох примірниках, по одному для кожної із Сторін

За Замовника: За Виконавця:

_____*/Р.В. Величко/* _____*/А.П.Іванов/*

М.П. М.П.

Рис. 13. Зразок оформленого акту прийому-передачі наданих послуг

Національний університет водного господарства та природокористування

Акт приймання-передачі продукції (товарів)
за кількістю та якістю №*2343*

"25" жовтня 2010 р.

Особа, що отримує продукцію *менеджер ТОВ «Натуаль» Пешко А..Ю.*

Місце складання Акта приймання-передачі продукції (товарів) за кількістю та якістю *м. Київ* Комісія у складі: *експедитора ТОВ «Транс» Ляшко В.С.,водія ТОВ «Транс» Бебешко К.Б.*

(посада, місце роботи, прізвище)

за участі представника постачальника (незацікавленої організації, громадськості) *менеджера зі збуту ТОВ «Еліт» Довмат В.П.*

(посада, назва підприємства, ім'я, по батькові, прізвище)

склала цей Акт приймання-передачі відповідно до Договору N *234* від *"20" жовтня 2010 р.*, укладеного між *ТОВ «Транс»* та *ТОВ «Еліт»*, про таке: *перевезення вантажу*

Час початку приймання продукції (товарів) 14^{00}.

Час закінчення приймання 17^{00}.

Дата і N посвідчення представника постачальника (незалежної організації, громадськості) *21.11.2004, №56.*

Назва постачальника *ТОВ «Еліт»*

Назва та адреса відправника (виробника) *ТОВ «Еліт», м. Рівне, вул. Біла, 1*

Дата і номер телефонограми або телеграми про виклик представника виробника (постачальника) *25.10.2010, №2567*

Дата та N рахунку-фактури *25.10.2010, № 675544*

Дата та N товарно- транспортної накладної *25.10.2010, №87763*

Місце і дата відправлення *м. Рівне, вул. Біла,1, 25. 10 2010*

Місце призначення та час прибуття вантажу *м. Київ,* 14^{00}

Час видачі вантажу представниками перевізника 14^{00}

Час розкриття вагона, контейнера, автофургона, тари 14^{00}

Умови зберігання товарів на складі *ТОВ «Еліт»* до приймання продукції (товарів): *задовільні.*

Дата складання комерційного акта *25.10.2010*. Стан тари, упаковки, маркірування, пломби в момент огляду продукції (товарів) *не пошкоджена*

Наявність пакувальних ярликів, пломб *наявні*

Продукція (товари) відвантажені за вагою та пломбами *перевізника*

Вага продукції (товарів):

- загальна а) фактична *4,983т*, б) за документами *5 т*;
- кожної одиниці продукції (товарів), щодо якої виявлено нестачу*2*.

За документами постачальника зазначалося:

Найменування продукції (товарів) та кількість місць тари	Одиниця виміру/ вага	За транспортною накладною		За рахунком, пакувальним листом	
		Кількість	Сума	Кількість	Сума
1	2	3	4	5	6
Фурнітура меблева	5 тон	5 тон	4000 грн.	5 тон	4000 грн.

Фактично виявилося: *4,983т*

Найменування продукції (товарів)	Одиниця виміру/ вага	Фактично надійшло				Розходження			
		кіль-кість	сума	у тому числі брак або бій		Надлишки		Нестача	
				кіль-кість	сума	кіль-кість	сума	кіль-кість	сума
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Фурнітура меблева	4,983т	4,983	3800	-	-	-	-	0,017 т	200гр

Фактично виявилося:

Продукція (товари), що забракована -, в тому числі підлягає виправленню: у виробника -, на місці -, в т. ч. шляхом заміни окремих деталей -.

Яким чином визначено кількість продукції (товарів), яких не вистачає *зважування, перерахунок*.

Кількість некомплектної продукції (товарів) та перелік частин, вузлів, агрегатів, яких бракує, їх вартість: *завіси – 10 од, 20 грн./од*.

Детальний опис виявлених дефектів та їх характер, причини виникнення _____ - _____.

Номери ГОСТів, ДСТУ, технічні умови, креслення, за якими здійснювалася перевірка якості продукції (товарів) _____ - _____.

Висновок комісії про причини нестачі, надлишків, бою та браку продукції (товарів): *недогляд при завантаженні*

Члени комісії попереджені про відповідальність за підписання акта, який містить дані, що не відповідають дійсності.

Підписи членів комісії: 1. _____/*Бебешко К.Б./*
(підпис)

2. _____/*Ляшко С.В./*
(підпис)

Представник постачальника (незацікавленої організації, громадськості): _____/*Кирильчук А.Д./*
(підпис)

Найменування одержувача *ТОВ «Еліт»*
Місцезнаходження *м. Рівне*
_____ */Гончаров О.Л./*

"ЗАТВЕРДЖУЮ"
Керівник підприємства-одержувача
ТОВ "Натуаль"
"25" жовтня 2020 р.

м. п.

Рис.14. Зразок акту приймання-передачі продукції (товарів) за кількістю та якістю

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Практичне заняття 5
Порядок застосування і встановлення засобів безпеки та охорони вантажів

Скорочення невиправданих втрат до мінімальних величин за рахунок запобіганню крадіжкам та контролем за умовами збереження і перевезення вантажів – важлива умова успішної господарської діяльності. Кожне підприємство намагається вирішити такі задачі відповідно до особливостей діяльності: одні намагаються встановити самі сучасні електронні системи безпеки, інші – посилюють контроль за співробітниками шляхом збільшення числа внутрішніх процедур та штату охоронців та ін. Проте, кожен метод не забезпечує достатньої ефективності. Хороші результати досягаються при наявності системи безпеки і контролю в комплексі. Одним з ключових елементів цієї системи є надійне пломбування, яке при правильному використанні, забезпечує контроль з мінімальними зусиллями і затратами. Сучасні пломбувальні пристосування є засобом маркування та індикації якості та дозволяють мінімалізувати втрати, вдосконалити систему обліку, посилити контроль, захистити якість продукції, вдосконалити виробничі процеси, розмежувати відповідальність персоналу.

Всі сучасні системи пломбування мають спільні риси:

- кожна пломба індивідуальна, її серійний номер не повторюється;
- особливий механізм замка виключає можливість повторного використання або підробки;
- установка пломби не потребує спеціального інструменту, легко встановлюються вручну;
- різноманітність кольорів та модифікацій пломб дозволяє розмежувати відповідальність персоналу та зробити захист індивідуалізованим;
- існує можливість підвищення рівня безпеки шляхом виготовлення пломб з фірмовим логотипом замовника.

Пломбування є лише складовою частиною комплексної системи безпеки. Проте, правильне застосування суттєво підвищує рівень безпеки, скорочує фінансові та часові втрати, дисциплінує персонал, підвищує швидкість обробки вантажів, дає можливість

Національний університет водного господарства та природокористування

відслідковувати вантаж на різних етапах транспортування, виступає гарантією якості продукції.

В сучасних умовах асортимент пломбування досить широкий: від безнадійно застарілих, шкідливих для здоров'я, самих дешевих – свинцевих, сургучевих, пластилінових, до сучасних, що використовують оптичні волокна або електронні мітки. Стрімкий розвиток технологій та необхідність ефективної протидії загрозам призвів до необхідності створення міжнародного стандарту для механічних пломб, які можуть забезпечувати вищий рівень безпеки, ніж традиційні засоби пломбування. Отримання чи підтвердження сертифікації серії ISO 9000 для підприємств без використання сучасних систем пломбування є неможливим.

Сьогодні основним документом Міжнародного стандарту є специфікація ISO/PAS 17712 для механічних пломб, яка встановлює стандартні процедури класифікації. Розрізняють наступні типи механічних пломб:

* проволочні – пломби, що складаються з відрізка проволоки, який закріплений в отворах фіксуючим пристосуванням;

* стрічкові – пломби, що складаються з металічної, або пластикової стрічки, яка закріплена в отворах пломбуємого об'єкту шляхом протягування одного кінця через захищений замковий механізм на іншому;

* тросові – пломби, що складаються з троса і замикаючого механізму. На пломбі, що складається з однієї частини, замковий чи фіксуючий механізм надійно закріплений до одного кінця троса. На пломбі, що складається з двох частин, складається з окремого замкового механізму і троса;

* гвинтові – пломби, що складаються з металічного стержня з різьбою чи без різьби, гнучкого або жорсткого, з формовочною головкою, закріпляємого спеціальним замковим механізмом;

* самоклейні – пломби, що складаються з паперової або пластикової основи та багатослойного клеєного покриття, яке забезпечує руйнування пломби при спробі відкриття.

Пломби повинні бути міцними і надійними для запобігання випадковим пошкодженням, передчасному руйнуванню (під впливом погодних умов, хімічної дії та інші), або невиявленню підробки при нормальному використанні. Їх конструкція не повинна допускати зняття пломби, відкриття без пошкоджень,

повторне використання. Типи механічних пломб можна групувати на захисні, силові, індикаторні.

Захисна пломба – пасивне одноразове пристосування, яке використовується з ціллю забезпечення надійної індикації доступу або проникнення. Додатково захисна пломба забезпечує обмежений супротив спроби відкриття або доступу до опломбованого об'єкту.

Силова пломба – захисна пломба, що виготовлена з таких матеріалів як метал чи металевий трос. Як правило, вони знімаються за допомогою гвинторізів або тросорізів.

Індикаторна пломба – пломба, що виготовлена з матеріалу, який легко розривається рукою чи розрізається ножицями.

Захисні пломби.

1. МЭТЭР ВЭЛВ (рис. 15). Сама мініатюрна силова пломба, яка застосовується для пломбування складських приміщень, розподільчих щитів, електролічильників та інших об'єктів для контролю та захисту від несанкціонованого доступу. Має високу криміналістичну стійкість. Обладнана спеціальним гвинтовим стопором з рукояткою, загвинчування якої призводить до надійного закривання пломби.

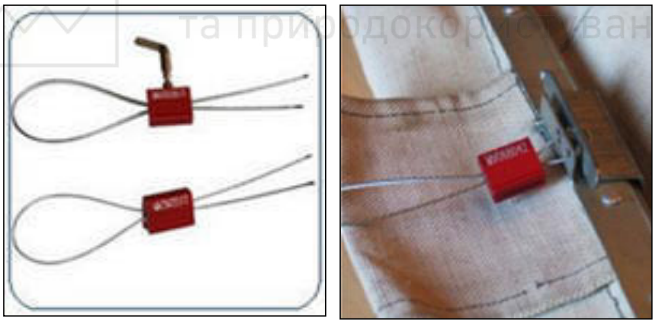


Рис. 15. Захисна пломба „ МЭТЭР ВЭЛВ ”

2. „ПОЗИЧЕК” (рис. 16). Популярна металічна індикаторна стрічкова пломба, що використовується митними службами багатьох європейських країн. Використовується для торгових і складських приміщень, авіаційних, залізничних, морських контейнерів, автотранспортних засобів. Залежно від довжини розрізняють два види.

3. БАДЖО (рис. 17). Металічна індикаторна пломба стрічкового типу. Характеризується однокомпонентністю, що виключає підміну окремих частин. Добре поєднує в собі надійність та невисоку ціну. Застосовується для отворів діаметром від 7 мм. Використовується для автотранспорту, складських приміщень, контейнерів.

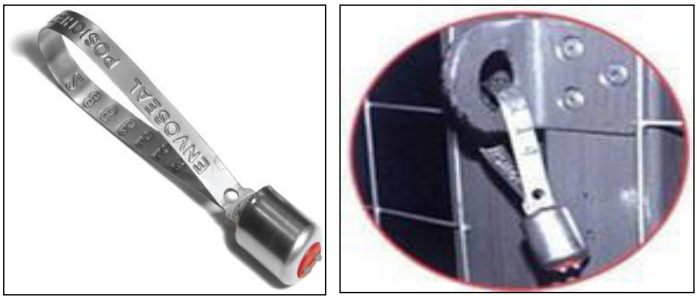


Рис. 16. Захисна пломба „ПОЗИЧЕК”

Рис. 17. Захисна пломба „БАДЖО”

4. САМОКЛЕЙКА СТРІЧКА (рис. 18). Самоклейкі номерні пломби-наклейки призначені для індикації несанкціонованого проникнення. Особливо ефективні при використанні на гладких жорстких поверхнях. Виготовляються з багатошарового поліестера, як правило, червоного кольору. Клеєве покриття універсальне і призначене для пластикових, металічних, скляних, керамічних, паперових поверхонь. Фарба не вилучається простим механічним впливом. Принцип дії наступний: при відклеюванні від запломбованої поверхні порушується цілісність пломби –

Національний університет
водного господарства
та природокористування

відбувається розділ слоїв: на полімерній основі з'являються фрагменти тексту, а на поверхні – кольоровий фон тексту. На наклейці проявляється індикаторний надпис, який не зникає при повторному наклеюванні. Поверхня об'єктів не пошкоджується.

Рис. 18. Самоклейка стрічка

5. СКОТЧ ПЛОМБОВОЧНИЙ (рис. 19). Самоклейка пломбовочна стрічка універсального використання призначена для опломбування приміщень, виробів з скла, кераміки, пластику, металу, картону, яшиків, мішків, коробок, упаковок. Зручна в користуванні і особливо ефективна на волокнистих поверхнях. Пломбування відбувається гладеньким накладанням стрічки певної довжини на ділянки можливого доступу. Спроба проникнення легко визначається візуально на місці відклеювання та попереджувального надпису на стрічці.

Рис. 19. Скотч пломбовочний

6. „УФ-МАРКЕР” (рис. 20). Служить для ідентифікації власника. Маркування легко наноситься на будь-яку поверхню, не псує зовнішнього вигляду за рахунок скритності маркування, проявляється при ультрафіолетовому освітленні.

Рис. 20. Уф-маркер

Силові пломби.

1. СНЕППЕР (рис. 21). Надійне пристосування для одночасного закривання та пломбування складських приміщень, авіаційних, автомобільних, залізничних, морських контейнерів з діаметром не менше 10,5 мм і не більше 21,5 мм. Представляє собою двохкомпенентну конструкцію гвинтового типу, яка складається з жорсткого стержня та корпуса. Корпус має циліндричну форму та вхідний отвір. Для захисту від корозії пристосування покрите пластиком, на поверхні якого нанесені семизначний цифровий порядковий номер, товарний знак підприємства-виробника, логотип замовника. Встановлюється наступним чином: стержень вставляється зверху вниз в суміщені отвори пломбуємого об’єкта. Знизу вверх до упору одягається корпус пломби. Надійність пломбування перевіряється вручну. При цьому допускається вільний рух в межах 4...5 мм корпуса відносно стержня, а також вільне переміщення в отворі. Перед зняттям, шляхом візуального огляду, переконуються в відсутності механічних пошкоджень, зміни кольору, наявності пошкоджень, розміщення та відповідність порядкових номерів корпусу та стержня, логотипів, геометричних характеристик пристосування.

Рис. 21.
Силова пломба
„СНЕППЕР ”

Зняття пристосування виконується за допомогою спеціальних гвинторізів шляхом перекушування.

2. КЛІКЕР КОНТЕЙНЕР СИЛ (рис. 22). Силова пломба гвинтового типу. Використовується митними службами багатьох країн для пломбування контейнерів. Конструкція, принцип дії та використання аналогічні „Снеппер”.

Рис. 22. Силова пломба „КЛІКЕР КОНТЕЙНЕР СИЛ ”

3. МЕТ ФЛЕКС (рис. 23). Силова пломба тросового типу. Застосовується в умовах несуміщених або деформованих отворів для вантажного транспорту, контейнерів, складських приміщень. За силовими характеристиками розрізняють два види пломб.

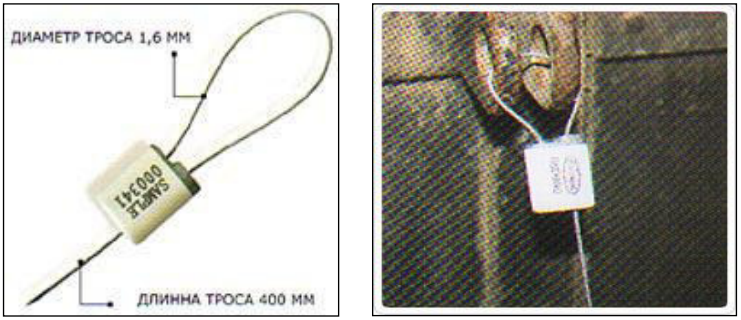


Рис. 23. Силова пломба „МЕТ ФЛЕКС”

Індикаторні пломби.

1. БЛОК-ПОСТ (рис. 24). Універсальна одноразова індикаторна пломба використовується для пломбування складських

приміщень, контейнерів, автомашин, мішків. Діаметр пломбувальних отворів має бути не менше 9 мм. Установка проводиться вручну шляхом пропускання вільного кінця гнучкого елемента в суміщені отвори об'єкту, що пломбується, таким чином, що шипи були направлені в середину, та далі в отвір замкової частини корпуса. Остаточне замикання пломби приводиться додатковим фіксуванням у верхній частині замка. Правильно встановлений фіксатор не повинен вийматись з отвору. Обрізання надлишкової частини збільшує захисні властивості пломб. Перед зняттям пломби, шляхом візуального огляду, переконуються у відсутності слідів відкриття або механічних пошкоджень: розривів, розрізів, термічного чи хімічного впливу, топографії порядкових номерів та логотипів, геометричних характеристик. Зняття пломби виконується за допомогою побутових ножиць шляхом розрізання гнучкого елемента.

Рис. 24. Індикаторна пломба „БЛОК-ПОСТ"

2. ПУЛ ФЛАЙ (рис. 25). Сама мініатюрна з пластикових пломб, яка широко використовується для захисту об'єктів з мінімальним діаметром пломбованих отворів.

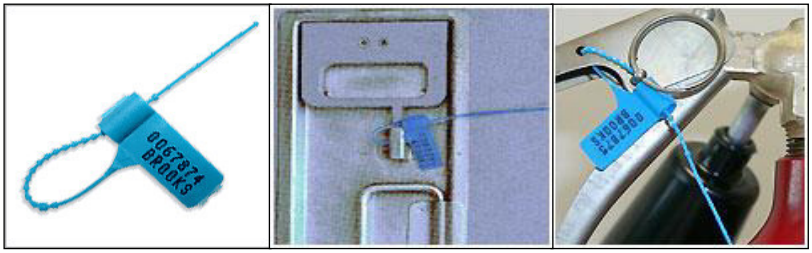


Рис. 25. Індикаторна пломба „ПУЛ ФЛАЙ"

3. АЛЬФА-М (ММ) (рис. 26). Одноразова індикаторна пломба. Призначена для пломбування складських приміщень, автомашин, морських, залізничних контейнерів, цистерн, сейфів, різних типів тари та ін об'єктів, що мають пломбовочний отвір не менше 2,3 мм. Установка проводиться вручну шляхом пропуску вільного кінця гнучкого елемента в суміщені отвори та замкову частину корпуса. Після замикання затягують пломбу до отримання петлі мінімального розміру. Перевірка надійності пломбування здійснюється переміщенням гнучкого елемента у зворотньому напрямі (виключається). Перед зняттям пломби переконуються у відсутності слідів відкриття, механічних пошкоджень, звертають увагу на пластичність матеріалу, зміну кольору, наявність механічних пошкоджень, відсутність слідів термічного або хімічного впливу, топографію порядкового номера і логотипу, геометричної характеристики пломби. Знімають пломбу за допомогою побутових ножиць шляхом перерізування гнучкого елемента.

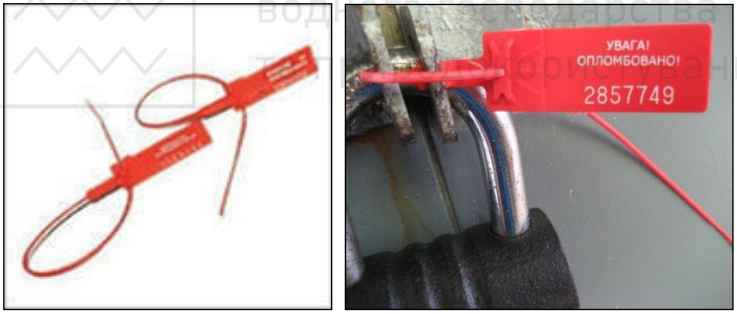


Рис. 26. Індикаторна пломба „АЛЬФА-М (ММ)"

4. ПУЛАП (рис. 27). Володіє високим ступенем надійності, мешна за розмірами відносно "Альфи-М". Має відривну лінію, що спрощує зняття. Використовується для пломбування складських приміщень, автомашин та ін.

5. РОТОСИЛ (рис. 28). Володіє високою криміналістичною стійкістю завдяки храповому механізму. Використання дроту "Силвайр" дозволяє пломбувати мінімальні отвори.

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Рис. 27. Індикаторна пломба „ПУЛАП”

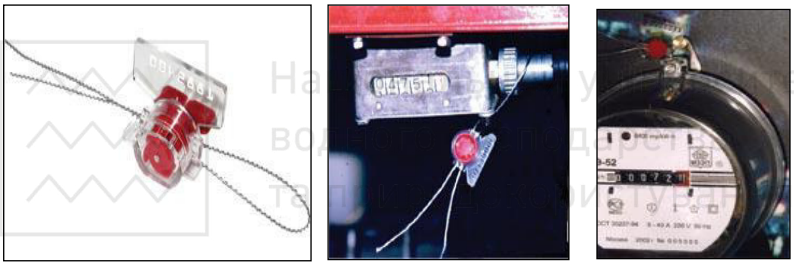


Рис. 28. Індикаторна пломба „РОТОСИЛ”

6. КЛИПСИЛ (рис. 29). Встановлюється або на дріт “Силвайр” або шпагат. Корозійна стійкість дозволяє використання в приміщеннях з високою вологістю. Дріт “Силвайр” володіє високою міцністю, складається з двох жил – центральної та намотаною навколо центральної. Кожна з жил неперервна по всій довжині. Існує декілька видів дроту. Простота використання та невисока ціна робить її популярною. Використовується для недорогих об’єктів. що відрізняється за товщиною та матеріалом центральної жили.

Національний університет
водного господарства
та природокористування

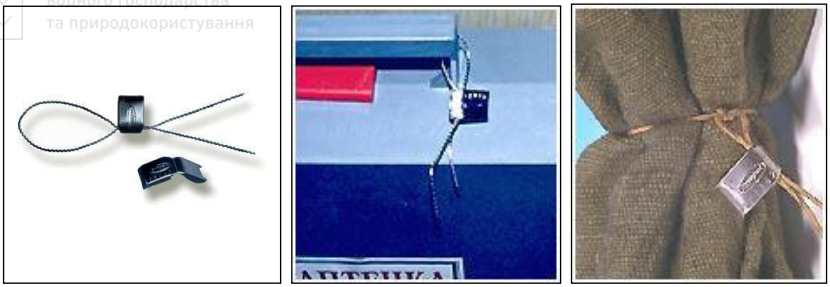


Рис. 29. Індикаторна пломба „КЛИПСИЛ”

7. АКУЛА-М (рис. 30). Пломба встановлюється вручну, петля затягується без додаткового інструменту. Замок має внутрішню металічну вставку та метричну лінійку на гнучкому елементі, що підвищує криміналістичну стійкість пломби.

Рис. 30. Індикаторна пломба „АКУЛА-М”

Індикатори температурного режиму.

1. КОЛДМАРК (рис. 31).

Одноразове індикаторне пристосування. Призначене для виявлення факта зниження температури нижче допустимого рівня. В вихідному стані завжди готовий до роботи, а при зниженні температури нижче допустимого рівня самостійно активізується. Має клеєву основу, легко наклеюєтьсяя на будь-які поверхні.

Рис. 31. КОЛДМАРК

2. ВОММАРК (рис. 32).

Рис. 32. ВОММАРК

Одноразове індикаторне пристосування для виявлення факта підвищення температури вище допустимої. Визначає період недопустимої температури і, таким чином, ступінь зіпсованості та термін тридатності. Приводиться в робочий стан шляхом активації, для якої необхідно витягнути з індикатора захисну роздільну смужку. Існує 9 основних типів пристосувань, які відрізняються температурою активації, кожен тип має три модифікації за періодом дії індикатора.

Індикатори дбайливого ставлення до товару.

1. ТИЛВОТЧ (рис. 33). Одноразове індикаторне пристосування, яке призначене для визначення факту перекидання вантажу. Прикріпляється безпосередньо на упаковку вантажу. Легкі поштовхи не приводять до спрацювання індикатора, але відхилення від вертикального стану понад 80 градусів призводить до перефарбування індикатора в червоний колір. Це надійний спосіб контролю розміщення вантажу. Використання індикатора дозволяє: проводити перевірку збереження вантажу, скоротити витрати на ремонт та заміну вантажу, дисциплінувати персонал, розмежувати відповідальність між учасниками, скоротити число спірних ситуацій, підвищити довіру до якості транспортного процесу.

Рис. 33. ТИЛВОТЧ

2. ШОКВОТЧ (рис. 34).

Рис. 34. ШОКВОТЧ

Одноразове індикаторне пристосування для визначення факту удару вантажу. Прикріпляється безпосередньо на упаковку. Якщо сила удару перевищує допустиме значення, то індикатор змінює колір на червоний. Легкі поштовхи під час транспортування не призводять до спрацювання індикатора. Наклейка з таким індикатором попереджує обслуговуючий персонал про контроль над вантажем. Використання індикатора знижує втрати від псування вантажу, підвищує дисципліну персоналу, зменшує спірні питання, підвищує довіру до якості транспортного процесу. Існує п'ять видів індикаторів, які відрізняються кольорами за рівнем чуттєвості.

Практичне заняття 6
Порядок заповнення та використання товарно-транспортної накладної типової форми №1-ТН

Обов'язковим документом при перевезенні вантажів автомобільним транспортом є товарно-транспортна накладна, яка підтверджує факт надання послуг експедитором та призначена для списання, обліку під час транспортування, прийняття на складський облік матеріальних цінностей, а також обліку та розрахунків за транспортну роботу. Для внутрішніх перевезень використовується товарно-транспортна накладна типової форми № 1-ТН.

Національний університет водного господарства та природокористування

Заповнюється в документом при перевезенні вантажів автомобільним транспортом п’ять етапів:

- вантажовідправником до прибуття автомобіля під завантаження;
- вантажовідправником після завантаження автомобіля;
- на маршруті – відповідальними особами перевізника;
- вантажоотримувачем після прибуття вантажу;
- перевізником після розвантаження.

Розглянемо кожен етап.

1-й етап. Порядок заповнення ТТН вантажовідправником до прибуття автомобіля під завантаження.

Після заключення угоди на перевезення вантажу, або заявки замовника-експедитора вантажовідправник до прибуття автомобіля заповнює ТТН в декількох екземплярах (три або чотири): дата оформлення вказується під назвою бланка “Товарно-транспортна накладна”; в рядку “Замовник” вказується назва підприємства – замовника автотранспорту; в рядку “Вантажовідправник” вказується назва підприємства, що виконує відвантаження; в рядку “Вантажоотримувач” – назва підприємства – отримувача вантажу; в рядку “Пункт завантаження” вказується адреса, звідки потрібно забрати вантаж; в рядку “Пункт розвантаження” – адреса, за якою потрібно доставити вантаж (пункт призначення).

Розділ “Відомості про вантаж” заповнюється наступним чином:

- в графі 1 – вказується порядковий номер чи код вантажу;
- в графі 2 – номер вантажу за прейскурантом;
- в графі 3 – назва вантажу (при контейнерних перевезеннях – номер контейнера);
- в графі 4 – одиниці виміру вантажу;
- в графі 5 – кількість вантажу, що перевозиться;
- в графі 6 – ціна одиниці вантажу;
- в графі 7 – загальна вартість даного виду вантажу.

У випадку неможливості перерахувати в товарно-транспортній накладній найменування всіх вантажів, підготовлених до перевезення, вантажовідправник додає до накладної документ довільної форми з обов’язковим переліком відомостей про вантаж (графи 1-10 товарно-транспортної накладної). В такому випадку в товарно-транспортній накладній робиться відмітка про додаток, без якого накладна недійсна і не може використовуватись у

Національний університет водного господарства та природокористування
розрахунках із замовником. На практиці таким документом часто є накладна на відпуск товарно-матеріальних цінностей типової форми № М-20, хоча вона і не вміщує всіх відомостей про вантаж відповідно до граф 1-10 товарно-транспортної накладної типової форми №1-ТН. У випадку використання спеціалізованих форм товарних накладних в графи 1, 2, 4-7 заносяться реквізити таких документів.

В рядку "Всього відпущено на суму" – вказується загальна вартість відвантаженого товару. В рядку "Відпуск дозволив" – особа, відповідальна за відвантаження і правильність заповнення бланка ТТН, вказує свою посаду і ставить підпис.

2-й етап. Заповнення ТТН вантажовідправником після завантаження автомобіля.

В рядку "Автомобіль" вказується марка автомобіля та його державний номер, номер подорожнього листа, до якого виписується ТТН; в рядку "Автопідприємство" вказується назва підприємства-перевізника; в рядку "Водій" – прізвище, ім'я та по-батькові водія; в рядку "Причеп" – державний та гаражний номери причепів, що використовуються.

Розділ "Відомості про вантаж" заповнюються наступним чином:

- ❖ в графі 8 – вказуються реквізити документів, які отримує водій і передає вантажоотримувачу разом з вантажем (товарні, залізничні, сертифікати і т.д.);
- ❖ в графі 9 – скорочено вказується вид тари, в якій перевозиться товар. У випадку не упакованого товару, ставиться "Н/У";
- ❖ в графі 10 – кількість занятих місць по кожному з наведених в графі 1 найменувань вантажу і кожному виду упаковки. При перевезенні вантажу пакетами на піддонах вказується їх кількість, при перевезенні навалом, насипом, або наливом – вноситься відповідний записі кількість місць не вказується;
- ❖ в графу 11 – спосіб визначення маси вантажу.

В рядку "Вказаний вантаж" ставиться відтиск пломби, якою виконане пломбування вантажу; в рядку "Кількість місць" вказується загальна кількість зайнятих вантажем місць; в рядку "Маса брутто, т" прописом вказується кількість вантажів в тонах з точністю до 0,01, а в нижчому рядку – посада, прізвище, ім'я та по-

Національний університет водного господарства та природокористування

батькові, підпис і штамп особи, відповідальної за відвантаження товару; в рядку "Прийняв водій-експедитор" – прізвище, ім'я та по-батькові, підпис водія, який підтверджує: зразок відтиску пломби, кількість місць, масу вантажу, номери контейнерів.

У випадку прийому вантажу довіреною особою вантажоотримувача в рядку "Вантаж отримав" вказується посада, прізвище, ім'я та по-батькові, підпис. В рядку "За довіреністю" проставляється номер і дата оформлення довіреності, а нижче вказується ким видана довіреність.

В розділі "Вантажно-розвантажувальні операції" рядок "Завантаження" заповнюється таким чином:

- в графі 15 – вказується назва підприємства, що виконує завантаження;
- в графі 16 – спосіб завантаження;
- в графі 17 – код даних робіт;
- в графі 18 – час прибуття автомобіля для завантаження;
- в графі 19 – час відправлення завантаженого автомобіля;
- в графі 20 – час простою автомобіля під завантаженням.

Час прибуття автомобіля для завантаження встановлюється на момент подачі водієм подорожнього листа в пункті завантаження, а час прибуття автомобіля для розвантаження – з моменту пред'явлення водієм товарно-транспортної накладної в пункті розвантаження.

Завантаження і розвантаження вважаються закінченими після вручення водієві належним чином оформлених товарно-транспортних накладних на завантажений чи розвантажений вантаж.

Часом вибуття вважається час отримання водієм всіх необхідних для перевезення вантажу документів від вантажовідправника. Якщо для їздки автомобіля виписується декілька ТТН, то в першій з них проставляється час прибуття, а в останній – час вибуття, в проміжних ТТН відповідні графи прочеркуються.

Якщо за однією ТТН проводиться декілька їздок, то в графу 18 заноситься час прибуття за першою їздкою, в графу 19 – час вибуття після оформлення ТТН вантажовідправником. В графі 20 вказується загальний час простою під завантаженням; в графі 22 – назва додаткових операцій (перерахування, зважування, аналіз і т.д.), що виконуються під час завантаження; в графі 21 – кількість

Національний університет водного господарства та природокористування

часу, витраченого на додаткові операції; в графі 23 відповідальна за навантаження особа ставить підпис.

В рядок "Транспортні послуги" заносять всі транспортні послуги (упаковка, зв'язування вантажу, накриття брезентом і т.д.), що виконуються водієм.

3-й етап. Порядок заповнення ТТН на маршруті.

Товарно-транспортна накладна на шляху доставки вантажу не заповнюється, в неї можуть вноситись лише корегуючі записи в двох випадках:

- при зміні адреси призначення;
- при зміні автомобіля.

У випадку зміни адреси призначення відповідні записи заносять в рядок "Переадресовка". Записи в рядках "Вантажоотримувач" і "Пункт Розвантаження" закреслюються таким чином, щоб можна було прочитати попередній запис. Всі зміни підтверджуються підписами відповідальної особи.

Якщо необхідно перевантажити товар з одного транспортного засобу на інший (поломка, зміна завдання і т.д.), складається акт, на основі якого в рядку "Відмітки про складені акти" ставлять його реквізити і коротко описують зміст акта. У відповідності з цим вносяться зміни рядків "Автопідприємство", "Водій", "Автомобіль" (шляхом закреслювання старих таким чином, щоб можна було прочитати та написати нові). Всі зміни завіряються підписами відповідальної особи.

4-й етап. Порядок заповнення ТН вантажоотримувачем.

Після прибуття автомобіля у вказане для розвантаження місце, відповідальна особа вантажоотримувача заповнює розділ "Навантажо-розвантажувальні операції" таким чином як це робив вантажовідправлювач. Дані записи виконуються в рядку "Розвантаження". В рядку "Вказаний вантаж" ставиться відтиск пломби, якою опломбовано вантаж; в рядку "Кількість місць" – загальна кількість зайнятих вантажем місць; в рядку "Маса брутто, т" прописом вказується кількість вантажу в тонах; в нижчому рядку – посада, прізвище ім'я та по батькові, підпис і штамп особи, що відповідала за розвантаження товару; в рядку "Здав водій-експедитор" – прізвище, ім'я та по батькові, підпис водія. Даним підписом водій підтверджує: зразок відтиску пломби, кількість місць, масу вантажу, номери відвантажених контейнерів, здачу

вантажу. В рядку “Прийняв” відповідальна особа записує свою посаду, прізвище, ім’я та по батькові, ставить штамп і підпис, чим підтверджує отримання вантажу. Третій і четвертий екземпляри ТТН з усіма підписами, печатками, штампами передаються перевізнику.

5-й етап. Порядок заповнення ТТН перевізником.

Відповідальна особа перевізника (диспетчер) робить на цьому етапі наступні записи: в рядку “Код замовника” – ставить код; в рядку “Маршрут №“ – номер маршруту; в рядку “Гаражні номери причепів” – номери; в рядку “Вид перевезень” – найменування видів перевезень (за відрядним тарифом, за кілометровим тарифом, централізовані перевезення і т.д.). В розділі “Відомості про вантаж” вказує:

- в графі 12 – код вантажу;
- в графі 13 – клас вантажу;
- в графі 14 – масу вантажу за кожним рядком і загальний тонаж.

Якщо вантаж перевозиться декількома їздками, то в рядку “Кількість їздок, заїздів” вказується їх загальна кількість.

В розділі “Інші відомості”:

- в графи 24-28 заносяться відстані, що проходить автомобіль під час перевезень. Дані визначаються за таблицею відстаней;
- в графу 29 – код експедитування вантажу;
- в графу 30 – вартість транспортних послуг, яку необхідно оплатити замовнику автотранспорту;
- в графу 31 – сума заробітної плати, нарахованої водієві;
- в графу 32 – поправочний коефіцієнт до заробітної плати водія;
- в графу 33 – поправочний коефіцієнт (основний тариф) замовника автотранспорту.

В розділах “Розрахунок вартості” і “Таксіровка” відповідальна особа розраховує вартість транспортних робіт і послуг, заробітну плату водія, підтверджує розрахунки власним підписом. Типова форма товарно-транспортної накладної № 1-ТН наведена в додатку 9, а зразок заповнення може мати такий зміст (рис. 35):

ЗАТВЕРДЖЕНО
наказом Мінтрансу, Мінстату України
від 29 грудня 1995 р. N 488/346

Типова форма N 1-ТН

1 прим. - вантажовідправнику
2 прим. - вантажоодержувачу
3 і 4 прим. - автопідприємству

Коди

ТОВАРНО-ТРАНСПОРТНА НАКЛАДНА 01АА Т N 888888
серія

"14" жовтня 2008 р. Автомобіль Volkswagen LT46 AE9999AE до подорожнього листа N 111111
марка, держ. N

Автопідприємство ТОВ "Дніпроавтовантаж" Водій Майстренко Микола Миколайович Вид перевезень - Код 11111111
назва П. І. Б.

