

Тема 8 Транспортування вантажів

- 1. Транспортні засоби, їх види та вибір для забезпечення вантажних перевезень у торгівлі.**
- 2. Організація перевезення товарів автомобільним транспортом.**
- 3. Порядок оформлення документів на перевезення вантажів.**
- 4. Замовлення на автотранспортні засоби для перевезення вантажів**
- 5. Оплата за перевезення вантажів автомобільним транспортом**
- 6. Організація перевезення вантажів залізничним транспортом.**
- 7. Порядок відправки вантажів від органів залізничного транспорту.**
- 8. Порядок складання комерційних актів.**
- 9. Правила перевезення вантажів дрібними відправками**
- 10. Особливості надання послуг різним видом транспорту**
- 11. Транспортно-технологічні системи**
- 12. Характеристика транспортно-технологічних систем**
- 13. Характеристика вантажопотоків**
- 14. Техніко-експлуатаційні показники й собівартість вантажних перевезень**
- 15. Маршрути руху транспортних засобів**
- 16. Підготовка процесу до перевезення вантажів. Правила перевезення вантажів**

1.Транспортні засоби, їх види та вибір для забезпечення вантажних перевезень у торгівлі.

Важливим завданням організації перевезень торговельних вантажів є вибір ефективних транспортних засобів, котрі якнайповніше відповідали б конкретним умовам перевезень.

При виборі рухомого складу для перевезень тих чи інших вантажів потрібно вирішити кілька взаємозв'язаних завдань: визначення виду транспорту; вибір типу транспортного засобу (визначення спеціалізації); підбір транспортного засобу за вантажопідйомністю. На першому етапі беруть до уваги інформацію про характерні особливості перевезень вантажів окремими видами транспорту і переваги та недоліки конкретних видів транспорту відносно інших.

Для прийняття рішення також враховують характер руху потоків вантажів на різних стадіях товаропросування. Так, при організації перевезень вантажів від виробників продукції (товарів) до підприємств оптової торгівлі необхідно переміщувати на значні відстані великі партії товарів вузької номенклатури, що потребує використання т. зв. магістрального транспорту (залізничний, морський, річковий). Натомість, при доставці товарів з оптових торговельних підприємств або від місцевих виробників у роздрібну торговельну мережу постає завдання організації завезення значної кількості дрібних партій товарів широкого асортименту у велику кількість територіально розосереджених об'єктів роздрібної торгівлі. Для вирішення цього завдання найбільш придатним є автомобільний транспорт.

При виборі виду транспорту потрібно також урахувувати такі фактори:

- надійність дотримання графіка доставки;
- час (тривалість) доставки;
- вартість перевезення тощо.

Прийняте рішення щодо виду транспорту має бути доповнене вибором типу транспортного засобу та рішенням щодо доцільності його спеціалізації. Спеціалізованим називають рухомий склад, пристосований для перевезення певних видів вантажів або

обладнаний додатковими механізмами. Вимоги щодо конструкції спеціалізованих транспортних засобів визначаються властивостями вантажів, що перевозяться, їх геометричними характеристиками, масою, а також умовами перевезень. Альтернативою спеціалізованим транспортним засобам можуть бути транспортні засоби універсального призначення.

Так, залізничний транспорт України володіє значним парком транспортних засобів, які відрізняються між собою за типами, вантажопідйомністю та ємністю. Основними типами універсальних транспортних засобів на залізничному транспорті є:

- криті універсальні вагони, які призначені для перевезень тарно упакованих вантажів, котрі не потребують специфічних умов під час транспортування, а також цінних вантажів, які вимагають захисту від атмосферних опадів. Для залізничних перевезень можуть використовуватися вагони 4-осьові (ємністю 50—60 т), 6-осьові (94 т), 8-осьові (125 т);
- напіввагони, які використовуються для масових перевезень навальних, легких вантажів та вантажів у контейнерах;
- вагони-платформи, які застосовуються для перевезень довго вимірних вантажів, вантажів у цистернах (олія) та контейнерах.

До спеціалізованих вагонів належать:

- вагони для перевезення борошна (борошновози);
- вагони для перевезення лісоматеріалів (лісовози);
- вагони і двоярусні платформи для перевезення автомобілів, обладнані для розміщення і закріплення цього вантажу;
- вагони з гравітаційним способом розвантажування (для пшениці, гранульованого рибного борошна та ін.);
- вагони-цистерни для перевезення наливних продуктів (нафтопродукти, нафтохімічні речовини, окис вуглецю, кислоти, луги тощо);
- вагони з боковим способом розвантаження для вантажів, затарених у мішках (наприклад хімічні добрива);
- саморозвантажувальні вагони (рудовози для залізної руди, вугілля, коксу та ін.);
- вагони типу "хопер" і цистерни для цементу (цементовози) тощо.

Окремим різновидом спеціалізованих залізничних вагонів для перевезення харчових продуктів є спеціальний холодильний залізничний транспорт, який включає:

- вагони-лідники;
- теплоізовані вагони (вагони-термоси);
- вагони-рефрижератори;
- 5- і 12-вагонні секції рефрижераторів;
- 21- і 23-вагонні поїзди-рефрижератори;
- спеціальні ізотермічні вагони.

Рефрижераторні вагони і секції завдяки оснащенню охолоджувальними механічними пристроями можуть підтримувати низьку (в тому числі мінусову) температуру і регулювати її. Це дозволяє здійснювати перевезення охолоджених і заморожених харчових продуктів, наприклад м'яса, риби, масла тваринного тощо.

Вантажний автомобільний транспорт також характеризується великим різноманіттям видів і типів транспортних засобів. Так, вантажний автомобільний транспорт за видами заведено поділяти на вантажні автомобілі, автомобілі-тягачі для буксирування причепів, автомобільні причепа та напівпричепа.

З урахуванням прохідності автомобілів розрізняють автомобілі звичайної прохідності та автомобілі підвищеної прохідності (для роботи в умовах бездоріжжя або руху ґрунтовими дорогами).

Поділ автомобілів за вантажопідйомністю передбачає виділення 5 класів автомобілів:

- особливо малої (0,25—1, т);
- малої (1—3 т); "середньої (3—5 т);
- великої (5—8 т);
- особливо великої (понад 8 т).

Автомобілі 1 та 2 класу застосовуються, як правило, для завезення дрібних партій товарів у роздрібну торговельну мережу, тоді як автомобілі 3—5 класів більш вигідні для перевезень товарів великими партіями на середні та великі відстані.

За типом кузова виділяють автомобілі з бортовою платформою (бортові автомобілі), автомобілі з кузовом типу "фургон", автомобілі-рефрижератори (автомобілі з кузовом типу "фургон", оснащені рефрижераторним устаткуванням), автомобілі з кузовом типу "цистерна", автомобілі-самоскиди.

Автомобілі, які застосовуються для перевезень вантажів, з урахуванням призначення транспортного засобу поділяють на універсальні та спеціалізовані.

До універсального автомобільного транспорту належать автомобілі з бортовою платформою та причеми з відкритим кузовом, які застосовуються для перевезень вантажів, котрі не потребують особливих умов під час транспортування.

Спеціалізація транспортних засобів на автомобільному транспорті здійснюється способом обладнання рухомого складу закритими кузовами (фургони, цистерни), пристосованими для перевезення окремих вантажів, спеціалізованими платформами, а також навантажувально-розвантажувальними механізмами і пристроями, що підвищують прохідність автомобіля.

Спеціалізований автотранспорт охоплює:

- автомобілі-фургони, застосовуються для перевезення товарів, які потребують спеціальних умов під час транспортування. Наприклад, автомобілями-фургонами можуть перевозитися одяг, меблі, продовольчі та непродовольчі товари в тарі, легковагові вантажі тощо; спеціалізованими автомобілями-фургонами з пристосуваннями для завантаження лотків перевозяться хліб і хлібобулочні вироби; для безтарного перевезення борошна застосовуються автомобілі-борошновози;
- автомобілі-фургони з ізоtermічними кузовами та автомобілі-рефрижератори, здатні підтримувати низькі температури — застосовуються для перевезень продуктів з обмеженими термінами зберігання в охолодженому та замороженому вигляді;
- автомобілі-цистерни — використовуються для перевезень молока, пива, квасу та інших наливних вантажів.

У народному господарстві України для масових перевезень автомобільним транспортом застосовуються також інші типи спеціалізованого рухомого складу, наприклад, автомобілі, обладнані пристроями для завантажування і розвантажування (самонавантажувачі), автомобілі-контейнеровози тощо.

Вибір транспортних засобів для перевезень завершується визначенням їх потужності, тобто вантажопідйомності, яка залежить від кількості вантажів, котрі підлягають перевезенню.

1. Організація перевезення товарів автомобільним транспортом.

Для перевезень торговельних вантажів на короткі відстані найчастіше використовується вантажний автомобільний транспорт, який забезпечує перевезення товарів від станцій залізниць, зі складів виробничих і сільськогосподарських підприємств на склади оптових підприємств і з цих складів в об'єкти роздрібної та дрібно-роздрібної торговельної мережі, для переміщення товарів між магазинами і для виїзної торгівлі.

Основними нормативними документами, які регламентують перевезення вантажів автомобільним транспортом, є Статут автомобільного транспорту і Правила перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні.

В сучасних умовах багато підприємств торгівлі володіють власними засобами автомобільного транспорту і виконують ним перевезення торговельних вантажів. Разом - з тим часто для цих перевезень використовується транспорт спеціалізованих

автотранспортних підприємств, які належать до категорії транспорту загального користування.

Підприємства торгівлі висувають до рухомого складу автомобільного транспорту специфічні експлуатаційні і технологічні вимоги. Зокрема, автотранспорт для перевезень товарів народного споживання повинен:

- бути спеціалізованим, тобто: а) відповідати оптимальним умовам перевезень конкретних груп та найменувань товарів; б) забезпечувати механізацію вантажно-розвантажувальних робіт при виконанні транспортно-експедиційних операцій;
- відповідати вимогам розвитку перспективних транспортних систем, зокрема контейнерної транспортної системи;
- бути високоманевровим, мати широкий діапазон вантажопідйомності;
- мати високу прохідність для доставки товарів в умовах торгівлі в сільській місцевості;
- передбачати можливість збільшення габаритів кузова та пристосованість їх для багатоярусного укладання товарів з метою ефективного використання вантажопідйомності транспортних засобів.

Ці підприємства виконують централізовані перевезення вантажів, забезпечують транспортно-експедиційне обслуговування вантажовідправників і вантажоодержувачів, здійснюють прямі, змішані залізнично-автомобільні та водно-автомобільні перевезення вантажів.

Для перевезень торговельних вантажів підприємствами транспорту загального користування необхідно додержувати заведеного порядку їх планування та організації, який базується на укладанні між перевізниками та замовниками (вантажовідправниками або вантажоодержувачами) договорів про перевезення вантажів автомобільним транспортом. Ці договори є основною формою організаційно-правових документів з планування та організації перевезень.

Автомобільним транспортом здійснюються перевезення, які класифікуються за:

- належністю транспорту (транспорт загального користування, відомчий транспорт, власний транспорт підприємницьких організацій та формувань);
- відстанню перевезень (приміські, міжміські, міжнародні);
- способами організації і виконання перевезень (централізовані, децентралізовані, прямі, змішані, комбіновані, контейнерні, пакетні);
- тривалістю перевезення (постійні, сезонні, тимчасові);
- видами вантажів (за видами продукції або видами тари);
- розмірами парти вантажів (масові, партійні, дрібно-партійні).

За умовами договору перевезення вантажів перевізник зобов'язується доставити наданий вантаж в пункт призначення і видати його уповноважений на отримання вантажу особі (одержувачеві), а відправник зобов'язується оплатити за перевезення вантажу встановлену плату. У договорі встановлюються: термін його дії, обсяги перевезень, умови перевезень (режим роботи по видачі та прийманню вантажу, забезпечення цілісності вантажу, виконання вантажно-розвантажувальних робіт і т. ін.), вартість перевезень і порядок розрахунків, порядок визначення раціональних маршрутів, обов'язки сторін, відповідальність тощо.

Відповідно до договору перевізник і замовник у межах квартального плану за 10 днів до початку кожного місяця визначають місячні плани декадними плановими завданнями на перевезення вантажів. На перевезення вантажів автотранспортом замовник надає перевізнику за наявності договору заявку (на день, тиждень, декаду, місяць) встановленої форми. Заявка подається перевізнику в строк, визначений договором, телефонограмою, телетайпом, телеграфом, телексом, іншим фіксованим способом. У цьому разі в заявці мають бути необхідні відомості, які характеризують найменування та кількість вантажу, адреси завантаження та розвантаження, відстані перевезення та вид упаковки.

Перевезення торговельних вантажів можуть здійснюватися також за разовим договором.

Основними документами, які оформляються на перевезення вантажів автотранспортом, є товарно-транспортні накладні та подорожні листи вантажного автомобіля. Залежно від виду вантажу та його специфічних властивостей до основних документів додаються інші (ветеринарні, санітарні та якісні сертифікати, свідоцтва, довідки, паспорти тощо), що визначається правилами перевезень зазначених вантажів.

Безпосередньо перевезення вантажу покладається на водія автомобіля, а його супровід та охорона вантажу в дорозі — на експедитора, з яким укладається договір про особисту матеріальну відповідальність. Проте досить часто в господарській практиці мають місце випадки, коли функції експедитора за додаткову оплату виконує водій автомобіля, а в деяких випадках експедирування вантажів можуть здійснювати інші посадові особи вантажовідправника або вантажоодержувача, наприклад товарознавці підприємств оптової або роздрібною торгівлі.

Оформлення перевезень вантажів товарно-транспортними накладними здійснюється незалежно від умов оплати за роботу автомобіля. Вантажовідправник повинен виписати товарно-транспортну накладну на перевезення вантажів у кількості, не меншій ніж 4 примірники, засвідчити їх підписом і за необхідності печаткою (штампом). Після прийняття вантажу згідно з товарно-транспортною накладною експедитор (водій) підписує всі її примірники. Перший примірник товарно-транспортної накладної залишається у вантажовідправника, другий — передається експедитором (водієм) вантажоодержувачу, третій і четвертий примірники, засвідчені підписом вантажоодержувача (у разі потреби — печаткою або штампом), передаються перевізнику.

У тих випадках, коли в товарно-транспортній накладній немає можливості перелічувати всі найменування вантажу, підготовленого для перевезення, до такої накладної замовник додає документ довільної форми з обов'язковим зазначенням відомостей про вантаж. У цих випадках в товарно-транспортній накладній зазначається, що до неї додається як товарний розділ документ, без якого товарно-транспортна накладна вважається недійсною і не може використовуватись для розрахунків із замовником.