Замовник (платник) ТОВ "Максимум" Код 22222222
назва

Вантажовідправник ТОВ "Максимум" Код 22222222
назва

Вантажоодержувач ТОВ "Мінімум" Код 33333333
назва

Пункт навантаження м. Дніпропетровськ, вул. Розова, 1 Пункт розвантаження м. Луганськ, вул. Заводська, 10 Маршрут N -
адреса адреса

Переадресування - 1. Причеп - Гар. N -
назва і адреса нового вантажоодержувача, підп. відповідальної особи держ. N

2. Причеп - Гар. N -
держ. N

Відомості про вантаж*

Номенкл. N, код	N прейск. позиція	Назва продукції, товару (вантажу) або N контейнера	Один. вимір.	Кількість	Ціна	Сума	З вантажем слідують документи	Вид пакування	Кількість місць	Спосіб визначення маси	Код вантажу	Клас вантажу	Маса брутто, т
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
-	-	Стілкомп'ютерний збірний	шт.	50	400,00	20000,00	-	Ящ.	50	Стандарт	-	-	2
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Всього			-	50	400,00	20000,00	-	-	50	Кільк. їздок, заїздів	-	-	2

Всього відпущено на суму Двадцять тисяч гривень 00 копійок
прописом

Відпуск дозволив Менеджер зі збуту *Іванов*
посада, підпис

Зазначений вантаж за справн. пломбою, тарою та пакуванням Кільк. місць п'ятдесят прописом відбитків

Масою брутто, т дві тонни прописом для перевезення

здав комірник Кротов М. І. *Кротов*
посада, П. І. Б., підпис, штамп

Прийняв водій-експедитор Майстренко М. М. *Майстренко*
П. І. Б. водія, підпис

Зазначений вантаж за справн. пломбою, тарою та пакуванням Кільк. місць п'ятдесят прописом відбитків

Масою брутто, т дві тонни прописом здав

водій-експедитор *Майстренко*
підпис

Прийняв комірник Сирко С. С. *Сирко*
посада, П. І. Б., підпис, штамп

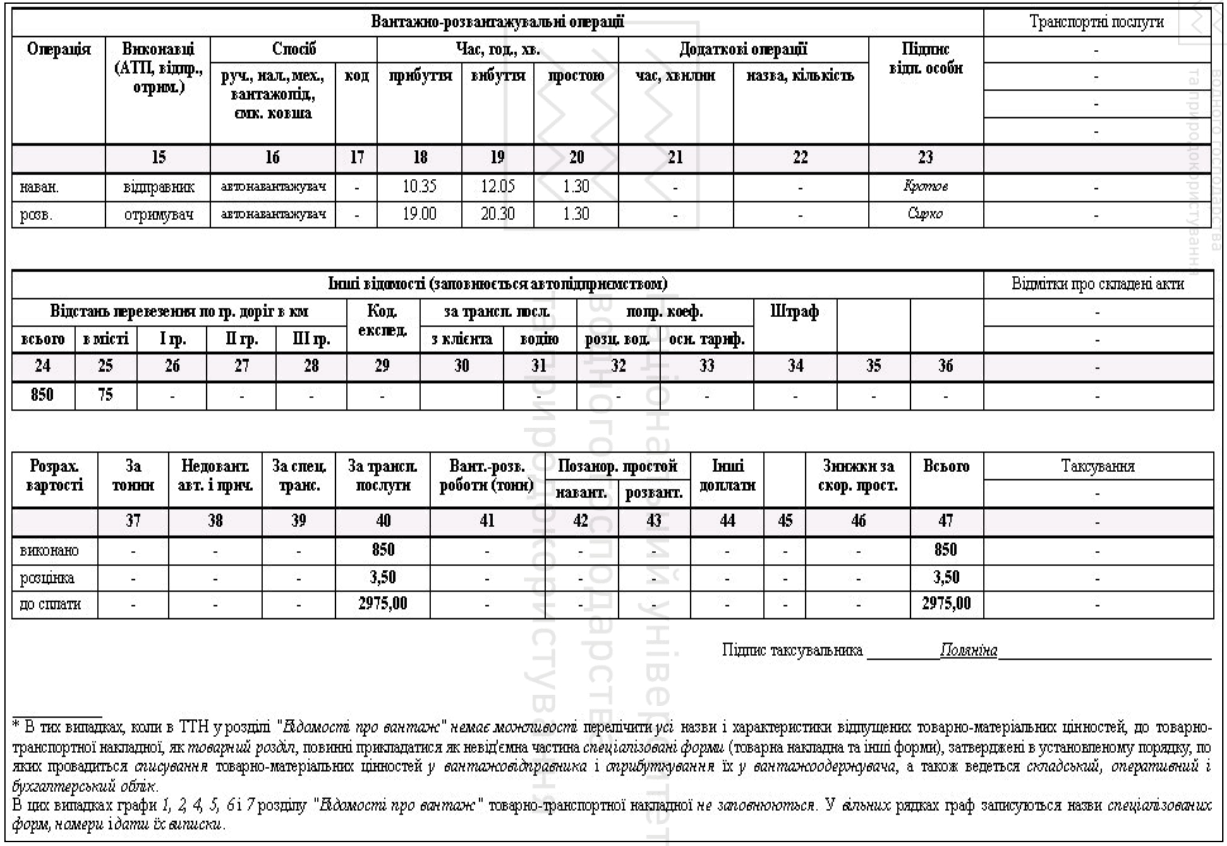
За дорученням N 111 від "16" жовтня 2008 р.

Видання ТОВ "Мінімум"

Вантаж одержав комірник Сирко С. С.
посада, П. І. Б.

Сирко
підпис вантажоодержувача

Національний університет водного господарства та природокористування



Вантажно-розвантажувальні операції										Транспортні послуги
Операція	Виконавці (АТП, відпр., отрим.)	Спосіб		Час, год., хв.			Додаткові операції		Підпис відп. особи	-
		руч., мал., мех., вантажопід., смк. ковша	код	прибуття	вибуття	простою	час, хвилин	назва, кількість		-
										-
										-
	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
наван.	відправник	автонавантажувач	-	10.35	12.05	1.30	-	-	*Кротов*	-
розв.	отримувач	автонавантажувач	-	19.00	20.30	1.30	-	-	*Сирко*	-

Інші відомості (заповнюється автопідприємством)														Відмітки про складені акти
Відстань перевезення по гр. дорі в км					Код. експед.	за трансп. посл.		попр. коеф.		Штраф				-
всього	в місті	I гр.	II гр.	III гр.		з клієнта	водію	розц. вод.	осн. тариф.					-
24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36		-
850	75	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-		-

Розрах. вартості	За тонни	Недоавант. авт. і прич.	За спец. транс.	За трансп. послуги	Вант.-розв. роботи (тонн)	Позанор. простой		Інші доплати		Знижки за скор. прост.	Всього	Таксування
						навант.	розвант.					-
	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	-
виконано	-	-	-	**850**	-	-	-	-	-	-	**850**	-
розцінка	-	-	-	**3,50**	-	-	-	-	-	-	**3,50**	-
до сплати	-	-	-	**2975,00**	-	-	-	-	-	-	**2975,00**	-

Підпис таксувальника _____ *Поляніна* _____

* В тих випадках, коли в ТТН у розділі "*Відомості про вантаж*" *немає можливості* перелічити *усі* назви і характеристики відпущених товарно-матеріальних цінностей, до товарно-транспортної накладної, як *товарний розділ*, повинні прикладатися як невід'ємна частина *спеціалізовані форми* (товарна накладна та інші форми), затверджені в установленому порядку, по яких провадиться *списування* товарно-матеріальних цінностей *у вантажовідправника* і *оприбуткування* їх *у вантажоодержувача*, а також ведеться *складський, оперативний і бухгалтерський облік*.

В цих випадках графи *1, 2, 4, 5, 6* і *7* розділу "*Відомості про вантаж*" товарно-транспортної накладної *не заповнюються*. У *вільних* рядках граф записуються назви *спеціалізованих форм, номери і дати їх виписки*.

Рис. 35. Зразок оформленої товарно-транспортної накладної у внутрішньому сполученні

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Практичне заняття 7
Порядок заповнення та використання міжнародної товарно-транспортної накладної типової форми CMR

Застосування накладної типової форми CMR в міжнародних перевезеннях засновано на Конвенції про договір міжнародного перевезення вантажів по дорогах /КДПГ/ від 19.05.56р. із змінами та доповненнями згідно протоколу від 05.07.78 року. Положення конвенції застосовується до будь-якого договору перевезення вантажів, що передбачає винагороду, у випадку завантаження і розвантаження вантажу на території двох різних країн, з яких хоча б одна є учасницею Конвенції КДПГ.

Відповідно до вимог Конвенції накладна CMR складається в трьох екземплярах, підписаних вантажовідправником та перевізником:

- перший екземпляр накладної передається вантажовідправнику;
- другий – супроводжує вантаж;
- третій – залишається у перевізника.

Згідно норм Конвенції, якщо вантаж має завантажуватись в різні транспортні засоби, або має різнорідний характер, або сформований в окремі партії, то вантажовідправник чи перевізник мають право вимагати такої кількості накладних, що відповідає або кількості транспортних засобів, або кількості видів вантажів, або кількості партій.

Вантажовідправник зобов'язаний до початку перевезення представити в розпорядження перевізника необхідні документи. Перевірка правильності і повноти цих документів не входить в обов'язки перевізника.

Накладна CMR має вміщувати такі відомості:

- місце і дату складання;
- ім'я і адресу вантажовідправника;
- місце і дату прийняття вантажу до перевезення і місце його доставки;
- ім'я і адресу вантажоотримувача;
- позначення характеру вантажу, типу його упаковки, а при перевезенні небезпечних вантажів – їх загальноприйняте позначення;

Національний університет
водного господарства
та природокористування

- число вантажних місць і номера;
- вага вантажу брутто, або виражену в інших одиницях кількість вантажу;
- пов'язані з перевезеннями витрати /вартість перевезення, додаткові витрати, митні збори, та інші витрати з моменту заключення угоди до здачі/;
- інструкції стосовно проходження митного контролю та інші;
- норма вимоги Конвенції, згідно якої здійснюються перевезення.

При необхідності, накладна може доповнюватись такою інформацією:

- заборона перевантаження;
- витрати, що вантажовідправник приймає на власний рахунок;
- суму накладеного на вантаж платежу, що підлягає поверненню при здачі;
- заявлену вартість вантажу і суму додаткової його цінності при доставці;
- інструкцію вантажовідправника перевізнику стосовно страхування вантажу;
- додатковий термін виконання перевезення;
- перелік документів, переданих перевізнику.

Національний університет
водного господарства
та природокористування

За домовленістю, сторони можуть внести в накладну будь-яку вказівку, визнану необхідною. Вантажовідправник /експедитор/ несе відповідальність за витрати на перевезення і збитки, понесені в результаті неточності або недостатності відомостей, вказівок, інструкцій.

При прийнятті вантажу перевізник зобов'язаний:

- перевірити точність записів, зроблених в накладній стосовно кількості вантажних місць, їх маркування і розмірів;
- зовнішній стан вантажу і його упаковки.

Якщо такої можливості не має, то перевізник має вписати в накладну відповідні примітки. Вантажовідправник має право вимагати перевірки перевізником ваги брутто або його кількості, вираженої в інших одиницях виміру. Перевізник може вимагати компенсації витрат, пов'язаних з перевіркою. Результати перевірок мають вноситись в накладну. Типова форма товарно-транспортної накладної для міжнародних перевезень CMR наведена в додатку 10, а зразок заповнення може мати такий зміст (рис. 36):

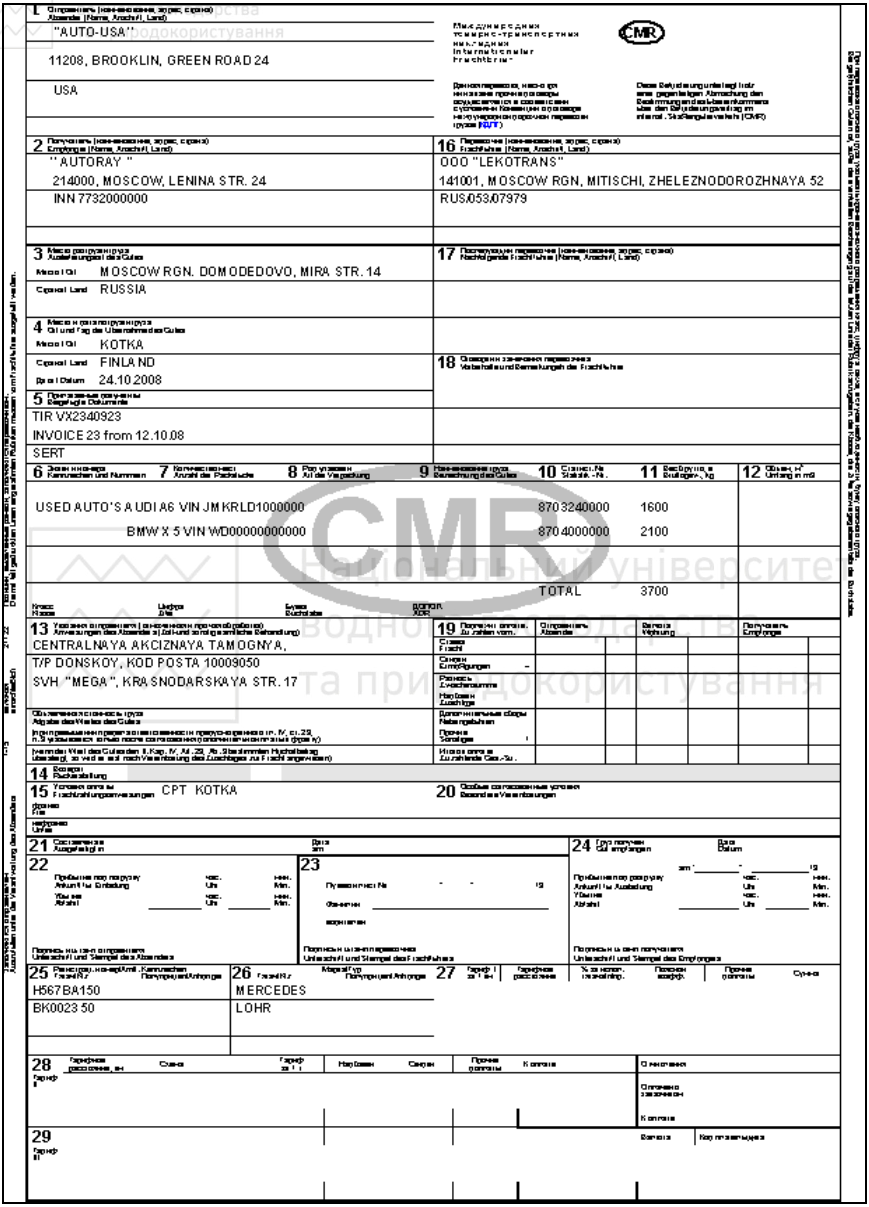


Рис. 36. Зразок оформленої товарно-транспортної накладної CMR у міжнародному сполученні

Національний університет водного господарства та природокористування

Вантажовідправник має право розпоряджатись вантажем /вимагати припинення перевезення, зміни місця доставки, зміни вантажоотримувача/ і втрачає його з моменту передачі другого екземпляра накладної вантажоотримувачу. Після цього, перевізник має керуватись вказівками отримувача вантажу. Проте право розпоряджатись вантажем може належати вантажоотримувачу з моменту складання накладної, якщо оговорено в накладній.

Крім цього, накладна CMR, якщо не доведено зворотнє, має силу договору відносно умов прийняття вантажу перевізником.

Практичне заняття 8
Порядок оформлення книжки МДП

У разі здійснення міжнародного перевезення на умові Конвенції МДП документом, що підтверджує гарантії доставки вантажу на митницю призначення, сплату митних платежів та містить інформацію про перевізника і вантаж, є книжка МДП. Книжка МДП дійсна тільки для одного перевезення. Може оформлятися на:

- один дорожній транспортний засіб;
- один автопоїзд транспортних засобів;
- декілька контейнерів, навантажених на один дорожній транспортний засіб, або на автопоїзд, таких транспортних засобів.

Книжка МДП складається з чотирьох сторінок обкладинки, невідривного листка №1/№2 жовтого кольору та відривного корінця № 1/№ 2 жовтого кольору, відривних листків № 1 білого кольору та невідривних корінців № 1 білого кольору, відривних листків № 2 зеленого кольору (включаючи їх відривні частини з графами 18-28) і невідривних корінців № 2 зеленого кольору, а також бланка Протоколу книжки МДП (Proces-verbal de constat) жовтого кольору. Відривні листки № 1 і № 2 та невідривні корінці № 1 і № 2 використовуються в кожній країні (відправлення, транзиту, призначення) в різних комбінаціях. Як правило, книжки МДП складаються з 4, 6, 14 або 20 листків і призначені для застосування при перевезеннях вантажів через території декількох країн.

Книжка МДП друкується французькою мовою, за виключенням першої (титульної) сторінки обкладинки, що друкується англійською і французькою мовами, та невідривного листка №1/№2

Національний університет водного господарства та природокористування

і Правил користування книжкою МДП на третій сторінці обкладинки, які друкуються англійською мовою, чи мовою держави – учасниці Конвенції МДП. Крім того, до книжки можуть додаватись додаткові листки з перекладом друкованого тексту на мови держав – учасниць Конвенції МДП.

Гарантійне об'єднання встановлює термін дії книжки МДП, який не може бути продовжений. Дата його закінчення відмічається в рядку 1 титульної сторінки обкладинки. Якщо книжка МДП була прийнята 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 громіздких і важковагових вантажів може здійснюватися в неопломбованих відкритих транспортних засобах (у такому разі перевізнику не потрібно мати Свідоцтва про допуск дорожнього транспортного засобу до перевезення вантажів під митними печатками і пломбами), а на обкладинці і всіх відривних листках книжки МДП, до початку митного оформлення, утримувачем книжки МДП повинен бути проставлений штамп про громіздкі чи важковагові вантажі (англійською мовою - «Heavy or bulky goods») або штамп «Відкрита МДП» (на англійській мові - «Open TIR»).

Утримувачам книжок МДП потрібно вживати заходів, що унеможливлюють підміну вантажів. Для цього їм необхідно детально описувати вантажі в товарно-транспортних документах, наносити на вантаж розпізнавальні знаки, фотографувати тощо.

Перевезення громіздких або небезпечних вантажів важкої ваги повинна здійснюватися за умови наявності на транспортному засобі відповідних розпізнавальних знаків і наявності в утримувача книжки МДП узгодження ДАІ на таке перевезення. Посадовою особою митниці відправлення, що здійснювала митне оформлення вантажів, додаткові документи (узгодження ДАІ) прикріпляються до внутрішньої частини другого листа обкладинки книжки МДП, завіряються особистою номерною печаткою і підписом посадовця митниці, а у всіх вантажних маніфестах книжки МДП в графі 8 робиться відмітка про наявність цих документів.

Правила заповнення книжки МДП затверджені наказом Державної митної служби України від 05.03.2003 р. №172 “Про внесення змін та доповнень в Порядок реалізації Митної конвенції

Національний університет водного господарства та природокористування

про міжнародні перевезення вантажів з використанням Книжки МДП.

Перша (титульна) сторінка обкладинки книжки МДП заповнюється таким чином:

- графи 1-5 – гарантійним об'єднанням, що видає книжку МДП. Виправлення в ці графи можуть вноситись тим же гарантійним об'єднанням та завірятись його спеціальною печаткою. В графі 1 "Дійсна для прийняття вантажів митницею відправлення до (включно) …" відмічається дата, до якої книжка МДП має бути пред'явлена митниці відправлення (термін дії книжки МДП). В графі 2 "Видана (ким)" відмічається найменування гарантійного об'єднання, що видало книжку МДП. В графі 3 "Власник" відмічається найменування і повна поштова адреса утримувача книжки МДП. Якщо утримувач книжки МДП є суб'єктом зовнішньоекономічної діяльності – резидентом, то в графі відмічається його код або ідентифікаційний код фізичної особи – платника податків. Перевезення на умовах МДП може здійснювати тільки утримувач книжки МДП, відмічений в графі 3;
- графи 6-12 заповнюються утримувачем книжки МДП. Виправлення в цих графах, або зміни до них, крім графи 8, вносяться лише посадовими особами митної служби, завіряються їх підписом та особовою номерною печаткою;
- невідривний листок №1/№2 заповнюються таким чином: графи 1, 3 – типографським способом. Графи 2, 5-12 – декларантом (власником товару) або вповноваженою особою. Графи 2, 4, 5-12 –утримувачем книжки МДП. Виправлення та зміни вносяться в книжку МДП тільки посадовими особами митної служби, завіряються їх підписом та особовою номерною печаткою. В стрічках під графами 13, 14,15 утримувачем книжки МДП записується "Я заявляю, що відомості, наведені вище в рубриках 1 – 12, точні і повні. Місце і дата. Підпис власника або його представника" з вказівкою місця, дати заповнення книжки МДП і підпис утримувача книжки МДП;
- графи 1-15 відривних листків №1 заповнюються в порядку, передбаченому для заповнення невідривного

Національний університет водного господарства та природокористування

листка №1/№2. Відомості, що заявлені в цих графах, мають відповідати відомостям, що відмічені в невідривному листку №1/№2. Утримувач книжки МДП заповнює всі листки, що будуть використані при МДП;

- графи 16-23 відривних листків №1 і №2 та невідривний корінець №1 заповнюється митницею відправлення та проміжними митницями при ввозі товару в транзитні країни (країни призначення). Невідривний корінець №1 заповнюється посадовою особою митної служби на проміжних митницях при в'їзді на митну територію України чи на митниці відправлення транспортних засобів (контейнера) в випадку їх направлення на іншу митницю в межах території однієї договірної сторони під час здійснення операції МДП;
- графи 1-23 відривного листка №2 заповнюються аналогічно порядку заповнення граф відривного листка №1. Графи 24-28 відривного листка №2 заповнюються проміжною митницею при в'їзді чи митницею призначення.

Невідривний корінець №2 оформляється митницею призначення і митницею виїзду країн транзиту.

Протокол книжки МДП оформляється, якщо:

- митна печатка і пломби пошкоджені в дорозі (за виключенням випадків, коли вони знімалися для проведення перевірки або огляду товару митними органами або для усунення зсуву товару);
- товар пошкоджений, втрачений (частково або повністю) без пошкодження митної печатки і пломб;
- у результаті поломки транспортного засобу або ДТП вантаж потрібно перенавантажувати на інший транспортний засіб або в інший контейнер.

При встановленні, що пошкодження митних печаток і пломб відбулося не в результаті зловживань з боку утримувача книжки МДП, оформляється Протокол книжки МДП.

Зразок книжки МДП наведено в додатку 11, а оформлення може мати наступний вигляд (рис. 37):

Національний університет
водного господарства
та природокористування

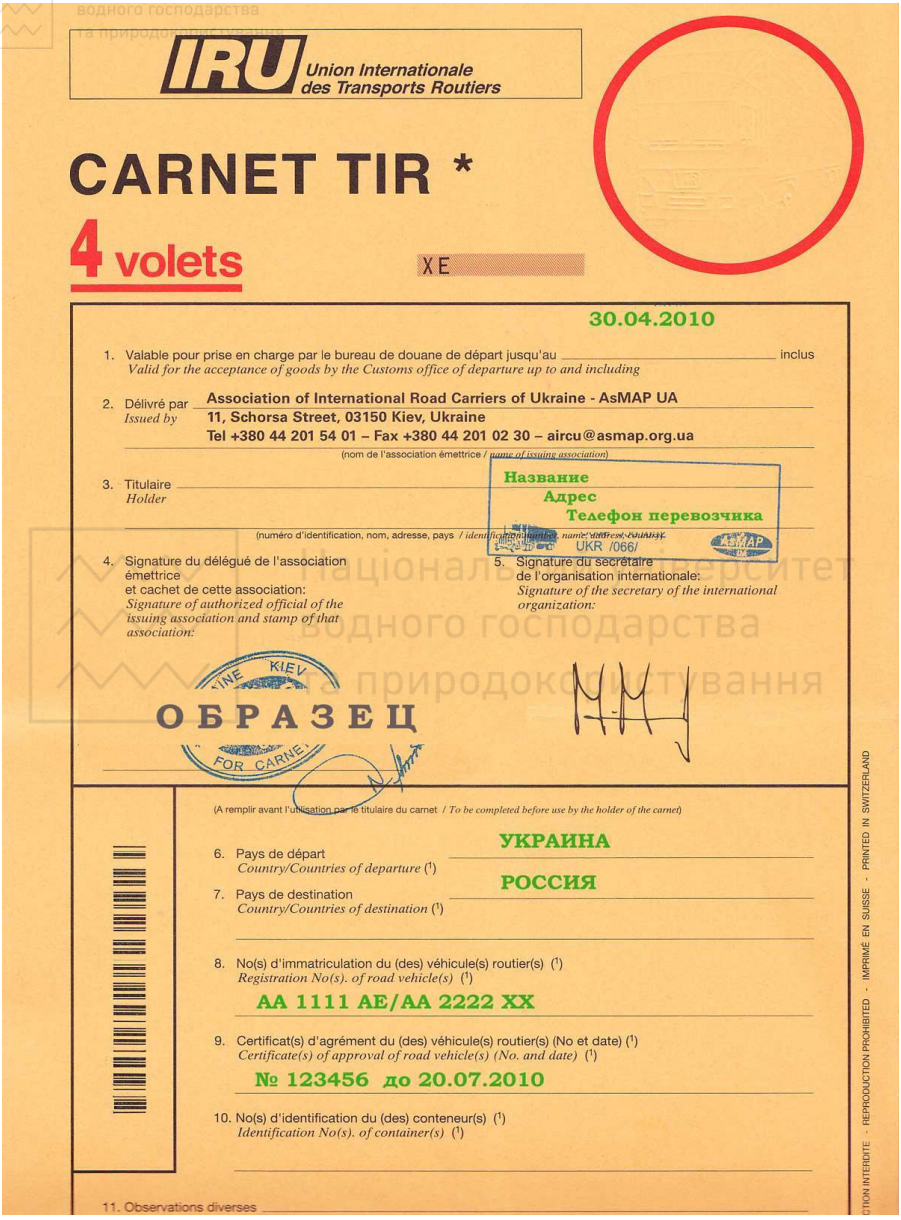


Рис. 37. Зразок оформленої книжки МДП

Національний університет водного господарства та природокористування

У книжці МДП не повинно бути стирань або помарок. Виправлення повинні здійснюватися шляхом закреслення помилкових даних і занесення, при необхідності, вірних. Всі виправлення завіряються підписом і особистою номерною печаткою інспектора митниці.

Не допускаються виправлення в графах 2, 3, 4, 5 титульної сторінки обкладинки книжки МДП, графі 4 відривних листків, графах 2, 3, 5 Протоколу книжки, який складається у відповідності до ст. 25 Конвенції МДП (тобто при пошкодженні пломб і печаток через надзвичайні обставини).

У разі складання протоколу про порушення митних правил, книжка МДП закривається і вилучається митницею у тому випадку, якщо в книжці виявлені стирання, неприпустимі виправлення, або неправдиві дані, або книжка була одержана незаконним шляхом.

ЗМІСТОВИЙ МОДУЛЬ 3

„Технологія транспортно-експедиційної роботи”

Практичне заняття 9
Порядок заповнення та використання подорожнього листа типової форми № 1

Для обліку роботи автомобільного транспортного засобу, списання пального, взаємних розрахунків між перевізником та замовником застосовують подорожній лист, використання якого є обов’язковим при вантажних перевезеннях. В умовах погодинної оплати послуг перевізника до подорожнього листа, як додаток, використовується талон замовника. В сучасних умовах в Україні використовують три види подорожніх листів:

- типова форма №1 /міжнародна/;
- типова форма №2 /по Україні/;
- типова форма №3 /для легкового автомобіля/.

Особливості оформлення транспортної документації:

* записи в бланках здійснюються тільки друкарським способом, пастою або чорнилом;

* у випадку перевезень особистих речей громадян в обов’язковому порядку до оформленого подорожнього листа додається квитанція про оплату транспортних послуг;

Національний університет водного господарства та природокористування

* при погодинній оплаті транспортної роботи на подорожньому листі ставиться штамп «Погодинна» і додається два екземпляри талона замовника;

* при здійсненні міжміських перевезень до подорожнього листа додається маршрутний лист, який вміщує: контрольні пункти; дати і час їх проходження; пункти відпочинку водіїв; графік руху; інші дані з договору.

Заповнення подорожнього листа типової форми №1 /міжнародна/ здійснюється диспетчером, медичним працівником, водієм, митними органами, працівниками контрольно-диспетчерських пунктів, бухгалтерами в наступному порядку:

1. Перед видачею водієві – записи виконує диспетчер (відповідальна особа) на автотранспортному підприємстві.
2. Після видачі – диспетчер /відповідальна особа/, медичний працівник і водій.
3. На маршруті – водій, митні органи, контрольно-диспетчерські пункти.
4. Після повернення автомобіля – диспетчер /відповідальна особа/, водій, бухгалтер.

Розглянемо порядок заповнення подорожнього листа форми № 1 для підприємства, що експлуатує вантажний автотранспорт у міжнародному сполученні.

Диспетчер заповнює подорожній лист перед видачею водієві в такий спосіб:

1) на лицевій стороні, у лівому верхньому куті, на місці «Штамп автотранспортного підприємства» ставиться штамп перевізника;

2) під назвою документа ставиться дата (число, місяць, рік) видачі і така ж дата проставляється на контрольному листі. Вказана інформація має співпадати з датою реєстрації подорожнього листа в спеціальному журналі диспетчера;

3) під штампом проставляються: термін відрядження; номер і дата наказу, яким дозволений виїзд транспортного засобу;

4) прізвище, ім’я та по батькові водія, номер посвідчення водія;

5) реквізити автомобіля, причепів або напівпричепів, номер колони, шифр марки автомобіля, гаражний номер, номерний знак;

6) на підставі заявки замовника вносяться наступні дані:

Національний університет водного господарства та природокористування

- у графу «Маршрут руху» – основні пункти (міста), по яких проходить маршрут автомобіля від пункту відправлення до пункту призначення;
- у графу «Пункти відпочинку» – заносяться всі місця зупинок автомобіля для відпочинку окремо в прямому та зворотньому напрямках;
- у графу «Завдання водієві» заносяться дані: у чиє розпорядження надходить транспорт, пункт навантаження, пункт розвантаження, відстань у кілометрах, найменування вантажу, кількість вантажу в натуральних одиницях;
- у графу «Запізнення, простої на лінії, заїзд у гараж та інші оцінки» заносяться всі перераховані в назві графи відхилення від заданого маршруту, а також зміни завдання на вимогу замовника автотранспорту, погоджені з перевізником.

Після такого часткового заповнення подорожній лист передається відповідальній особі за пальне, яка визначає необхідну кількість пального та мастильних матеріалів для виконання завдання. Інформація вноситься в розділ «Паливо» у відповідні графи.

При виїзді автомобіля на лінію диспетчер заносить у відповідну графу покази спідометра в кілометрах, у графі «Виїзд із гаража» проставляє – дату і час виїзду, підтверджуючи таким чином дозвіл на виїзд технічно справного автомобіля. У рядку «Автомобіль у технічно справному стані прийняв» водій автомобіля своїм підписом засвідчує достовірність наведених даних.

Водій на маршруті заповнює графи 1…5 розділу «Виконання завдання водієм» на підставі товарно-транспортних накладних, в яких вказує:

- у графі 1 – найменування відправника вантажу;
- у графі 2 – місце відправлення вантажу;
- у графі 3 – місце призначення вантажу;
- у графі 4 – номер і дату оформлення товарно-транспортної накладної;
- у графі 5 – найменування перевезеного вантажу.

Після виконання завдання водій підтверджує внесені дані власним підписом.

На контрольному листі в графі «Пункти» відзначається проходження автомобілем контрольних пунктів. Факт проходження

Національний університет водного господарства та природокористування

митних процедур підтверджують штампами відповідних органів. Разом із штампом проставляють дату і час проходження даних об'єктів.

Після виконання завдання подорожній лист разом з товарно-транспортними накладними й іншими супровідними документами водій передає диспетчерові, який у розділі «Виконання завдання водієм»: звіряє дані первинних документів з даними граф 1…5; у графі 6 – вказує клас вантажу; у графі 7 – шифр вантажу; у графі 8 – масу вантажу в тонах; у графі 9 – масу вантажу, перевезеного по іноземній території.

Розділ «Пробіг, км» диспетчер заповнює на підставі даних контрольного листа, звіряючи їх з таблицею відстаней:

- у графах 10, 11 вказує пробіг з вантажем – усього і по іноземній території;
- у графах 12, 13 – пробіг без вантажу всього і по іноземної території;

На підставі даних графи 10, 11, 12, 13 заповнюються графи 14 та 15: графу 14 – отримують множенням граф 8 та 10, а графу 15 – множенням граф 9 та 11 відповідно.

Після перевірки та заповнення розділу «Виконання завдання водієм», диспетчер підтверджує достовірність занесених даних власним підписом.

Розділ «Час простою автотранспорту» заповнюється на підставі товарно-транспортних накладних, а результати затверджуються підписом відповідальної особи.

На підставі даних розділів «Виконання завдання водієм» й «Час простою автотранспорту» заповнюється результативна таблиця:

1. Розділ «Години»:
   - у графі «В наряді» – вказується загальна кількість годин, проведених водієм у відрядженні;
   - у графі «У русі» – проставляється час, проведений автомобілем у русі, що обчислюється шляхом вирахування простоїв із загального часу «В наряді»;
   - у графі «В простої» – проставляється загальний час за розділом «Час простою автомобіля», в т.ч. через технічні несправності.
2. Розділ «Пробіг»:

Національний університет водного господарства та природокористування

- у графу «Загальний» – заноситься сума граф 10 і 12 розглянута в розділі «Виконання завдання водієм»;
- у графу «У тому числі з вантажем» – переносяться суми граф 10 та 11 відповідно;
- у графу «Перевезено, т» – сума граф 8 і 9;
- у графі «Виконано, ткм» – дані графи 14 і 15.

На підставі зданих водієм первинних документів (квитанцій, чеків), що підтверджують заправки на маршруті, заповнюється розділ «Паливо»:

- у рядку «Витрати по факту» – різниця між отриманим пальним і його залишком;
- у рядку «Витрати по нормі» – розрахунок відповідно до Норм витрати палива й мастильних матеріалів на автомобільному транспорті.

Розділ «Розрахунок заробітної плати» заповнює відповідальна особа на підставі даних подорожнього листа і підтверджує їх власним підписом.

Повністю заповнений подорожній лист передається для подальшого обліку бухгалтеру підприємства.

Видача подорожнього листа водієві підтверджується його підписом. Термін дії визначається терміном відрядження автомобіля й водія для виконання перевезення вантажу відповідно до наказу перевізника.

Перевезення вантажів автомобільним транспортом на комерційній основі та власних потреб здійснюються тільки при наявності оформлених товарно-транспортних накладних типових форм, що додаються до подорожнього листа. Ця вимога поширюється на всі види перевезень вантажів автомобільним транспортом, незалежно від умов оплати (відрядна, погодинна, покілометрова та інша) і видів перевезення (внутрішньоміські, приміські, міжміські, міжнародні). Не дозволяється включати в подорожні листи обсяги вантажних перевезень, не підтверджені товарно-транспортними накладними.

Типова форма подорожнього листа наведена в додатку 12, а зразок заповнення може мати такий зміст (рис. 38):

Типова форма № 1 (міжнародна)
Затверджена наказом Мінтрансу,
Мінстату України
від 29.12.95 р. № 488/346

Подорожний лист № *235972* вантажного автомобіля в міжнародному сполученні
Дійсний при пред'явленні посвідчення водія
«12» липня 2010 р.

Штамп автотранспортного підприємства

Показання спідометра при виїзді із гаража *235712* км
Автомобіль технічно справний
виїзд дозволяю механік *Бровко А.В.*
Автомобіль в технічно справному стані прийняв водій *Лаба С.М.*

Показання спідометра при поверненні в гараж *259802* км
Автомобіль здав водій *Лаба С.М.*
Автомобіль прийняв механік *Бровко А.В.*

	Дата	Час
Виїзд з гаража	*12 липня 2010 р.*	8^{00}
Повернення в гараж	*16 липня 2010 р.*	17^{35}

Строк відрядження *5 днів (12-16 липня)*
Виїзд дозволено наказом № *78*
від *« 10 » липня 2010 р.*
Підстава - заявка *№ 382*
від *« 8 » липня 2010 р.*

Прізвище, ім'я, по батькові водія: *Лаба Сергій Михайлович*
Номер посвідчення водія: *ВКВ032654*

Марка автомобіля	№ колони	Шифр марки автомобіля	Гаражний номер	Номерний знак	Маршрут руху	
VOLVO FH 12	*1*	В128	22	ВК 2708АА	Пункти	в прямому напрямку
Напівпричеп *Kogel*			*ВК 1620АВ*		відпочинку	в зворотньому напрямку

Завдання водію (заповнюється автопідприємством і на маршруті руху в контрольно-диспетчерських пунктах)

В час розпорядження	Звідки взяти вантаж	Куди доставити вантаж	Відстань, км	Найменування вантажу	Кількість вантажу, т або шт.
ПП «Вопак»	*м. Гомель*	*Росія, м. Мурманськ,*	*4000*	*картопля*	*20 т (500 кошиків)*
	вул. Стахановська, 25, промисловий склад	*вул. Колчака, 22А*			
		«Вопак»			

Запізнення, простої на лінії, заїзди в гараж та інші відмітки _____

Допущений до керування автомобілем *лікар Курадовець В.С.* *12.07.2010р.*
Автомобіль технічно справний *механік Бровко А.В.* *12.07.2010р.*

Контрольний лист до подорожнього листа № *235972*
Від *12 липня 2010 р.*

Відмітки про маршрут перевезення

Пункти	км	Пункти	км
Митниця України	*220*		
Митниця Білорусі	*222*		
Митниця Білорусі	*322*		
Митниця Росії	*325*		
Митниця Росії	*3600*		
Митниця Білорусі	*3605*		
Митниця Білорусі	*3790*		
Митниця України	*3800*		

Національний університет водного господарства та природокористування

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Рис. 38. Зразок оформленого подорожнього листа вантажного автомобіля у міжнародному сполученні

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Практичне заняття 10
Порядок заповнення та використання подорожнього листа типової форми № 2

Записи в **подорожній лист форми № 2** заносяться в такій послідовності:

1. Диспетчером – перед видачею бланка водія;
2. Медичним працівником, відповідальними особами і водієм – після видачі листа водієві;
3. Вантажовідправлювачем або державною інспекцією – на маршруті автомобіля;
4. Диспетчером і водієм – після повернення автомобіля;
5. Після здачі подорожнього листа водієм – відповідальною особою.