Основними етапами технологічного процесу перевезення вантажів автомобільним транспортом є:

- приймання вантажу до перевезення;
- маркування і пломбування вантажу;
- завантаження автомобіля;
- оформлення документації;
- здійснення процесу перевезення і доставки вантажу одержувачеві;
- розвантаження автомобіля;
- приймання вантажу одержувачем;
- проведення розрахунків за перевезення вантажу.

Для забезпечення збереження вантажу та раціонального використання вантажопідйомності транспортного засобу і об'єму його кузова вантажовідправник зобов'язаний до прибуття автомобіля під завантаження підготувати вантаж до перевезення. З цією метою вантажі укладаються в справну транспортну тару, визначену стандартами, ТУ, договором тощо, а на кожне вантажне місце наноситься маркування. У разі неправильного укладання та упакування товарів або ж при використанні тари, яка не відповідає фізико-хімічним властивостям товарів, майнова відповідальність за пошкодження чи втрату товару покладається на вантажовідправника. У разі, коли передбачається перевезення одним автомобілем товарів для кількох вантажоодержувачів, вантажі мають бути відповідно згруповані.

Час прибуття автомобіля під завантаження відрховується з моменту подання водієм подорожного листа в пункті завантаження, а час прибуття автомобіля під розвантаження — з моменту подання ним же товарно-транспортної накладної в пункті

розвантаження. На виконання завантажувальних і розвантажувальних робіт виділяється час, який визначається за основними нормами часу простою автомобіля під завантаженням і розвантаженням, установленими залежно від маси вантажу і типу кузова автомобіля. При виконанні цих операцій традиційно дотримуються практики, відповідно до якої завантаження вантажів у кузов автомобіля, їх закріплення, накривання та ув'язування виконуються вантажовідправником, а вивантаження вантажів з кузова автомобіля, знімання кріплень та покриттів — вантажоодержувачем; до обов'язків водія входить перевірка відповідності укладання і закріплення вантажу в кузові автомобіля вимогам безпеки руху і забезпечення збереження транспортного засобу. У разі виявлення недоліків щодо укладання чи закріплення вантажу, які загрожують збереженню вантажу, водій повинен повідомити вантажовідправника з метою ліквідації виявлених відхилень (порушень).

Завантаження автомобіля має здійснюватися до повного використання об'єму його кузова, але при цьому забороняється перевищувати вантажопідйомність автомобіля. У разі перевезень легкових вантажів вантажовідправник може (і повинен) використовувати можливості для підвищення рівня використання автомобіля (наприклад за рахунок наросування його бортів).

Важливою умовою підготовки вантажів до перевезення є визначення їх кількості, насамперед маси. Визначення маси вантажу проводиться засобами вантажовідправника спільно з представником автотранспортного підприємства. У разі перевезень вантажів у критих автомобілях (з кузовом типу "фургон") і причепах, контейнерах, цистернах, опломбованих вантажовідправником, масу вантажу визначає він сам.

Завантаження (а також розвантаження) вважається закінченим після вручення водієві оформлених товарно-транспортних накладних.

У пункті призначення вантажі повинні здаватися вантажоодержувачеві за масою і кількістю місць у тому самому порядку, в якому вони приймалися від вантажоодержувача. Вантаж у пункті призначення має видаватися тільки тому представникові вантажоодержувача, який указаний у товарно-транспортній накладній. У разі прибуття вантажів у справних автомобілях, причепах, контейнерах, цистернах з непошкодженими пломбами відправника, вони видаються без перевірки маси, якісного стану вантажу і кількості вантажних місць. Також можуть здаватися без перевірки маси навалні або насипні вантажі, які прибули в пункт призначення без ознак нестачі, але це можливе лише в разі відсутності у вантажоодержувача автомобільної ваги. У разі перевезення тарно упакованих і поштучних вантажів їх видають на основі перевірки за участі представника автотранспортного підприємства маси і стану вантажу тільки кожного пошкодженого місця. Для цього пошкоджені місця розкривають і перевіряють вантаж за товарно-транспортними накладними.

Перевірку маси, кількості місць і якісного стану вантажу за участі представника автотранспортного підприємства обов'язково потрібно проводити в пункті призначення в разі:

- прибуття вантажу в несправному кузові транспортного засобу або в справному кузові, але з пошкодженими пломбами чи з пломбами іншої вантажної станції;
- прибуття вантажів з обмеженими термінами зберігання з порушенням термінів доставки цього вантажу або встановленого транспортного режиму під час транспортування;
- прибуття вантажу, який завантажувався автотранспортним підприємством;
- видавання вантажу зі складу транспортного підприємства.

За підсумками приймання вантажів у разі виявлення нестачі, псування або пошкодження вантажу оформляється відповідний, про що робиться запис у товарно-транспортній накладній. Якщо ж відхилень від товарно-супровідних документів не виявлено, то факт отримання вантажу підтверджується підписом матеріально

відповідальної особи і печаткою (штампом) вантажоодержувача в 3 примірниках товарно-транспортної накладної, два з яких повертаються водієві (експедиторові).

Розвантаження автомобіля, як правило, проводиться силами і засобами вантажоодержувача. Після вивантаження товару вантажоодержувач повинен очистити кузов автомобіля, а після перевезення вантажів з обмеженими термінами зберігання, сирих тваринних продуктів, тварин, птиці — промити (пропарити, продезінфікувати) кузов або ж оплатити ці роботи в разі здійснення їх підприємством транспорту.

3 Порядок оформлення документів на перевезення вантажів.

Документи, що використовуються під час перевезення вантажів, мають велике значення, оскільки їх неправильне оформлення може спричинити негативні наслідки. Так, у перевізника можуть виникнути проблеми під час перевірки документів працівником поліції, а у вантажоодержувача – при підтвердженні факту одержання товару.

Договір про перевезення вантажів – двостороння угода між перевізником, відправником вантажу або вантажоодержувачем, що є юридичним документом, яким регламентуються обсяг, термін і умови перевезення вантажів, права, обов'язки й відповідальність сторін щодо їх додержання (р. 1 Правил № 363).

У ст. 50 Закону № 2344 сказано, що договір перевезення вантажу автомобільним транспортом укладається відповідно до цивільного законодавства між замовником і виконавцем у **письмовій формі** (договір, накладна, квитанція тощо). Причому згідно з ч. 3 ст. 909 ЦКУ і ч. 2 ст. 307 ГКУ укладення договору перевезення вантажу підтверджується складенням транспортної накладної (коносаменту або іншого документа, установленого транспортними кодексами (статутами)).

Тим часом товарно-транспортна накладна (далі – ТТН) при автомобільних перевезеннях не замінює договір, вона тільки підтверджує його укладення. Тому для уникнення проблем з контрагентами й контролюючими органами краще скласти в письмовій формі окремий договір перевезення.

Довгострокові договори про перевезення вантажів автомобільним транспортом укладаються між фізичними та юридичними особами, які здійснюють автомобільні перевезення вантажів на комерційній основі, і відправниками вантажу або вантажоодержувачами (п. 3.1 Правил № 363).

У ч. 4 ст. 307 ГКУ зазначено, що довгострокові договори на автомобільному транспорті укладаються строком на 1 рік. Разом з тим на практиці довгострокові договори укладаються й на менший строк, і це не впливає на їх дійсність.

Примірний договір про перевезення вантажів автомобільним транспортом у міському та міжміському сполученні наведено в додатку 1 до Правил № 363. За потреби до нього можна вносити зміни за згодою сторін.

У договорі вказують такі відомості (п. 3.5 Правил № 363):

- термін дії договору,
- обсяги перевезень,
- умови перевезень (режим роботи з видачі й приймання вантажу, забезпечення схоронності вантажу, виконання вантажно-розвантажувальних робіт тощо),
- вартість перевезень,
- порядок розрахунків,
- порядок визначення раціональних маршрутів,
- обов'язки сторін,
- відповідальність сторін,
- інші відомості (зокрема, місце фактичної здачі-приймання вантажу).