Оформлений в такій послідовності подорожній лист передається на обробку для подальших розрахунків, обліку транспортної роботи, визначення вартості транспортної роботи.

Першочергово, перед видачею водієві подорожнього листа відповідальна особа на титульній стороні бланка в лівому кутку проставляє штамп підприємства. Під назвою ставиться дата оформлення подорожнього листа, яка заноситься в спеціальний журнал.

В рядок “Режим роботи” заноситься вид роботи, яку виконує водій (робота в будні дні, відрядження, загальний облік робочого часу, щоденний облік робочого часу, робота у вихідні дні та інше).

В рядок “Код” заноситься код роботи (якщо роботи кодуються підприємством).

В рядок “Колона” – код автоколони і назва бригади до якої належить автомобіль та водій.

В рядку “Автомобіль” вказується марка автомобіля, державний номер, його тип і гаражний номер.

В рядку “Водій” – прізвище, ім’я та по батькові водія, номер водійського посвідчення, клас, табельний номер водія.

В рядках “Причеп 1” і “Причеп 2” вказуються марки причепів, їх державні та гаражні номери.

В рядку “Супроводжуючі особи” вказується імена і прізвища осіб, які супроводжують автомобіль під час виконання завдання.

На основі заявки замовника автотранспорту заповнюються графи 2 і 3 розділу "Робота водія і автомобіля" подорожнього листа, в яких вказується час виїзду і повернення автомобіля за графіком.

Розділ "Завдання водієві" заповнюється в таким чином:

- в графі 14 – вказується найменування замовника автотранспорту;
- в графах 15 і 16 – час прибуття та вибуття від замовника автомобіля у відповідності до графіка роботи;
- в графі 17 – час, на який надається автомобіль замовнику (різниця граф 15 і 16);
- в графі 18 – назва пункту навантаження;
- в графі 19 – місце призначення вантажу;
- в графі 20 – найменування вантажу;
- в графі 21 – розрахункова кількість їздок, необхідних для перевезення вантажу;
- в графі 22 – відстань між пунктами навантаження і розвантаження (в кілометрах);
- в графі 23 – кількість перевезеного вантажу в тонах.

Під таблицею в рядку "Всього" вказуються підсумки граф 21, 22, 23 відповідно – загальна кількість їздок з вантажем, загальний пробіг, загальний обсяг вантажу.

В розділі "Рух пального" в графі 10 відповідальна особа робить відмітку про залишки пального в баку, використовуючи дані попереднього подорожнього листа, і ставить підпис в спеціально відведеному рядку.

В нижній частині бланка (титульна сторінка) в рядку "Посвідчення водія перевірив, завдання видав, видати пальне" записується прописом кількість пального, яке необхідне для виконання завдання.

В рядку "Підпис диспетчера" відповідальна особа ставить свій підпис, чим підтверджує достовірність внесених даних.

В розділі "Робота водія та автомобіля" в графу 5 перед виїздом автомобіля на завдання відповідальна особа (водій) заносить покази спідометра, а в графу 6 – час відправлення автомобіля з автогосподарства.

В розділі "Рух пального, літрів":

* в графі 7 – вказується марка пального;
* в графі 8 – код пального;

Національний університет
водного господарства
та природокористування

* в графі 9 – кількість виданого пального.

В нижній частині титульної сторони бланка:

- медичний працівник підприємства власним підписом підтверджує належний для управління автомобілем стан здоров'я водія – рядок "Водій за станом здоров'я до управління допущений";
- в рядку "Виїзд дозволений, підпис механіка" відповідальна особа за технічне обслуговування автомобілів на підприємстві ставить підпис;
- в рядку "Автомобіль прийняв, підпис водія" водій ставить підпис, засвідчуючи, що прийняв автомобіль в технічно справному стані та отримав завдання.

У випадку зміни маршруту руху вантажовідправлювач в розділі "Послідовність виконання завдання" вносить відповідні записи в графи 30 і 31.

У випадку порушення водієм Правил дорожнього руху, або зміну маршруту з вини органів ДАІ, відповідні органи вносять запис в рядок "Особливі відмітки".

Після повернення автомобіля в господарство в розділ "Робота водія і автомобіля":

- в графу 5 заносять покази спідометра;
- в графу 6 – фактичний час повернення автомобіля в господарство.

В розділі "Рух пального в літрах" в графу 11 заноситься кількість пального, що залишилось після виконання завдання. Особа, що відповідає за облік пального ставить внизу таблиці підпис.

В рядку "При поверненні автомобіль справний (несправний) здав водій" – водій ставить свій підпис та відмічає "справний" чи "несправний" відповідно до технічного стану автомобіля.

В рядку "Прийняв механік" – ставить підпис особа, відповідальна за виконання граф 5,6,11.

Після здачі водієм подорожнього листа диспетчеру в розділі "Робота водія і автомобіля" в графу 4 "Нульовий пробіг, в км" заноситься розрахований кілометраж. При цьому, вважають за нульовий пробіг – відстань, що пройшов автомобіль без вантажу, тобто від автогосподарства до пункту завантаження або від пункту розвантаження до автогосподарства. Визначається за даними заявки замовника.

В розділі "Рух пального в літрах" заноситься:

- в графу 12 – час роботи спецобладнання;
- в графу 13 – час роботи двигуна.

Ці дані диспетчер бере з відповідних граф 15…22 розділу "Завдання водієві", а також з товарно-транспортних накладних, прикладених до подорожнього листа. В нижній частині таблиці диспетчер ставить підпис.

В розділі "Послідовність виконання завдання" заповнюються дані товарно-транспортних накладних:

- в графі 24 – проставляються порядкові номери їздок;
- в графі 25 – номер товарно-транспортних накладних (талонів замовника);
- в графі 26 – час виконання завдання;
- в графі 27 – кількість перевезеного вантажу;
- в графі 28 – кількість виконаних тонно-кілометрів;
- в графі 29 – підпис і печатка вантажовідправника.

В нижній частині таблиці прописом, під графою 24, вказується загальна кількість їздок, під графою 25 – загальна кількість товарно-транспортних накладних. Занесені дані таблиці підтверджують підписи водія і диспетчера.

При цьому компетенція диспетчера закінчується, а виконання таблиці "Результати роботи автомобіля і причепів" виконують інші відповідальні особи:

❖ в графі 32 – вказують витрати пального по нормі згідно розрахунку;

❖ в графі 33 – фактичні витрати пального (графа 9 + 10 – 11 = сума графи 33);

❖ в графі 34 – різницю відповідних строк графи 6 за мінусом 1 години на обідню перерву;

❖ в графі 35 – час роботи причепа;

❖ в графі 36 – дані про час в наряді і час в простої (графи34-(37+38));

❖ в графі 40 "Загальний пробіг автомобіля" – різницю показників спідометра при поверненні автомобіля в автогосподарство і при виїзді відповідно до графи 5 розділу "Робота водія і автомобіля";

❖ в графі 42 "Пробіг з вантажем" – суму відстаней за всіма їздками автомобіля з вантажем, вказаним в графі 24 товарно-транспортних накладних;

Національний університет водного господарства та природокористування

❖ дані графи 41 “Загальний пробіг причепа” і графи 43 “Пробіг з вантажем причепа” визначають відповідно даних роботи автомобіля;

❖ в графі 44 “Перевезено тон, всього” – вказується загальний обсяг перевезеного вантажу (брутто), що вказаний в графі 27 розділу “Послідовність виконання завдання” і відповідає загальному обсягу перевезень, вказаному в графі 37 товарно-транспортних накладних, прикладених до подорожнього листа;

❖ дані графи 45 “В т.ч. перевезено тон на причепах” визначають на основі даних графи 27 розділу “Послідовність виконання завдання”;

❖ дані графи 46 “Виконано т·км, всього” визначають добутком обсягу перевезеного вантажу (брутто) за кожну їздку на відстань їздки між пунктами навантаження і розвантаження;

❖ в графі 47 “В тому числі виконано т·км на причепах” – вказується транспортна робота автопричепів;

❖ дані графи 49 “Зарплата” визначають на основі даних обробки всіх товарно-транспортних накладних, прикладених до подорожнього листа (графи 37…47). Розрахунки заробітної плати та їх достовірність відповідальна особа затверджує підписом в кінці розділу.

Підпис бухгалтера в кінці бланка на зворотній стороні підтверджує достовірність заповнення подорожнього листа.

Подорожні листи типової форми №2 видаються водієві під розпис лише на один день, при умові здачі ним подорожнього листа за попередній день. На більший термін подорожні листи такої форми видаються лише при виконанні перевезень в міжміському сполученні.

Експлуатація вантажного автомобіля без подорожнього листа заборонена. Обов’язковим додатком до подорожнього листа, за будь яких умов перевезень, є товарно-транспортна накладна типової форми, а при погодинній оплаті праці – талон замовника. При цьому, товарно-транспортна накладна є основою для визначення обсягів вантажних перевезень (в тонах, в тоно-кілометрах) і включення їх в подорожній лист, а талон замовника – для розрахунків перевізника із замовником автотранспорту за виконані послуги. Типова форма подорожнього листа № 1- наведена в додатку 14, а зразок заповнення може мати такий зміст (рис.39):

Подорожній лист № 0000098
вантажного автомобіля
Mersedes Benz 814D

„10" жовтня 2010 р.

Режим роботи

Код

Колона Бригада

Гар №

Автомобиль

Гар №

Водій

Гар №

Причеп 1

Гар №

Причеп 2

Супроводжуючі особи

РОБОТА ВОДІЯ ТА АВТОМОБІЛЯ

операція	час за графіком Год.	Хв.	нул. пробіг, км	показ спідометра	час фактичний, чис., міс., год., хв.
1	2	3	4	5	6
виїзд із гаража	8	00	10	09815	10.10, 8^{00}
поверн. в гараж	21	00	-	10465	10.10, 21^{00}

РУХ ПАЛЬНОГО, ЛІТРІВ

марка пального	код марки	видано	залишок при виїзді	залишок при повернені	час роботи, год. спецустаткування	час роботи, год. двигуна
7	8	9	10	11	12	13
дизпаливо		*140*	*130*	*10*	-	*12*

заправника	механіка	механіка	диспетчера
ℵ ℘	℘ д	℘ д	ℑ ℘ ℵ

ЗАВДАННЯ ВОДІЄВІ

в чиє розпорядження	час прибуття	час вибуття	кількість, год.	звідки взяти вантаж	куди доставити вантаж	найменування вантажу	кількість їздок з вантажем	відстань, км	перевезти тонн
14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Максименко	21^{00}	8^{00}	*13*	*Рівне*	*Київ*	*столи*	*1*	*640*	*5*
						Всього	*1*	*640*	*5*

Особливі відмітки

Посвідчення водія перевірив, завдання видав, видати пального *140* літрів

Підпис диспечера _____

Водій за станом здоров'я до управління допущений

Підпис _____

Виїзд дозволений, підпис механіка _____

Автомобіль прийняв, підпис водія _____

При поверненні ав-ль *справний* / несправний

Здав водій _____

Прийняв механік _____

Національний університет водного господарства та природокористування

ПОСЛІДОВНІСТЬ ВИКОНАННЯ ЗАВДАННЯ							
№№ із док	номери прикладних товарно-тран-спортних накладних і талонів замовника	відпрацьовано год., хв.	перевезено, тонн	виконано, ткм	підпис та печатка вантажовідправника	маршрут руху (заповнюється замовником)	
						звідки	куди
24	25	26	27	28	29	30	31
1	№5456676, №5768998	11^{00}	5	1600		Рівне	Київ
	ТТН у кількості	1	одна	шт. Здав водій _____ ***Максименко*** Прийняв диспетчер _____ ***Бойко***			

прописом

ТАКСУВАННЯ

_____

_____

_____

_____

РЕЗУЛЬТАТИ РОБОТИ АВТОМОБІЛЯ І ПРИЧЕПІВ																	
витрата пального, літрів		час в наряді, год., хв.					кількість їздок з вантажем	пробіг				перевезено, тонн		виконано, ткм		зарплата	
		всього		в т.ч. автомобіля				загальний		в т.ч. з вантажем						код	сума
					у простої												
за нормою	фактично	автомобіля	причепа	у русі	на лінії	по тех. неіспр.		автомобіля	причепа	автомобіля	причепа	всього	в т.ч. в причепах	всього	в т.ч. в причепах		
32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49
120	120	13	-	11	2	-	1	650	-	320	-	5	-	1600	-		325

Коди марок автомобіля ☐ причепів ☐☐☐ Автомобіле-дні у роботі ☐

Рис. 39. Зразок оформленого подорожнього листа вантажного автомобіля у внутрішньому сполученні

Національний університет водного господарства та природокористування

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Талон замовника призначений для обліку транспортної роботи, транспортних послуг та розрахунків. Оформляється як додаток до подорожнього листа і заповнюється у відповідності. Виписується відповідальною особою перевізника у двох екземплярах:

- ✓ перший – залишається у замовника автотранспорту;
- ✓ другий – здається водієм разом з подорожнім листом та товарно-транспортними накладними диспетчеру підприємства перевізника.

Талон замовника вміщує:

• в рядку "До подорожнього листа №" – номер подорожнього листа до якого виписано ТЗ, а рядком нижче – дату виписки листа;

• в рядку "Автопідприємство" – найменування підприємства перевізника;

• в рядку "Автомобіль" – марка і державний номер автомобіля;

• в рядку "Причеп" – марка і державний номер причепа;

• в рядку "Замовник" – найменування підприємства, що замовляє автотранспорт, а рядком нижче – прізвище ім'я та по-батькові, посада відповідальної особи замовника в чиє розпорядження поступає автомобіль.

Відповідальна особа замовника після прибуття автомобіля для виконання завдання заповнює наступні реквізити:

- ➢ в рядку "Час прибуття" – вказує час прибуття автомобіля;
- ➢ в рядку "Покази спідометра при прибутті" – покази спідометра на даний час;
- ➢ Після виконання завдання відповідальна особа замовника фіксує:
- ➢ в рядку "Час вибуття" – час вибуття автомобіля в автогосподарство після виконання завдання;
- ➢ в рядку "Покази спідометра після вибуття" покази спідометра на момент вибуття;
- ➢ в рядку "Додані ТТН" – реквізити та кількість супроводжуючих подорожній лист товарно-транспортних накладних;
- ➢ в рядку "Кількість їздок" – кількість виконаних під час виконання завдання їздок.

Після цього, відповідальна особа замовника підтверджує внесені покази власним підписом і штампом підприємства.

Перевізник заповнює наступні реквізити талона замовника:

Національний університет водного господарства та природокористування

- в рядку 22 “Час оплати” – записує кількість відпрацьованих годин та хвилин з врахуванням часу нульового пробігу, що підлягає оплаті, тариф (або договірну ціну) за одиницю роботи і суму до оплати;
- в рядку 23 “Пробіг, всього” – загальний пробіг автомобіля з врахуванням нульового пробігу, тариф (або договірну ціну) за одиницю роботи і суму до оплати;
- в графі 24 “Їздки, відправлення” – кількість виконаних їздок або відправлень, тариф (або договірну ціну) за одиницю роботи і суму до оплати;
- в графі 25 “Всього до оплати” – загальну вартість виконаних транспортних робіт і послуг.

Практичне заняття 11
Порядок використання прикладних програм для пошуку вантажів

Національний університет водного господарства та природокористування

За останні 15 років розвиток вільного підприємництва та інформаційних технологій здійснив величезний вплив на функціонування транспортного ринку, кардинально змінивши методику і технологію організації вантажних перевезень. Не останню роль у цьому зіграла поява і розвиток транспортних інтернет-порталів (сайтів), які по суті можна розглядати як біржі – торгово-інформаційні майданчики для учасників ринку вантажоперевезень.

Найбільш використовуваними прикладними програмами для пошуку вантажів є Lardi-Trans.com та Della. Транспортно-інформаційний сервер Lardi є одним з центральних ресурсів, присвячених темі міжнародних автоперевезень.

Переваги транспортно-інформаційного серверу Lardi:

- велика кількість пропозицій по вантажах і транспорту;
- зручна та недорога транспортна розсилка;
- великий каталог транспортних ресурсів і транспортних фірм;
- значний обсяг транспортних новин та іншої корисної інформації;
- зручний інтерфейс;
- можливість написання відгуків на підприємства-партнери;

- створення власного «чорного» списку недобросовісних партнерів;
- розрахунок відстаней тощо.

Користуватись даною програмою досить просто:

1. Зайшовши на головну сторінку (рис. 40), обираємо вкладку «грузы и транспорт».

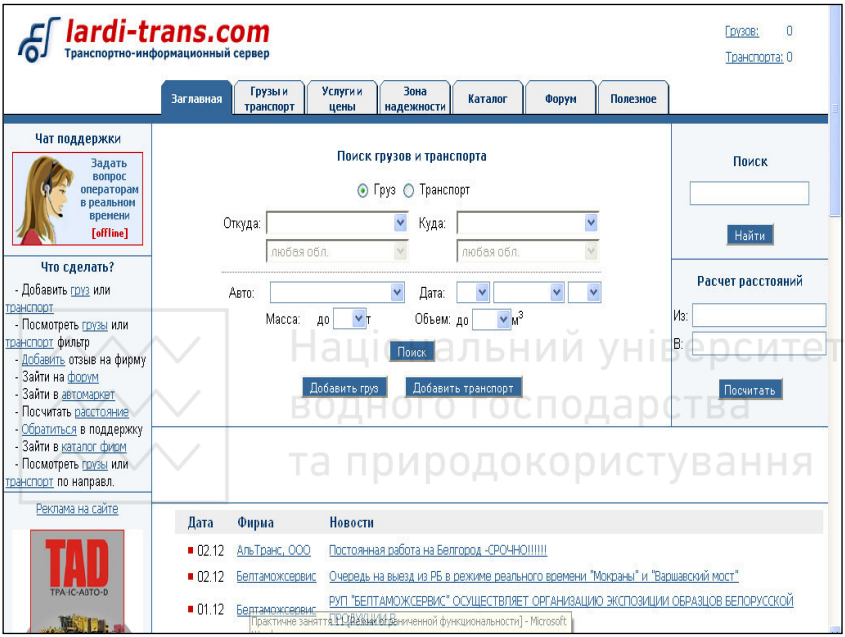


Рис. 40. Головна сторінка Lardi-Trans.com

2. Обираємо пункти «по грузам» або «по транспорту» залежно від потреби (рис. 41).

3. Якщо потрібно підібрати вантаж, заповняємо форму на рис. 42. залежно від типу та характеристик транспортного засобу. Зразок заповненої форми наведено на рис. 43.

4. Натискаємо «Сделать выборку» і отримуємо наступне (рис. 43):

Національний університет
водного господарства
та природокористування

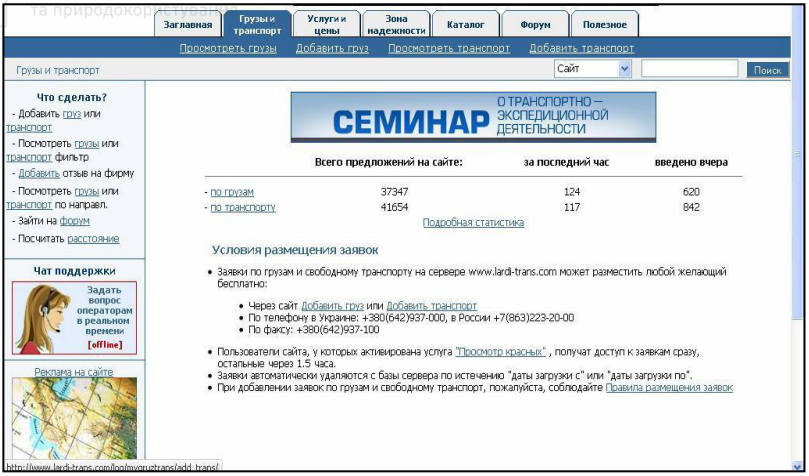


Рис. 41. Вкладка «Вантажі і транспорт» Lardi-Trans.com

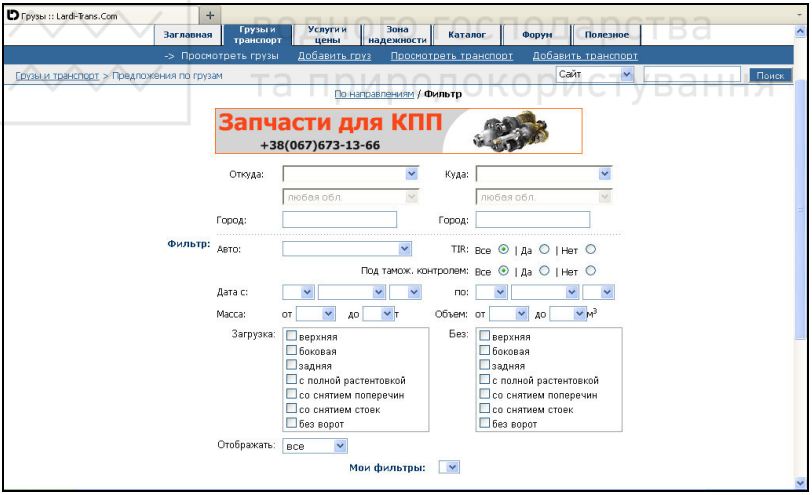


Рис. 42. Інтерфейс підбору вантажів програмою Lardi-Trans.com

Національний університет
та природокористування

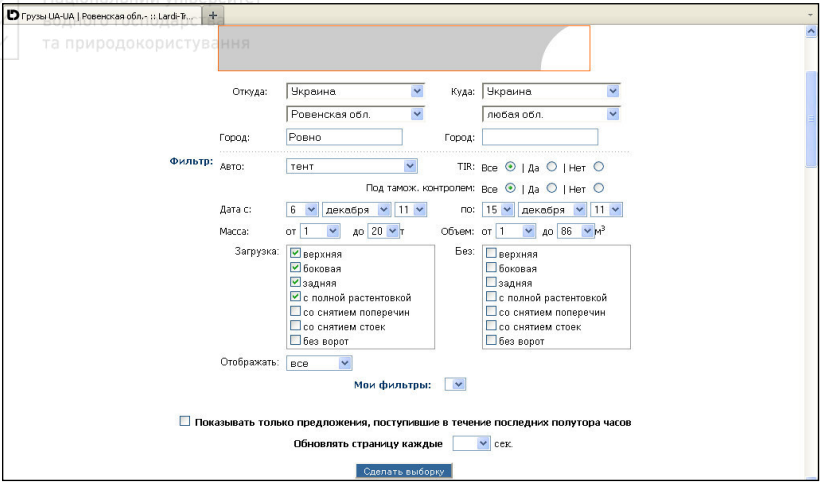


Рис. 42. Зразок заповненої форми підбору вантажів програмою Lardi-Trans.com

Національний університет
водного господарства
та природокористування

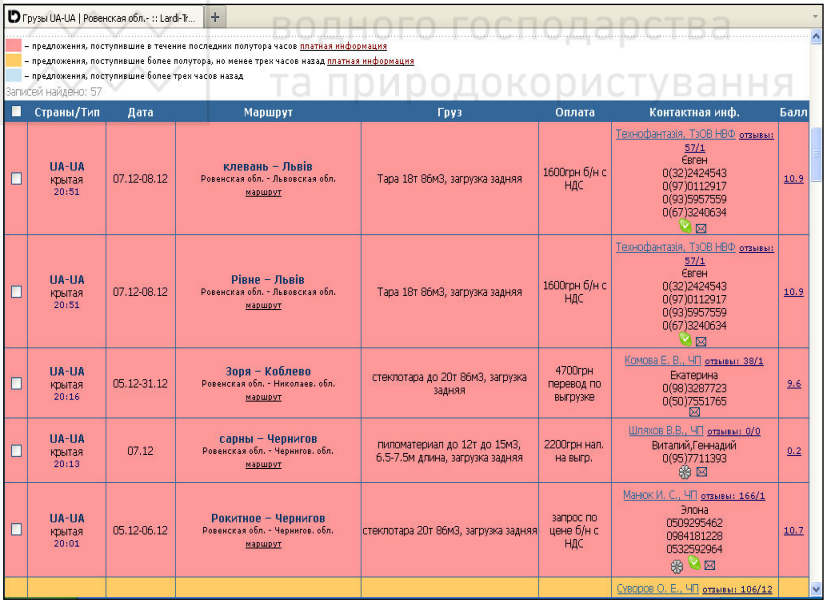


Рис. 43. Підбірка вантажів програмою Lardi-Trans.com

Історія розвитку транспортного порталу ДЕЛЛА ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕННЯ бере свій початок в 1995 році. Спочатку цей сервіс являв собою просту веб-форму, в яку користувачі вводили інформацію про місцезнаходження вантажів і транспорту. Ця інформація оброблялася і розсилалася передплатникам на електронну пошту у вигляді інформаційних бюлетенів, що містять сортовану за країнами і регіонами інформацію про вільні вантажі та транспорт. Інтерфейс ДЕЛЛА ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕННЯ наведено на рис. 44.

Рис. 44. Інтерфейс ДЕЛЛА ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕННЯ

Сайт підтримує роботу користувачів трьома мовами: українською, російською та англійською.

Основний функціонал порталу становить: розрахунок відстаней (за допомогою Google Maps), розміщення і пошук вантажів/транспорту на інформаційних площах, панель управління своїми матеріалами та ін.

Особливості:

- Розширені фільтри пошуку вантажів/транспорту. Система пошуку забезпечена розширеними фільтрами, за допомогою яких можна формувати пошуковий запит, відстежуючи кілька областей (країн) одночасно.

Національний університет водного господарства та природокористування

- Режим перегляду ON-LINE. Для того, щоб переглядати нові надходження в лістингу заявок, не потрібно щоразу оновлювати сторінку. Свіжі позиції з'являються автоматично.
- Автоматичний розрахунок відстані. При додаванні вантажу в систему автоматично розрахується кілометраж маршруту.
- Функція автоматичного визначення країни та регіону при введенні населеного пункту.
- Сайт надає інформації про завантаження деякі раціоналізаторські опції: коли заявка була розміщена, коли оновлювалася в останній раз, як змінилася ціна в порівнянні з первинним пропозицією.

ДЕЛЛА ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕННЯ вносить посильний внесок у боротьбі з "диспетчерським піратством", виділяючи прямих замовників перевезення (за бажанням останніх зірочкою), що дозволяє зацікавленим звертатися безпосередньо до "перших рук".

Вантажі і транспорт розміщуються на порталі безкоштовно.

ДЕЛЛА ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕННЯ не має соціальної складової у вигляді форуму, каталогу учасників і чорного списку. Варто відзначити, що портал ДЕЛЛА ВАНТАЖО-ПЕРЕВЕЗЕННЯ не несе відповідальності за будь-які спеціальні, непрямі, опосередковані, а також будь-які інші види збитків, які виникли у зв'язку з використанням цього сервісу.

Lardi-Trans.com та ДЕЛЛА ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕННЯ є провідними вітчизняними транспортними інтернет-порталами, що надають своєчасну, зручну для використання і актуальну інформацію про вантажі і транспорт для своїх абонентів, постійно пропонують нові можливості його використання, розширюють базу замовників, що пропонують різні знижки і тарифні пакети своїм постійним абонентам, а також залучають нові технології для власного розвитку.

Практичне заняття 12
Порядок складання та використання претензійних листів і позовних заяв

Претензія – це документ, з яким суб’єкт господарювання, чиї права або інтереси порушені, у випадку необхідності компенсації

Національний університет водного господарства та природокористування

збитків або застосування інших санкції, має право звернутися до порушника його інтересів з метою безпосереднього врегулювання спорів.

Претензія має бути оформлена письмовому вигляді з обов'язковою вказівкою наступних відомостей:

- повна назва і поштові реквізити заявника претензії і підприємства, організації, яким претензія пред'являється;
- дата пред'явлення і номер претензії;
- обставини, на основі яких пред'явлена претензія;
- докази, що підтверджують ці обставини;
- вимоги заявника і посилання на відповідні нормативні акти;
- сума претензії і її обґрунтування, якщо претензія підлягає грошовій оцінці /суму претензії вказують по кожному окремому виду вимог: за повністю втрачений вантаж, або часткову його втрату, або недостачу, псування, пошкодження, прострочення доставки/;
- платіжні реквізити заявника претензії;
- перелік документів, що додаються до претензії та інші докази.

Зразок типової форми претензії наведено в додатку 14, а оформлена претензія зображена на рис. 45.

Позовна заява – це документ, з яким суб'єкт господарювання, чиї права або інтереси порушені, у випадку необхідності компенсації збитків або застосування інших санкції, має право звернутися до Господарського суду з метою врегулювання спорів. Позовна заява подається в Господарський суд в письмовій формі і підписується вповноваженою посадовою особою або її представниками. В позовній заяві вказується:

- вказівка ціни позову, якщо він підлягає грошовій оцінці;
- зміст позовних вимог;
- викладання обставин на яких основані позовні вимоги, вказівку доказів, що підтверджують позов
- обґрунтування величини сум;
- відомості про здійснення заходів досудового регулювання спору;
- перелік документів та інших доказів, що додаються до заяви.

Зразок типової форми позовної заяви наведено в додатку15, а оформлена позовна заява може мати наступний зміст (рис. 46):

Національний університет водного господарства та природокористування

(Фірмовий бланк або штамп із зазначенням повного найменування, поштових і платіжних реквізитів заявника претензії)

№ *6766* від *30.10.2010 р.*	*Товариство з обмеженою відповідальністю«Еліт»* *(повне найменування особи, якій пред'являється претензія)* *. м. Рівне, вул. Біла,1 , тел. (0362)456789* *(поштові реквізити, телефон)*

ПРЕТЕНЗІЯ

щодо некомплектності товару

Сума цієї претензії складає двісті грн.

Згідно з Договором № *234* від *20 жовтня 2010 р*., укладеним між ТОВ *«Еліт»* та *ТОВ «Натуаль»* за накладною № *345* від *25.10.2010 р*. на нашу адресу Вами було поставлено товар *меблева фурнітура* у кількості *5 тон* на суму *4000* грн.

Вантаж прибув *вчасно* у фургоні (контейнері) за *наявними(стан пломб)* пломбами *відправника (відправника)* у *непошкодженій* упаковці

Вашу платіжну вимогу-доручення *№ 456* від *24.10.2010 р.* оплачено повністю.

При прийманні *меблевої фурнітури (найменування товару)* встановлено *недостачу*,*(опис некомплектного товару)* що підтверджується актом № *2343* від *25.10.2010 р*., складеним за участі представника *ТОВ «Еліт», (вказати організацію)* що діє на підставі *Статуту*

Враховуючи вищевикладене, керуючись *Статутом автомобільного транспорту та ст.ст. 5, 6 Господарського процесуального кодексу України*, пропонуємо вам доукомплектувати товар у *трьохденний* строк або перерахувати на наш поточний рахунок № *889877665* в *КБ «Приватбанк» м. Київ* вартість оплаченого нами некомплектного товару.

Додатки:

1. Копія Договору *№ 234* від *20.10.2010 р*.
2. Акт приймання-передачі товару № *2343* від *25.10.2010* р.
3. Документ (копія), що підтверджує повноваження представника
4. Телеграма про виклик постачальника та доукомплектування продукції.
5. Накладна *№ 5798* від *25.10.2010 р.*
6. Платіжна вимога-доручення *№ 456* від *24.10.2010 р.*
7. Розрахунок суми претензії.
8. Інші документи, що обґрунтовують претензію, на . - сторінках.

_____/_____/

(підпис)

Виконавець _____

Рис. 45. Зразок оформленої претензії

Національний університет
водного господарства
та природокористування

До господарського суду _____
Рівненської області .
(назва суду)
ПОЗИВАЧ: ***ТОВ «НАТУАЛЬ»***

Поштова адреса: *м. Київ,*
вул. Житомирська,34
рахунок № *87655* в *КБ «Приватбанк»*

Відповідач: ТОВ «Еліт»
Поштова адреса: *м. Рівне, вул. Біла,1*
рахунок № *098766* в *«Укрсиббанк»*
Ціна позову: *двісті грн.*

ПОЗОВНА ЗАЯВА № *3456*

про стягнення вартості вантажу, якого не вистачає

"20" жовтня 2010 року між *ТОВ «Натуаль»* (надалі іменується "Позивач") та *ТОВ «Еліт»* (надалі іменується "Відповідач") було укладено Договір *№ 234 про поставку товару* (надалі іменується "Договір"). На підставі названого Договору вантажовідправником *ТОВ «Еліт»* на нашу адресу відвантажено продукцію (товари). При перевірці та видачі вантажу, який надійшов за ТТН *№ 435* від *"25" жовтня 2010 р.* у автомобілі встановлено нестачу продукції (товарів*) меблевої фурнітури* у кількості *10 одиниць*, вагою 0,017т.

Нестачу продукції (товару) підтверджено комерційним актом № *2343* від "*25" жовтня 2010 р.*

Вартість нестачі вантажу згідно з розрахунком складає *двісті* грн. (Розрахунок додається).

Пунктом *4.3* Договору передбачається обов'язковий попередній претензійний порядок розв'язання усіх спорів, що виникають у зв'язку із укладеним Договором.

Нашу претензію № *6766*від *"30" жовтня 2010 р.* про стягнення вартості вантажу, якого не вистачає, Відповідачем відхилено (залишено без відповіді) з мотивів: *несплати за товар*.

Вважаємо відхилення претензії Відповідачем необґрунтованим з

Національний університет водного господарства та природокористування

наступних причин: за товар сплачено у повному обсязі, що зафіксовано у платіжній вимозі-дорученні *№ 456* від *24.10.2010 р.*
На підставі вищевикладеного, керуючись п. 6.8 Договору № *243* від "*20*" *жовтня 2010* р., та *ЗУ*
. (вказати відповідні положення Договору та чинного законодавства)
статтями Статуту автомобільного транспорту України, ст. ст. 1, 2, 4^1, 12, 13, 15, 44, 49, 54, 66, 67 Господарського процесуального кодексу України,

Просимо:

Стягнути з Відповідача на користь Позивача вартість вантажу, якого не вистачає, у сумі *двісті грн.*, витрати на держмито у розмірі *сто* грн., а також витрати зі сплати послуг за інформаційно-технічне забезпечення судового процесу.

Додатки:

1. Розрахунок ціни позову.
2. Копія Договору № *243* від "*20*" *жовтня 2010* р.
3. Копія претензії та квитанції, що підтверджують її відправлення Відповідачу.
4. Відповідь на претензію.
5. Товарно-транспортна накладна № *234* від "*25*" *жовтня 2010* р.
6. Рахунок _____.
7. Комерційний акт № *2343* від "*25*" *жовтня 2010* р.
8. Копія *платіжної вимоги №456 від 25.10.2010 р.*
9. Документ, що підтверджує відправлення Відповідачеві позовної заяви та доданих до неї документів.
10. Документ, що підтверджує сплату державного мита.
11. Документ, що підтверджує сплату витрат на інформаційно-технічне забезпечення судового процесу.

"*2*" *листопада 2010 р.* _____ (*С.Л. Левчик*)

Рис. 46. Зразок оформленої позовної заяви

Національний університет
водного господарства
та природокористування

КОНТРОЛЬНА ТЕСТОВА ПРОГРАМА

Знайдіть одну правильну відповідь

ЗМІСТОВИЙ МОДУЛЬ 1
Теоретичні основи та правові аспекти організації транспортно-експедиційної роботи

1. Транспортно-експедиційне обслуговування підприємств, організацій та населення – це...

а) управлінський процес, пов'язаний з переміщенням вантажів з моменту їх прийняття до передачі отримувачу, або від моменту продажу квитка пасажиру до прибуття його на місце призначення;
б) управлінський процес, пов'язаний з переміщенням вантажів або пасажирів;
в) управлінський процес, пов'язаний з переміщенням вантажів з моменту їх навантаження на транспортний засіб до прибуття на місце призначення;
г) управлінський процес, пов'язаний з переміщенням пасажирів з моменту продажу квитка до прибуття на місце призначення.

2. Під транспортним обслуговуванням розуміють:

а) діяльність, що пов'язана з переміщенням вантажів та надання послуг пасажирам протягом їх руху з місця відправлення до місця призначення;
б) діяльність, що пов'язана з переміщенням вантажів та пасажирів та спрямована на перевезення вантажів та надання всіх можливих послуг пасажирам протягом їх руху з місця відправлення до місця призначення;
в) діяльність, що пов'язана з переміщенням вантажів та пасажирів та спрямована на перевезення вантажів, здійснення навантажувально-розвантажувальних робіт, складських робіт, необхідних в процесі переміщення їх від постачальника до споживача та надання всіх можливих послуг пасажирам протягом їх руху з місця відправлення до місця призначення;
г) діяльність, пов'язана з переміщенням вантажів з моменту їх прийняття до передачі отримувачу, або від моменту продажу квитка пасажиру до прибуття його на місце призначення.