За довгостроковими договорами на перевезення вантажів замовник надає перевізнику **заявку** встановленої форми (додаток 4 до примірної форми договору) у строк, визначений договором. За погодженням сторін заявку може бути подано на один день, тиждень, декаду або місяць (п. п. 3.7, 10.2 Правил № 363).

При **масових перевезеннях вантажів**, особливо будівельних на місця будівництва та сільськогосподарських вантажів для їх переробки або в місця довгострокового зберігання, замовник додає до заявки також **погоджений з перевізником графік виконання перевезень** із зазначенням добового чи середньодобового обсягу перевезень, а також початку й кінця роботи змін (п. 3.7 Правил № 363).

Перевізники можуть перевозити вантаж за **разовим договором**, примірну форму якого наведено в додатку 2 до Правил № 363. Разові договори має бути укладено в письмовій формі (п. 10.3 Правил № 363).

Основним документом на перевезення вантажів є **ТТН** – єдиний для всіх учасників транспортного процесу юридичний документ, який призначено для списання товарно-матеріальних цінностей, обліку на шляху їх переміщення, оприбуткування, складського, оперативного й бухгалтерського обліку, а також для розрахунків за перевезення вантажу й обліку виконаної роботи (р. 1 Правил № 363).

На необхідність оформлення ТТН неодноразово звертали увагу контролюючі органи (див. листи Міндоходів від 19.09.2013 р. № 11569/6/99-99-22-01-03-15/1128, Міністерства інфраструктури України від 11.03.2014 р. № 2455/25/10-14, від 28.05.2014 р. № 5615/25/10-14, ДФСУ від 29.10.2015 р. № 22911/6/99-99-19-02-02-15, Головного управління ДФС у Вінницькій області від 29.10.2015 р. № 625/Ш/02-32-17-01-17).

ТТН не оформлюються тільки під час перевезення вантажів власним автомобілем покупця. Водій у цій ситуації зобов'язаний мати при собі документи, зазначені в п. 2 Переліку № 207, до яких ТТН не входить. Те, що в цьому випадку оформлювати ТТН не обов'язково, підтвердило й Мінінфраструктури України в листі від 28.05.2014 р. № 5615/25/10-14.

Форму ТТН наведено в додатку 7 до Правил № 363. У передбачених Правилами № 363 випадках ТТН може бути доповнено записами (лист Міністерства інфраструктури України від 28.05.2014 р. № 5615/25/10-14).

Під час перевезення деяких вантажів використовуються спеціальні форми ТТН, а саме:

- спирту етилового – форма № 1-ТН (спирт), алкогольних напоїв – форма № 1-ТН (алкогольні напої), високооктанових кисневмісних домішок – форма № 1-ТН (вкд) (затверджені наказом Мінтрансу від 28.04.2005 р. № 154);
- хлібобулочних виробів – форма № 1-ТТН (хліб) (затверджена наказом Мінагрополітики від 06.06.2001 р. № 153);
- молочної сировини – форма № 1-ТН (МС) (затверджена наказом Мінагрополітики від 01.07.2002 р. № 176);
- нафтопродуктів – форма № 1-ТТН (нафтопродукт) (затверджена спільним наказом Міністерства палива та енергетики України, Міністерства транспорту та зв'язку України, Міністерства економіки України, Державного комітету України з питань технічного регулювання та споживчої політики від 20.05.2008 р. № 281/171/578/155);
- деревини – форма № 1-ТТН (ліс) (затверджена спільним наказом Мінінфраструктури та Мінагрополітики від 29.11.2013 р. № 961/707).

ТТН оформлюють незалежно від умов оплати за роботу автомобіля (п. 11.4 Правил № 363), у тому числі й під час перевезення орендованим транспортом (лист Мінінфраструктури від 03.09.2013 р. № 10092/25/10-13).

У згаданому листі також зазначалося, що якщо одним автомобілем відправника вантажу навіть за один рейс доставляється вантаж (товар) 20 – 25 вантажоодержувачам (за 20 – 25 адресами складів або торговельних точок), то відправник вантажу повинен виписувати кожному з цих 20 – 25 вантажоодержувачів окрему ТТН у кількості не менше чотирьох примірників, щонайменше два з яких (третій і четвертий) повинні бути завірені підписом і за необхідності печаткою (штампом) вантажоодержувача. Застосування тільки однієї ТТН для 20 – 25 вантажоодержувачів є неприпустимим, оскільки вантаж (товар)

поставляється різним вантажоодержувачам з різними юридичними реквізитами й адресами.

При **міжнародних перевезеннях** оформлюють міжнародну автодорожню ТТН типової форми CMR, яка застосовується відповідно до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів від 19.05.56 р. Причому контролери підкреслюють, що саме товарно-транспортні документи (і зокрема, CMR) свідчать про одержання товару й виконання зовнішньоекономічного договору постачання товару (лист ДФСУ від 29.10.2015 р. № 22911/6/99-99-19-02-02-15).

Зразок оформлення ТТН типової форми КДПГ (CMR) наведено в листі ДПАУ від 20.02.97 р. № 16-2217/10-1300. Зауважимо також, що в разі оформлення накладної CMR ТТН за Правилами № 363 уже не оформлюється, про що сказано в преамбулі до них.

Для остаточного розрахунку за перевезення вантажів перевізник оформлює рахунок перевізника, що складається на підставі належно оформлених ТТН. Рахунок має бути виписано не пізніше **трьох днів** після виконання перевезень із доданням ТТН (п. 14.4 Правил № 363). Рахунок оформлюють у довільній формі.

На необхідність наявності рахунка звертало увагу Мінінфраструктури в листі від 28.05.2014 р. № 5615/25/10-14.

Форма й порядок розрахунків, а також випадки зміни розміру оплати за перевезення вантажів і надання інших послуг визначаються перевізником з відправником вантажу або вантажоодержувачем – замовником при укладенні ними договору на перевезення вантажів (п. 14.1 Правил № 363).

У разі **псування або пошкодження вантажу**, а також у разі розбіжностей між перевізником і відправником вантажу (вантажоодержувачем) обставини, які можуть бути підставою для матеріальної відповідальності, оформлюються актом за формою, наведеною в додатку 4 до Правил № 363.

Акт складають і в ситуації, коли перед завантаженням автомобілів, причепів, напівпричепів з кузовом типу "фургон", автоцистерн і контейнерів замовник після перевірки їх придатності виявив пошкодження, яке може вплинути на цілість або якість вантажу під час перевезення. У цьому випадку замовник повинен відмовитися від навантаження в такий рухомий склад або контейнери, про що складають зазначений акт (п. 8.4 Правил № 363).

4.Замовлення на автотранспортні засоби для перевезення вантажів

Для перевезень торговельних вантажів підприємствами транспорту загального користування необхідно дотримуватися заведеного порядку їх планування та організації, який базується на укладанні між перевізниками та замовниками (вантажовідправниками або вантажоодержувачами) договорів про перевезення вантажів автомобільним транспортом. Ці договори є основною формою організаційно-правових документів із планування та організації перевезень. Автомобільним транспортом здійснюються перевезення, які класифікуються за:

- належністю транспорту (транспорт загального користування, відомчий транспорт, власний транспорт підприємницьких організацій та формувань);
- відстанню перевезень (приміські, міжміські, міжнародні);
- способом організації та виконання перевезень (централізовані, децентралізовані, прямі, змішані, комбіновані, контейнерні, пакетні);
- тривалістю перевезень (постійні, сезонні, тимчасові);
- видами вантажів (за видами продукції або видами тари);
- розмірами партії вантажів (масові, партійні, дрібнопартійні).

За умовами договору перевезення вантажів перевізник зобов'язується доставити наданий вантаж в пункт призначення і видати його уповноважений на отримання вантажу особі (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату. У договорі встановлюються: термін його дії, обсяги перевезень, умови перевезень (режим роботи з видачі та приймання вантажу, забезпечення цілісності

вантажу, виконання вантажно-розвантажувальних робіт), вартість перевезень і порядок розрахунків, порядок визначення раціональних маршрутів, обов'язки сторін, відповідальність тощо. Відповідно до договору перевізник і замовник у межах квартального плану за 10 днів до початку кожного місяця визначають місячні плани декадними плановими завданнями на перевезення вантажів.

На перевезення вантажів автотранспортом замовник надає перевізнику за наявності договору заявку (на день, тиждень, декаду, місяць) встановленої форми. Заявка подається перевізнику в строк, визначений договором, телефоном, електронною поштою, іншим фіксованим способом. У цьому разі в заявці мають бути необхідні відомості, які характеризують найменування та кількість вантажу, адреси завантаження та розвантаження, відстані перевезення та вид упаковки. Перевезення торговельних вантажів можуть здійснюватися також за разовим договором. Основними документами, якими оформлюють перевезення вантажів автотранспортом, є товарно транспортні накладні та подорожні листи вантажного автомобіля.

Залежно від виду вантажу та його специфічних властивостей до основних документів додаються інші (ветеринарні, санітарні та якісні сертифікати, свідоцтва, довідки, паспорти тощо), що визначається правилами перевезень зазначених вантажів. Безпосередньо перевезення вантажу покладається на водія автомобіля, а його супровід та охорона вантажу в дорозі – на експедитора, з яким укладається договір про особисту матеріальну відповідальність.

Проте досить часто в господарській практиці мають місце випадки, коли функції експедитора за додаткову оплату виконує водій автомобіля, а в деяких випадках експедування вантажів можуть здійснювати інші посадові особи вантажовідправника або вантажоодержувача, наприклад товарознавці підприємств оптової або роздрібної торгівлі. Оформлення перевезень вантажів товарно-транспортними накладними здійснюється незалежно від умов оплати роботи автомобіля. Вантажовідправник повинен виписати товарнотранспортну накладну на перевезення вантажів у кількості, не менш ніж 4 примірники, засвідчити їх підписом і, за необхідності, печаткою (штампом).

Після прийняття вантажу згідно з товарно-транспортною накладною експедитор (водій) підписує всі її примірники. Перший примірник товарнотранспортної накладної залишається у вантажовідправника, другий – передається експедитором (водієм) вантажоодержувачу, третій і четвертий примірники, засвідчені підписом вантажоодержувача (а у разі потреби – печаткою або штампом), передаються перевізнику. Якщо немає можливості перелічити в товарно-транспортній накладній всі найменування вантажу, підготовленого для перевезення, до такої накладної замовник додає документ довільної форми з обов'язковим зазначенням відомостей про вантаж.

У цих випадках в товарно-транспортній накладній зазначається, що до неї додається як товарний розділ документ, без якого товарно-транспортна накладна вважається недійсною і не може використовуватись для розрахунків із замовником.

5. Оплата за перевезення вантажів автомобільним транспортом

При організації перевезень необхідно правильно визначити потрібну кількість автомобілів для доставки окремих вантажів з метою ефективного використання парку автомобілів. Оплата перевезень вантажів автомобільним транспортом проводиться відповідно до укладеного договору на перевезення вантажів.

Рахунок за виконані перевезення виписується на підставі належно оформлених подорожніх листів і товарнотранспортних накладних. У разі, коли оплата за послуги транспорту нараховується, виходячи з часу роботи автомобіля у замовника, – тільки подорожніх листів.

Для характеристики ефективності використання автотранспорту заведено визначати показники

До першої групи слід віднести показники, що характеризують ступінь використання рухомого складу вантажного автомобільного транспорту:

- коефіцієнти технічної готовності, випуску й використання рухомого складу;
- коефіцієнти використання вантажопідйомності й пробігу,
- середня відстань поїздки з вантажем і середня відстань перевезення,
- час простою під навантаженням-розвантаженням;
- час в убранні;
- технічна й експлуатаційна швидкості.

Друга група характеризує результативні показники роботи рухомого складу:

- число поїздок;
- загальна відстань перевезення й пробіг з вантажем;
- обсяг перевезень і транспортна робота.

6.Організація перевезення вантажів залізничним транспортом.

Перевезення вантажів залізничним транспортом в Україні регулюються Статутом залізниць України, Правилами перевезення вантажів, Технічними умовами навантаження і кріплення вантажів, іншими нормативними документами, а також договором, який укладається між транспортним підприємством і вантажовідправником, експедитором або іншим замовником.

Робота з організації перевезень на залізниці покладена на спеціальні служби залізниці: товарні контори станцій, товарні каси, багажні (вантажні) двори. В їх обов'язки входить оформлення і перевірка складених вантажовідправниками документів на вантажні перевезення, а також забезпечення процесу доставки вантажів.

Перевезення торговельних вантажів залізницею здійснюються на договірних засадах на основі місячного планування перевезень. Основою місячного планування перевезень є поточні або довгострокові договори про організацію перевезення та замовлення відправників або експедиторів. Для цього в місцеве Управління залізниці замовник (вантажовідправник, експедитор) не пізніше ніж за 14 днів до початку місяця, в якому планується перевезення, повинен подати заявку (місячне замовлення) для отримання необхідної кількості вагонів або контейнерів. Така заявка подається у трьох примірниках, кожний із яких підписується керівником підприємства і затверджується печаткою. Заявка має форму розгорнутого плану перевезень вантажів за встановленою номенклатурою з розподілом по видах вантажів, станціях відправлення і залізницях призначення, а по вантажах, що відвантажуватимуться у межах залізниці відправлення – з розподілом по станціях призначення. Обсяги перевезень розраховуються в тоннах і вагонах або тільки у вагонах.

Вантажовідправники подають окремий розгорнутий план по кожній станції відправлення на кожен номенклатурну групу вантажів. Після розробки місцевою залізницею місячного плану перевезення вантажів та доведення його до відома вантажовідправника він повинен подати декадне замовлення на надання вагонів у розрізі днів декади і напрямків перевезення (не пізніше ніж за 3 дні до початку декади)

Важливу роль в організації перевезення відіграє спосіб перевезення вантажів, який визначається низкою ознак, що базуються на класифікації залізничних перевезень за територіальною ознакою і видом сполучення, видом відправлення, швидкістю перевезення тощо. Швидкість перевезення вантажу вибирає і вказує в залізничній накладній вантажовідправник.

Основним перевізним документом при залізничному перевезенні є транспортна залізнична накладна, яка супроводжує вантаж до станції призначення і передається вантажоодержувачеві разом із вантажем. У накладній вказуються відомості про відправника і одержувача, швидкість перевезення, найменування вантажу, кількість місць і маса вантажу, оголошена цінність вантажу, час приймання його до перевезення та ін. Крім накладної заповнюються інші передбачені документи (дорожня відомість на перевезення вантажу, корінець дорожньої відомості на перевезення, квитанція про прийняття вантажу до перевезення; при перевезеннях вантажів із обмеженими термінами зберігання додатково повинні бути виписані сертифікати, посвідчення якості товарів, ветеринарні

посвідчення). У транспортній залізничній накладній залізниця зобов'язана проставити календарний штамп, що підтверджує факт прийняття вантажу для перевезення. Квитанція про прийняття вантажу до перевезення видається вантажоодержувачеві під розписку у відповідній графі корінця дорожньої відомості.