3. Експедиційне обслуговування включає в себе:

Національний університет водного господарства та природокористування

а) вирішення організаційних питань, пов'язаних з переміщенням вантажів, координація роботи підрозділів в транспортних вузлах, страхування, прийом, передача вантажів; маркування, пломбування; підбір контейнерів, піддонів; зважування вантажу, проведення розрахунків та оформлення транспортних документів; ведення облікових карток; супровід (охорона) вантажу;

б) маркування, пакування, оформлення документів, страхування, прийом, передача вантажів, супровід (охорона) вантажу;

в) вирішення організаційних питань, пов'язаних з переміщенням вантажів, страхування, маркування, зважування вантажу, проведення розрахунків та оформлення транспортних документів; ведення облікових карток; супровід (охорона) вантажу;

г) діяльність, що пов'язана з переміщенням вантажів та пасажирів та спрямована на перевезення вантажів, здійснення навантажувально-розвантажувальних робіт, складських робіт, необхідних в процесі переміщення їх від постачальника до споживача та надання всіх можливих послуг пасажирам протягом їх руху з місця відправлення до місця призначення.

4. Транспортно-експедиторська діяльність – це підприємницька діяльність з надання:

а) послуг з організації та забезпечення перевезень транзитних вантажів;

б) транспортно-експедиційних послуг з організації та забезпечення перевезень експортних, імпортних, транзитних або інших вантажів;

в) транспортно-експедиційних послуг з організації перевезень експортних вантажів.

г) транспортно-експедиційних послуг з організації перевезень імпортних вантажів.

5. Транспортно-експедиторська послуга – це робота, що безпосередньо пов'язана з ...

а) організацією навантажувально-розвантажувальних та складських робіт різних видів вантажів;

б) організацією перевезень експортних та імпортних вантажів за договором експедирування;

Національний університет водного господарства та природокористування

в) організацією та забезпеченням перевезень експортних, імпортних, транзитних або інших вантажів за договором транспортного експедирування;

г) правильні відповіді а), б).

6. В процесі транспортно-експедиційних робіт під поняттям „вантаж" розуміють товари або власність, що транспортується або підлягає транспортуванню...

а) всіма видами транспорту згідно заключеного договору;

б) всіма видами транспорту згідно заключеного договору, за виключенням трубопровідного транспорту;

в) всіма видами транспорту згідно заключеного договору, за виключенням поштових відправлень та багажу;

г) всіма видами транспорту згідно заключеного договору, за виключенням поштових відправлень, багажу, трубопровідного транспорту.

7. Експедитор (транспортний експедитор) – це...

а) суб'єкт господарювання, який за дорученням замовника і за його рахунок виконує або організовує виконання транспортно-експедиторських послуг, визначених договором транспортного експедирування;

б) суб'єкт господарювання, який за дорученням замовника виконує або організовує виконання транспортно-експедиторських послуг, визначених договором транспортного експедирування;

в) суб'єкт господарювання, який за дорученням замовника і за його рахунок виконує транспортно-експедиторські послуги, визначених договором транспортного експедирування;

г) суб'єкт господарювання, який за дорученням замовника і за його рахунок організовує виконання транспортно-експедиторських послуг, визначених договором транспортного експедирування.

8. Учасники транспортно-експедиційної діяльності:

а) замовники, перевізники, експедитори, транспортні агенти, порти, станції, об'єднання та спеціалізовані транспортні підприємства та інші особи, що виконують роботи при перевезеннях вантажів;

Національний університет
водного господарства
та природокористування

б) замовники, перевізники, експедитори, транспортні агенти, порти, станції, митні брокери та інші особи, що виконують роботи при перевезеннях вантажів;

в) замовники, перевізники, експедитори, транспортні агенти, порти, станції та інші особи, що виконують роботи при перевезеннях вантажів;

г) замовники, перевізники, експедитори, транспортні агенти, порти, станції, об'єднання та спеціалізовані транспортні підприємства, митні брокери та інші особи, що виконують роботи при перевезеннях вантажів.

9. Замовник – це...

а) споживач послуг експедитора, який за договором транспортного експедирування самостійно або через представника, доручає експедитору виконати визначені договором транспортного експедирування послуги та оплачує їх, включаючи плату експедитору;

б) споживач послуг експедитора, який за договором транспортного експедирування самостійно або через представника, доручає експедитору організувати виконання послуг, визначених договором транспортного експедирування послуг та оплачує їх, включаючи плату експедитору;

в) споживач послуг експедитора, який за договором транспортного експедирування самостійно або через представника, доручає експедитору виконати чи організувати виконання послуг, визначених договором транспортного експедирування та оплачує їх, включаючи плату експедитору;

г) споживач послуг експедитора, який за договором транспортного експедирування самостійно або через представника, доручає експедитору виконати чи організувати виконання послуг, визначених договором транспортного експедирування.

10. Сфера діяльності транспортно-експедиційних послуг включає такі види перевезень:

а) експорт, імпорт, внутрішні перевезення;

б) експорт, імпорт, транзит;

в) внутрішні перевезення;

г) експорт, імпорт, транзит, внутрішні перевезення.

11. Перевізник – це...

а) юридична або фізична особа, яка за договором перевезення взяла на себе зобов'язання і відповідальність доставки до місця призначення довіреного вантажу, перевезення вантажів, видачу вантажоотримувачу;
б) юридична або фізична особа, яка за договором перевезення взяла на себе зобов'язання і відповідальність перевезення вантажів і видачу вантажоотримувачу;
в) юридична або фізична особа, яка за договором перевезення взяла на себе зобов'язання і відповідальність доставки до місця призначення довіреного вантажу і видачу вантажоотримувачу;
г) юридична або фізична особа, яка за договором перевезення взяла на себе зобов'язання і відповідальність підготовки вантажу до транспортування, доставки до місця призначення, видачу вантажоотримувачу.

12. Відносини в галузі транспортно-експедиторської діяльності регулюються:

а) Законами України „Про транспортно-експедиторську діяльність", „Про транспорт", „Про транзит вантажів";
б) Законами України „Про транспортно-експедиторську діяльність", „Про транспорт", Цивільним Кодексом України;
в) Законами України „Про транспортно-експедиторську діяльність", „Про транспорт", Господарським Кодексом України;
г) Законами України „Про транспортно-експедиторську діяльність", „Про транспорт", Цивільним Кодексом України, Господарським Кодексом України.

13. Назвіть закони України та законодавчі акти, що регулюють відносини транспортного експедитування:

а) Закон України "Про транспортно-експедиторську діяльність", Закон України "Про транспорт", Цивільний Кодекс України, Господарський Кодекс України;
б) Закон України "Про транспортно-експедиторську діяльність", Закон України "Про транспорт";
в) Закон України "Про транспортно-експедиторську діяльність", Цивільний Кодекс України, Господарський Кодекс України;
г) Закон України "Про транспортно-експедиторську діяльність".

Національний університет водного господарства та природокористування

14. Якщо міжнародним договором транспортного експедитування встановлено інші правила, ніж передбачені законодавством України, то застосовують...

а) норми міжнародного договору;
б) норми Закону України „Про транспортно-експедиторську діяльність";
в) норми Закону України "Про зовнішньоекономічну діяльність";
г) норми Закону України "Про зовнішньоекономічну діяльність" та Закону України „Про транспортно-експедиторську діяльність".

15. Назвіть необхідні експедитору відомості для аналізу договору купівлі-продажу:

а) товарні характеристики і собівартість виробів, вимоги міжнародних угод;
б) переваги і недоліки кожного виду транспорту, терміни доставки і тарифи;
в) ступінь механізації і вартість вантажних робіт, витрати на збереження, порядок оформлення операцій з вантажем при його відправленні, прибутті, під час транспортування, правила прийому-передачі;
г) вірні а), б), в).

16. Визначте зміст договору купівлі-продажу:

а) комерційний документ на поставку товару;
б) комерційний документ на поставку товару та надання супутніх послуг;
в) комерційний документ на перевезення вантажу та надання супутніх послуг;
г) комерційний документ на поставку або перевезення вантажу та надання супутніх послуг;

17. Договір купівлі-продажу включає в себе наступні розділи:

а) вступ, предмет договору, кількість та якість товару, термін і дата поставки, базисні умови поставки, ціна і загальна вартість договору, умови платежів, порядок прийому-передачі товару, упаковка і маркування, рекламації, гарантії, штрафні санкції, страхування, форс-мажор, арбітраж, транспортні умови, інші умови, адреси сторін, підписи;

Національний університет
водного господарства
та природокористування

б) предмет договору, кількість та якість товару, термін і дата поставки, базисні умови поставки, ціна і загальна вартість договору, умови платежів, порядок прийому-передачі товару, упаковка і маркування, рекламації, гарантії, штрафні санкції, страхування, форс-мажор, арбітраж, транспортні умови, адреси сторін, підписи;
в) вступ, предмет договору, кількість та якість товару, термін і дата поставки, базисні умови поставки, ціна і загальна вартість договору, умови платежів, порядок прийому-передачі товару, упаковка і маркування, рекламації, гарантії, штрафні санкції, страхування, форс-мажор, арбітраж, транспортні умови, інші умови, адреси сторін;
г) вступ, предмет договору, кількість та якість товару, термін і дата поставки, базисні умови поставки, ціна і загальна вартість договору, умови платежів, порядок прийому-передачі товару, упаковка і маркування, рекламації, гарантії, штрафні санкції, страхування, форс-мажор, арбітраж, транспортні умови, інші умови, підписи.

18. Предметом договору купівлі-продажу є:

а) товар згідно назви за Товарною номенклатурою;
б) товар згідно з характеристикою та асортиментом;
в) товар за технічною специфікацією;
г) товар згідно з назвою за Товарною номенклатурою, характеристикою, асортиментом, технічною специфікацією.

19. Вага “брутто” – це…

а) маса товару разом із внутрішньою упаковкою і зовнішньою тарою;
б) маса товару за мінусом ваги зовнішньої упаковки;
в) маса товару з тарою не більшою 1-2% від ваги товару, при якій ціною тари нехтують;
г) маса товару за мінусом ваги первинної упаковки.

20. Вага “нетто” – це…

а) маса товару за мінусом ваги зовнішньої упаковки;
б) маса товару з тарою не більшою 1-2% від ваги товару, при якій ціною тари нехтують;
в) маса товару за мінусом ваги первинної упаковки.
г) маса товару без тари і упаковки.

21. Вага “брутто за нетто” – це…

а) маса товару з тарою не більшою 1-2% від ваги товару, при якій ціною тари нехтують;
б) маса товару за мінусом ваги зовнішньої упаковки;
в) маса товару за мінусом ваги первинної упаковки;
г) маса товару без тари і упаковки.

22. Вага "напівбрутто" – це…

а) маса товару з тарою не більшою 1-2% від ваги товару, при якій ціною тари нехтують;
б) вага брутто товару за мінусом ваги зовнішньої упаковки;
в) маса товару без тари і упаковки;
г) вага нетто товару за мінусом ваги первинної упаковки.

23. Вага "напівнетто" – це…

а) маса товару з тарою не більшою 1-2% від ваги товару, при якій ціною тари нехтують;
б) вага брутто товару за мінусом ваги зовнішньої упаковки;
в) маса товару без тари і упаковки;
г) вага нетто товару за мінусом ваги первинної упаковки.

24. Назвіть способи визначення якості товару:

а) за стандартом, зразком, технічними умовами;
б) за стандартом;
в) за зразком;
г) за технічними умовами.

25. Назвіть способи визначення терміну поставки товару:

а) негайно, в призначений календарний день, в певний період, вказівкою числа днів, тижнів, місяців з моменту виконання певної дії, в міру готовності, в міру накопичення партії;
б) негайно, в призначений календарний день, щоквартально, щомісяця, вказівкою числа днів, тижнів, місяців з моменту виконання певної дії, в міру готовності;
в) терміново, в призначений календарний день, щоквартально, щомісяця, вказівкою числа днів, тижнів, місяців з моменту виконання певної дії, в міру накопичення партії;
г) негайно, в призначений календарний день, в певний період, вказівкою числа днів, тижнів, місяців з моменту виконання певної дії.

26. Назвіть документ, що визначає дату поставки товару:

а) транспортний документ про прийом даного товару до перевезення;

Національний університет
водного господарства
та природокористування

б) розписка транспортно-експедиційного підприємства про прийом вантажу для відправлення;
в) складське свідоцтво про передачу товару на збереження;
г) правильні відповіді а), б), в).

27. Контрактна ціна – це…

а) кількість грошових одиниць, яку покупець має заплатити експедитору за переміщення вантажу;
б) кількість грошових одиниць, яку покупець має заплатити продавцеві в певній валюті за весь товар, доставлений у передбачений контрактом географічний пункт;
в) витрати на оформлення контракту і плата експедитору;
г) кількість грошових одиниць, яку покупець має заплатити продавцеві в певній валюті за весь товар, доставлений у передбачений контрактом географічний пункт, а також витрати на оформлення контракту і плата експедитору.

28. Тверда ціна – це…

а) ціна, яка фіксується в контракті і не підлягає змінам протягом терміну дії;
б) ціна, яка встановлюється в процесі виконання договору і передбачає визначення за біржовими бюлетенями;
в) ціна, яка фіксується в договорі і передбачає зміни протягом терміну дії згідно ринкових умов;
г) ціна, яка передбачає можливості уточнення з врахуванням змін виробничих і транспортних витрат, що відбулися в період виконання угоди.

29. Ціна з наступною фіксацією – це…

а) ціна, яка фіксується в контракті і не підлягає змінам протягом терміну дії;
б) ціна, яка встановлюється в процесі виконання договору і передбачає визначення за біржовими бюлетенями;
в) ціна, яка фіксується в договорі і передбачає зміни протягом терміну дії згідно з ринковими умовами;
г) ціна, яка передбачає можливості уточнення з врахуванням змін виробничих і транспортних витрат, що відбулися в період виконання угоди.

30. Рухома ціна – це…

а) ціна, яка фіксується в контракті і не підлягає змінам протягом терміну дії;

Національний університет
водного господарства
та природокористування

б) ціна, яка встановлюється в процесі виконання договору і передбачає визначення за біржовими бюлетенями;
в) ціна, яка фіксується в договорі і передбачає зміни протягом терміну дії згідно ринкових умов;
г) ціна, яка передбачає можливості уточнення з врахуванням змін виробничих і транспортних витрат, що відбулися в період виконання угоди.

31. Ковзна ціна – це…

а) ціна, яка фіксується в контракті і не підлягає змінам протягом терміну дії;
б) ціна, яка встановлюється в процесі виконання договору і передбачає визначення за біржовими бюлетенями;
в) ціна, яка фіксується в договорі і передбачає зміни протягом терміну дії згідно ринкових умов;
г) ціна, яка передбачає можливості уточнення з врахуванням змін виробничих і транспортних витрат, що відбулися в період виконання угоди.

32. Базисні умови поставки товару:

а) розподіляють між сторонами транспортні витрати, витрати на страхування, митні платежі, відповідальність за ризики та момент отримання права розпоряджатися товаром;
б) розподіляють між сторонами транспортні витрати, витрати на страхування, митні платежі, відповідальність за ризики;
в) розподіляють між сторонами відповідальність за організацію перевезень та ризики;
г) розподіляють між сторонами момент отримання права розпоряджатися товаром.

33. Транспортні умови контракту вміщують наступні відомості:

а) вид транспорту та умови транспортування;
б) про витрати сторін на транспортування та супутні операції;
в) упаковку, маркування, страхування, збереження, терміни, пункти завантаження і розвантаження, порядок розрахунків та передачі вантажів;
г) вид транспорту, витрати сторін, характеристику упаковки, маркування, страхування, збереження, терміни, пункти завантаження і розвантаження інші умови.

34. Транспортно-експедиторські послуги здійснюються за …

Національний університет водного господарства та природокористування

а) договором транспортного експедитування;
б) комерційним договором;
в) договором транспортного експедитування і комерційним договором;
г) дорученням.

35. В процесі виконання договору експедитор може виступати:

а) від власного імені;
б) від імені замовника;
в) від власного імені або від імені замовника;
г) від власного імені та імені замовника.

36. Експедитори можуть укладати договори з:

а) резидентами України;
б) нерезидентами України;
в) фізичними особами;
г) резидентами України, нерезидентами України, фізичними особами.

37. Обов'язковими відомостями договору транспортного експедирування для юридичних осіб-резидентів України:

а) найменування, місцезнаходження та ідентифікаційний код в Єдиному Державному Реєстрі підприємств та організацій України;
б) найменування, місцезнаходження та держава реєстрації;
в) прізвище, ім'я, по батькові, адреса місця проживання, ідентифікаційний номер;
г) прізвище, ім'я, по-батькові, адреса місця проживання за межами України.

38. Обов'язковими відомостями договору транспортного експедирування для юридичних осіб-нерезидентів України:

а) найменування, місцезнаходження та ідентифікаційний код в Єдиному Державному Реєстрі підприємств та організацій України;
б) найменування, місцезнаходження та держава реєстрації;
в) прізвище, ім'я, по батькові, адреса місця проживання, ідентифікаційний номер;
г) прізвище, ім'я, по батькові, адреса місця проживання за межами України.

Національний університет водного господарства та природокористування

39. Обов'язковими відомостями договору транспортного експедирування для фізичних осіб-громадян України:

а) найменування, місцезнаходження та ідентифікаційний код в Єдиному Державному Реєстрі підприємств та організацій України;
б) найменування, місцезнаходження та держава реєстрації;
в) прізвище, ім'я, по батькові, адреса місця проживання, ідентифікаційний номер;
г) прізвище, ім'я, по батькові, адреса місця проживання за межами України.

40. Обов'язковими відомостями договору транспортного експедирування для фізичних осіб-іноземців:

а) найменування, місцезнаходження та ідентифікаційний код в Єдиному Державному Реєстрі підприємств та організацій України;
б) найменування, місцезнаходження та держава реєстрації;
в) прізвище, ім'я, по батькові, адреса місця проживання, ідентифікаційний номер;
г) прізвище, ім'я, по батькові, адреса місця проживання за межами України.

41. Визначте обов'язкові відомості договору транспортного експедитування:

а) відомості про сторони, вид послуги, найменування вантажу, оплата і порядок розрахунків, пункти відправлення і призначення;
б) відомості про сторони, вид послуги, найменування вантажу, права, обов'язки і відповідальність сторін, пункти відправлення і призначення;
в) відомості про сторони, вид послуги, найменування вантажу, права, обов'язки і відповідальність сторін, оплата і порядок розрахунків, пункти відправлення і призначення;
г) вид послуги, права, обов'язки і відповідальність сторін, оплата і порядок розрахунків, пункти відправлення і призначення.

42. Перерахуйте права експедитора за договором транспортного експедитування:

а) визначати або змінювати вид транспорту та маршрут, відшкодування витрат;

Національний університет водного господарства та природокористування

б) визначати або змінювати вид транспорту та маршрут, відшкодування витрат, отримувати необхідну інформацію;
в) визначати або змінювати вид транспорту та маршрут, відшкодування витрат, притримувати вантаж, отримувати необхідну інформацію;
г) відшкодування витрат, отримувати необхідну інформацію.

43. Перерахуйте права замовника за договором транспортного експедитування:

а) визначати або змінювати вид транспорту та маршрут, відшкодовувати витрати;
б) визначати або змінювати вид транспорту та маршрут, оперативно управляти переміщенням вантажу, отримувати необхідну інформацію;
в) відшкодовувати витрати, притримувати вантаж, отримувати необхідну інформацію;
г) відшкодовувати витрати, отримувати необхідну інформацію.

44. Перерахуйте обов'язки замовника за договором транспортного експедитування:

а) надавати достовірну інформацію експедитору та оперативно управляти переміщенням;
б) сплачувати належні платежі та відшкодовувати витрати експедитора;
в) оперативно управляти переміщенням та відшкодовувати витрати експедитора;
г) надавати достовірну інформацію, сплачувати належні платежі, відшкодовувати витрати експедитора.

45. Відповідальність сторін за договором транспортного експедирування регулюється:

а) Цивільним Кодексом України;
б) Законом України "Про транспортно-експедиторську діяльність";
в) Цивільним Кодексом України, іншими законами та договором транспортного експедирування;
г) договором транспортного експедирування.

46. Визначте зміст поняття плати експедитору

а) витрати експедитора та послуг інших осіб на виконання договору транспортного експедитування;

Національний університет водного господарства та природокористування

б) засоби, виплачені замовником за виконання договору транспортного експедитування;
в) витрати експедитора та обов'язкові платежі на виконання договору транспортного експедитування;
г) витрати експедитора, послуг інших осіб та обов'язкові платежі на виконання договору транспортного експедитування.

47. Транспортні умови контракту вміщують наступні відомості:

а) вид транспорту та умови транспортування;
б) про витрати сторін на транспортування та супутні операції;
в) упаковку, маркування, страхування, збереження, терміни, пункти завантаження і розвантаження, порядок розрахунків та передачі вантажів;
г) вид транспорту, витрати сторін, характеристику упаковки, маркування, страхування, збереження, терміни, пункти завантаження і розвантаження інші умови.

48. Перерахуйте послуги передбачені транспортно-експедиційною діяльністю.

а) оптимальне транспортне обслуговування різними видами транспорту, фрахтування транспортних засобів, подача транспортних засобів під завантаження, додаткове обладнання транспортних засобів;
б) операції з вантажами, облік вантажів, охорона вантажів, експертиза вантажів, страхування вантажів та відповідальності;
в) оформлення товарно-транспортної документації, розрахунки з учасниками;
г) правильні відповіді а), б), в).

49. Визначте недоліки транспортно-експедиційного обслуговування на базі підрозділів залізниці:

а) обслуговування замовників в зоні дії станції;
б) відсутність безпосередньої взаємодії з вантажовласниками;
в) нераціональне використання рухомого складу;
г) правильні відповіді а), б), в).

50. Визначте переваги транспортно-експедиційного обслуговування на базі автотранспортного підприємства:

а) використання необхідних видів магістрального транспорту;

Національний університет водного господарства та природокористування

б) обслуговування можливих замовників;
в) залежність від розташування транспортних вузлів;
г) правильні відповіді а) і б).

51. Охарактеризуйте недоліки транспортно-експедиційного обслуговування на базі підрозділів залізничного та автомобільного транспорту:

а) ускладнює комплексність обслуговування;
б) обслуговування замовників в зоні дії станції;
в) відсутність безпосередньої взаємодії з вантажовласниками;
г) нераціональне використання рухомого складу**.**

52. Назвіть організаційні переваги транспортно-експедиційного обслуговування спеціалізованими транспортно-експедиційними підрозділами:

а) безпосередній зв'язок із замовниками, організатором, ефективні схеми перевезень, взаємодія видів транспорту;
б) найменша кількість міжвідомчих передач вантажів і договірних зв'язків;
в) мінімалізація транспортних витрат;
г) правильні відповіді а), б), в).

53. Назвіть економічні переваги транспортно-експедиційного обслуговування спеціалізованими транспортно-експедиційними підрозділами:

а) безпосередній зв'язок із замовниками, організатором, ефективні схеми перевезень, взаємодія видів транспорту;
б) найменша кількість міжвідомчих передач вантажів і договірних зв'язків;
в) мінімалізація транспортних витрат;
г) правильні відповіді а), б), в).

54. Назвіть технологічні переваги транспортно-експедиційного обслуговування спеціалізованими транспортно-експедиційними підрозділами:

а) безпосередній зв'язок із замовниками, організатором, ефективні схеми перевезень, взаємодія видів транспорту;
б) найменша кількість міжвідомчих передач вантажів і договірних зв'язків;
в) мінімалізація транспортних витрат;
г) правильні відповіді а), б), в).

55. Дайте визначення поняття еталонного транспортно-експедиційного обслуговування:

а) наявність власного рухомого складу та обслуговування замовників з повним комплексом операцій;
б) відсутність власного рухомого складу та обслуговування замовників з повним комплексом операцій;
в) обслуговування замовників з повним комплексом операцій;
г) наявність власного рухомого складу, здійснення перевезень та обслуговування замовників з повним комплексом операцій.

56. Назвіть загальні принципи побудови транспортно-експедиційних підприємств:

а) нетиповість структури, децентралізація управління, стійкість, пристосованість;
б) групування підрозділів або за ознакою однорідності послуг, або сегментів ринку;
в) задоволення вимог конкретного споживача;
г) правильні відповіді а), б), в).

57. Назвіть фактори, що визначають потреби в транспортній експедиції:

а) замовники, структура вантажообороту, номенклатура і кількість послуг, наявність засобів механізації та під'їзних шляхів;
б) замовники, структура вантажообороту, розташування вантажовідправників і вантажоотримувачів, номенклатура і кількість послуг, наявність засобів механізації та під'їзних шляхів;
в) замовники, структура вантажообороту, розташування вантажовідправників і вантажоотримувачів, номенклатура і кількість послуг;
г) замовники, структура вантажообороту, розташування вантажовідправників і вантажоотримувачів, наявність засобів механізації та під'їзних шляхів.

58.Транспортними підприємствами, що виконують транспортно-експедиційні послуги є…

а) підприємства, які мають власний рухомий склад та здійснюють транспортно-експедиційне обслуговування і перевезення вантажів;

Національний університет водного господарства та природокористування

б) підприємства, які мають власний рухомий склад та здійснюють роботи з перевезення вантажів;
в) підприємства, які не мають власного рухомого складу та здійснюють транспортно-експедиційне обслуговування;
г) підприємства, які не мають власного рухомого складу та здійснюють транспортно-експедиційне обслуговування без перевезення вантажів.

59. Транспортно-експедиційні підприємства умовно поділяються на:

а) транспортні, спеціалізовані, експедиційні;
б) транспортні, спеціалізовані;
в) комплексні, спеціалізовані, експедиційні;
г) транспортні, комплексні, спеціалізовані.

60. Визначте особливості транспортних підприємств першого типу:

а) виконують централізоване транспортне забезпечення вузлів, надають експедиційні послуги, доцільні при незначних обсягах експедиційної переробки вантажів;
б) виконують перевезення вантажів, вантажні роботи, складську переробку вантажів, надають експедиційні послуги, доцільні при наявності великої кількості дрібних відправлень;
в) виконують перевезення вантажів, вантажні роботи, надають експедиційні послуги, доцільні при наявності значних обсягів вантажних робіт;
г) мають потужну виробничу базу, надають комплекс транспортно-експедиційних послуг, доцільні при наявності великої кількості замовників та значних обсягах перевезень.

61. Визначте особливості транспортних підприємств другого типу:

а) виконують централізоване транспортне забезпечення вузлів, надають експедиційні послуги, доцільні при незначних обсягах експедиційної переробки вантажів;
б) виконують перевезення вантажів, вантажні роботи, складську переробку вантажів, надають експедиційні послуги, доцільні при наявності великої кількості дрібних відправлень;
в) виконують перевезення вантажів, вантажні роботи, надають експедиційні послуги, доцільні при наявності значних обсягів вантажних робіт;

Національний університет водного господарства та природокористування

г) мають потужну виробничу базу, надають комплекс транспортно-експедиційних послуг, доцільні при наявності великої кількості замовників та значних обсягах перевезень.

62. Визначте особливості транспортних підприємств третього типу:

а) виконують централізоване транспортне забезпечення вузлів, надають експедиційні послуги, доцільні при незначних обсягах експедиційної переробки вантажів;

б) виконують перевезення вантажів, вантажні роботи, складську переробку вантажів, надають експедиційні послуги, доцільні при наявності великої кількості дрібних відправлень;

в) виконують перевезення вантажів, вантажні роботи, надають експедиційні послуги, доцільні при наявності значних обсягів вантажних робіт;

г) мають потужну виробничу базу, надають комплекс транспортно-експедиційних послуг, доцільні при наявності великої кількості замовників та значних обсягах перевезень.

63. Визначте особливості транспортних підприємств четвертого типу:

а) виконують централізоване транспортне забезпечення вузлів, надають експедиційні послуги, доцільні при незначних обсягах експедиційної переробки вантажів;

б) виконують перевезення вантажів, вантажні роботи, складську переробку вантажів, надають експедиційні послуги, доцільні при наявності великої кількості дрібних відправлень;

в) виконують перевезення вантажів, вантажні роботи, надають експедиційні послуги, доцільні при наявності значних обсягів вантажних робіт;

г) мають потужну виробничу базу, надають комплекс транспортно-експедиційних послуг, доцільні при наявності великої кількості замовників та значних обсягах перевезень.

64. Визначте особливості спеціалізованих експедиційних підприємств:

а) не мають власного рухомого складу, застосовуються в умовах міжміських перевезень, вирішують комплекс організації транспортної експедиції і диспетчерського керівництва доставкою вантажів;

Національний університет водного господарства та природокористування

б) мають потужну виробничу базу, надають комплекс транспортно-експедиційних послуг, доцільні при наявності великої кількості замовників та значних обсягах перевезень;
в) виконують централізоване транспортне забезпечення вузлів, надають експедиційні послуги, доцільні при незначних обсягах експедиційної переробки вантажів;
г) виконують перевезення вантажів, вантажні роботи, складську переробку вантажів, надають експедиційні послуги, доцільні при наявності великої кількості дрібних відправлень.

ЗМІСТОВИЙ МОДУЛЬ 2
Документаційне забезпечення транспортно-експедиційної роботи

1. До обов'язкових документів, які є необхідними для здійснення транспортно-експедиторських операцій в процесі виконання торгівельної угоди, відносяться:
а) рахунок-фактура, вантажна специфікація, упаковочний лист, сертифікат якості, дозвіл на відвантаження;
б) рахунок-фактура, вантажна специфікація, упаковочний лист, товарно-транспортна накладна, дозвіл на відвантаження;
в) вантажна специфікація, упаковочний лист, сертифікат якості, дозвіл на відвантаження, опис вантажу;
г) рахунок-фактура, вантажна специфікація, упаковочний лист, сертифікат якості, дозвіл на відвантаження, опис вантажу.

2. Під маркуванням розуміють:
а) умовні позначення, дані або зображення, що наносяться на упаковку з метою уникнення їх пересортування і створення умов для збереження під час транспортування відповідно до фізико-хімічних та транспортних особливостей вантажів;
б) відомості для транспортної організації, що перевозить вантаж: найменування країни, пункт відправлення, пункт призначення, маршрут при перевантаженнях;
в) позначення, що вказують на правила поводження з вантажем під час транспортування, зберігання, проведення вантажних робіт;
г) зображення, що наносяться на упаковку з метою уникнення їх пересортування і створення умов для збереження під час

Національний університет водного господарства та природокористування

транспортування відповідно до фізико-хімічних та транспортних особливостей вантажів.

3. Під поняттям “товарне маркування” розуміють:

а) умовні позначення, дані або зображення, що наносяться на упаковку з метою уникнення їх пересортування і створення умов для збереження під час транспортування відповідно до фізико-хімічних та транспортних особливостей вантажів;

б) позначення, необхідні для адресата-отримувача вантажу: найменування вантажовідправника і вантажоотримувача, вага нетто і брутто, номер угоди;

в) позначення, що вказують на правила поводження з вантажем під час транспортування, зберігання, проведення вантажних робіт;

г) правильні відповіді а), б), в).

4. Під поняттям “вантажне маркування” розуміють:

а) відомості для транспортної організації, що перевозить вантаж: найменування країни, пункт відправлення, пункт призначення, маршрут при перевантаженнях;

б) позначення, необхідні для адресата-отримувача вантажу: найменування вантажовідправника і вантажоотримувача, вага нетто і брутто, номер угоди;

в) позначення, що вказують на правила поводження з вантажем під час транспортування, зберігання, проведення вантажних робіт;

г) правильні відповіді а), б), в).

5. Під поняттям “транспортне маркування” розуміють:

а) відомості для транспортної організації, що перевозить вантаж: найменування країни, пункт відправлення, пункт призначення, маршрут при перевантаженнях;

б) позначення, що вказують на правила поводження з вантажем під час транспортування, зберігання, проведення вантажних робіт;

в) позначення, необхідні під час перевезення товару: номери вагонів, внутрішній номер партії та інше;

г) правильні відповіді а), б), в).

6. Під поняттям “спеціальне маркування” розуміють:

а) умовні позначення, дані або зображення, що наносяться на упаковку з метою уникнення їх пересортування і створення

Національний університет
водного господарства
та природокористування
умов для збереження під час транспортування відповідно до фізико-хімічних та транспортних особливостей вантажів;

б) позначення, що визначають правила поводження з вантажем під час транспортування, зберігання, проведення вантажних робіт.

в) позначення, необхідні для адресата-отримувача вантажу: найменування вантажовідправника і вантажоотримувача, вага нетто і брутто, номер угоди;

г) зображення, що наносяться на упаковку з метою уникнення їх пересортування і створення умов для збереження під час транспортування відповідно до фізико-хімічних та транспортних особливостей вантажів.

7. Пакетування вантажів використовується з метою:

а) раціонального використання вантажопідйомності автомобіля;

б) забезпечення збереженості вантажу;

в) раціонального використання вантажопідйомності автомобіля і забезпечення збереженості вантажу;

г) нанесення спеціального та транспортного маркування.

8. Контейнери поділяються на:

а) універсальні, спеціалізовані;

б) універсальні, стандартні;

в) стандартні, спеціалізовані;

г) універсальні, стандартні, спеціалізовані.

9. При передачі контейнера перевізнику необхідно надати такі документи:

а) упаковочний лист і план розміщення вантажу в контейнері;

б) свідоцтво про завантаження контейнера небезпечними вантажами;

в) перелік рефрежираторних контейнерів;

г) правильні відповіді а), б), в).

10. При прийомі контейнера експедитор повинен:

а) здійснити візуальний огляд стосовно придатності контейнера до перевезень;

б) перевірити наявність обов'язкової таблички про допущення контейнера до експлуатації відповідно до Міжнародної конвенції, митної таблички про придатність контейнера для перевезення вантажів під митними печатками і пломбами згідно Митної конвенції, знаку Реєстру України;

Національний університет
водного господарства
та природокористування

в) здійснити візуальний огляд стосовно придатності контейнера до перевезень; перевірити наявність обов'язкової таблички про допущення контейнера до експлуатації відповідно до Міжнародної конвенції, митної таблички про придатність контейнера для перевезення вантажів під митними печатками і пломбами згідно Митної конвенції, знаку Реєстру України

г) перевірити технічний паспорт контейнера.

11. При перевезенні вантажів у контейнерах експедитор зобов'язаний власноруч скласти перевізний документ встановленої форми, в якому вказати:

а) номер контейнера, його тип і масу згідно трафарету;
б) найменування вантажу, його масу нетто;
в) відтиски пломб;
г) правильні відповіді а), б), в).

12. Відповідальність за достовірність даних, зазначених у перевізному документі, несе:

а) експедитор;
б) перевізник;
в) вантажовідправник;
г) правильні відповіді а), б).

Національний університет
водного господарства
та природокористування

13. В процесі прийому вантажів до транспортування експедитор пред'являє вантажовідправнику:

а) службове посвідчення і подорожній лист;
б) подорожній лист;
в) службове посвідчення;
г) товарно-транспортну накладну та подорожній лист.

14. Прийняття вантажів до транспортування від вантажовідправника підтверджується:

а) підписом замовника в усіх екземплярах товарно-транспортної накладної;
б) підписом замовника та експедитора в усіх екземплярах товарно-транспортної накладної;
в) підписом експедитора в усіх екземплярах товарно-транспортної накладної.
г) підписом вантажовідправника в усіх екземплярах товарно-транспортної накладної.

15. Вантаж, що підлягає спеціальній охороні, приймаються до перевезення:

Національний університет
водного господарства
та природокористування

а) представником замовника;
б) експедитором;
в) водієм;
г) правильні відповіді а), б), в).

16. Вантаж, що швидко псується, супроводжується:

а) представником замовника;
б) експедитором;
в) представником автотранспортного підприємства;
г) представником замовника та експедитором.

17. Правильність встановлення пломби перевіряється:

а) відсутністю пошкоджень троса;
б) відсутністю вільного пересування пломби по тросу;
в) відсутністю пошкоджень троса та вільного пересування пломби по тросу;
г) відсутністю пошкоджень троса або вільного пересування пломби по тросу.

18. Вантажі без тари або з пошкодженою тарою приймаються за:

а) масою нетто вантажу;
б) кількістю одиниць вантажу;
в) кількістю місць вантажу;
г) масою нетто та кількістю одиниць.

19. Вантажі в закритій, непошкодженій тарі приймаються за:

а) масою нетто вантажу;
б) кількістю одиниць вантажу;
в) кількістю місць вантажу;
г) масою брутто та кількістю місць.

20. В яких випадках перевіряється маса автомобіля перед завантаженням:

а) контейнерних перевезеннях;
б) опломбованих автомобілях;
в) насипних, навалочних, наливних вантажах;
г) вантажах без тари, або з пошкодженою тарою.

21. При прийнятті вантажу за масою необхідно:

а) зважити весь вантаж;
б) зважити окремі вантажні місця;

Національний університет водного господарства та природокористування

в) зважити окремі вантажні місця та визначити кількість вантажу;

г) правильні відповіді а), б), в).

22. Вантажі, що мають вказану масу нетто або брутто в процесі прийому за масою:

а) підлягають переважуванню з вказаною масою нетто;

б) підлягають переважуванню з вказаною масою брутто;

в) не переважуються;

г) правильні відповіді а), б).

23. Перевізник здає вантаж в пункті призначення згідно:

а) товарно-транспортної накладної;

б) подорожнього листа;

в) рахунку-фактури;

г) правильні відповіді а), б), в).