Перевезення вантажів залізницею за територіальною ознакою поділяють на внутрішні перевезення та міжнародні перевезення (в тому числі перевезення експортних та імпорتنих вантажів і транзитні перевезення). Залежно від виду сполучення внутрішні перевезення вантажів залізницею поділяють на місцеві перевезення (здійснюються між двома станціями одного управління залізниці), перевезення в прямому внутрішньому сполученні (між станціями двох і більше управлінь залізниці), перевезення в змішаному сполученні (різними видами транспорту), зокрема перевезення в прямому змішаному сполученні (різними видами транспорту за одним документом).

За видами відправлення, тобто з урахуванням розміру партії, що відправляється залізницею, виділяють перевезення дрібними відправленнями, вагонними та контейнерними.

Перевезення дрібними відправленнями мають місце, коли партія вантажів, пред'явлених до перевезення за одним перевізним документом, не потребує надання окремого вагона. В масу відправлення включається маса вантажу, тари або упаковки, а також маса належних перевізних пристосувань. Перевезення дрібними відправленнями здійснюються, як правило, у збірному універсальному вагоні. В такому вагоні дрібні партії вантажу, які належать різним вантажовідправникам, об'єднуються в одну вагонну партію з оформленням перевезення за окремими залізничними накладними.

Вагонним відправленням вважається партія вантажу, пред'явлена за однією залізничною накладною. Для перевезення такої партії вантажу надається окремий вагон.

Контейнерним відправленням називається вантаж, який пред'явлений за одним перевізним документом для перевезення в контейнері, або порожній контейнер. У практиці залізничних перевезень виділяють також перевезення групами вагонів і перевезення маршрутами.

Залежно від швидкості всі залізничні вантажні перевезення поділяються на:

- перевезення вантажною швидкістю – її забезпечують всі вантажні поїзди (для перевезення більшості звичайних вантажів дрібними відправленнями в універсальних вагонах приймають умовну швидкість 180 км за добу, вагонними відправленнями – 330 км за добу, маршрутними – 550 км за добу);
- перевезення великою швидкістю (в швидких поїздах в одному напрямку) застосовується для перевезень вантажів із обмеженими термінами зберігання, цінних вантажів, інших вантажів за бажанням вантажовідправника і за узгодженням із залізницею (норма пробігу вагона з вантажем становить від 550 км за добу для перевезень дрібними відправленнями до 660 км за добу для перевезень у вагоні-рефрижераторі);
- перевезення багажною швидкістю можливе вантажними вагонами пасажирських поїздів (швидкість перевезення залежить від розкладу руху конкретного пасажирського поїзда).

Транспортна залізнична накладна і квитанція про прийняття вантажу, які видаються вантажовідправникові, підтверджують укладення договору перевезення вантажу, за яким залізниця зобов'язується вчасно і в цілісності доставити вантаж на залізничну станцію призначення з дотриманням умов його перевезення і видати вантаж вантажоодержувачеві, а вантажовідправник повинен оплатити це перевезення. Технологічний процес перевезення вантажів залізницею включає такі технологічні операції:

- подача вагонів під завантаження;
- пред'явлення вантажу до відправки;
- завантажування у вагон;
- безпосередньо перевезення і супровід вантажу в дорозі;
- операції з прибуття вантажів.

Виконуються ці дії після того, як відправник підготує вантаж до відвантаження.

7.Порядок відправки вантажів від органів залізничного транспорту.

Перед подачею вантажів до перевезення вантажовідправник зобов'язаний запакувати товари належної якості у стандартну транспортну тару (якщо вантаж відправляється в контейнері, інша транспортна тара не обов'язкова). На тарні одиниці та поштучні вантажі обов'язково наноситься транспортне маркування і, якщо потрібно, спеціальні знаки та написи, які попереджують виконавців робіт із вантажами про способи поводження з ними («Верх, не кантувати», «Обережно, крихке», «Центр ваги»).

У транспортному (відправницькому) маркуванні повинні бути зазначені найменування вантажовідправника і вантажоодержувача, станцій відправлення та призначення, порядкові номери вантажних місць, маса вантажу.

Відповідальність за правильність підготовки вантажів до перевезення несе вантажовідправник; якщо вантажі запаковані з порушенням вимог стандартів, залізниця має право відмовитися від їх приймання до перевезення. Підготовлені до перевезення вантажі завозяться на станцію залізниці або ж відправляються безпосередньо з під'їзних колій вантажовідправника (для цього на колію не загального користування подаються порожні вагони). В останньому разі станція залізниці не пізніше ніж за 2 години до подачі порожніх вагонів (чи контейнерів) під завантаження повинна повідомити вантажовідправника. Під завантаження повинні подаватися справні, очищені всередині та назовні, за потреби – продезінфіковані, придатні для перевезення конкретних вантажів вагони.

Перед завантаженням працівники відправника повинні перевірити справність поданого вагона, оскільки в разі пошкоджень чи псування вантажів, що перевозяться у несправному вагоні, відповідальність несе відправник.

Особливу увагу потрібно звертати на вагони для перевезення вантажів з обмеженими термінами зберігання – ізотермічні вагони, вагони-рефрижератори, які повинні забезпечувати підтримання необхідного температурного режиму. Відправник має право відмовитися від несправного вагона (непридатного в технічному або в комерційному плані) і вимагати його заміни. Завантажування вантажів у вагони (і в автомобілі для завезення на станцію відправлення), а також вивантажування з них може проводитися вантажовідправником або вантажоодержувачем, а в установлених Статутом залізниць України випадках – силами залізничної станції.

Під час завантажування вантажів у вагони і контейнери потрібно враховувати їх вантажопідйомність і не допускати її перевищення; завантажувати вагон необхідно до висоти його бортів. Укладаючи вантажі у вагони, потрібно враховувати технічні вимоги розміщування вантажів у вагонах і контейнерах, закріплювати вантажі для запобігання їх переміщенню під час транспортування. Для скорочення тривалості виконання навантажувальних операцій рекомендується широко застосовувати відповідні засоби механізації.

Це тим більше важливо, що встановлено спеціальні терміни завантаження і розвантаження вагонів, за недодержання яких передбачені штрафні санкції. Завантажені вагони (контейнери) повинні бути опломбовані залізницею або відправником. Як правило, вантажі відправляються:

- за пломбами відправника – коли вантаж завантажений і зважений засобами відправника;
- за пломбами залізниці – коли вагон завантажений і зважений її засобами.

Зміст відтисків пломб та їх кількість повинні вказуватись у супровідних документах і в накладній, котра залишається на станції. Порядок пломбування вагонів і контейнерів запірнопломбувальними пристроями встановлюється правилами перевезення вантажів залізницею.

Як правило, на під'їзних коліях відправника вантажі завантажуються власними силами і засобами вантажовідправника; на станції залізниці завантаження вантажів

здійснюється силами і засобами залізниці (за винятком вантажів із обмеженими термінами зберігання, великогабаритних вантажів і важковагових (масою понад 0,5 т) вантажів, які завантажують відправник); завантаження вантажів у контейнери здійснюється силами і засобами відправника, а їх вивантаження з контейнерів – силами і засобами вантажоодержувача.

Нормативними документами передбачено можливість виконання всіх вантажних робіт силами залізниці на оплатній основі відповідно до договору між вантажовідправником та залізницею. Як правило, вантажовідправник повинен внести оплату за перевезення вантажів та інші передбачені платежі до моменту відвантаження вантажів. У іншому разі залізниця може затримати відправлення вантажу.

Оплата перевезень вантажів залізницями визначається за регульованими або договірними тарифами залежно від кількості вантажів, виду відправлення, відстані та швидкості перевезення, виду використовуваного вагона та його належності (вагони Укрзалізниці чи орендовані або приватні вагони).

Крім тарифних ставок застосовуються також тарифні збори (за зберігання товарів на складах, зважування вантажу, подачу вагонів на під'їзні колії, за дезінфекцію, супровід вантажів тощо). На підтвердження факту прийняття вантажу до перевезення відправнику вручається вантажна квитанція (квитанція про прийом вантажу до перевезення), яка разом з рахунком на оплату товарів відправляється одержувачеві товару. Остаточний розрахунок за перевезення проводиться вантажоодержувачем після прибуття вантажу на станцію призначення до дати видачі вантажу.

Залізниця зобов'язана забезпечувати доставку вантажів за призначенням і в обумовлені терміни. Терміни перебування вантажу в дорозі розраховуються за нормами добового вантажопробігу, що залежать від виду вагону, виду відправлення, характеру вантажу, швидкості доставки і відстані перевезення.

Крім того, додатково виділяється час на виконання операцій, пов'язаних з відвантаженням та прибуттям вантажу, а також додаткових операцій над вантажами в процесі їх доставки (наприклад, при переадресуванні вантажів, нагромадженні та сортуванні на вантажосортувальних платформах дрібних і контейнерних відправлень до вагонної норми та ін.).

8.Порядок складання комерційних актів.

Участь залізниці в процесі приймання вантажу залежить від того, за чиїми пломбами (залізниці чи вантажовідправника) прибув вагон (контейнер). При прибутті вантажів у справних вагонах з непошкодженими пломбами вантажовідправника зважування вантажів не проводиться, що зазначається у транспортній залізничній накладній. Представник вантажоодержувача розписується в дорожній відомості, отримує вагон (контейнер) та організовує подальші операції з вантажами відповідно до прийнятої транспортно-технологічної схеми.

Якщо вантажі прибули у вагоні (контейнері) за пломбами залізниці, вантажоодержувач зобов'язаний вимагати перевірки маси вантажів, кількості місць і якісного стану вантажу навіть у разі прибуття вантажу за цілими непошкодженими пломбами. Також залізниця зобов'язана перевірити вантажі в разі:

- прибуття вантажів, які були завантажені силами й засобами вантажовідправника і за його пломбами, якщо на станції призначення виявлена несправність вагона або пошкодження пломб;
- прибуття вантажу з ознаками нестачі, псування або пошкодження під час перевезення у відкритому рухомому складі;
- прибуття вантажів з обмеженими термінами зберігання з порушеннями встановлених термінів доставки або з порушенням температурного режиму при перевезенні вантажу в рефрижераторному вагоні;

- видачі вантажу, який був вивантажений станцією залізниці в місцях загального користування. Вантажі, які надійшли дрібними відправленнями, приймаються за масою, кількістю місць і їх станом з участю представника залізниці.

При виявленні порушень представник одержувача зобов'язаний вимагати оформлення і видання йому комерційного акта. Якщо залізниця відмовляється від складання комерційного акта, то вантажоодержувач протягом 24 годин повинен подати заяву-скаргу на ім'я начальника відділку або начальника Управління залізниці через начальника станції, а приймання вантажу проводити за участі представника незацікавленої організації, громадськості або транспортної міліції.

При встановленні розбіжностей у кількості (якості) заповнюється відповідний акт про встановлення розбіжностей у кількості (якості) під час приймання товарів. Відповідь на заяву-скаргу про відмову у складанні комерційного акта начальник відділку залізниці зобов'язаний дати протягом 3 діб (по товарах з обмеженими термінами зберігання – протягом 24 годин).

Комерційні акти, оформлені на спеціальних бланках у 3 примірниках, підписуються начальником станції, завідувачем вантажного двору, особою, що робила зважування вантажу, вантажоодержувачем.

Перший примірник комерційного акта передається у відповідну службу залізниці, другий примірник видається вантажоодержувачу, третій зберігається у справах станції. Комерційний акт є основним документом, на підставі якого можуть пред'являтися претензії на відшкодування залізницею матеріальних збитків.

У окремих випадках заповнюються також акт загальної форми і технічний акт. Крім претензій за нестачу чи пошкодження вантажів під час перевезення замовники можуть пред'являти до залізниці претензії за прострочення терміну доставки вантажів, за неподання вагонів або контейнерів, за перебір проїзних платежів тощо.

Розміри відповідних штрафів передбачені Статутом залізниць України.

Умови оформлення актів на транспорті Комерційний акт складається у випадках, якщо:

- фактичні назва, маса, кількість місць не відповідають даним супровідних документів;

- вантаж зіпсований або пошкоджений, в т. ч. внаслідок порушення правил, умов і термінів перевезення;

- вантажі прибули без документів або документи прибули без вантажу;

- залізниця повертає викраде ні вантажі.

Акт загальної форми складається у випадках, якщо:

- немає супровідних документів;

- немає пломб;

зміст відтисків пломб не відповідає даним супровідних документів.

Акт про технічний стан вагона складається у випадках, якщо:

- вагон або контейнер пошкоджений;

- вантаж зіпсований через несправність вагона або контейнера;

- виявлене витікання у вагоні, контейнері

9.Правила перевезення вантажів дрібними відправками

1. Дрібною відправкою вважається партія вантажу, що пред'являється за однією накладною, для перевезення якої не потрібен окремий вагон (контейнер).

До перевезення за однією накладною дрібною відправкою приймається вантаж в кількості не менше 100 кг, а домашні речі - не менше 50 кг.

2. Приймання вантажів до перевезення дрібними відправками провадиться за пред'явленням або за планами перевезень.

3. Дрібні відправки перевозяться в збірних вагонах:

- на одну станцію призначення (прямі вагони);

- на різні станції призначення. Ці вагони направляються на вантажосортувальні платформи для сортування і подальшого відправлення вантажів на станції призначення.

Завантаження дрібних відправок у вагон здійснюється відповідно до плану формування збірних вагонів, що затверджується відповідною залізницею.

4. Приймання до перевезення вантажів дрібними відправками через склади станцій провадиться за розкладом, який складається начальником станції згідно з планом формування збірних вагонів з урахуванням обсягів вантажопотоків.

Для вантажів, які не допускаються до спільного перевезення з іншими вантажами (небезпечні, з неприємним запахом, сировина тваринного походження тощо), а також для великовагових вантажів можуть установлюватися окремі дні приймання.

За наявності достатньої кількості вантажів начальник станції за погодженням з відправниками незалежно від розкладу може встановити додаткові дні приймання дрібних відправок призначенням на одну станцію.

Вантажі, що пред'являються до перевезення дрібними відправками, мають бути сформовані відправником у пакети.

5. Завантаження дрібних відправок на місцях незагального користування провадиться згідно з планом формування з таким розрахунком, щоб забезпечити формування найбільшої кількості прямих збірних вагонів.

6. До пред'явлення вантажу до перевезення дрібною відправкою відправник попередньо подає начальнику станції заповнену накладну для одержання погодження на приймання вантажу до перевезення.