24. Якщо вантажоотримувач не може прийняти вантаж від перевізника, то:

а) інший пункт призначення визначає на власний розсуд;

б) інший пункт призначення визначає з перевізником;

в) інший пункт призначення визначає з вантажовідправником;

г) правильні відповіді а), б), в).

25. Якщо перевізник при переадресації вантажу не отримав відомостей про зміни пункту призначення вантажу, то:

а) зобов'язаний з'ясувати нові умови доставки;

б) зобов'язаний повернути вантаж вантажовідправнику;

в) зобов'язаний з'ясувати нові умови доставки та повернути вантаж вантажовідправнику;

г) зобов'язаний доставити вантаж вантажоотримувачу.

26. Вартість перевезень при поверненні або переадресації вантажів оплачує:

а) замовник;

б) вантажоотримувач;

в) вантажовідправлювач;

г) перевізник.

27. Вантажоотримувач має право відмовитись від прийняття вантажу у випадку:

а) погіршення якості, що виключає можливість його повного використання;

Національний університет водного господарства та природокористування

б) погіршення якості, що виключає можливість його часткового використання;

в) погіршення якості, що виключає можливість його повного чи часткового використання;

г) не має права відмовитись від прийняття вантажу в жодному випадку.

28. Без перевірки маси, стану і кількості вантажних місць видаються вантажоотримувачу вантажі:

а) що прибули в непошкоджених кузовах, причепах, контейнерах, цистернах з непошкодженими пломбами, а також насипні і навалочні при відсутності автомобільних ваг та ознак недостачі;

б) що прибули в непошкоджених кузовах, причепах, контейнерах, цистернах з непошкодженими пломбами;

в) насипні і навалочні вантажі при відсутності автомобільних ваг та ознак недостачі;

г) насипні і навалочні вантажі.

29. У випадку прибуття вантажів з непошкодженими пломбами перевізник:

а) не зобов'язаний брати участь в прийомі вантажів вантажоотримувачем;

б) не зобов'язаний брати участь в складанні акта про недостачу чи пошкодження вантажів;

в) не зобов'язаний брати участь в прийомі вантажів вантажоотримувачем та в складанні акта про недостачу або пошкодження;

г) зобов'язаний брати участь в прийомі вантажів вантажоотримувачем.

30. Для виклику представника вантажовідправника у повідомленні вказують:

а) найменування продукції, дату, номер рахунка-фактури або номер транспортного документа, кількість продукції, характер недостачі, стан пломб, вартість недостачі, час прийому продукції;

б) найменування продукції, дату, номер транспортного документа, кількість продукції, характер недостачі, стан пломб, вартість недостачі, час прийому продукції;

Національний університет водного господарства та природокористування

в) найменування продукції, дату, номер рахунка-фактури, кількість продукції, характер недостачі, стан пломб, вартість недостачі, час прийому продукції;

г) найменування продукції, дату, номер рахунка-фактури або номер транспортного документа, кількість продукції, характер недостачі, вартість недостачі, час прийому продукції.

31. При відсутності представника вантажовідправника прийом вантажу проводиться:

а) із залученням експерта та представника іншого підприємства;

б) за участю представника громадськості підприємства-отримувача;

в) всіх перерахованих;

г) одного з перерахованих.

32. В пунктах призначення вантажоотримувач разом з перевізником має перевірити масу, кількість, стан вантажів у випадках:

а) прибуття вантажів у пошкоджених кузовах або з пошкодженими пломбами;

б) наявності акта про події, що спричинили недостачу;

в) перевантаження на інший транспортний засіб, прибуття вантажів, що швидко псуються з порушенням термінів або встановленого режиму перевезень;

г) правильні відповіді а), б), в).

33. Вантажоотримувач робить відмітку про прийняття вантажу:

а) в товарно-транспортній накладній;

б) в товарно-транспортній накладній та подорожньому листі;

в) в подорожньому листі;

г) в заявці.

34. Експертиза недостачі, пошкодження, псування вантажу проводиться з ініціативи:

а) вантажовідправника;

б) вантажоотримувача;

в) перевізника;

г) правильні відповіді а), б), в).

35. Акт про недостачу, пошкодження, псування вантажу підтверджується:

Національний університет водного господарства та природокористування

а) вантажовідправником;
б) вантажоотримувачем;
в) перевізником;
г) правильні відповіді а), б), в).

36. Які з наведених порушень вказують в акті про недостачу, пошкодження, псування вантажу:

а) невідповідність між найменуванням, масою, кількістю вантажу;
б) порушення чи відсутність пломб на кузові автомобіля або контейнері;
в) простою автомобіля в пунктах навантаження або розвантаження понад нормативний час;
г) правильні відповіді а), б), в).

37. За які з перерахованих втрат вантажу перевізник не несе матеріальну відповідальність:

а) в межах норми природного зменшення маси вантажу;
б) в межах технічних норм точності ваги;
в) в межах технічних норм точності ваги та норми природного зменшення маси вантажу;
г) у жодному випадку.

38. Документи, що супроводжують договір експедитування, умовно поділяються на:

а) такі, що підтверджують факт і вартість транспортно-експедиційних послуг; такі, що підтверджують витрати на надання послуг з експедирування;
б) такі, що підтверджують витрати експедитора, пов'язані із залученням до виконання договору інших суб'єктів підприємництва, витрати, обов'язкові платежі; такі, що підтверджують витрати на надання послуг з експедирування; такі, що підтверджують факт і вартість транспортно-експедиційних послуг;
в) такі, що підтверджують витрати експедитора, пов'язані із залученням до виконання договору інших суб'єктів підприємництва, витрати, обов'язкові платежі; такі, що підтверджують витрати на надання послуг з експедирування;
г) такі, що підтверджують факт і вартість транспортно-експедиційних послуг; такі, що підтверджують витрати

Національний університет
водного господарства
та природокористування
експедитора, пов'язані із залученням до виконання договору інших суб'єктів підприємництва.

39. Основним документом, що підтверджує факт надання послуг транспортного експедирування, є:

а) акт виконаних робіт;
б) рахунок-фактура;
в) товарно-транспортна накладна;
г) подорожній лист.

40. До товарно-транспортних документів відносять наступні:

а) товарно-транспортна накладна (№1-ТН), подорожній лист, книжка МДП, авіаційна вантажна накладна, вантажна відомість, залізнична накладна, коносамент, інші документи, визначені законодавством України;
б) товарно-транспортна накладна (№1-ТН), міжнародна автомобільна накладна (CMR), авіаційна вантажна накладна, вантажна відомість, залізнична накладна, коносамент, інші документи, визначені законодавством України;
в) товарно-транспортна накладна (№1-ТН), міжнародна автомобільна накладна (CMR), авіаційна вантажна накладна, залізнична накладна, коносамент;
г) товарно-транспортна накладна (№1-ТН), подорожній лист, міжнародна автомобільна накладна (CMR), книжка МДП, авіаційна вантажна накладна, вантажна відомість, залізнична накладна, коносамент, інші документи, визначені законодавством України.

41. Факт надання послуги експедитора при перевезенні підтверджується:

а) єдиним транспортним документом або їх комплектом;
б) єдиним транспортним документом;
в) комплектом транспортних документів, що відображають шлях від пункту відправлення до пункту призначення;
г) комплектом транспортних документів.

42. Товарно-транспортна накладна – це…

а) документ, що призначений для списання товарно-матеріальних цінностей, обліку на шляху їх руху, прийняття на складський, оперативний і бухгалтерський облік;

Національний університет водного господарства та природокористування

б) документ, що призначений для списання товарно-матеріальних цінностей, обліку на шляху їх руху, для розрахунків при перевезенні вантажів, обліку виконаної роботи;

в) документ, що призначений для списання товарно-матеріальних цінностей, обліку на шляху їх руху, прийняття на складський, оперативний і бухгалтерський облік, для розрахунків при перевезенні вантажів, обліку виконаної роботи;

г) правильні відповіді а), б).

43. В межах України обов'язковою для використання є товарно-транспортна накладна типової форми:

а) №1-АТ;

б) №1-ТН;

в) №1-ТН(МС)

г) правильні відповіді а), б), в).

44. При перевезенні спирту етилового використовують:

а) товарно-транспортну накладну типової форми №1-АТ у комплекті з контрольним листом форми №1-ТН;

б) товарно-транспортну накладну типової форми №1-ТН у комплекті з контрольним листом форми №1-ТН(МС);

в) товарно-транспортну накладну типової форми №1-ТН у комплекті з контрольним листом форми №1-АТ;

г) товарно-транспортну накладну типової форми №1-ТН у комплекті з контрольним листом форми АТ.

45. В міжнародному сполученні використовують товарно-транспортну накладну типової форми:

а) CMR;

б) МДП;

в) TIR CARNET;

г) правильні відповіді а), б), в).

46. Зовнішньоторговельні документи виконують такі специфічні функції:

а) транспортні, товаросупровідні;

б) оперативно-комерційні;

в) розрахункові і страхові;

г) правильні відповіді а), б), в).

Національний університет водного господарства та природокористування

47. Застосування накладної типової форми CMR базується на:

а) Правилах транзиту вантажів;
б) Конвенції МДП;
в) Конвенції КДПВ;
г) правильні відповіді а), б), в).

48. Накладна типової форми CMR оформляється згідно умов Конвенції:

а) у чотирьох екземплярах;
б) у трьох екземплярах;
в) у п'яти екземплярах;
г) у шести екземплярах.

49. Накладна типової форми CMR повинна містити такі обов'язкові відомості:

а) місце і дату складання, ім'я і адресу відправника, ім'я і адресу транспортного агента, місце і дату прийняття вантажу до перевезення і місце його доставки;
б) ім'я і адресу отримувача, позначення характеру вантажу і тип його упаковки, число і номер вантажних місць, вага вантажу брутто, пов'язані з перевезенням витрати, інструкції, необхідні для проходження митного контролю та поводження з вантажем під час транспортування;
в) вказівка норми вимоги Конвенції, згідно якої здійснюється перевезення;
г) правильні відповіді а), б), в).

50. Авіаційна вантажна накладна – це…:

а) документ, що оформляється на кожне відправлення об'єднаного вантажу і містить інструкції для обробки його розкомплектування;
б) документ, який засвідчує укладення угоди про повітряне перевезення вантажів, прийняття вантажів до перевезення, визначає умови перевезення;
в) документ, що вміщує інформацію про перевізника;
г) правильні відповіді а), б), в).

51. Авіаційна вантажна накладна являє собою документ, що складається з:

а) 3-х оригіналів і 9-и копій;
б) 4-х оригіналів і 6-11-и копій;

Національний університет водного господарства та природокористування

в) 3-х оригіналів і 9-и копій, або 3-х оригіналів і 6-11-и копій;
г) 3-х оригіналів і 9-и копій, або 4-х оригіналів і 6-11-и копій.

52. Вантажна відомість CARGO MANIFEST – це:

а) документ, в якому вказуються номери авіаційних накладних, кількість вантажних місць, вага товарів та інші відомості, необхідні для транспортування;
б) документ, що оформляється при перевезенні вантажу у випадку відсутності авіаційної вантажної накладної і вміщує інформацію про вантаж;
в) документ, в якому вказуються номери авіаційних накладних та кількість вантажних місць;
г) основний документ по перевезенню вантажів залізничним транспортом, який представляє собою обов'язкову письмову угоду про перевезення вантажу, що укладається між відправником (експедитором) і особою, яка представляє залізницю в інтересах третьої сторони – вантажоотримувача.

53. Залізнична накладна СМГС – це…

а) основний документ по перевезенню вантажів залізничним транспортом, який представляє собою обов'язкову письмову угоду про перевезення вантажу, що укладається між відправником (експедитором) і особою, яка представляє залізницю в інтересах третьої сторони – вантажоотримувача;
б) основний документ по перевезенню вантажів залізничним транспортом, який має встановлену форму, заповнюється експедитором або вантажовідправником, представляє собою обов'язкову письмову угоду про перевезення вантажу, що укладається між відправником (експедитором) і особою, яка представляє залізницю в інтересах третьої сторони – вантажоотримувача; представляється разом з вантажем перевізнику;
в) основний документ по перевезенню вантажів залізничним транспортом, який заповнюється експедитором або вантажовідправником і представляє собою обов'язкову письмову угоду про перевезення вантажу;
г) документ, що оформляється при перевезенні вантажу у випадку відсутності залізничної вантажної накладної і вміщує інформацію про вантаж.

54. Коносамент – це…

Національний університет водного господарства та природокористування

а) документ, що регулює правовідносини між перевізником і вантажоотримувачем, засвідчує прийняття перевізником вантажу, відомості про який наведено, і являється одним із документів, що підтверджують наявність і зміст договору морських перевезень;
б) документ, що регулює правовідносини між перевізником і вантажоотримувачем, засвідчує прийняття перевізником вантажу, відомості про який наведено, і являється єдиним документом, що підтверджує наявність і зміст договору морських перевезень;
в) документ, що регулює правовідносини між перевізником і являється єдиним документом, що підтверджує наявність і зміст договору морських перевезень;
г) документ, що оформляється при перевезенні вантажу у випадку відсутності вантажної накладної і вміщує інформацію про вантаж.

55. Інструкція вантажовідправника – це…

а) допоміжний документ, що призначений для збору повної інформації про вантаж, що необхідна перевізнику або його агенту по оформленню вантажу для заповнення товарно-транспортної накладної;
б) допоміжний документ, що призначений для збору повної інформації про вантаж, що необхідна перевізнику або його агенту по оформленню вантажу для заповнення коносаменту;
в) допоміжний документ, що призначений для збору повної інформації про вантаж, що необхідна перевізнику або його агенту по оформленню вантажу для заповнення авіаційної вантажної накладної;
г) основний документ, що призначений для збору повної інформації про вантаж, що необхідна перевізнику або його агенту по оформленню вантажу для заповнення коносаменту.

56. Декларація відправника небезпечних вантажів – це…

а) документ, що оформляється вантажовідправником і надається експедитору при прийнятті небезпечних вантажів;
б) документ, що оформляється вантажовідправником і надається перевізнику при прийнятті для перевезення небезпечних вантажів;

Національний університет водного господарства та природокористування

в) документ, що оформляється експедитором і надається перевізнику при прийнятті для перевезення небезпечних вантажів;
г) документ, що оформляється вантажовідправником і надається вантажоотримувачу при прийнятті для перевезення небезпечних вантажів.

57. Акт про недоставку (невидачу) – це…

а) акт про несправності, необхідний для підтвердження несправності при транспортуванні вантажу або порушення умов договору перевезення;
б) акт про несправності, необхідний для підтвердження несправності при транспортуванні вантажу;
в) акт про несправності, необхідний для підтвердження порушення умов договору перевезення;
г) допоміжний документ, що призначений для збору повної інформації про вантаж, що необхідна перевізнику або його агенту по оформленню вантажу для заповнення товарно-транспортної накладної.

58. Конвенція МДП діє в Україні згідно із:

а) законом України "Про міжнародні договори України";
б) законом України "Про участь України в Митній конвенції про міжнародні перевезення вантажів з використанням книжки МДП";
в) законом України "Про міжнародні договори України" і законом України "Про участь України в Митній конвенції про міжнародні перевезення вантажів з використанням книжки МДП";
г) законом України "Про автомобільний транспорт України".

59. Перевезення на умовах МДП може здійснюватись:

а) через декілька митниць призначення в декількох країнах при умові, що загальна кількість митниць відправлення і митниць отримання не буде перевищувати п'яти;
б) через декілька митниць призначення в одній або декількох країнах при умові, що загальна кількість митниць відправлення і митниць отримання не буде перевищувати чотирьох;
в) через декілька митниць призначення в одній або декількох країнах при умові, що загальна кількість митниць

Національний університет водного господарства та природокористування

відправлення і митниць отримання не буде перевищувати трьох;

г) через декілька митниць призначення в одній або декількох країнах при умові, що загальна кількість митниць відправлення і митниць отримання не буде перевищувати двох.

60. Держателем книжки МДП може бути:

а) юридична особа, що допущена до перевезень на умовах Конвенції МДП в порядку, передбаченому законодавством країни, де зареєстровано перевізника і яка придбала право користуватися книжкою МДП в гарантійному об'єднанні;

б) юридична чи фізична особа, що допущена до перевезень на умовах Конвенції МДП в порядку, передбаченому законодавством країни, де зареєстровано перевізника і яка придбала право користуватися книжкою МДП в гарантійному об'єднанні;

в) юридична чи фізична особа, що допущена до перевезень на умовах Конвенції МДП в порядку, передбаченому законодавством країни, де зареєстровано перевізника;

г) фізична особа, що допущена до перевезень на умовах Конвенції МДП в порядку, передбаченому законодавством країни, де зареєстровано перевізника і яка придбала право користуватися книжкою МДП в гарантійному об'єднанні.

61. Гарантійне об'єднання – це…

а) національна організація в системі МДП, уповноважена Міжнародним союзом автомобільного транспорту здійснювати видачу книжок МДП перевізникам і визнана митним органом договірної сторони гарантом оплати обов’язкових платежів за товари, що перевозяться на умовах Конвенції МДП;

б) національна організація в системі МДП, уповноважена Міжнародним союзом автомобільного транспорту здійснювати видачу книжок МДП перевізникам;

в) національна організація в системі МДП, визнана митним органом договірної сторони гарантом оплати обов’язкових платежів за товари, що перевозяться на умовах Конвенції МДП;

г) національна організація в системі МДП, уповноважена Службою автомобільного транспорту здійснювати видачу книжок МДП перевізникам і визнана митним органом договірної сторони гарантом оплати обов'язкових платежів за товари, що перевозяться на умовах Конвенції МДП.

62. Митний контроль транспортних засобів і товарів, що перевозяться на умовах Конвенції МДП, здійснюється у випадку:

а) якщо є оперативна інформація про те, що в транспортному засобі знаходяться предмети, що є об'єктами порушення митних правил;
б) якщо дані транспортно-експедиційних документів, мають розбіжності в документальних і фактичних даних зважування транспортного засобу;
в) якщо є оперативна інформація про те, що в транспортному засобі знаходяться предмети, що заборонені до ввезення на митну територію України;
г) правильні відповіді а), б), в).

63. Митний контроль транспортних засобів і товарів, що перевозяться на умовах Конвенції МДП, здійснюється у випадку:

а) якщо є необхідність уточнення кодування товарів при ввозі їх на митну територію України;
б) якщо в процесі митного контролю транспортного засобу виникли підозри про наявність у вантажному відділі наркотичних засобів;
в) здійснюється у будь-якому випадку;
г) правильні відповіді а), б).

64. Держатель Книжки МДП, що прибуває в Україну, або виїжджає за її межі, повинен мати:

а) реєстраційні документи на транспортний засіб і посвідчення водія, що відповідає вимогам Конвенції Про дорожній рух;
б) на транспортному засобі – реєстраційний номерний знак, прямокутну табличку з написом "TIR" згідно вимог Конвенції МДП;
в) свідоцтво про допуск;
г) правильні відповіді а), б), в).

65. Операція МДП не проводиться, якщо:

Національний університет водного господарства та природокористування

а) при ввезенні товару в Україну сума податків і зборів дорівнює сумі гарантії (50 тис. $);
б) при ввезенні товару в Україну сума податків і зборів перевищує розмір суми гарантії (50 тис. $);
в) при ввезенні товару в Україну сума податків і зборів нижча від суми гарантії (50 тис. $);
г) проводиться незалежно від співвідношення суми податків, зборів та гарантії (50 тис. $).

66. Книжка МДП є документом, що підтверджує гарантії:

а) доставки вантажу на митницю призначення;
б) оплати митних зборів;
в) доставки вантажу на проміжні митниці;
г) вірні а), б).

67. Одна книжка МДП може оформлятись на:

а) один транспортний засіб;
б) состав транспортних засобів;
в) один транспортний засіб, або состав транспортних засобів, або декілька контейнерів, навантажених на один транспортний засіб чи їх состав;
г) правильні відповіді а), б).

68. Книжка МДП друкується:

а) французькою мовою;
б) англійською мовою;
в) російською мовою;
г) мовою країни відправлення вантажу.

69. Засоби транзиту – це…

а) механічні засоби, що використовуються учасниками транзиту для надання транзитних послуг (виконання робіт);
б) автотранспортні засоби, що використовуються учасниками транзиту для надання транзитних послуг (виконання робіт);
в) контейнери, що використовуються учасниками транзиту для надання транзитних послуг (виконання робіт);
г) правильні відповіді а), в).

70. Контроль транзитних вантажів – це…

а) діяльність спеціально уповноважених органів виконавчої влади та їх службових осіб в пунктах пропуску через державний кордон України по перевірці відповідності транзитних вантажів і транспортних засобів транзиту вимогам

Національний університет водного господарства та природокористування

митного, санітарного, ветеринарного, фітосанітарного, радіологічного, екологічного та інших видів контролю, що встановлюються виключно законами та міжнародними договорами України;

б) діяльність спеціально уповноважених органів виконавчої влади та їх службових осіб в пунктах пропуску через державний кордон України;

в) діяльність спеціально уповноважених органів виконавчої влади та їх службових осіб в пунктах пропуску через державний кордон України по перевірці відповідності транзитних вантажів і транспортних засобів транзиту вимогам митного контролю, що встановлюються виключно законами та міжнародними договорами України;

г) діяльність спеціально уповноважених органів виконавчої влади та їх службових осіб в пунктах пропуску через державний кордон України по перевірці відповідності транзитних вантажів і транспортних засобів транзиту вимогам митного контролю.

71. Транзит вантажів – це…

а) перевезення транспортними засобами транзитних вантажів під митним контролем через територію України;

б) перевезення транспортними засобами транзитних вантажів під митним контролем через територію України між двома пунктами або в межах одного пункту пропуску через державний кордон України;

в) перевезення транспортними засобами транзитних вантажів під митним контролем через територію України в межах одного пункту пропуску через державний кордон України;

г) перевезення транспортними засобами транзитних вантажів під митним контролем через територію України між двома пунктами.

72. Транзитні послуги (роботи) – це…

а) безпосередньо пов’язана з транзитом вантажів підприємницька діяльність учасників транзиту, що здійснюється в межах договорів перевезення, транспортного експедирування;

б) безпосередньо пов’язана з транзитом вантажів підприємницька діяльність учасників транзиту, що

Національний університет водного господарства та природокористування

здійснюється в межах договорів транспортного експедирування;

в) безпосередньо пов'язана з транзитом вантажів підприємницька діяльність учасників транзиту, що здійснюється в межах договорів перевезення, транспортного експедирування, доручення, агентських угод тощо;

г) безпосередньо пов'язана з транзитом вантажів підприємницька діяльність учасників транзиту, що здійснюється в межах договорів перевезення.

73. Учасниками транзиту можуть бути:

а) вантажовласники та суб'єкти підприємницької діяльності (перевізники, порти, станції, експедитори, морські агенти, декларанти та інші), які у встановленому порядку надають транзитні послуги;

б) вантажовласники та суб'єкти підприємницької діяльності (перевізники, порти, станції, експедитори, морські агенти, декларанти та інші);

в) вантажовласники, які у встановленому порядку надають (виконують) транзитні послуги;

г) суб'єкти підприємницької діяльності (перевізники, порти, станції, експедитори, морські агенти, декларанти та інші), які у встановленому порядку надають транзитні послуги.

74. Законодавство про транзит вантажів складається з:

а) Закону України "Про транзит вантажів";

б) Митного кодексу України;

в) міжнародних договорів України та інших нормативно-правових актів про транзит вантажів;

г) правильні відповіді а), б), в).

75. Дія Закону України "Про транзит вантажів" не поширюється на:

а) транзит пошти, багажу, зброї, продукції подвійного призначення, експорт та імпорт товарів;

б) транзит наркотичних засобів, психотропних речовин, небезпечних і шкідливих відходів;

в) переміщення товарів з використанням трубопровідного транспорту та ліній електропередачі;

г) правильні відповіді а), б), в).

76. Свобода транзиту вантажів забезпечується шляхом:

Національний університет водного господарства та природокористування

а) відсутності будь-якої дискримінації стосовно учасників транзиту, транзитного вантажу, вільного вибору транзиту транзитних послуг, робіт (крім випадків, визначених законами та міжнародними договорами України);
б) відсутності будь-якої дискримінації стосовно засобів транзиту, а також маршрутів транзиту;
в) відсутності необґрунтованих затримок і обмежень, у тому числі стосовно засобів транзиту, та звільнення від сплати будь-яких інших платежів, крім єдиного збору, що справляється у пунктах пропуску через державний кордон України;
г) правильні відповіді а), б), в).

77. Транзит вантажів здійснюється:

а) відповідними автомобільними, залізничними, водними та повітряними шляхами сполучення, що пролягають через пункти пропуску через державний кордон України;
б) відповідними автомобільними, залізничними, водними та повітряними шляхами сполучення, що пролягають через пункти пропуску через державний кордон України, з урахуванням принципу свободи транзиту та вимог міжнародних договорів України;
в) відповідними автомобільними, залізничними, водними та повітряними шляхами сполучення, що пролягають через пункти пропуску через державний кордон України, визначені Кабінетом Міністрів України, з урахуванням принципу свободи транзиту та вимог міжнародних договорів України;
г) відповідними автомобільними, залізничними, водними та повітряними шляхами сполучення, що пролягають через пункти пропуску через державний кордон України, визначені Кабінетом Міністрів України.

78. Транзит вантажів може здійснюватися:

а) у прямому сполученні;
б) у змішаному сполученні;
в) у змішаному або комбінованому сполученні;
г) у прямому або змішаному сполученні.

79. У прямому сполученні транзит вантажів передбачає :

а) їх транспортування кількома видами транспорту;

Національний університет
водного господарства
та природокористування

б) їх транспортування одним видом транспорту без перевантаження на інший;
в) їх транспортування одним видом транспорту з перевантаженням на інший транспортний засіб;
г) правильні відповіді а), в).

80. У змішаному сполученні транзит вантажів може бути пов'язаний з:

а) їх перевантаженням з одного виду транспорту на інший;
б) їх переробкою, сортуванням, пакуванням, обмірюванням, накопиченням;
в) формуванням або подрібненням партій транзитного вантажу, тимчасовим зберіганням тощо;
г) правильні відповіді а), б), в).

81. Транзит вантажів у прямому сполученні передбачає їх перевезення за:

а) комплектом транспортних документів, що відповідає кількості митниць;
б) єдиним транспортним документом протягом шляху слідування;
в) комплектом транспортних документів протягом шляху слідування;
г) комплектом транспортних документів, що відповідає кількості видів транспорту.

82. Транзитними вантажами є :

а) насипні, наливні, що прийняті до перевезення згідно з договором;
б) навалочні, штучні, що прийняті до перевезення згідно з договором;
в) тарно-штучні товари, вантажобагаж, що прийняті до перевезення згідно з договором;
г) правильні відповіді а), б), в).

83. Транзит вантажів супроводжується:

а) товарно-транспортною накладною, складеною англійською мовою;
б) товарно-транспортною накладною, складеною французькою мовою;
в) товарно-транспортною накладною, складеною мовою міжнародного спілкування;

Національний університет водного господарства та природокористування

г) товарно-транспортною накладною, складеною мовою країни-відправника.

84. Транзит вантажів може супроводжуватися:

а) рахунком-фактурою (Invoice) або іншим документом, що вказує вартість товару;
б) пакувальним листком (специфікацією);
в) вантажною відомістю (Cargo Manifest), книжкою МДП (Carnet TIR);
г) правильні відповіді а), б), в).

85. У разі транзиту вантажів автомобільним транспортом до митних органів подається:

а) вантажна митна декларація і книжка МДП (Carnet TIR);
б) вантажна митна декларація, книжка МДП (Carnet TIR) міжнародна накладна CMR;
в) вантажна митна декларація або книжка МДП (Carnet TIR);
г) книжка МДП (Carnet TIR) або міжнародна накладна CMR.

86. Контроль транзитних вантажів встановлюється:

а) виключно законами України;
б) законами і міжнародними договорами України;
в) виключно міжнародними договорами України;
г) законами, міжнародними договорами та постановами Кабінету міністрів України.

87. Регулювання діяльності спеціально уповноважених органів виконавчої влади, що проводять контроль транзитних вантажів, здійснює:

а) Кабінет Міністрів України;
б) Верховна Рада України;
в) Міністерство інфраструктури України;
г) правильні відповіді а), б), в).

88. Координацію діяльності учасників транзиту здійснює:

а) Кабінет Міністрів України;
б) Міністерство інфраструктури України;
в) Верховна Рада України;
г) правильні відповіді а), б), в).

Національний університет
водного господарства
та природокористування

ЗМІСТОВИЙ МОДУЛЬ 3

Технологія транспортно-експедиційної роботи

1. Визначте комплекс технологічних операцій транспортно-експедиційного обслуговування:

а) укладання договорів; вибір раціональних видів транспорту; платіжно-розрахункові операції;
б) упакування; затарювання; маркування; підгрупування; приймально-здавальні операції; оформлення документації; навантаження; перевезення; супровід; митні операції;
в) інформування про рух вантажу; перевантаження; розвантаження; сортування; оформлення актів про виявлення дефектів; збереження; передача вантажу; ремонт тари і пакувальних матеріалів;
г) правильні відповіді а), б), в).

2. Визначте переваги виконання комплексу транспортно-експедиційного обслуговування спеціалізованими підприємствами та організаціями:

а) звільняє вантажовласників від функцій, пов'язаних з доставкою вантажу;
б) сприяє значному покращенню транспортного процесу;
в) звільняє вантажовласників від функцій, пов'язаних з доставкою вантажу, сприяє значному покращенню транспортного процесу;
г) забезпечує необхідними матеріалами, технічними засобами, інструментом, оснащенням, всіма видами енергії.

3. Склад комплексу транспортно-експедиційних операцій визначається:

а) вимогами замовника;
б) рівнем якості послуг;
в) вимогами замовника та рівнем якості послуг;
г) технологічною спеціалізацією підприємства.

4. Визначте ступінь виконання транспортно-експедиційними підприємствами прийомо-здаточних та супроводжувальних робіт:

а) високий (близько 100%);
б) достатній (50…90%);
в) низький (25…50%);

Національний університет водного господарства та природокористування

г) мінімальний (до 25%).

5. Визначте ступінь надання транспортно-експедиційними підприємствами інформаційних послуг:

а) високий (близько 100%);
б) достатній (50…90%);
в) низький (25…50%);
г) мінімальний (до 25%).

6. Визначте ступінь виконання транспортно-експедиційними підприємствами розрахункових та робіт з оформлення документів:

а) високий (близько 100%);
б) достатній (50…90%);
в) низький (25…50%);
г) мінімальний (до 25%).

7. Визначте ступінь виконання транспортно-експедиційними підприємствами вантажних робіт:

а) високий (близько 100%);
б) достатній (50…90%);
в) низький (25…50%);
г) мінімальний (до 25%).

8. Визначте ступінь виконання транспортно-експедиційними підприємствами складських робіт:

а) високий (близько 100%);
б) достатній (50…90%);
в) низький (25…50%);
г) мінімальний (до 25%).

9. Назвіть недоліки системи управління транспортно-експедиційним обслуговуванням:

а) недостатня кількість спеціалізованого рухомого складу, вантажних механізмів, складського обладнання, низький рівень механізації й автоматизації робіт;
б) міжвідомчі бар'єри, нечіткі споживчі властивості послуг, відсутність погодженості між видами транспорту, невідповідність техніко-технологічного рівня вимогам замовника, відсутність єдиної методологічної основи;
в) забезпечення необхідними матеріалами, технічними засобами, інструментом, оснащенням, всіма видами енергії;

Національний університет водного господарства та природокористування

г) відсутність обліку потреб, відсутність гнучких організаційних форм, недостатня координація і кооперування, недостатня правова і юридична взаємодія, нечітке визначення прав і відповідальності, відсутність уніфікованих форм документації, відсутність спеціальних кадрів.

10. Назвіть недоліки виробничої сфери транспортно-експедиційного обслуговування:

а) недостатня кількість спеціалізованого рухомого складу, вантажних механізмів, складського обладнання, низький рівень механізації й автоматизації робіт;

б) міжвідомчі бар'єри, нечіткі споживчі властивості послуг, відсутність погодженості між видами транспорту, невідповідність техніко-технологічного рівня вимогам замовника, відсутність єдиної методологічної основи;

в) забезпечення необхідними матеріалами, технічними засобами, інструментом, оснащенням, всіма видами енергії;

г) відсутність обліку потреб, відсутність гнучких організаційних форм, недостатня координація і кооперування, недостатня правова і юридична взаємодія, нечітке визначення прав і відповідальності, відсутність уніфікованих форм документації, відсутність спеціальних кадрів.

11. Назвіть зовнішні фактори недоліків транспортно-експедиційного обслуговування:

а) недостатня кількість спеціалізованого рухомого складу, вантажних механізмів, складського обладнання, низький рівень механізації й автоматизації робіт;

б) міжвідомчі бар'єри, нечіткі споживчі властивості послуг, відсутність погодженості між видами транспорту, невідповідність техніко-технологічного рівня вимогам замовника, відсутність єдиної методологічної основи;

в) забезпечення необхідними матеріалами, технічними засобами, інструментом, оснащенням, всіма видами енергії;

г) відсутність обліку потреб, відсутність гнучких організаційних форм, недостатня координація і кооперування, недостатня правова і юридична взаємодія, нечітке визначення прав і відповідальності, відсутність уніфікованих форм документації, відсутність спеціальних кадрів.

Національний університет водного господарства та природокористування

12. Функціональні завдання основного виробництва транспортно-експедиційної системи обслуговування включають:

а) організація перевезення вантажів, організація та виконання вантажних робіт; організація і виконання складських робіт; прийом і здача вантажів; платіжно-розрахункові операції; охорона і супровід вантажів; оформлення і доставка документів;

б) організація технічного обслуговування і ремонту рухомого складу, складського устаткування, технічних засобів, будівель і споруд;

в) забезпечення необхідними матеріалами, технічними засобами, інструментом, оснащенням; забезпечення усіма видами енергії.

г) правильні відповіді а), б), в).

13. Функціональні завдання допоміжного виробництва транспортно-експедиційної системи обслуговування включають:

а) організація перевезення вантажів, організація та виконання вантажних робіт; організація і виконання складських робіт; прийом і здача вантажів; платіжно-розрахункові операції; охорона і супровід вантажів; оформлення і доставка документів;

б) організація технічного обслуговування і ремонту рухомого складу, складського устаткування, технічних засобів, будівель і споруд;

в) забезпечення необхідними матеріалами, технічними засобами, інструментом, оснащенням; забезпечення усіма видами енергії.

г) правильні відповіді а), б), в).

14. Функціональні завдання обслуговуючого виробництва транспортно-експедиційної системи обслуговування включають:

а) організація перевезення вантажів, організація та виконання вантажних робіт; організація і виконання складських робіт; прийом і здача вантажів; платіжно-розрахункові операції; охорона і супровід вантажів; оформлення і доставка документів;

Національний університет водного господарства та природокористування

б) організація технічного обслуговування і ремонту рухомого складу, складського устаткування, технічних засобів, будівель і споруд;
в) забезпечення необхідними матеріалами, технічними засобами, інструментом, оснащенням; забезпечення усіма видами енергії;
г) правильні відповіді а), б), в).

15. Назвіть методики визначення раціональної форми транспортно-експедиційного обслуговування:

а) метод приведених витрат;
б) метод технологічного порівняння варіантів;
в) метод побудови граф-моделі;
г) правильні відповіді а), б).

16. Назвіть методики визначення ефективності організації транспортно-експедиційного обслуговування за критерієм мінімуму витрат на комплекс робіт з доставки вантажу:

а) метод приведених витрат;
б) метод технологічного порівняння варіантів;
в) метод побудови граф-моделі;
г) правильні відповіді а), б).

17. Назвіть методики визначення ефективності організації транспортно-експедиційного обслуговування за критерієм мінімальної кількості міжвідомчих передач вантажу та договірних зв'язків:

а) метод приведених витрат;
б) метод технологічного порівняння варіантів;
в) метод побудови граф-моделі;
г) правильні відповіді б), в).

18. Наведіть методику визначення приведених витрат на комплекс транспортно-експедиційного обслуговування:

а) будується технологічна граф-модель кількості передач вантажу та визначається мінімальна величина;
б) будується технологічна граф-модель кількості договірних зв’язків та визначається мінімальна величина;
в) визначення потреб в обслуговуванні, розробка технології та форми організації, розрахунок ресурсів, обґрунтування витрат та капіталовкладень, визначення мінімальних величин;
г) правильні відповіді а), б).

Національний університет водного господарства та природокористування

19. Назвіть методику технологічного порівняння варіантів для визначення раціональної форми транспортно-експедиційного обслуговування:

а) будується технологічна граф-модель кількості передач вантажу;
б) будується технологічна граф-модель кількості договірних зв'язків;
в) визначення потреб в обслуговуванні, розробка технології та форми організації, розрахунок ресурсів, обґрунтування витрат та капіталовкладень, визначення мінімальних величин;
г) правильні відповіді а), б).

20. Основним критерієм обґрунтування доцільного виду транспорту при транспортно-експедиційному обслуговуванні є:

а) приведені витрати;
б) кількість міжвідомчих передач вантажу;
в) кількість договірних зв'язків;
г) мінімальні загальні витрати.

21. Загальні витрати на доставку вантажів певним транспорту складаються з:

а) витрат на початково-кінцеві операції;
б) витрат на перевезенням вантажу;
в) капітальних витрат;
г) правильні відповіді а), б).

22. Назвіть показники, що характеризують ступінь задоволення потреб споживача транспортно-експедиційними послугами:

а) дохідна ставка, продуктивність праці, собівартість, трудомісткість, сума штрафів;
б) показники використання технічних засобів;
в) питома вага перевезень з ТЕО, економія транспортних витрат, ступінь виконання комплексу ТЕО, середньодобові залишки, ритмічність вивозу, рівень доставки, рівень збереженості;
г) правильні відповіді а), б).

23. Назвіть показники, що характеризують якість внутрішньовиробничої діяльності підрозділів транспортно-експедиційного обслуговування:

а) дохідна ставка, продуктивність праці, собівартість, трудомісткість, сума штрафів;

Національний університет водного господарства та природокористування

б) показники використання технічних засобів;
в) питома вага перевезень з ТЕО, економія транспортних витрат, ступінь виконання комплексу ТЕО, середньодобові залишки, ритмічність вивозу, рівень доставки, рівень збереженості;
г) правильні відповіді а), б).

24. Питома вага перевезень з транспортно-експедиційним обслуговуванням визначається:

а) відношенням обсягу перевезень з транспортно-експедиційним обслуговуванням до загального обсягу перевезень;
б) відношенням числа вантажовласників з транспортно-експедиційним обслуговуванням до загального числа вантажовласників;
в) відношенням кількості або вартості виконаних послуг до кількості або вартості послуг, передбачених Правилами;
г) відношенням обсягу перевезень вантажів без втрат до загального обсягу перевезень.

25. Економія транспортних витрат внаслідок операцій транспортно-експедиційного обслуговування визначається:

а) різницею величин приведених витрат на перевезення без транспортно-експедиційних операцій та з транспортно-експедиційними операціями;
б) різницею величин змінних витрат на перевезення без транспортно-експедиційних операцій та з транспортно-експедиційними операціями;
в) різницею величин капітальних витрат на перевезення без транспортно-експедиційних операцій та з транспортно-експедиційними операціями;
г) правильні відповіді а), б), в).

26. Відсоток вантажовласників, які використовують транспортно-експедиційне обслуговування визначається:

а) відношенням числа вантажовласників з транспортно-експедиційним обслуговуванням до загального числа вантажовласників;
б) відношенням обсягу перевезень з транспортно-експедиційним обслуговуванням до загального обсягу перевезень;
в) відношенням фактичного рівня вивозу вантажів до договірного;

Національний університет
водного господарства
та природокористування

г) відношенням величини фактичних середньодобових залишків до середньодобової нормативної величини вивозу.

27. Ступінь виконання комплексу транспортно-експедиційних операцій і послуг визначається:

а) відношенням кількості або вартості виконаних послуг до кількості або вартості послуг, передбачених Правилами;
б) відношенням обсягу перевезень з транспортно-експедиційним обслуговуванням до загального обсягу перевезень;
в) відношенням фактичного рівня вивозу вантажів до договірного;
г) відношенням величини фактичних середньодобових залишків до середньодобової нормативної величини вивозу.

28. Середньодобові залишки вантажів визначаються:

а) відношенням кількості або вартості виконаних послуг до кількості або вартості послуг, передбачених Правилами;
б) відношенням обсягу перевезень з транспортно-експедиційним обслуговуванням до загального обсягу перевезень;
в) відношенням фактичного рівня вивозу вантажів до договірного;
г) відношенням величини фактичних середньодобових залишків до середньодобової нормативної величини вивозу.

29. Ритмічність вивозу вантажів визначається:

а) відношенням фактичного рівня вивозу вантажів до договірного;
б) відношенням обсягу перевезень з транспортно-експедиційним обслуговуванням до загального обсягу перевезень;
в) відношенням кількості або вартості виконаних послуг до кількості або вартості послуг, передбачених Правилами;
г) відношенням числа вантажовласників з транспортно-експедиційним обслуговуванням до загального числа вантажовласників.

30. Рівень доставки вантажів визначається:

а) відношенням фактичного терміну доставки вантажів до договірного;
б) відношенням обсягу перевезень з транспортно-експедиційним обслуговуванням до загального обсягу перевезень;
в) відношенням кількості або вартості виконаних послуг до кількості або вартості послуг, передбачених Правилами;

г) відношенням фактичного рівня вивозу вантажів до договірного.

31. Рівень збереженості вантажів визначається:

а) відношенням обсягу перевезень вантажів без втрат до загального обсягу перевезень;
б) відношенням обсягу перевезень з транспортно-експедиційним обслуговуванням до загального обсягу перевезень;
в) відношенням кількості або вартості виконаних послуг до кількості або вартості послуг, передбачених Правилами;
г) відношенням числа вантажовласників з транспортно-експедиційним обслуговуванням до загального числа вантажовласників.

32. Визначте послідовність етапів підвищення якості транспортно-експедиційного обслуговування:

а) аналіз показників якості, встановлення причини недоліків, розробка заходів по усуненню причин, виявлення недоліків за показниками, підвищення якості;
б) аналіз показників якості, виявлення недоліків за показниками, розробка заходів по усуненню причин, встановлення причини недоліків, підвищення якості;
в) аналіз показників якості, виявлення недоліків за показниками, встановлення причини недоліків, розробка заходів по усуненню причин, підвищення якості;
г) аналіз показників якості, встановлення причини недоліків, розробка заходів по усуненню причин, виявлення недоліків за показниками, підвищення якості.

33. Перерахуйте фактори, інтегруючі транспортну систему:

а) уніфікація вантажів і технологій перевезень, уніфікація документів і транспортного права, уніфікація обслуговування;
б) координація та кооперування видів транспорту, уніфікація вантажів і технологій перевезень, уніфікація документів і транспортного права;
в) уніфікація обслуговування, систематизація перевезень, маршрутизація перевезень, інформування учасників;
г) правильні відповіді б), в).

34. Перерахуйте фактори, які оптимізують використання транспортних засобів:

Національний університет водного господарства та природокористування

а) уніфікація вантажів і технологій перевезень, уніфікація документів і транспортного права, уніфікація обслуговування;
б) координація та кооперування видів транспорту, уніфікація вантажів і технологій перевезень, уніфікація документів і транспортного права;
в) уніфікація обслуговування, систематизація перевезень, маршрутизація перевезень, інформування учасників;
г) правильні відповіді б), в).

35. Назвіть транспортно-експедиційні послуги для населення, які відносять до побутових:

а) оформлення документів на фізичних осіб для перевезення, навантаження, розвантаження, пакування і перенесення вантажів, збереження на складах;
б) придбання і доставка квитків;
в) реєстрація пасажирів, оформлення і доставка багажу, перевезення пасажирів, комунальні послуги;
г) правильні відповіді а), б).

36. Назвіть транспортно-експедиційні послуги для населення, які відносять до непобутових:

а) оформлення документів на фізичних осіб для перевезення, навантаження, розвантаження, пакування і перенесення вантажів, збереження на складах;
б) придбання і доставка квитків;
в) реєстрація пасажирів, оформлення і доставка багажу, перевезення пасажирів, комунальні послуги;
г) правильні відповіді а), б).

37. Транспортно-експедиційні послуги для населення за характером виконання об'єднуються в:

а) групи;
б) види;
в) операції;
г) правильні відповіді а), б), в).

38. Транспортно-експедиційні послуги для населення за технологічними ознаками об'єднуються в:

а) групи;
б) види;
в) операції;
г) правильні відповіді а), б), в).

Національний університет водного господарства та природокористування

39. Кожен вид транспортно-експедиційних послуг для населення складається з:

а) груп;
б) підвидів;
в) операцій;
г) правильні відповіді а), б), в).

40. Транспортно-експедиційні послуги населенню можна класифікувати за:

а) групами;
б) видами;
в) операціями;
г) правильні відповіді а), б), в).

41. За організаційними ознаками транспортно-експедиційні послуги населенню об'єднують:

а) міські, приміські, міжміські перевезення вантажів;
б) пасажирські перевезення;
в) обслуговування населення сільської місцевості;
г) правильні відповіді а), б), в).

42. Технологія транспортно-експедиційних послуг населення при міських і приміських перевезеннях включає:

а) оформлення замовлення, оперативне планування та інструктування з виконання послуг;
б) приймання вантажу, навантаження, перевезення, розвантаження, здача отримувачу;
в) розрахунки з учасниками;
г) правильні відповіді а), б), в).

43. Прийом замовлень на транспортно-експедиційне обслуговування населення здійснюється на:

а) торговельних підприємствах;
б) складах, базах;
в) транспортно-експедиційних агентствах;
г) правильні відповіді а), б), в).

44. Оплата послуг транспортно-експедиційного обслуговування населення здійснюється на:

а) торговельних підприємствах;
б) складах, базах;
в) транспортно-експедиційних агентствах;
г) правильні відповіді а), б), в).

Національний університет водного господарства та природокористування

45. Виконання замовлень міських і приміських перевезень транспортно-експедиційного обслуговування населення здійснюється за системами:

а) місцевою;
б) централізованою;
в) міською та приміською;
г) правильні відповіді а), б).

46. При місцевій системі транспортно-експедиційного обслуговування населення:

а) приймальні пункти приймають, оформляють замовлення, самостійно організовують виконання транспортною бригадою;
б) прийняте і оформлене приймальним пунктом замовлення передається на виконання в диспетчерську агентства;
в) приймають замовлення, передають їх в диспетчерську агентства і повідомляють замовнику про час доставки товарів;
г) правильні відповіді б), в).

47. При централізованій системі транспортно-експедиційного обслуговування населення:

а) приймальні пункти приймають, оформляють замовлення, самостійно організовують виконання транспортною бригадою;
б) прийняте і оформлене приймальним пунктом замовлення передається на виконання в диспетчерську агентства;
в) приймають замовлення, передають їх в диспетчерську агентства і повідомляють замовнику про час доставки товарів;
г) правильні відповіді б), в).

48. Яка система транспортно-експедиційного обслуговування населення дозволяє оперативно виконувати замовлення:

а) місцева;
б) централізована;
в) міська та приміська;
г) правильні відповіді а), б).

49. Яка система транспортно-експедиційного обслуговування населення дозволяє більш конкретно визначати час доставки товарів :

а) місцева;

Національний університет водного господарства та природокористування

б) централізована;
в) міська та приміська;
г) правильні відповіді а), б).

50. При якій системі транспортно-експедиційного обслуговування населення спостерігається нерівномірність завантаження автомобілів:

а) місцевій;
б) централізованій;
в) міській та приміській;
г) правильні відповіді а), б).

51. При якій системі транспортно-експедиційного обслуговування населення спостерігається низький коефіцієнт використання пробігу:

а) місцевій;
б) централізованій;
в) міській та приміській;
г) правильні відповіді а), б).

52. Яка система транспортно-експедиційного обслуговування населення застосовується у великих торгових підприємствах при постійних обсягах транспортної роботи:

а) місцева;
б) централізована;
в) міська та приміська;
г) правильні відповіді а), б).

53. Яка система транспортно-експедиційного обслуговування населення дозволяє ефективно використовувати рухомий склад і вантажників:

а) місцева;
б) централізована;
в) міська та приміська;
г) правильні відповіді а), б).

54. Яка система транспортно-експедиційного обслуговування населення ефективна при обслуговуванні великої групи торгових підприємств без постійного обсягу транспортно-експедиційної роботи:

а) місцева;
б) централізована;
в) міська та приміська;

Національний університет
водного господарства
та природокористування

г) правильні відповіді а), б).

55. Яка система транспортно-експедиційного обслуговування населення потребує попереднього планування і підкомплектування вантажів на наступні дні:

а) місцева;
б) централізована;
в) міська та приміська;
г) правильні відповіді а), б).

56. Обсяг доходів від реалізації побутових транспортно-експедиційних послуг для населення планується відповідно до:

а) попиту;
б) наявних ресурсів;
в) необхідного рухомого складу;
г) правильні відповіді а), б), в).

57. Попит на транспортно-експедиційні послуги населення дозволяє обґрунтувати:

а) перспективні і поточні плани;
б) потреби рухомого складу;
в) чисельність робітників та службовців;
г) правильні відповіді а), б), в).

Національний університет
водного господарства
та природокористування

58. Попит на транспортно-експедиційні послуги населення визначається:

а) обсягами реалізації товарів підприємствами-виробниками;
б) безпосереднім попитом населення на транспортно-експедиційні послуги;
в) доходами та чисельністю населення;
г) правильні відповіді а), б).

59. Яка методика обґрунтування попиту на транспортно-експедиційні послуги населення потребує відомостей про обсяги транспортно-експедиційних послуг за звітний рік, про зміну чисельності населення в планованому році, про зміну товарообороту в планованому році:

а) за обсягами реалізації товарів підприємствами-виробниками;
б) за безпосереднім попитом населення на транспортно-експедиційні послуги;
в) за доходами та чисельністю населення;
г) правильні відповіді а), б).

Національний університет
водного господарства
та природокористування

60. Яка методика обґрунтування попиту на транспортно-експедиційні послуги населення потребує визначення обсягів перевезень, кількості транспортно-експедиційних послуг, обсягів транспортно-експедиційних послуг:

а) за обсягами реалізації товарів підприємствами-виробниками;
б) за безпосереднім попитом населення на транспортно-експедиційні послуги;
в) за доходами та чисельністю населення;
г) правильні відповіді а), б).

61. Назвіть натуральні планові показники транспортно-експедиційного обслуговування населення:

а) обсяг реалізації;
б) кількість послуг;
в) кількість послуг за окремими видами діяльності;
г) правильні відповіді а), б), в).

62. Назвіть вартісні планові показники транспортно-експедиційного обслуговування населення:

а) дохід, прибуток;
б) кількість послуг;
в) обсяг реалізації;
г) правильні відповіді а), б), в).

63. Назвіть показники, які визначають структуру мережі транспортно-експедиційних підприємств обслуговування населення:

а) потреби в послугах;
б) структура транспортно-експедиційних підприємств;
в) дохід;
г) прибуток.

64. Назвіть структурні підрозділи, які формують мережу транспортно-експедиційних підприємств обслуговування населення:

а) агентства і приймальні пункти;
б) агентства і транспортні бригади;
в) приймальні пункти і транспортні бригади;
г) диспетчерські пункти і транспортні бригади.

65. Виберіть правильний варіант технології виконання транспортно-експедиційних послуг населенню:

Національний університет водного господарства та природокористування

а) прийом замовлення, оформлення документів, заповнення талонів на продані товари, занесення замовлень в журнал реєстрації, завантаження, перевезення, розвантаження, переміщення на місце, передача замовнику, оформлення замовлення;
б) прийом замовлення, оформлення замовлення, заповнення талонів на продані товари, занесення замовлень в журнал реєстрації, завантаження, перевезення, розвантаження, переміщення на місце, передача замовнику;
в) прийом замовлення, оформлення замовлення, заповнення талонів на продані товари, занесення замовлень в журнал реєстрації, завантаження, перевезення, розвантаження, переміщення на місце, передача замовнику, оформлення документів;
г) прийом замовлення, оформлення замовлення, заповнення талонів на продані товари, занесення замовлень в журнал реєстрації, завантаження, перевезення, розвантаження, переміщення на місце, оформлення документів.

66. Визначте поняття логістики:

а) процес організації доставки вантажу в необхідній кількості від виробника до споживача;
б) процес організації доставки вантажу у визначені терміни від виробника до споживача;
в) процес організації доставки вантажу в необхідній кількості та визначені терміни від виробника до споживача;
г) процес транспортування вантажу в необхідній кількості та визначені терміни від виробника до споживача.

67. Назвіть основні елементи макрологістичних систем:

а) постачання, виробництво, збут, розподіл, транспортування;
б) постачання, виробництво, збут, транспортування;
в) постачання, збут, розподіл, транспортування;
г) виробництво, збут, розподіл, транспортування.

68. Назвіть основні елементи мікрологістичних систем:

а) постачання і виробництво;
б) збут і розподіл;
в) транспортування;
г) правильні відповіді а), б), в).

69. Перерахуйте види логістики:

Національний університет водного господарства та природокористування

а) постачальна, виробнича, збутова, розподільча, транспортна;
б) постачальна, виробнича, розподільча, транспортна;
в) постачальна, виробнича, збутова, транспортна;
г) виробнича, збутова, розподільча, транспортна.

70. Виробничі запаси, як елемент системи логістики, створюються

а) у виробника;
б) на транспорті;
в) у споживача;
г) правильні відповіді а), б), в).

71. Який елемент логістичної системи вирівнює потужності виробництва, транспорту, реалізації продукції:

а) інформаційний зв'язок і контроль;
б) виробничі запаси;
в) транспорт;
г) персонал.

72. Який елемент логістичної системи забезпечує надійність, терміни, вартість доставки:

а) інформаційний зв'язок і контроль;
б) виробничі запаси;
в) транспорт;
г) персонал.

73. Який елемент логістичної системи забезпечує формування замовлень, вимоги до продукції, рівень запасів:

а) інформаційний зв'язок і контроль;
б) виробничі запаси;
в) транспорт;
г) персонал.

74. Який елемент логістичної системи визначає якість роботи системи вцілому:

а) інформаційний зв'язок і контроль;
б) виробничі запаси;
в) транспорт;
г) персонал.

75. Назвіть основні групи інформаційних систем для реалізації комплексного логістичного підходу:

а) планування вантажопотоків, календарного планування та поповнення запасів, обробки документації;

Національний університет водного господарства та природокористування

б) створення логістичної мережі, календарного планування та поповнення запасів, обробки документації;
в) створення логістичної мережі, планування вантажопотоків, календарного планування та поповнення запасів;
г) створення логістичної мережі, планування вантажопотоків, календарного планування та поповнення запасів, обробки документації.

76. Яка група інформаційної системи логістики забезпечує створення оптимальної мережі постачання, розташування підприємств та розподільчих центрів:

а) створення логістичної мережі;
б) планування вантажопотоків;
в) календарного планування та поповнення запасів;
г) обробки документації.

77. Яка група інформаційної системи логістики обґрунтовує відповідності попиту пропозиції:

а) створення логістичної мережі;
б) планування вантажопотоків;
в) календарного планування та поповнення запасів;
г) обробки документації.

78. Яка група інформаційної системи логістики обґрунтовує розташування джерел сировини та виробничих підприємств:

а) створення логістичної мережі;
б) планування вантажопотоків;
в) календарного планування та поповнення запасів;
г) обробки документації.

79. Яка група інформаційної системи логістики обґрунтовує розміри складських приміщень та партій вантажу:

а) створення логістичної мережі;
б) планування вантажопотоків;
в) календарного планування та поповнення запасів;
г) обробки документації.

80. Яка група інформаційної системи логістики обґрунтовує рухомий склад та розміри партій вантажу:

а) створення логістичної мережі;
б) планування вантажопотоків;
в) календарного планування та поповнення запасів;
г) обробки документації.

81. Яка група інформаційної системи логістики забезпечує розробку тижневих графіків роботи та графіків видачі матеріальних ресурсів із складів:

а) створення логістичної мережі;
б) планування вантажопотоків;
в) календарного планування та поповнення запасів;
г) обробки документації.

82. Яка група інформаційної системи логістики забезпечує розрахунок раціонального та максимального навантаження транспортних засобів:

а) створення логістичної мережі;
б) планування вантажопотоків;
в) календарного планування та поповнення запасів;
г) обробки документації.

83. Яка група інформаційної системи логістики забезпечує доставку вантажів при мінімальній кількості транспортних засобів або мінімального пробігу:

а) створення логістичної мережі;
б) планування вантажопотоків;
в) календарного планування та поповнення запасів;
г) обробки документації.

84. Яка група інформаційної системи логістики забезпечує комплектацію невеликих партій різних вантажів:

а) створення логістичної мережі;
б) планування вантажопотоків;
в) календарного планування та поповнення запасів;
г) обробки документації.

85. Яка група інформаційної системи логістики вирішує задачі збереження та управління запасами:

а) створення логістичної мережі;
б) планування вантажопотоків;
в) календарного планування та поповнення запасів;
г) обробки документації.

86. Яка група інформаційної системи логістики забезпечує автоматизовану обробку та передачу транспортних накладних і виплат:

а) створення логістичної мережі;
б) планування вантажопотоків;

Національний університет водного господарства та природокористування

в) календарного планування та поповнення запасів;
г) обробки документації.

87. Яка група інформаційної системи логістики забезпечує перевірку накладних та оплату перевезень вантажів:

а) створення логістичної мережі;
б) планування вантажопотоків;
в) календарного планування та поповнення запасів;
г) обробки документації.

88. Яка група інформаційної системи логістики забезпечує зв'язки з іншими підприємствами:

а) створення логістичної мережі;
б) планування вантажопотоків;
в) календарного планування та поповнення запасів;
г) обробки документації.

89. Яка група інформаційної системи логістики забезпечує використання інформації про можливі маршрути руху:

а) створення логістичної мережі;
б) планування вантажопотоків;
в) календарного планування та поповнення запасів;
г) обробки документації.

90. Яка група інформаційної системи логістики забезпечує використання інформації про вантажні тарифи:

а) створення логістичної мережі;
б) планування вантажопотоків;
в) календарного планування та поповнення запасів;
г) обробки документації.

91. Яка група інформаційної системи логістики дозволяє скоротити час та спростити умови отримання інформації:

а) створення логістичної мережі;
б) планування вантажопотоків;
в) календарного планування та поповнення запасів;
г) обробки документації.

92. Яка група інформаційної системи логістики дозволяє підвищити точність передачі інформації:

а) створення логістичної мережі;
б) планування вантажопотоків;
в) календарного планування та поповнення запасів;
г) обробки документації.

Національний університет
водного господарства
та природокористування

93. Яка група інформаційної системи логістики забезпечує контроль за рухом вантажів:

а) створення логістичної мережі;
б) планування вантажопотоків;
в) календарного планування та поповнення запасів;
г) обробки документації.

94. Право пред'являти претензії у випадку порушення прав або інтересів суб'єктів господарювання закріплено:

а) Господарським кодексом України;
б) Адміністративним кодексом України;
в) Господарським та Адміністративним кодексом України;
г) Цивільним кодексом України.

95. Право пред'являти претензії у випадку порушення прав або інтересів фізичних осіб закріплено:

а) Господарським кодексом України;
б) Адміністративним кодексом України;
в) Господарським та Адміністративним кодексом України;
г) Цивільним кодексом України.

96. Для врегулювання спорів за договором перевезень постраждала сторона має право звернутись до порушника прав з …

а) претензійним листом;
б) позовом до суду;
в) претензійним листом і позовом до суду;
г) позовом до суду і претензійним листом.

97. Позов для перевізника може пред'являтись:

а) вантажоотримувачем;
б) вантажовідправником;
в) експедитором;
г) правильні відповіді а), б).

98. Позов для перевізника може пред'являтись у випадку:

а) часткової відмови перевізника задовольнити претензію;
б) повної відмови перевізника задовольнити претензію;
в) неотримання від перевізника відповіді на претензію;
г) правильні відповіді а), б), в).

99. Претензії на автомобільному транспорті відносно оплати штрафів можуть пред'являтись протягом:

а) одного місяця;

Національний університет
водного господарства
та природокористування

б) 45 днів;
в) 10 днів;
г) 90 днів.

100. Претензії на автомобільному транспорті відносно оплати штрафів мають бути розглянуті протягом:

а) 5 днів;
б) 10 днів;
в) 90 днів.
г) 45 днів.

101. Претензії відносно перевезень у прямому змішаному сполученні мають бути розглянуті протягом:

а) 6 місяців;
б) 45 днів;
в) 3 місяців;
г) одного року.

102. У випадку відсутності всіх необхідних для розгляду претензії документів:

а) заявнику направляється запит з вказівкою терміну представлення;
б) заявнику направляється запит;
в) претензія до розгляду не приймається;
г) претензія розглядається за наявними документами.

103. Термін для відповіді на претензію складає:

а) 1 місяць;
б) 1 рік;
в) 45 днів;
г) 90 днів.

104. Термін позовної давності згідно Цивільного кодексу становить:

а) один рік;
б) шість місяців;
в) відповідно договірних умов;
г) відповідно міжнародних кодексів.

105. Термін позовної давності згідно Господарського кодексу становить:

а) один рік;
б) шість місяців;
в) відповідно договірних умов;

Національний університет
водного господарства
та природокористування

г) відповідно міжнародних кодексів.

106. Право на пред'явлення претензії у випадку втрати вантажу має:

а) вантажовідправник;
б) вантажоотримувач;
в) вантажовідправник або вантажоотримувач;
г) експедитор.

107. Право на пред'явлення претензії у випадку недостачі, псування або пошкодження вантажу має:

а) вантажовідправник;
б) вантажоотримувач;
в) вантажовідправник або вантажоотримувач;
г) експедитор.

108. Право на пред'явлення претензії у випадку порушення термінів доставки вантажу має:

а) вантажовідправник;
б) вантажоотримувач;
в) вантажовідправник або вантажоотримувач;
г) експедитор.

Національний університет
водного господарства
та природокористування

109. До претензії про поставку вантажу невідповідної якості додаються:

а) акт прийому за якістю та акт експертизи;
б) акт прийому за якістю та документи, що засвідчують якість і комплектність продукції;
в) документи, що засвідчують якість і комплектність продукції;
г) акт прийому за якістю.

110. До претензії про недостачу вантажу додаються:

а) акт прийому, упаковочні ярлики, квитанції станцій призначення про перевірку ваги, пломби тарних місць, документ, що засвідчує повноваження представника, документ, що вміщує дані обмірів і зважування;
б) акт прийому, упаковочні ярлики, квитанції станцій призначення про перевірку ваги, пломби тарних місць;
в) документ, що засвідчує повноваження представника, документ, що вміщує дані обмірів і зважування;
г) акт прийому, упаковочні ярлики, квитанції станцій призначення про перевірку ваги, пломби тарних місць, документ, що засвідчує повноваження представника.

Національний університет водного господарства та природокористування

111. До претензії про псування вантажу додаються:

а) довідки про ціну реалізованого вантажу або проведену переоцінку;

б) довідки про ціну реалізованого вантажу або проведену переоцінку, про зміни маркування вантажу на відповідний сорт;

в) довідки про ціну реалізованого вантажу, про зміни маркування вантажу на відповідний сорт;

г) довідки про зміни маркування вантажу на відповідний сорт, про проведену переоцінку.

112. Днем пред'явлення претензії вважається:

а) день здачі на пошту;

б) розписка про отримання;

в) день здачі на пошту або розписка про отримання;

г) день настання події, що стала приводом для претензії.

113. Перевізник має право пред'явити претензію до:

а) вантажоотримувача;

б) вантажовідправника;

в) експедитора;

г) правильні відповіді а), б).

114. Перевізник має право пред'явити претензію протягом:

а) 2-х місяців з моменту настання події, що стала приводом претензії;

б) 2-х місяців з моменту закінчення термінів звірки по виконанню місячного плану;

в) 2-х місяців з моменту закінчення термінів разової заявки;

г) 2-х місяців з моменту настання події, що стала приводом претензії або з моменту закінчення термінів звірки по виконанню місячного плану або разової заявки .

Національний університет водного господарства та природокористування

КАРТКА ТЕСТУВАННЯ

Міністерство освіти, науки, молоді та спорту України
Національний університет водного господарства та природокористування
Кафедра регіонального управління

Програма та картка тестування з дисципліни

"Транспортно-експедиційна робота"

для студентів за напрямом підготовки 6.070101 "Транспортні технології(автомобільний транспорт)"
Кількість годин: _____
Кількість кредитів ECTS: _____
Викладачі – _____
Прізвище та ініціали студента _____
Курс IV, група _____, навчальний рік 20__/20__.
напрям підготовки 6.070101 "Транспортні технології (автомобільний транспорт)"
Набрано балів _____ _____ _____
Підсумкова оцінка: за національною шкалою _____
за шкалою ECTS _____
Підпис викладача _____

Шкала оцінювання в КМСОНП та ECTS

Сума балів за всі форми навчальної діяльності	Оцінка ECTS	Для екзамену
90-100 балів	*A*	відмінно
82-89 балів	*B*	добре
74-81 балів	*C*	
64-73 балів	*D*	задовільно
60-63 балів	*E*	
35-59 балів	*FX*	незадовільно з можливістю повторного складання
1-34 балів	*F*	незадовільно з обов'язковим повторним вивченням курсу

Розподіл балів за формами контролю

Модуль І. Поточне тестування, самостійна та індивідуальна робота														**Модуль 2.** Підсумковий контроль	**Сума**
Змістовий модуль 1				Змістовий модуль 2						Змістовий модуль 3				Індивідуальна робота	
Т 1	Т 2	Т 3	Т 4	Т 5	Т 6	Т 7	Т 8	Т 9	Т 10	Т 11	Т 12	Т 13	Т 14		
10				**20**						**10**				**20**	**40**	**100**
40																

Т – теми змістових модулів.

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Поточне тестування

Змістовий модуль 1

Теоретичні основи та правові аспекти організації транспортно-експедиційної роботи

Тема 1. Предмет і зміст курсу "Транспортно-експедиційна робота"
Тема 2. Правові аспекти транспортного експедитування
Тема 3. Регулювання транспортно-експедиторської діяльності
Тема 4. Організація транспортно-експедиторського обслуговування
За кожну вірну відповідь нараховується 0,4 бала.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а
б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б
в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в
г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г

Кількість вірних відповідей _____, набрано балів _____
Підпис студента _____ Підпис викладача _____

Змістовий модуль 2

Документаційне забезпечення транспортно-експедиційної роботи

Тема 5. Транспортно-експедиторське обслуговування підготовки вантажів до транспортування
Тема 6. Транспортно-експедиторське обслуговування прийому та передачі вантажів в процесі транспортування
Тема 7. Транспортно-експедиторське обслуговування процесу транспортування вантажів автомобільним транспортом
Тема 8. Особливості транспортно-експедиторського обслуговування процесу доставки вантажів різними видами транспорту
Тема 9. Транспортно-експедиторське обслуговування міжнародних автомобільних перевезень
Тема 10. Транспортно-експедиторське обслуговування транзитних автомобільних перевезень
За кожну вірну відповідь нараховується 0,8 бала.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а
б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б
в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в
г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г

Кількість вірних відповідей _____, набрано балів _____
Підпис студента _____ Підпис викладача _____

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Змістовий модуль 3

Технологія транспортно-експедиційної роботи

Тема 11. Технологія транспортно-експедиторського обслуговування підприємств

Тема 12. Технологія транспортно-експедиторського обслуговування населення

Тема 13. Значення транспортно-експедиторського обслуговування у формуванні логістичних систем

Тема 14. Претензійно-позовна робота в процесі транспортно-експедиторського обслуговування

За кожну вірну відповідь нараховується 0,4 бала.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а
б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б
в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в
г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г

Кількість вірних відповідей _____, набрано балів _____

Підпис студента _____ Підпис викладача _____

Підсумковий контроль

а) Підсумкове тестування

За кожну вірну відповідь нараховується 1 бал.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а	а
б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б	б
в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в	в
г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г	г

Кількість вірних відповідей _____, набрано балів _____

Підпис студента _____ Підпис викладача _____

б) Відповідь на практичне питання

За вірну та повну відповідь нараховується 15 балів.

Разом набрано балів на підсумковому контролі _____

Підпис студента _____ Підпис викладача _____

Розподіл балів присвоєних студенту за формами контролю

Модуль І. Поточне тестування, самостійна та індивідуальна робота															**Модуль 2.** Підсумковий контроль	**Сума**
Змістовий модуль 1				Змістовий модуль 2						Змістовий модуль 3				Індивідуальна робота		
Т 1	Т 2	Т 3	Т 4	Т 5	Т 6	Т 7	Т 8	Т 9	Т 10	Т 11	Т 12	Т 13	Т 14			

Підпис викладача _____

Національний університет
водного господарства
та природокористування

ТЕРМІНОЛОГІЧНИЙ СЛОВНИК

ЗМІСТОВИЙ МОДУЛЬ 1

Теоретичні основи та правові аспекти організації транспортно-експедиційної роботи

Вага брутто – маса товару разом з внутрішньою упаковкою /нероздільна з товаром до споживання/ і зовнішньою /тарою/.

Вага брутто за нетто – вага тари складає не більше 1…2% від ваги товару, тому вагою тари нехтують.

Вага нетто – маса товару без тари і упаковки.

Вантаж – товари або власність, що транспортується або підлягає транспортуванню всіма видами транспорту згідно укладеного договору /за виключенням: поштових відправлень, багажу, трубопровідного транспорту/.

Дата поставки – дата документа, що підтверджує передачу права власності або права розпоряджатись товаром від продавця до покупця.

Договір експедиції – угода між експедитором і замовником, згідно якої експедитор за винагороду зобов'язується за рахунок і від імені замовника або від власного імені відправляти вантажі різними видами транспорту, отримувати вантажі, що прибувають на адресу замовника, або надавати інші послуги, пов'язані з перевезенням.

Договір купівлі-продажу – договір на поставку товару і надання супутніх послуг.

Експедитор /транспортний експедитор/ – суб'єкт господарювання, який за дорученням замовника та за його рахунок виконує або організовує виконання транспортно-експедиторських послуг, визначених договором транспортного експедирування, або – юридична особа, яка здійснює від свого імені, але за рахунок замовника за певну винагороду, перевезення вантажів і пов'язані операції.

Експедиційне обслуговування – діяльність з вирішення організаційних питань, пов'язаних з переміщенням вантажу, маркування вантажу, підбір контейнерів, піддонів, зважування вантажу, проведення розрахунків та оформлення транспортних документів, ведення облікових карток, супровід вантажу.

Еталонне транспортно-експедиційне підприємство –

Національний університет водного господарства та природокористування

транспортно-експедиційне підприємство із повним комплексом обслуговуючих операцій.

Замовник – споживач послуг експедитора /юридична або фізична особа/, яка за договором транспортного експедирування самостійно або через представника, що діє від його імені, доручає експедитору виконати чи організувати або забезпечити виконання визначених договором транспортного експедирування послуг та оплачує їх, включаючи плату експедитору.

Ковзна ціна – уточнена ціна відповідно до змін виробничих і транспортних витрат в період виконання договору.

Контрактна ціна – це кількість грошових одиниць, яку покупець має заплатити продавцю в певній валюті за весь товар, що доставлений в передбачений договором географічний пункт.

Міжнародна федерація експедиторських асоціацій /FIATA/ – професійне, добровільне, некомерційне об'єднання міжнародних експедиторів.

Напівбрутто – вага брутто товару за мінусом ваги зовнішньої упаковки.

Напівнетто – вага нетто товару за мінусом ваги внутрішньої упаковки.

Перевізник – юридична або фізична особа, яка взяла на себе зобов'язання і відповідальність згідно договору перевезення за доставку до місця призначення довіреного вантажу, перевезення вантажів та їх передачу вантажоодержувачу або довіреній особі.

Плата експедитору – засоби, заплачені замовником експедитору за належне виконання договору транспортного експедитування.

Рухома ціна – зафіксована в договорі ціна, що передбачає зміни відповідно до ринкових умов.

Спеціалізовані експедиційні підприємства – виконують роботи з транспортно-експедиційного обслуговування, не мають власного парку рухомого складу.

Тверда ціна – зафіксована в договорі ціна, що не підлягає змінам протягом терміну його дії.

Термін поставки – момент передачі товару у власність або розпорядження замовнику, або його довіреній особі, що діє від його імені.

Транспортне обслуговування – діяльність, що пов'язана з

Національний університет
водного господарства
та природокористування
переміщенням вантажів або пасажирів і спрямована при перевезенні вантажів на безпосередньо перевезення та роботи, що забезпечують процес переміщення від постачальника до споживача, або при перевезенні пасажирів – надання можливих послуг протягом руху пасажирів з місця відправлення до місця призначення.

Транспортні експедиційні підприємства – виконують роботи з перевезення вантажів та транспортно-експедиційного обслуговування, мають в наявності власний рухомий склад.

Транспортно-експедиторська діяльність – підприємницька діяльність з організації та забезпечення перевезень експортного, імпортного, транзитного або іншого вантажу за договором транспортного експедитування, або – підприємницька діяльність по наданню транспортно-експедиторських послуг з організації і забезпечення перевезень експортних, імпортних, транзитних та інших вантажів.

Транспортно-експедиторська операція – це закінчена елементарна періодична дія, що забезпечує задоволення певної потреби при здійсненні перевезення вантажів або пасажирів.

Транспортно-експедиторське обслуговування – система доставки, що включає в себе перевезення товару від виробника до споживача та виконання вантажно-розвантажувальних робіт, упаковку, складування, зберігання, страхування, проведення розрахунків тощо.

Транспортно-експедиторське обслуговування підприємств, організацій та населення – це управлінський процес, пов'язаний з переміщення вантажів з моменту їх прийняття до передачі вантажоотримувачу, або від моменту продажу квитка пасажиру до прибуття його на місце призначення.

Учасники транспортно-експедиторської діяльності – замовники, перевізники, експедитори, транспортні агенти, порти, залізничні станції, об'єднання та спеціалізовані підприємства залізничного, авіаційного, автомобільного, річкового та морського транспорту, митні брокери та інші особи, що виконують роботи або надають послуги при перевезенні вантажів.

Ціна з наступною фіксацією – встановлена в процесі виконання договору ціна: або перед поставкою кожної партії, або перед початком календарного року.

Якість товару – сукупність властивостей, що визначають

Національний університет водного господарства та природокористування

придатність товару для використання його за призначенням.

ЗМІСТОВИЙ МОДУЛЬ 2
Документаційне забезпечення транспортно-експедиційної роботи

Авіаційна вантажна накладна – це документ, що оформляється вантажовідправником, або від його імені та засвідчує заключення угоди перевезення і прийому вантажу до перевезення на умовах, визначених договором.

Авіаційна вантажна накладна агента – це документ, що оформляється на кожне відправлення об'єднаного вантажу і вміщує інструкції для обробки його розкомплектування.

Авіаційна вантажна накладна-дублікат – це документ, що видається для оформлення перевезення вантажу у випадку відсутності основної авіаційної вантажної накладної і вміщує необхідну інформацію про вантаж.

Авіаційна вантажна накладна-основна – це документ, що вміщує інформацію про перевізника.

Акт виконаних робіт – основний документ, що підтверджує факт надання послуг транспортного експедирування.

Акт про недоставку /невидачу/ – акт про несправності – інформаційний документ для підтвердження несправності при транспортуванні вантажу або порушення умов договору перевезення.

Акт про недостачу, пошкодження чи псування вантажів – документ, що визначає причин та суми зменшення вартості вантажу, або результати експертизи в бюро товарних експертиз.

Акт про прийом матеріалів – документ для оформлення прийому матеріальних цінностей, що мають кількісні і якісні розходження з даними супровідних документів постачальника або прийому матеріалів, що поступили без документів.

Акт про проведення митного огляду – документ, що засвідчує митний контроль вантажів і транспортних засобів, що переміщають вантажі через митний кордон України на умовах Конвенції МДП.

Бордеро (bordero) – вантажний маніфест, що використовується на автомобільному транспорті і містить перелік вантажів, що перевезяться автопоїздом з посиланням на прикладені копії

Національний університет водного господарства та природокористування

накладної CMR.

Вантажна специфікація (shipping specification) – документ, що вміщує перелік всіх видів і сортів товарів, які входять в партію з вказівкою місця, кількості і виду кожного товару.

Вантажне маркування – відомості для транспортної організації, що перевозить вантаж: найменування країни, пункт відправлення і пункт призначення, маршрут при перевантаженнях.

Вантажний маніфест (manifest of cargo) – документ, що вміщує перелік товарів, які перевозяться на одному транспортному засобі або транспортній одиниці і включає відомості про товар: номера транспортних документів; найменування відправника вантажу та вантажоотримувача; маркування, кількість, маса та вид вантажних місць; опис і кількість товарів.

Ветеринарний сертифікат (veterinary certificate) – документ для перевезення тварин, продуктів і сировини тваринного походження.

Власник книжки МДП – юридична чи фізична особа, що допущена до перевезень на умовах Конвенції МДП в порядку передбаченому законодавством країни, де зареєстрований перевізник і яка придбала право в гарантійному об'єднанні.

Гарантійне об'єднання – це національна організація в системі МДП /АсМАП/, що вповноважена Міжнародним союзом автомобільного транспорту /МСАТ/ здійснювати видачу книжок МДП і призначена митним органом договірної сторони гарантом оплати обов'язкових платежів за товари, що перевозяться на умовах конвенції МДП.

Гігієнічний сертифікат (сертифікати аналізів) (certificate of analysis) – документ для перевезення товарів, які можуть завдати шкоди здоров'ю людини.

Декларація відправника небезпечних вантажів – це документ, що оформляється вантажовідправником і представляється перевізнику при прийнятті для перевезення небезпечних вантажів.

Дозвіл на відвантаження – інструкція представника покупця із спеціальними умовами вкладання і транспортування товару /держстандарту/.

Експедиційний договір доручення – договір, що доручає експедитору діяти від імені, за рахунок і за дорученням вантажовласника, без набуття будь-яких прав і обов'язків перед

Національний університет водного господарства та природокористування

третіми особами.

Залізнична вантажна накладна СМГС – це основний документ по перевезенню вантажів залізничним транспортом, або – обов'язкова двостороння письмова угода на перевезення вантажу, або – договір застави вантажу для забезпечення гарантії про внесення плати за перевезення та інших платежів.

Змішане транзитне сполучення – транзит, що передбачає перевантаження з одного виду транспорту на інший, переробку, сортування, упаковку, накопичення, вимір, формування партії, тимчасове збереження та ін.

Інструкція вантажовідправника – допоміжний документ, призначений для збору повної інформації про вантаж, що необхідна перевізнику або агенту для оформлення вантажу за авіаційною вантажною накладною.

Книжка МДП – документ, що передбачає перевезення вантажів опломбованими транспортними засобами, причепами або контейнерами, які звільняються від митного контролю на проміжних митницях і митне оформлення здійснюється першочергово у спрощеному порядку, або – підтверджує гарантії доставки вантажу в митницю призначення, оплату митних платежів і вміщує інформацію про перевізника і вантаж.

Конвенція МДП – використовується для перевезення вантажів автомобільним транспортом, що виконуються без проміжних перевантажень дорожніми транспортними засобами, составами дорожніх транспортних засобів або в контейнерах, з перетином одного або декількох кордонів.

Коносамент – це документ, що підтверджує наявність і зміст договору морських перевезень, засвідчує прийняття вантажу до перевезень, регулює правовідносини між перевізником і вантажоотримувачем.

Консульські рахунки-фактури (consular invoice) – копії рахунку-фактури складені мовою країни транзиту або призначення експортних вантажів.

Маркування – умовні позначення, дані або зображення, які наносять на упаковку, бірки, вантажі з метою уникнення їх пересортування і створення умов для збереження під час транспортування відповідно до фізико-хімічних та транспортних особливостей вантажів.

Національний університет водного господарства та природокористування

Маршрутна карточка контейнера – розписка про прийом або здачу контейнера.

Міжнародні перевезення – це перевезення, що здійснюються територією двох і більше країн.

Пакетування вантажів – комплектування одиничних вантажів в укрупнені місця-пакети шляхом з'єднання в один блок, параметри якого достатні для раціонального використання вантажоємності і вантажопідйомності транспортних засобів, виконання вантажних робіт, а також забезпечення збереженості вантажу.

Пакувальний лист (packing list) – документ, що вміщує перелік всіх видів і сортів товарів, які перебувають у кожному вантажному місці, використовується як доповнення до рахунку-фактури у випадку відправлення великої кількості найменувань товарів, або у випадку різної кількості, маси або вмісту кожного вантажного місця.

План розміщення вантажу в контейнері – документ, що вказує порядок розміщення вантажних місць в контейнері.

Пряме транзитне сполучення – транзит, що здійснюється одним видом транспорту, без перевантаження на інший, за одним транспортним документом на всьому шляху руху.

Рахунок-фактура (invoice) – комерційний рахунок за товари при міжнародних перевезеннях, визначає суму платежів за товар або використовується як накладна.

Рахунок-фактура або рахунок-специфікація – документ, що вміщує ціну одиниці товару і загальну суму платежу, базисні умови поставки, відомості про сплату вартості перевезень, відомості про страхування, номер вантажного документа.

Свідоцтво про завантаження контейнера небезпечними вантажами – документ, що вміщує за кожним контейнером фактичних відправників і отримувачів, бірки небезпечності, класифікації вантажу, масу нетто.

Сертифікат небезпечних вантажів (certificate of dangerous goods) – це свідоцтво транспортної організації про те, що небезпечний вантаж визначений і описаний правильно.

Сертифікат походження товару (certificate of origin) – застосовується у випадку укладеної угоди між країнами про пільгові мита.

Сертифікат якості товару (certificate of origin) – документ, що

Національний університет водного господарства та природокористування
видається на кожну партію товару, який відвантажується за одним перевізним документом і застосовується для продовольчих товарів, косметичної продукції та інші.

Сертифікат якості, або сертифікат відповідності – документ, що підтверджує якість товару, його відповідність стандарту.

Спеціальна товарно-транспортна накладна типової форми №1-ТН(спирт) з контрольним листком форми №1-АТ – це документ, що застосовується при перевезенні спирту етилового, спиртопродуктів, тютюнових виробів в межах України.

Спеціальна форма товарно-транспортної накладної №1-ТН(МС) – це документ, що застосовується при перевезенні молочної сировини в межах України, як додаток до товарно-транспортної типової форми.

Спеціальна форма товарно-транспортної накладної №1-ТТН – це документ, що застосовується при перевезенні хлібобулочних виробів в межах України.

Спеціальне маркування – позначення, що визначають правила поводження з вантажем під час перевезення, вантажних робіт, збереження.

Товарне маркування – позначення, необхідні для адресата – отримувача вантажу: найменування вантажовідправника і вантажоотримувача, вага нетто і брутто, номер угоди, номер даного місця.

Товарно-транспортна накладна – це документ, що призначений для списання товарно-матеріальних цінностей у вантажовідправника, обліку під час перевезення, прийняття на складський, оперативний і бухгалтерський облік, розрахунків при перевезенні вантажів та обліку виконаної транспортної роботи.

Товарно-транспортна накладна типової форми CMR – це документ, що застосовується при перевезеннях в міжнародному сполученні, має силу договору відносно умов прийняття вантажу перевізником.

Товарно-транспортна накладна типової форми №1-ТН – це документ, що застосовується при перевезеннях в межах України.

Транзит вантажів – перевезення вантажів під митним контролем через територію України між двома пунктами чи в межах одного пункту пропуску через державний кордон України.

Національний університет водного господарства та природокористування

Транзитні вантажі – насипні, наливні, навалочні, одиничні, тарно-одиничні товари, вантажобагаж, що прийняті до перевезення учасниками транзиту, на основі заключених договорів.

Транзитні вантажі, транспортні засоби і контейнери – це вантажі, транспортні засоби, здійснення операцій з яким є частиною повного маршруту перевезення, який починається і закінчується за межами території України.

Транзитні послуги – безпосередньо пов'язана з транзитом вантажів підприємницька діяльність, яка здійснюється на основі договорів перевезень, транспортного експедитування та ін.

Транспортне маркування – позначення, що необхідні під час транспортування: номери вагонів, внутрішні номери партії та інші.

Упаковочний лист – документ, що вміщує найменування вантажовідправника і вантажоотримувача, специфікацію вантажу, вагу і об'єм, число місць, вагу і об'єм кожного місця.

Упаковочний лист – документ, що вміщує перелік предметів, які входять в одне вантажне місце.

Учасники транзиту – вантажовласники і суб'єкти підприємницької діяльності: перевізники, порти, станції, експедитори, агенти та інші, які в установленому порядку надають транспортні послуги.

Фітосанітарний сертифікат (certificate of quality) – видається державними органами по карантину або захисту рослин країни-експортера для товарів, які підлягають сертифікації по карантину при ввозі в країну.

Фумігаційний сертифікат (fumigation certificate) – здокумент для підтвердження, що вантажі до відправлення отримувачу пройшли обробку на знищення комах.

ЗМІСТОВИЙ МОДУЛЬ 3
Технологія транспортно-експедиційної роботи

Відсоток вантажовласників, ***які використовують транспортно-експедиційне обслуговування*** – процентний вираз відношення числа вантажовласників з транспортно-експедиційним обслуговуванням до загального числа вантажовласників у зоні обслуговування.

Граф-модель процесу доставки вантажу – методика

Національний університет водного господарства та природокористування

визначення ефективності певної форми організації транспортно-експедиційного обслуговування за критерієм кількості міжвідомчих передач вантажу та кількості договірних зв'язків між учасниками процесу доставки.

Економія транспортних витрат внаслідок операцій транспортно-експедиційного обслуговування – різниця величини приведених витрат на транспортування без транспортно-експедиційного обслуговування та величини приведених витрат на транспортування з транспортно-експедиційним обслуговуванням.

Комплекс транспортно-експедиційного обслуговування – перелік експедиторських технологічних операцій для автомобільного транспорту, який включає: укладання договорів; вибір раціональних видів транспорту; платіжно-розрахункові операції; упакування; затарювання; маркування; підгрупування; приймально-здавальні операції; оформлення документації; навантаження; перевезення; супровід; митні операції; інформування про рух вантажу; перевантаження; розвантаження; сортування; оформлення актів про виявлення дефектів; збереження; передача вантажу; ремонт тари і пакувальних матеріалів.

Логістика – процес організації доставки вантажу в необхідній кількості та гарантовані терміни від виробника до споживача.

Макрологістика – концепція побудови логістичних систем заснована на принципі взаємодії та погодженості основних її елементів: постачання, виробництва, збуту, розподілу та транспортування.

Метод приведених витрат – методика визначення ефективності певної форми організації транспортно-експедиційного обслуговування за критерієм мінімуму витрат на комплекс робіт з доставки вантажу, або – сума величини експлуатаційних витрат, вартості оборотних коштів, добутку нормативного коефіцієнта ефективності капіталовкладень та величини капітальних витрат.

Мікрологістика – концепція побудови логістичних систем в межах окремих функціональних елементів логістичних систем: або розподілу, або планування, або реалізації та контролю перевезення вантажів.

Місцева система транспортно-експедиційного обслуговування населення – система організації транспортно-експедиційного обслуговування, за якою приймальні пункти

Національний університет
водного господарства
та природокористування

приймають, оформляють і самостійно організовують виконання замовлення транспортною бригадою.

Питома вага перевезень з транспортно-експедиційним обслуговуванням – процентний вираз відношення обсягу перевезень з транспортно-експедиційним обслуговуванням і загального обсягу.

Позовна заява – документ, що направляється в Господарський суд для вирішення спорів у випадку повної або часткової відмови перевізника задовольнити претензію, або у випадку неотримання від перевізника відповіді на претензію в місячний термін.

Претензійний лист – документ, що передує судовому вирішенню спорів, спрямований на врегулювання відносин з порушником прав для компенсації збитків чи застосування інших санкції.

Ритмічність вивозу вантажу – відношення фактичного рівня вивозу вантажів до договірного.

Рівень доставки вантажів – відношенням фактичного терміну доставки до договірного.

Рівень збереженості вантажів – відношення обсягу перевезень без втрат до загального обсягу.

Середньодобові залишки вантажів – відношення величини фактичних середньодобових залишків до середньодобової нормативної величини вивозу.

Ступінь виконання комплексу транспортно-експедиційних операцій і послуг – відношення кількості або вартості виконаних операцій і послуг до кількості або вартості операцій і послуг, передбачених Правилами для визначеного типу перевезень.

Транспортно-експедиційні непобутові послуги для населення – послуги, пов'язані з роботою пасажирського транспорту: реєстрація пасажирів, оформлення багажу і доставка в аеропорти, перевезення пасажирів різними видами транспорту, комунальні послуги.

Транспортно-експедиційні побутові послуги для населення – платні послуги, виконані за індивідуальними замовленнями населення з оформленням документів на фізичних осіб з перевезення, навантаження, розвантаження, пакування і перенесення вантажів, збереження на складах, придбання і доставки квитків та інших.

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Централізована система транспортно-експедиційного обслуговування населення – система організації транспортно-експедиційного обслуговування, за якою прийняте і оформлене приймальним пунктом замовлення передається на виконання в диспетчерську агентства.

Якість – сукупність властивостей, що обумовлюють придатність продукції задовольняти визначені потреби відповідно до призначення.

Якість транспортного обслуговування – сукупність показників, що визначають повноту і ступінь задоволення транспортних потреб споживачів.

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Національний університет
водного господарства
та природокористування

ПРЕДМЕТНИЙ ПОКАЖЧИК ТЕРМІНІВ

Авіаційна вантажна накладна 80
Авіаційна вантажна накладна агента 80
Авіаційна вантажна накладна-основна 85
Акт виконаних робіт 75,76,77,174.
Акт про недоставку /невидачу/ – акт про несправності 84, 85, 302
Акт про прийом матеріалів 68, 302
Бордеро (bordero) 88, 96, 302
Вага брутто 18, 238, 299
Вага брутто за нетто 18, 299
Вага нетто 18, 314
Вантажна специфікація (shipping specification) 88, 303
Вантажне маркування 56, 250, 303
Вантажний маніфест (manifest of cargo) 88, 303
Декларація відправника небезпечних вантажів 262, 303
Договір експедиції 10,11, 299
Експедитор 3, 5, 6, 10, 18, 20, 22, 23, 25, 58
Експедиційне обслуговування 4, 5, 9, 12, 13
Залізнична вантажна накладна СМГС 79, 84, 304
Змішане транзитне сполучення 304
Інструкція вантажовідправника 304
Конвенція МДП 93, 304
Коносамент 38, 89, 102
Маркування 5, 28, 55, 56
Міжнародні перевезення 86, 93, 171
Пакетування вантажів 56, 305
Пакувальний лист (packing list) 88, 305
План розміщення вантажу в контейнері 305
Подорожній лист 62, 69, 206
Пряме транзитне сполучення 305
Рахунок-фактура (invoice) 87, 305
Спеціальна форма товарно-транспортної накладної №1-ТТН 71, 72, 306
Товарне маркування 306
Транспортно-експедиторська операція 6, 301
Транспортно-експедиторське обслуговування 4, 13, 165, 301
Учасники транспортно-експедиторської діяльності 6, 301

Національний університет
водного господарства
та природокористування

РЕКОМЕНДОВАНА ЛІТЕРАТУРА

1. Будрина Е. В. Основы транспортно-экспедиционной деятельности : Учеб. пособие / Е. В. Будрина.– СПб. : СП:ГИЭУ, 2000. – С. 139

2. Зеркалов Д. В. Довідник експедитора / Д.В. Зеркалов. – К. : Основа, 2002. – С. 624

3. Зінь Е. А. Державне управління : Навч. Посібник / Е. А. Зінь. – Рівне : НУВГП, 2009. – С. 234

4. Зінь Е.А. Основи зовнішньоекономічної діяльності : Підручник / Е. А. Зінь, Н. С. Дука ; за ред. Е. А. Зіня. – К. : Кондор, 2009. – С. 432

5. Зінь Е.А. Керівник у системі управління. Водне господарство. Методи активного навчання : Навч. посібник / Е. А. Зінь ; за ред. С. Т. Вознюка і Е. А. Зіня. – К. : ІЗМН, 1997. – С. 368

6. Зінь Е. А. Планування діяльності підприємства : Підручник / Е. А. Зінь, М. О. Турченюк. – К. : Професіонал, 2004. – С. 320

7. Зінь Е. А. Управління автомобільним транспортом : Навч. Посібник / Е. А. Зінь ; наук. ред. О. І. Шичко. – Рівне : НУВГП, 2011. – С. 326

8. Мірошніченко Л. Автомобільні перевезення: організація та облік : 3-є вид. перер. і доп. / Л. Мірошніченко, Г. Саприкін. – Харків : Фактор, 2004. – С. 520

9. Нагорний Є. В. Конспект лекцій з навчальної дисципліни "Транспортно-експедиційна діяльність" [Електронне видання] / Є. В. Нагорний, О. В. Павленко. – Харків : ХНАДУ, 2007. – С. 111

10. Нагорний Є. В. Методичні вказівки до практичних занять і самостійної роботи з дисципліни „Транспортно-експедиційна робота" / Є. В. Нагорний, Н. Ю. Черниш.– Харків : ХНАДУ, 2003, – С. 47

11. Гаранина Л. И. Организация транспортно-экспедиционного обслуживания населения / Л. И. Гаранина, Б. В. Савульчик, Т. Е. Брауштейн, Е. Г. Ключникова. – Москва : Транспорт, 1978. – С. 192

12. Павленко О. В. Методичні вказівки до самостійної роботи студентів з дисципліни "Транспортно-експедиційна робота" / Н. В. Понамарьова, Є. В. Любий, І. А. Бабич. – Харків : ХНАДУ, 2007. – С. 19

13. Плужников К. И. Транспортное экспедирование / К. И. Плужников. – Москва : РосКонсульт, 1999. – С. 573

14. Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, із змінами і доповненнями, внесеними наказом Міністерства транспорту України від 23 березня 1998 року N 90.

15. Про автомобільний транспорт: Закон України, 23 лютого 2006 року // Голос України. – 2001. – 15 травня, № 83.

16. Прейскурант № 13-01-02. Тарифы на перевозку грузов и другие услуги, выполняемые автомобильным транспортом. – Киев : Госкомитет УССР по ценам, 1989. – С. 55

17. Прейскурант № 13-03-02. Единые тарифы на транспортно-

Національний університет
водного господарства
та природокористування

экспедиционные услуги, оказываемые населению. – Киев : Госкомитет УССР по ценам, 1986. – С. 24

18. Рудяк Ю. Все об учете и организации транспортно-экспедиторской деятельности : Ю. Рудяк, О. Пироженко. – Харьков : Фактор, 2005. – С. 392

19. Сханова С.З. Транспортно-экспедиционное обслуживание : Учеб. пособие для студ. высш. учеб. Заведений / С. З. Сханова. – Москва : Академия, 2005. – С. 432

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Національний університет
водного господарства
та природокористування

ЗМІСТ

Передмова……. 3

ЗМІСТОВИЙ МОДУЛЬ 1. Теоретичні основи та правові аспекти організації транспортно-експедиційної роботи…. 4

Тема 1. Предмет і зміст курсу "Транспортно-експедиційна робота"…….. **4**

Тема 2. Правові аспекти транспортного експедитування….. **16**

Тема 3. Регулювання транспортно-експедиторської діяльності…….. **28**

Тема 4. Організація транспортно-експедиторського обслуговування……. **42**

ЗМІСТОВИЙ МОДУЛЬ 2. Документаційне забезпечення транспортно-експедиційної роботи……. 53

Тема 5. Транспортно-експедиторське обслуговування підготовки вантажів до транспортування…….. **53**

Тема 6. Транспортно-експедиторське обслуговування прийому та передачі вантажів в процесі транспортування……... **62**

Тема 7. Транспортно-експедиторське обслуговування процесу транспортування вантажів автомобільним транспортом……... **71**

Тема 8. Особливості транспортно-експедиторського обслуговування процесу доставки вантажів різними видами транспорту…… **80**

Тема 9. Транспортно-експедиторське обслуговування міжнародних автомобільних перевезень……..... **87**

Тема 10. ТЕО транзитних автомобільних перевезень…….. **99**

ЗМІСТОВИЙ МОДУЛЬ 3. Технологія транспортно-експедиційної роботи……... 103

Тема 11. Технологія комплексного транспортно-експедиторського обслуговування підприємств і організацій…… **104**

Тема 12. Технологія транспортно-експедиторського обслуговування населення…….. **119**

Тема 13. Значення транспортно-експедиторського обслуговування у формуванні логістичних систем... **132**

Тема 14. Претензійно-позовна робота в процесі транспортно-експедиційного обслуговування……... **140**

Національний університет водного господарства та природокористування

Практична частина……... 150

ЗМІСТОВИЙ МОДУЛЬ 1. „Теоретичні основи та правові аспекти організації транспортно-експедиційної роботи”..... 150

Практичне заняття 1. Правові аспекти транспортного експедитування……... **150**

Практичне заняття 2. Організація транспортно-експедиторського обслуговування… **156**

ЗМІСТОВИЙ МОДУЛЬ 2. „Документаційне забезпечення транспортно-експедиційної роботи”……... 158

Практичне заняття 3. Зміст та порядок оформлення договору на транспортно-експедиційне обслуговування…… **158**

Практичне заняття 4. Порядок оформлення та використання актів приймання-передачі вантажу і приймання-передачі наданих послуг…….. **169**

Практичне заняття 5. Порядок застосування і встановлення засобів безпеки та охорони вантажів ……..... **181**

Практичне заняття 6. Порядок заповнення та використання товарно-транспортної накладної типової форми №1-ТН……..... **193**

Практичне заняття 7. Порядок заповнення та використання міжнародної товарно-транспортної накладної типової форми CMR…..... **201**

Практичне заняття 8. Порядок оформлення книжки МДП... **204**

ЗМІСТОВИЙ МОДУЛЬ 3. Технологія транспортно-експедиційної роботи……..... 209

Практичне заняття 9. Порядок заповнення та використання подорожнього листа типової форми №1……..... **209**

Практичне заняття 10. Порядок заповнення та використання подорожнього листа типової форми №2……..... **216**

Практичне заняття 11. Порядок використання прикладних програм для пошуку вантажів…… **224**

Практичне заняття 12. Порядок складання та використання

Національний університет
водного господарства
та природокористування

претензійних листів і позовних заяв…….... **229**
Контрольна тестова програма……..... 234
ЗМІСТОВИЙ МОДУЛЬ 1. „Теоретичні основи та правові аспекти організації транспортно-експедиційної роботи”……..... 234
ЗМІСТОВИЙ МОДУЛЬ 2. „Документаційне забезпечення транспортно-експедиційної роботи”……. 252
ЗМІСТОВИЙ МОДУЛЬ 3. Технологія транспортно-експедиційної роботи……..... 275
Картка тестування……..... 299
Термінологічний словник……. 302
Предметний покажчик термінів…….. 314
Рекомендована література…… 315
Додатки

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Додаток 1

ЗАТВЕРДЖУЮ

_____ _____

(назва установи, організації) *(керівник установи, організації, уповноважена*

_____

затверджувати посадову інструкцію

_____ _____

(підпис) *(прізвище, ініціали)*

«____» _____ р.

Посадова інструкція
експедитора
з перевезень
вантажів

І. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1. Експедитор з перевезень вантажів належить до професійної групи «Фахівці».

2. Призначення на посаду експедитора з перевезень вантажів та звільнення з неї здійснюється наказом керівника підприємства за поданням _____ з дотриманням вимог Кодексу законів про працю України та чинного законодавства про працю.

3. Експедитор з перевезень вантажів підпорядковується безпосередньо _____.

4. _____.

ІІ. ЗАВДАННЯ ТА ОБОВ'ЯЗКИ

Експедитор з перевезень вантажів:

1. Приймає вантажі зі складів відповідно до супровідних документів.
2. Перевіряє цілісність упаковки (тари).
3. Контролює наявність пристроїв і санітарний стан відповідних видів транспорту, призначених для перевезення, правильність вантажно-розвантажувальних робіт, розміщення і укладання вантажів.
4. Супроводжує вантажі до місця їх призначення, забезпечує необхідний режим зберігання і збереження їх під час транспортування.
5. Здає доставлені вантажі, оформляє приймально-здавальну документацію.
6. У разі потреби бере участь у складанні актів на нестачу, псування вантажів та інших документів.
7. Виконує окремі службові доручення свого безпосереднього керівника.

ІІІ. ПРАВА

Експедитор з перевезень вантажів має право:

1. Ознайомлюватися з проектами рішень керівництва підприємства, що стосуються його діяльності.
2. Вносити на розгляд керівництва підприємства пропозиції по

Національний університет водного господарства та природокористування

вдосконаленню роботи, пов'язаної з обов'язками, що передбачені цією інструкцією.

3. В межах своєї компетенції повідомляти безпосереднього керівника про всі виявлені недоліки в діяльності підприємства та вносити пропозиції щодо їх усунення.

4. Вимагати та отримувати особисто або за дорученням безпосереднього керівника у керівників структурних підрозділів та фахівців інформацію та документи, необхідні для виконання його посадових обов'язків.

5. Вимагати від керівництва підприємства сприяння у виконанні своїх посадових обов'язків.

IV. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ

Експедитор з перевезень вантажів несе відповідальність:

1. За неналежне виконання або невиконання своїх посадових обов'язків, що передбачені цією посадовою інструкцією, – в межах, визначених чинним законодавством України про працю.

2. За правопорушення, скоєні в процесі здійснення своєї діяльності, – в межах, визначених чинним адміністративним, кримінальним та цивільним законодавством України.

3. За завдання матеріальної шкоди – в межах, визначених чинним цивільним законодавством та законодавством про працю України.

V. ЕКСПЕДИТОР З ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ ПОВИНЕН ЗНАТИ:

1. Організацію вантажно-розвантажувальних робіт.
2. Порядок приймання і здавання вантажів.
3. Адреси основних постачальників і їх складів.
4. Умови перевезення і зберігання вантажів під час транспортування.
5. Нормативи простою рухомого складу і контейнерів під вантажно-розвантажувальними операціями.
6. Маршрути перевезення вантажів.
7. Форми документів на приймання і відправлення вантажів, правила їх оформлення.
8. _____
_____.

VI. КВАЛІФІКАЦІЙНІ ВИМОГИ

- Підготовка безпосередньо на виробництві. Без вимог до стажу роботи.
- _____.

VII. ВЗАЄМОВІДНОСИНИ (ЗВ'ЯЗКИ) ЗА ПОСАДОЮ

Національний університет
водного господарства
та природокористування

1. За відсутності експедитора з перевезень вантажів його обов'язки виконує особа, призначена у встановленому порядку, яка набуває відповідних прав і несе відповідальність за належне виконання покладених на неї обов'язків.

2. Для виконання обов'язків та реалізації прав експедитор з перевезень вантажів взаємодіє:

2.1. З _____ з питань: _____.
(посада)

2.2. З _____з питань: _____.
(посада)

2.3. З _____з питань: _____.
(посада)

Керівник структурного підрозділу:

_____ _____ «_____» _____
(підпис) *(прізвище, ініціали)*

Національний університет
водного господарства
та природокористування

УЗГОДЖЕНО:

Начальник юридичного відділу

_____ _____ «_____» _____
(підпис) *(прізвище, ініціали)*

З інструкцією ознайомлений:

_____ _____ «_____» _____
(підпис) *(прізвище, ініціали)*

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Додаток 2

ДОГОВІР №

на транспортно-експедиційне обслуговування

м. _____ «____ » _____ 20___ р.

_____, надалі „Експедитор”, в особі _____, що діє на підставі Статуту, з однієї сторони, та _____ ,надалі „Замовник”, в особі _____, який має статус платника податку _____, що діє на підставі Статуту з іншої сторони, надалі разом названі як Сторони, а кожен окремо як Сторона, підписали цей Договір про наступне:

1. ПРЕДМЕТ ДОГОВОРУ

1.1. Даний Договір регулює взаємовідносини між Експедитором та Замовником, які пов’язані із здійсненням транспортно-експедиційного обслуговування (ТЕО) по організації перевезень по території України, експортно-імпортних і транзитних вантажів автомобільним транспортом, з наданням інших послуг, узгоджених в Замовленнях / Доповненнях до даного Договору, і які є невід’ємною частиною Договору.

2. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

2.1. Міжнародні автомобільні перевезення вантажів виконуються відповідно до положень діючих Конвенцій про міжнародні перевезення (Конвенція КДПВ зі змінами внесеними Протоколом від 5 липня 1978р, Конвенція МДП, Конвенція ДППНВ(ADR), діючих на території України нормативних актів, а також відповідно до даного Договору.

2.2. Організація кожного міжнародного перевезення, в рамках даного Договору, оформлюється окремим Замовленням на конкретне перевезення, що надсилається Замовником Експедитору відразу по узгодженню.

2.3. Доповнення та Замовлення є невід’ємною частиною Договору, якщо вони підписані і завірені фірмовими печатками з ідентифікаційним кодом з обох сторін, та мають пріоритетну силу над договором.

3. ПРАВА І ОБОВ’ЯЗКИ ЕКСПЕДИТОРА

3.1. Представляти інтереси Замовника у взаємовідносинах з перевізниками під час перевезень і ТЕО вантажів Замовника.

3.2. Організовувати перевезення експортно-імпортних і транзитних вантажів автомобільним транспортом на території України та за її межами відповідно до Замовлень Замовника.

3.3. За вимогою та за рахунок Замовника отримувати всі необхідні дозволи, ліцензії, необхідні для вчасного виконання Замовлень Замовника.

Національний університет водного господарства та природокористування

3.4. Виконувати ТЕО вантажів Замовника відповідно до міжнародних вимог та вимог Законодавства України з моменту прийняття вантажу від вантажовідправника і до моменту передачі вантажу вантажоодержувачу. Вантаж приймається відповідно до товарно-транспортних документів відправника.

3.5. Організовувати своєчасну подачу автомобільного транспорту на місце завантаження в строки, вказані в Замовленнях Замовника, які є невід'ємною частиною Договору.

3.6. Підписувати договори та домовленості з транспортними та іншими організаціями для виконання обов'язків по даному Договору.

3.7. Виконувати розрахунки з транспортними та іншими організаціями для виконання своїх обов'язків по даному Договору.

3.8. Організовувати виконання міжнародних автомобільних перевезень справним транспортом, устаткованим відповідним чином, з усіма необхідними документами (Carnet-Tir, Т-документи, CMR, сертифікат відповідності транспортного засобу для перевезення вантажів під митними пломбами).

3.9. Виконувати контроль завантаження вантажів, розміщення (з урахуванням розподілення навантаження на осі автотранспорту) і закріплення вантажу за допомогою водія перевізника. У випадку неможливості виконання даної вимоги, негайно повідомити Замовника.

3.10. Повідомляти про факт завантаження та відправки вантажу, висилати по факсимільному зв'язку Замовнику копії товарно-транспортних документів, необхідних для оформлення попереднього повідомлення для митних органів України (при переході автотранспортним засобом з вантажем Замовника кордону України) на вимогу Замовника.

3.11. За допомогою своїх засобів зв'язку повідомляти водію номер попереднього повідомлення у випадку перетину кордону України в неробочі, вихідні та святкові дні.

3.12. Вживати всі необхідні заходи для доставки вантажів Замовника без пошкоджень.

3.13. З прибуттям автотранспорту в кінцевий пункт призначення, своєчасно передати уповноваженому представнику Замовника всі необхідні супроводжувальні документи, які стосуються виконаного перевезення за домовленістю зі Замовником.

3.14. У термін, обумовлений із Замовником, доставляти вантаж для виконання митного оформлення згідно до Заявок Замовника, які є невід'ємною частиною даного Договору.

4. ПРАВА І ОБОВ'ЯЗКИ ЗАМОВНИКА

4.1. Надати Експедитору всю необхідну інформацію про характер та якість вантажу.

Національний університет водного господарства та природокористування

4.2. Надати Перевізнику Замовлення на перевезення не пізніше, ніж за 24 години до запланованої дати завантаження. В замовленні має бути вказана вся необхідна інформація щодо перевезення (місце завантаження/розвантаження, місце замитнення/розмитнення, найменування вантажу, вага, габарити, кількість місць, дата та час завантаження, строки доставки, вартість фрахту за перевезення, прізвища та телефони контактних осіб з боку вантажовідправника/ вантажоодержувача, додаткові умови по перевезенню).

4.3. У термін, обумовлений умовами Договору, надати Експедитору вантажі для міжнародних перевезень.

4.4. Підготувати вантаж та правильно оформити супроводжувальні документи (інвойси, експортні декларації, сертифікати походження та інше).

4.5. Забезпечити завантаження, розвантаження та розміщення вантажу на транспортному засобі своїми силами, в тарі і упаковці, яка призначена для перевезення вантажів автотранспортом.

4.6. Забезпечити водію транспортного засобу Експедитора можливість контролювати процес завантаження/розвантаження. Вантажовідправник за вимогою водія зобов'язаний змінити неправильне розміщення та кріплення вантажу.

4.7. Забезпечити правильне використання вантажопідйомності і навантаження на осі автотранспорту Експедитора з урахуванням вагових і габаритних обмежень країн, через територію яких проходить маршрут руху автотранспорту.

4.8. До прибуття автомобіля на завантаження, підготувати вантаж до транспортування.

4.9. Протягом 24-х годин після відвантаження товару та відправлення товарно-транспортних документів за вимогою Замовник зобов'язаний оформити попереднє повідомлення і повідомити його номер Експедитору чи водію Експедитора, який виконує перевезення.

4.10. У випадку переадресування вантажів, зміни дати чи місця завантаження/розвантаження, повідомити Експедитора по телефону чи додатково факсимільним повідомленням не пізніше 2-х діб до дати запланованої зміни, а також узгодити з Експедитором додатково вартість перевезення.

4.11. Відшкодувати всі, документально підтверджені, додаткові витрати Експедитора, які пов'язані з неправильним оформленням супроводжувальних документів, а також перебільшенням нормативної вантажопідйомності автотранспорту.

4.12. Вирішити всі претензії, які виникли під час виконання перевезення і відшкодувати додаткові витрати Експедитора.

Національний університет водного господарства та природокористування

4.13. Виконати всі розрахунки з Експедитором у повному обсязі і у термін, який передбачений умовами даного Договору.

5. ПЛАТЕЖІ ТА ВЗАЄМНІ РОЗРАХУНКИ

5.1. Вартість фрахту та інших послуг підтверджується у окремих заявках Замовника, які є невід'ємною частиною даного Договору і мають пріоритетну силу над ним.

5.2. Фактом отримання вантажу є прибуття вантажу у пункт призначення відповідно до підписаних замовлень та ТТН.

5.3. Для оплати послуг Експедитор повинен надавати всі необхідні документи (рахунок, акт виконаних робіт), якщо інше не зазначено в Замовленні.

5.5. Оплата вартості кожного автомобільного перевезення проводиться Замовником в національній грошовій одиниці України, у безготівковій формі.

6. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ СТОРІН

6.1. Сторони несуть взаємну відповідальність за невиконання чи неналежне виконання обов'язків по даному Договору. Взаємна відповідальність Сторін регулюється законодавством України та даним Договором.

6.2. У випадку понесення збитків з вини однієї із сторін, винна сторона зобов'язана відшкодувати збитки іншій стороні відповідно до діючого законодавства України.

6.3. Експедитор відповідає за додержання правил перевезень вантажів згідно Конвенції МДП та КДПВ з моменту прийняття вантажів до перевезення від вантажовідправника до моменту передачі його вантажоотримувачу.

6.4. Експедитор несе матеріальну відповідальність за ушкодження вантажу під час його транспортування відповідно до Конвенції КДПВ.

6.5. У випадку виникнення перевантаження на осі, яке виникло з вини Замовника, Замовник зобов'язується відшкодувати штраф, який підтверджений відповідними документами, що видані на прикордонному переході (квитанція про сплату штрафу).

6.6. У разі зміни місця завантаження/розвантаження до вартості фрахту додається сума у розмірі _____ гривень за 1км додаткового пробігу по Україні та _____ гривень за 1 км додаткового пробігу по території інших держав (якщо інше не зазначено в заявці).

6.7. У випадку відмови Замовника від завантаження транспортного засобу менше ніж за 48 годин до запланованої дати завантаження, Замовник відшкодовує Експедитору штраф у розмірі _____ євро.

6.8. При виконанні міжнародного перевезення нормативний час на завантаження/замитнення або розмитнення/розвантаження складає 48 годин на території України та СНД, та 24 години на території Західної

Національний університет водного господарства та природокористування

Європи; при виконанні внутрішніх перевезень по Україні нормативний час на завантаження/розвантаження складає по 12 годин.

6.9. У випадку виникнення простоїв в ході рейсу, під завантаженням та розвантаженнями винна Сторона сплачує штрафні санкції: _____ гривень у випадку простоїв на території України та СНД, _____ гривень у випадку простоїв на території Західної Європи (якщо інше не вказано в Замовленні).

6.10. Всі додаткові витрати, які виникли під час перевезення і пов'язані з характером вантажу, сплачуються Замовником при пред'явленні Експедитором відповідних фінансових документів.

6.11. У випадку затримки оплати передбаченої пунктом **5** договору, Замовник сплачує Експедитору пеню у розмірі ____% від неоплаченої суми за кожен день затримки оплати, але не більше _____% від вартості фрахту.

7. ПРЕТЕНЗІЇ ТА РОЗГЛЯД СПОРІВ

7.1. Претензії, які можуть виникнути з даного Договору та в процесі виконання сторонами своїх зобов'язань повинні бути пред'явлені протягом 1 місяця з моменту виникнення випадку, який став основою для пред'явлення претензії. При цьому Сторони роблять всі зусилля для вирішення претензій та питань мирним шляхом.

7.2. Кожен випадок збитку, за який інша сторона вимагає відшкодування, має бути документально обґрунтований.

7.3. Сторона, яка отримала претензію, зобов'язана розглянути її і відповісти не пізніше одного місяця з дати отримання претензії.

7.4. У випадку неможливості вирішення претензій шляхом переговорів, спори повинні вирішуватись Господарським судом. Рішення суду є остаточним і обов'язковим для обох Сторін даного Договору.

8. КОНФІДЕНЦІЙНІСТЬ

8.1. Вся надана Сторонами інформація один одному згідно даного Договору є конфіденційною. Сторони приймають усі міри проти розголошення інформації третім особам та організаціям.

8.2. Конфіденційна інформація може бути надана третім особам лише в разі їх прилучення до діяльності, що потребує такої інформації, і лише в обсязі, необхідному для виконання такої діяльності.

9. ФОРС-МАЖОР

9.1. Сторони не несуть відповідальності за невиконання чи неналежне виконання обов'язків по даному Договору, якщо воно викликано дією обставин непереборної сили: воєнних дій, пожежею, повені, іншим стихійним лихом, повідомленим в належному порядку мораторієм, зміною законодавства, діями та постановами державних органів, що робить неможливим належне виконання обов'язків.

Національний університет водного господарства та природокористування

9.2. Сторона, для якої склались умови дії непереборної сили, повинна повідомити у письмовій формі іншу сторону не пізніше 24-х годин від моменту настання таких обставин. При цьому за домовленістю Сторін, термін виконання обов'язків по Договору продовжується до призупинення дій невизначеної сили, або Сторони підписують домовленість про припинення дії Договору. Достатнім доказом виникнення чи продовження дій форс-мажорних обставин є сертифікат, який виданий Торговою Палатою країни, на території якої виникли форс-мажорні обставини.

10. ІНШІ УМОВИ

10.1. Замовник отримує оригінали Договору та акти виконаних робіт по кожному окремому перевезенню, завірені круглою печаткою Експедитора, поштовим зв'язком. Екземпляри документів Експедитора (Договору/акту виконаних робіт) Замовник повинен підтвердити круглою печаткою і надіслати Експедитору поштовим зв'язком протягом 30 днів з моменту отримання. В разі, якщо документи не були відправлені Експедитору протягом вищезазначеного терміну, вони вважаються підписаними Замовником.

10.2. Оплата претензій та штрафів, передбачених даним Договором, повинна виконуватися сторонами протягом 3-х банківських днів з моменту досягнення сторонами згоди про їх обґрунтованість та оформлення відповідних документів.

10.3. Всі зміни та доповнення до умов даного Договору вважаються дійсними, якщо вони оформлені письмово у вигляді доповнень до Договору та підписані обома сторонами.

10.4. Сторони гарантують конфіденційність умов даного Договору.

10.5. Договір вступає в силу з моменту підписання його сторонами і діє до _____ У випадку, якщо за 30 днів до завершення дії Договору жодна із сторін письмово не повідомила іншу сторону про намір припинити дію Договору, то термін дії Договору автоматично продовжується на один календарний рік.

10.6. Даний Договір складений в двох екземплярах українською мовою, які мають рівну юридичну силу, по одному у кожної із сторін. Екземпляр Договору так як і заявки та доповнення до нього, що передані/отримані факсимільним зв'язком, мають юридичну силу та є невід'ємною частиною даного договору.

11. ЮРИДИЧНІ АДРЕСИ СТОРІН

ЕКСПЕДИТОР ЗАМОВНИК

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Додаток 3

Доручення (довіреність)

_____ «___»_____ ____ р.

(місто)

Дана довіреність видана в тому, що _____

(повне найменування Замовника)

довіряє_____

(повне найменування експедитора)

здійснення від його імені всіх транспортно-експедиційних операцій та послуг, передбаченні договором від «___»_____ ____ р. №_____

Дана довіреність дійсна по «___»_____ _____ р.

Керівник _____

М.П.

Головний бухгалтер _____

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Додаток 4

ДОГОВІР №
перевезення вантажу

м. «__» _____200_р.

ПЕРЕВІЗНИК: „_____”, в особі директора _____, що діє на підставі _____, з одного боку, і

ВІДПРАВНИК: „_____” в особі директора _____, що діє на підставі _____, з іншого боку, уклали цей Договір про наведене нижче:

1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.1. В порядку та на умовах, визначених цим Договором, Перевізник бере на себе зобов’язання доставити автомобільним транспортом довірений йому Відправником вантаж (згідно із транспортною накладною) з місця відправлення, яким є _____, до пункту призначення, яким є _____ і видати вантаж уповноваженій на одержання вантажу особі_____ працівнику магазину „_____” в м_____ (надалі іменується "вантажоодержувач"), а Відправник бере на себе зобов’язання сплатити плату за перевезення вантажу, яка становить _____грн.

1.2. Окрім безпосереднього здійснення перевезення, Перевізник зобов’язується за окрему плату надати Відправникові пов’язані із перевезенням вантажу послуги із транспортного експедирування, а саме: _____

1.3. Перевізник не відповідає за якість та масу нетто вантажу, який був затарений, упакований або опломбований Відправником.

1.4. Оформлений подорожній лист, завірений Перевізником, при пред’явленні водієм, який виконує обов’язки експедитора, є підставою для одержання ним вантажу для перевезення та покладення відповідальності за схоронність такого вантажу на Перевізника.

1.5. Час відправлення вантажу _____.

1.6. Строк доставки вантажу за цим Договором не повинен перевищувати _____ з часу відправлення вантажу.

1.7. Навантаження та вивантаження вантажу здійснюється: навантаження в _____ о _____ годині і розвантаження в м. _____ о _____ годині.

2. ОБОВ'ЯЗКИ ПЕРЕВІЗНИКА

2.1. Визначити типи та кількість автомобілів, необхідних для перевезення вантажу, визначеного цим Договором.

2.2.Забезпечити своєчасне подання придатного для перевезення автотранспорту для навантаження вантажу, розпочати перевезення у час відправлення вантажу та дотримувати визначений цим Договором строк доставки вантажу.

Національний університет водного господарства та природокористування

2.3. Забезпечити збереження вантажу з моменту його прийняття для перевезення і до моменту видачі вантажоодержувачу.

3. ОБОВ'ЯЗКИ ВІДПРАВНИКА

3.1. До прибуття автомобіля для завантаження підготувати вантаж для перевезення (опломбувати, заповнити товаротранспортні накладні тощо).

3.2. Перевірити придатність наданого транспорту (в тому числі контейнера чи кузова) для забезпечення фізичного збереження вантажу під час перевезення і вимагати заміни транспорту, якщо він не відповідає цим умовам.

3.3. Забезпечити своєчасне та повне оформлення у встановленому порядку транспортних документів і подорожніх листів, відмічати в товаротранспортних накладних фактичний час прибуття та відправлення автомобілів із пунктів навантаження.

3.4. Дрібнооптові вантажі по можливості пред'являти для перевезення сформованими у більш великі пакети, на піддонах або в контейнери.

4. ПОРЯДОК РОЗРАХУНКІВ І ПЛАТА ЗА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ

4.1. Розрахунки між Перевізником і Відправником здійснюються шляхом переказу грошових коштів на поточний рахунок Перевізника.

4.2. Вартість перевезення вантажу становить _____грн.; вартість послуг із транспортного експедирування становить _____грн.

4.3. За перевезення вантажу Відправник зобов'язується сплатити Перевізникові плату за перевезення вантажу, яка дорівнює вартості перевезення вантажу.

4.4. За надання Перевізником Відправникові послуг із транспортного експедирування, визначених у п. 1.2 цього Договору, Відправник сплачує Перевізникові додаткову плату, яка дорівнює вартості наданих послуг із транспортного експедирування.

5. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ СТОРІН ЗА ПОРУШЕННЯ ДОГОВОРУ

5.1. У випадку порушення зобов'язання, що виникає з цього Договору (надалі іменується "порушення Договору"), Сторона несе відповідальність, визначену цим Договором та (або) чинним в Україні законодавством. Порушенням Договору є його невиконання або неналежне виконання, тобто виконання з порушенням умов, визначених змістом цього Договору.

5.2. За прострочення доставки вантажу за цим Договором Перевізник зобов’язаний відшкодувати Відправникові збитки, завдані порушенням строку доставки, та сплатити неустойку у розмірі _____% від вартості перевезення.

5.3. Перевізник за ненадання автомобілів для перевезення вантажу за цим Договором зобов'язаний сплатити Відправникові неустойку у розмірі ____% від вартості перевезення.

Національний університет водного господарства та природокористування

5.4. Відправник за ненадання вантажу або невикористання наданих Перевізником автомобілів зобов'язаний сплатити Перевізникові неустойку у розмірі _____ % від вартості перевезення.

6. ПОРЯДОК ВИРІШЕННЯ СПОРІВ

6.1. Усі спори, що виникають з цього Договору або пов'язані із ним, вирішуються у відповідності із чинним в Україні законодавством.

7. ДІЯ ДОГОВОРУ ТА ІНШІ УМОВИ

7.1. Цей Договір вважається укладеним і набирає чинності з моменту його підписання Сторонами та його скріплення печатками Сторін. Укладення цього Договору підтверджується складенням перевізного документа відповідно до вимог чинного в Україні законодавства.

7.2. Строк цього Договору починає свій перебіг у момент, визначений у п.7.1 цього Договору та закінчується у момент передання вантажу вантажоодержувачу.

7.3. Закінчення строку цього Договору не звільняє Сторони від відповідальності за його порушення, яке мало місце під час дії цього Договору.

7.4. На момент укладення цього Договору Перевізник є платником податку на прибуток підприємств на загальних умовах.

7.5. Після набрання чинності цим Договором всі попередні переговори за ним, листування, попередні договори, протоколи про наміри та будь-які інші усні або письмові домовленості Сторін з питань, що так чи інакше стосуються цього Договору, втрачають юридичну силу, але можуть братися до уваги при тлумаченні умов цього Договору.

7.6. Усі правовідносини, що виникають з цього Договору або пов’язані із ним, у тому числі пов’язані із дійсністю, укладенням, виконанням, зміною та припиненням цього Договору, тлумаченням його умов, визначенням наслідків недійсності або порушення Договору, регламентуються цим Договором та відповідними нормами чинного в Україні законодавства, а також застосовними до таких правовідносин звичаями ділового обороту на підставі принципів добросовісності, розумності та справедливості.

7.7. Цей Договір складений українською мовою, на __ сторінках у ___ примірниках, кожний з яких має однакову юридичну силу.

МІСЦЕ ЗНАХОДЖЕННЯ І РЕКВІЗИТИ СТОРІН

ПЕРЕВІЗНИК:	**ВІДПРАВНИК:**
_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____
(підпис) ПІБ	(підпис) ПІБ
М.П.	М.П.

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Додаток 5

Заявка-Договір
на автоперевезення № від

ЗАМОВНИК	
ПЛАТНИК	
ВИКОНАВЕЦЬ	
НАЗВА ВАНТАЖУ	
МАРШРУТ ПЕРЕВЕЗЕННЯ	
ТИП НАПІВПРИЧЕПА (тент, рефрижератор, цільнометалевий)	
КІЛЬКІСТЬ АВТОМОБІЛІВ	
ДАТА ЗАВАНТАЖЕННЯ	
АДРЕСА ЗАВАНТАЖЕННЯ	
КОНТАКТНА ОСОБА	
АДРЕСА РОЗВАНТАЖЕННЯ	
ТЕРМІН ДОСТАВКИ ВАНТАЖУ	
СТАВКА ЗА ПЕРЕВЕЗЕННЯ	
НОМЕР АВТОМОБІЛЯ	
ОСОБЛИВІ УМОВИ	

Національний університет
водного господарства
та природокористування

ВИКОНАВЕЦЬ **ЗАМОВНИК**

_____ _____
_____ _____
_____ _____
_____ _____
_____ _____

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Додаток 6

Заявка-Договір
на автоперевезення № від

ЗАМОВНИК	
ПЛАТНИК	
ВИКОНАВЕЦЬ	
НАЗВА ВАНТАЖУ	
МАРШРУТ ПЕРЕВЕЗЕННЯ	
ТИП НАПІВПРИЧЕПА(тент, рефрижератор, цільнометалевий)	
КІЛЬКІСТЬ АВТОМОБІЛІВ	
ДАТА ЗАВАНТАЖЕННЯ	
АДРЕСА ЗАВАНТАЖЕННЯ	
КОНТАКТНА ОСОБА	
АДРЕСА МИТНОГО ОФОРМЛЕННЯ (при завантаженні)	
АДРЕСА РОЗВАНТАЖЕННЯ	
МИТНЕ ОФОРМЛЕННЯ (при розвантаженні)	
МИТНИЙ ПЕРЕХІД	
ТЕРМІН ДОСТАВКИ ВАНТАЖУ	
СТАВКА ЗА ПЕРЕВЕЗЕННЯ	
НОМЕР АВТОМОБІЛЯ	
ОСОБЛИВІ УМОВИ	

Перевезення здійснюється згідно умов Конвенції про договір міжнародних перевезень вантажів.

ВИКОНАВЕЦЬ **ЗАМОВНИК**

_____ _____
_____ _____
_____ _____
_____ _____
_____ _____

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Додаток 7

Акт приймання-передачі наданих послуг
За Договором № _____
на транспортно-експедиторське обслуговування
від __ _____20__ р.

м. _____ _____ ***20__р.***

Цей акт складено на виконання п.п.7 п.3 Договору №____ на транспортно-експедиторське обслуговування від ___ _____ 20__р., укладеного між _____ (Замовник) та _____(Виконавець).

Ми, що нижче підписалися, Виконавець в особі_____ _____, з одного боку, і

Замовник, в особі_____ _____, з іншого боку,

Склали цей Акт про те, що послуги, передбачені згаданим вище Договором, надані Виконавцем у встановлений термін, у повному обсязі та з дотриманням інших умов Договору відповідно до нижченаведеного:

№ з/п	Вид послуги	Вартість послуги, грн.
1	Послуги транспортно-експедиторського обслуговування, надані Замовнику	
2	Представництво інтересів Замовника перед юридичними і фізичними особами, органами державної влади	
3		
4		
ВСЬОГО		

Вартість послуг Виконавця за звітний період склала:___(_____) грн. ____коп.

У Замовника претензій до якості наданих послуг немає.

Цей Акт є підставою для розрахунків, порядок яких визначений у Договорі.

Акт складено у двох примірниках, по одному для кожної із Сторін

За Замовника: За Виконавця:

_____/_____/ _____/_____/

М.П. М.П.

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Додаток 8

Акт приймання-передачі продукції (товарів) за кількістю та якістю №___

"___" _____ 20__ р.

Особа, що отримує продукцію _____.
(вказати найменування)

Місце складання Акта приймання-передачі продукції (товарів) за кількістю та якістю _____ Комісія у складі:_____
(посада, місце роботи, прізвище)

за участі представника постачальника (незацікавленої організації, громадськості)_____
(посада, назва підприємства, ім'я, по батькові, прізвище)

склала цей Акт приймання-передачі відповідно до Договору N ____ від "____" _____ ___ р., укладеного між _____ _____, про таке:_____

Час початку приймання продукції (товарів) _____.

Час закінчення приймання _____.

Дата і N посвідчення представника постачальника (незалежної організації, громадськості) _____.

Назва постачальника _____.

Назва та адреса відправника (виробника) _____.

Дата і номер телефонограми або телеграми про виклик представника виробника (постачальника) _____.

Дата та n рахунку-фактури _____.

Дата та N транспортної накладної _____.

Станція і дата відправлення _____.

Станція призначення та час прибуття вантажу _____.

Час видачі вантажу органами транспорту _____.

Час розкриття вагона, контейнера, автофургона, тари _____.

Умови зберігання товарів на складі _____ до приймання _____ продукції (товарів): _____
(вказати найменування отримувача)

Дата складання комерційного акта _____. Стан тари, упаковки, маркірування, пломби в момент огляду продукції (товарів) __.

Наявність пакувальних ярликів, пломб _____.

Продукція (товари) відвантажені за вагою та пломбами _____ (або перевізника). Вага продукції (товарів):

- загальна а) фактична _____, б) за документами _____;
- кожної одиниці продукції (товарів), щодо якої виявлено нестачу_____.

За документами постачальника зазначалося:

Національний університет водного господарства та природокористування

Найменування продукції (товарів) та кількість місць тари	Одиниця вимірювання/ вага	За транспортною накладною		За рахунком, пакувальним листом	
		Кількість	Сума	Кількість	Сума
1	2	3	4	5	6

Фактично виявилося:

Найменування продукції (товарів)	Одиниця виміру/ вага	Фактично надійшло				Розходження			
		кіль-кість	сума	у тому числі брак або бій		Надлишки		Нестача	
				кіль-кість	сума	кіль-кість	сума	кіль-кість	сума
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Продукція (товари), що забракована _____, в тому числі підлягає виправленню: у виробника _____, на місці _____, в т. ч. шляхом заміни окремих деталей _____.

Яким чином визначено кількість продукції (товарів), яких не вистачає _____.

Кількість некомплектної продукції (товарів) та перелік частин, вузлів, агрегатів, яких бракує, їх вартість: _____.

Детальний опис виявлених дефектів та їх характер, причини виникнення _____.

Номери ГОСТів, ДСТУ, технічні умови, креслення, за якими здійснювалася перевірка якості продукції (товарів) _____.

Висновок комісії про причини нестачі, надлишків, бою та браку продукції (товарів):_____.

Члени комісії попереджені про відповідальність за підписання акта, який містить дані, що не відповідають дійсності.

Підписи членів комісії:

1. _____/_____/
(підпис)
2. _____/_____/
(підпис)

Представник постачальника (незацікавленої організації, громадськості): _____/_____/
(підпис)

Найменування одержувача
_____
Місцезнаходження
_____

"ЗАТВЕРДЖУЮ"
Керівник підприємства-одержувача
"_____"
"____" _____ __ р.
_____
/_____/
м. п.

Типова форма N 1-ТН
Затверджена наказом Міністерства України
29.12.95 р. N 488/346

1 прим. - вантажовідправнику
2 прим. - вантажоодержувачу
3 і 4 прим. - автопідприємству

Коди

ТОВАРНО-ТРАНСПОРТНА НАКЛАДНА

_____ серія _____ N

"__"_____200__р. Автомобіль _____ марка, держ. N до подорожнього листа N

Автопідприємство _____ назва Водій _____ п., і., по б. Вид перевезень _____ Код

Замовник (платник) _____ назва Код

Вантажовідправник _____ назва Код

Вантажоодержувач _____ назва Код

Пункт навантаження _____ адреса Пункт розвантаження _____ адреса Маршрут N

Переадресування _____ назва і адреса нового вантажоодержувача, підп. відповідальної особи _____

1. Прицеп _____ держ. N Гар. N

2. Прицеп _____ держ. N Гар. N

ВІДОМОСТІ ПРО ВАНТАЖ*

Номенкл. N, код	N прейск. позиція	Назва продукції, товару (вантажу) або N контейнера	Один. вимір.	Кількість	Ціна	Сума	За вантажем слідують документи	Вид пакування	Кіль-кість місць	Спосіб визначення маси	Код вантажу	Клас вантажу	Маса брутто, т
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Всього										Кільк. їздок, зліпів			

Всього відпущено на суму _____ прописом

Відпуск дозволив _____ посада, підпис

Зазначений вантаж за справн. пломбою, тарою та пакуванням _____ відбиток

Кільк. місць _____

прописом

Масса брутто, т _____ прописом для перевезення

здав _____ посада, п., і., по б., підпис, штамп

Прийняв водій-експедитор _____ п., і., по б. водія, підпис

Зазначений вантаж за справн. пломбою, тарою та пакуванням _____ відбиток

Кільк. місць _____

прописом

Масса брутто, т _____ прописом здав

водій-експедитор _____ підпис

Прийняв _____ посада, п., і., по б., підпис, штамп

За дорученням N _____

від "__" _____200_р.

Виданим _____

Вантажодержав _____ посада, п., і., по б.

_____ підпис вантажоодержувача

ВАНТАЖНО-РОЗВАНТАЖУВАЛЬНІ ОПЕРАЦІЇ

Транспортні послуги

Операція	Виконавці (АТП, відпр., отрим.)	Спосіб: Руч., нал., мех., вантажопід., емк. контейн.	Код	Час, год., хв.: Прибуття	Вибуття	Простою	Додаткові операції: час, хвилин	назва, кількість	підпис відп. особи	
	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
навант.										
розв.										

ІНШІ ВІДОМОСТІ (заповнюється автопідприємством)

Відмітки про складені акти

Відстань перевезення по гр. дорогах в км: Всього	в межі	I гр.	II гр.	III гр.	Код експед.	за трансп. посл. з клієнта	водію	попр. коеф.: розц. вод	осн. тариф	Штраф			
24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	

Таксування:

Розрах. вартості	За тонни	Недовант. авт. і прич.	За спец. трансп.	За трансп. послуги	Вант.-розв. роботи (тонн)	Позанор. простой: навант.	розвант	Інші доплати		Знижки за скор.	Всього	
	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	
виконано												
розцінка до сплати												

Підпис таксувальника _____

---

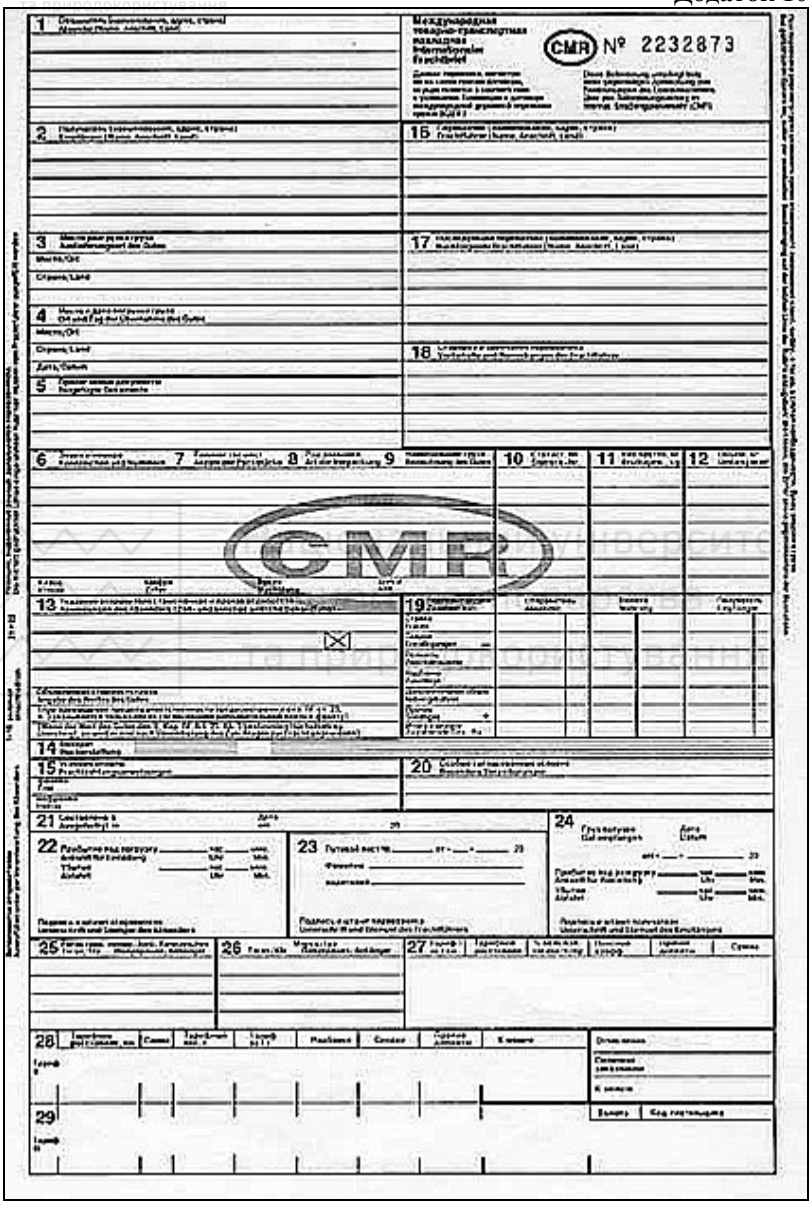
* В тих випадках, коли в ТТН у розділі "Відомості про вантаж" немає можливості перелічити усі назви і характеристики відпущених товарно-матеріальних цінностей, до товарно-транспортної накладної, як товарний розділ, повинні прикладатися як невід'ємна частина спеціалізовані форми (товарна накладна та інші форми), затверджені в установленому порядку, по яких проводиться списування товарно-матеріальних цінностей у вантажовідправника і оприбуткування їх у вантажоодержувача, а також ведеться складський, оперативний і бухгалтерський облік.

В цих випадках графи 1, 2, 4, 5, 6 і 7 розділу "Відомості про вантаж" товарно-транспортної накладної не заповнюються. У вільних рядках граф записуються назви спеціалізованих форм, номери і дати їх виписки.

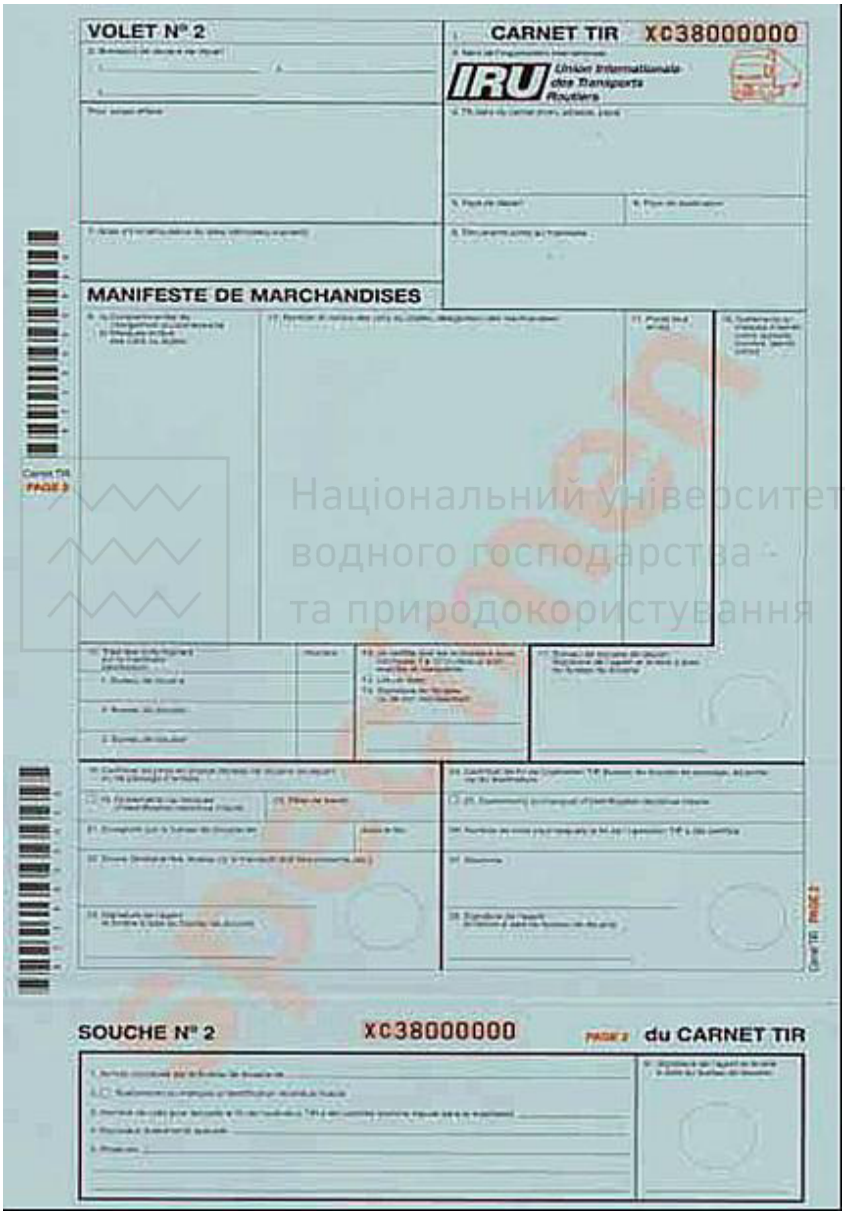
Національний університет водного господарства та природокористування

Національний університет
водного господарства

Додаток 10



Національний університет
водного господарства
та природокористування



Національний університет
водного господарства
та природокористування

Додаток 12

Подорожній лист № вантажного автомобіля

"____" _____ р.

Режим роботи

Код

Колона Бригада

Гар №

Автомобіль

Гар №

Водій

Гар №

Причеп 1

Гар №

Причеп 2

Супроводжуючі особи

РОБОТА ВОДІЯ ТА АВТОМОБІЛЯ

операція	час за графіком Год.	Хв.	нул. пробіг, км	показ спідометра	час фактичний, чис., міс., год., хв.
1	2	3	4	5	6
виїзд із гаража					
поверн. в гараж					

РУХ ПАЛЬНОГО, ЛІТРІВ

марка пального	код марки	видано	залишок при виїзді	залишок при поверненні	час роботи, год. спецустаткування	час роботи, год. двигуна
7	8	9	10	11	12	13	
	заправника		механіка	механіка	диспетчера	

ЗАВДАННЯ ВОДІЄВІ

в чиє розпорядження	час прибуття	час вибуття	кількість, год.	звідки взяти вантаж	куди доставити вантаж	найменування вантажу	кількість їздок з вантажем	відстань, км	перевезти тонн
14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
						Всього			

Посвідчення водія перевірив, завдання видав, видати пального літрів

Підпис диспетчера _____

Водій за станом здоров'я до управління допущений

Підпис _____

Виїзд дозволений, підпис механіка _____

Автомобіль прийняв, підпис водія _____

При поверненні ав-ль справний / несправний

Здав водій _____

Прийняв механік _____

Особливі відмітки

Національний університет водного господарства та природокористування

ПОСЛІДОВНІСТЬ ВИКОНАННЯ ЗАВДАННЯ

№№ док	номери прикладних товарно-транспортних накладних і талонів замовника	відпрацьовано год., хв.	перевезено, тонн	виконано, ткм	підпис та печатка вантажовідправника	маршрут руху (заповнюється замовником)	
						звідки	куди
24	25	26	27	28	29	30	31
	ТТН у кількості			шт.	Здав водій _____ Прийняв диспетчер _____		

прописом

ЗАУВАННЯ _____

_____

_____

_____

РЕЗУЛЬТАТИ РОБОТИ АВТОМОБІЛЯ І ПРИЧЕПІВ

Витрата пального, літрів		час в наряді, год., хв.					кількість їздок з вантажем	пробіг				перевезено, тонн		виконано, ткм		зарплата	
		всього		в т.ч. автомобіля				загальний		в т.ч. з вантажем						код	сума
за нормою	фактично	автомобіля	причепа	у русі	на лінії	у простої по тех. неіспр.		автомобіля	причепа	автомобіля	причепа	всього	в т.ч. в причепах	всього	в т.ч. в причепах		
32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49

Коди марок автомобіля _____ причепів _____ Автомобіле-дні у роботі _____

Національний університет водного господарства та природокористування

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Додаток 14

(Фірмовий бланк або штамп із зазначенням
повного найменування, поштових і платіжних реквізитів заявника претензії)

№ _____ _____
від _____ *(повне найменування особи, якій*
_____
пред'являється претензія)
_____
(поштові реквізити, телефон)

ПРЕТЕНЗІЯ
щодо некомплектності товару

Сума цієї претензії складає _____ *грн.*
Згідно з Договором № _____ від _____ р., укладеним між _____ та _____, за накладною № ___ від _____ р. на нашу адресу Вами було поставлено товар _____ *(найменування)* у кількості _____ на суму _____ грн.
Вантаж прибув _____*(стан перевізних засобів)* у вагоні (контейнері) за _____*(стан пломб)* пломбами _____*(відправника, залізниці)* у _____ упаковці *(стан упаковки).*
Вашу платіжну вимогу-доручення № ___ від _____ р. оплачено повністю.
При прийманні _____*(найменування товару)* встановлено _____,*(опис некомплектного товару)* що підтверджується актом № _____ від _____ р., складеним за участі представника _____, *(вказати організацію)* що діє на підставі _____ № ___ _____ від _____ р.
Враховуючи вищевикладене, керуючись _____, пропонуємо вам доукомплектувати товар у _____ строк або перерахувати на наш поточний рахунок № _____ в _____ м. _____ вартість оплаченого нами некомплектного товару.

Додатки:
1. Копія Договору № _____ від _____ р.
2. Акт приймання-передачі товару № _____ від _____ р.
3. Документ (копія), що підтверджує повноваження представника
4. Телеграма про виклик постачальника та доукомплектування продукції.
5. Накладна № _____ від _____ р.
6. Платіжна вимога-доручення № _____ від _____ р.
7. Розрахунок суми претензії.
8. Інші документи, що обґрунтовують претензію, на _____ сторінках.

_____/_____/
(підпис)
Виконавець _____

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Додаток 15

До господарського суду _____
_____
(назва суду)
Позивач: _____

Поштова адреса:_____
рахунок № ___ в _____

Відповідач: _____
Поштова адреса:_____
рахунок № ___ в _____
Ціна позову: _____

ПОЗОВНА ЗАЯВА № ___
про стягнення вартості вантажу, якого не вистачає

"___" _____ 20__ року між _____ (надалі іменується "Позивач") та _____ (надалі іменується "Відповідач") було укладено Договір № __ _____ (надалі іменується "Договір"). На підставі названого Договору вантажовідправником _____ на нашу адресу відвантажено продукцію (товари). При перевірці та видачі вантажу, який надійшов за залізничною накладною № ___ від "___" _____ ____ р. у вагоні (контейнері) _____ встановлено нестачу продукції (товарів) _____ у кількості _____ місць, вагою _____.

Нестачу продукції (товару) підтверджено комерційним актом № _____ від "___" _____ ____ р.

Вартість нестачі вантажу згідно з розрахунком складає _____ грн. (Розрахунок додається).

Пунктом ___ Договору передбачається обов'язковий попередній претензійний порядок розв'язання усіх спорів, що виникають у зв'язку із укладеним Договором.

Нашу претензію № _____ від "___" _____ ____ р. про стягнення вартості вантажу, якого не вистачає, Відповідачем відхилено (залишено без відповіді) з мотивів: _____.

Національний університет водного господарства та природокористування

Вважаємо відхилення претензії Відповідачем необґрунтованим з наступних причин: _____. На підставі вищевикладеного, керуючись _____

_____

(вказати відповідні положення Договору та чинного законодавства)

ст. ст. _____ Статуту залізниць України, ст. ст. 1, 2, 4^1, 12, 13, 15, 44, 49, 54, 66, 67 Господарського процесуального кодексу України,

Просимо:

Стягнути з Відповідача на користь Позивача вартість вантажу, якого не вистачає, у сумі _____ грн., витрати на держмито у розмірі _____ грн., а також витрати зі сплати послуг за інформаційно-технічне забезпечення судового процесу.

Додатки:

1. Розрахунок ціни позову.
2. Копія Договору № ____ від "___" _____ ____ р.
3. Копія претензії та квитанції, що підтверджують її відправлення Відповідачу.
4. Відповідь на претензію.
5. Залізнична накладна № _____ від "___" _____ р.
6. Рахунок _____.
7. Комерційний акт № _____ від "___" _____ ____ р.
8. _____.
9. _____.
10. _____.
11. _____.
12. Копія _____ № _____.
13. Документ, що підтверджує відправлення Відповідачеві позовної заяви та доданих до неї документів.
14. Документ, що підтверджує сплату державного мита.
15. Документ, що підтверджує сплату витрат на інформаційно-технічне забезпечення судового процесу.

"___" _____ 200_ р.

_____ /_____/