Для попереднього планування навантаження дрібних відправок та забезпечення формування максимальної кількості прямих збірних вагонів начальником станції встановлюється порядок попереднього надання накладних усіма відправниками у дні, визначені начальником станції.

Дата завезення вантажу та дата завантаження його у вагон призначаються начальником станції. За погодженням з відправником начальник станції може дозволити завчасне завезення вантажів дрібними відправками на склад станції. У такому разі завантаження призначається на найближчий день згідно з розкладом для даного напрямку, про що проставляється відмітка у накладній. Термін доставки вантажів у цих випадках обчислюється з часу закінчення завантаження дрібних відправок у вагон.

7. У разі недостатньої кількості вантажів, що здаються до перевезення дрібними відправками, для формування збірних вагонів на станціях, відкритих для роботи з контейнерами, допускається завантаження дрібних відправок у прямі збірні контейнери призначенням на одну станцію, яка також відкрита для роботи з контейнерами. Перелік станцій навантаження і вивантаження збірних контейнерів зазначається у плані формування збірних вагонів.

8. На кожну дрібну відправку складається комплект перевізних документів згідно з пунктом 1.1 Правил оформлення перевізних документів, затверджених наказом Міністерства транспорту від 21.11.2000 N 644 та зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 24.11.2000 за N 863/5084.

Плата за перевезення вантажів дрібними відправками у збірних вагонах (контейнерах) стягується за тарифом для дрібних відправок згідно з Тарифним керівництвом N 1, затвердженим наказом Мінтрансу від 15.11.99 N 551 та зареєстрованим у Міністерстві юстиції 01.12.99 за N 828/4121.

9. Вантажі, що перевозяться дрібними відправками, мають бути належним чином підготовлені до завантаження. Кожне вантажне місце відправник маркує згідно з Правилами приймання вантажів до перевезення, затвердженими наказом Міністерства транспорту від 21.11.2000 N 644 та зареєстрованими у Міністерстві юстиції України 24.11.2000 за N 861/5082.

У криті збірні вагони можуть завантажуватись дрібні відправки масою одного місця не більше 500 кг і довжиною до 3 м.

10. Дрібні відправки вантажів: великовагових (масою від 500 до 5000 кг в одному місці), довгомірних (довжиною більше 3 м), громіздких (які за своїми розмірами не можуть бути завантажені у критий вагон) перевозяться у вагонах відкритого типу. Упакування цих вантажів здійснюється відповідно до вимог стандартів та технічних умов на них і повинно забезпечувати застосування засобів механізації при вантажних роботах. При прийманні до перевезення дрібними відправками вантажів, упаковки яких стандартами та технічними умовами не передбачено, начальник станції має право вимагати упаковки окремих деталей та вузлів з метою забезпечення повної схоронності вантажу при завантаженні, перевезенні, сортуванні та вивантаженні.

Якщо за однією накладною до перевезення пред'являються великовагові та громіздкі місця з місцями невеликої маси, відправник повинен упакувати легкі місця разом з великоваговими або пред'явити їх до перевезення за окремою накладною.

11. Великовагові вантажі (масою від 500 до 1500 кг в одному місці), громіздкі та довгомірні (довжиною від 3 до 5 м), а також ті, які за їх властивостями не можна перевозити у відкритих вагонах, дозволяється перевозити у критих вагонах. Такий дозвіл у кожному окремому випадку надається начальником станції за умови можливості безперешкодного завантаження та вивантаження цих вантажів з критих вагонів.

12. Дрібні відправки розміщуються у вагоні таким чином, щоб при вивантаженні окремих відправок на попутних станціях не виникала потреба переміщення вантажу, який залишається.

13. Предмети та речі домашньої обстановки, домашнього та особистого користування як нові, так і ті, що були в користуванні (в тому числі велосипеди, моторолери, мотоцикли, холодильники, пральні машини, піаніно, меблі, книги тощо), здаються до перевезення під назвою "Домашні речі" із зазначенням найменування окремих предметів (1 ящик - піаніно, 2 зв'язки - стільці, 1 валіза - посуд і т. ін.).

14. Домашні речі пред'являються до перевезення з додержанням таких умов пакування:

- валізи, обшиті тканиною чи без обшивки, мають бути замкнені та нахрест обв'язані цільною, без вузлів, мотузкою;
- мішки, корзини, ящики обшиваються однорідною тканиною без латок, однорідними нитками та перев'язуються нахрест цільною, без вузлів, мотузкою; шви обшивки мають бути схованими всередину, за винятком останнього шва;
- мотоцикли, велосипеди, моторолери, мопеди, холодильники упаковуються в дерев'яні ящики або лати. Бензин із баків мотоциклів, моторолерів, мопедів зливається, а акумулятори вимикаються;
- стільці зв'язуються по кілька штук та обгортаються ззовні і в місцях дотику між собою м'якою тканиною;
- меблі із дзеркалами та склом упаковуються в лати з м'якою прокладкою між склом чи дзеркалом та упаковкою. Дверцята та ящики шаф і буфетів закриваються на замки;
- дзеркало обв'язується м'яким матеріалом і установлюється в міцні лати;
- на вантажних місцях з дзеркалами, склом та іншими крихкими предметами відправник повинен зробити напис "Обережно, скло".

Домашні речі в упаковці, яка не гарантує їх схоронність, до перевезення не приймаються.

15. Домашні речі, які здаються до перевезення дрібними відправками, приймаються залізницею з перевіркою кількості та маси вантажних місць.

Маса вантажних місць з домашніми речами (одягом, книгами, посудом, дрібними предметами повсякденного вжитку тощо) зазначається в накладній для кожного найменування окремим рядком.

Відправник повинен оголосити вартість домашніх речей та скласти опис вантажних місць за формою ГУ-112. Зазначена відправником вартість вантажу не повинна перевищувати їх дійсної вартості. Опис складається у трьох примірниках, завіряється календарним штампелем та підписом працівника станції. Один примірник опису видається відправнику, другий залишається у справах станції, третій вкладається всередину вантажного місця.

16. У разі виявлення несхоронності вантажу чи пошкодження упаковки, а також на вимогу одержувача видача домашніх речей провадиться з розпакуванням та перевіркою вмісту пошкоджених місць і перевіркою маси непошкоджених місць. Якщо перевіркою непошкоджених місць буде виявлено недостача їх маси, то перевірка вмісту цих місць на вимогу одержувача провадиться за описом, виданим одержувачу станцією відправлення.

10. Особливості надання послуг різним видом транспорту

Залежно від конкретних видів транспорту, які у перевезеннях, розрізняють морські, річкові, повітряні, залізничні, автомобільні і трубопровідні повідомлення. Це так звані прямі міжнародні повідомлення, обслуговуються одним видом транспорту. У тих випадках, коли при міжнародних перевезеннях вантажів або пасажирів послідовно використовуються два або більше видів транспорту, мають місце змішані (комбіновані) повідомлення.

Якщо таке перевезення оформлена одним (наскрізним) транспортним документом, які покривають їхню все що у ній види транспорту, вона називається «прямий змішаною».

Інтермодальне перевезення - Послідовна перевезення вантажів двома і більше видами транспорту в одній і тій же вантажній одиниці (контейнері) або автотранспортному засобі без перевантаження самого вантажу при зміні виду транспорту.

Залізничні є найбільш рентабельним видом транспорту для перевезень вагонних партій вантажів навалом кам'яного вугілля, руди, піску, сільськогосподарської та лісової продукції - на далекі відстані.

Нещодавно залізничні країн Європи і Америки почали збільшувати число послуг з урахуванням побажань клієнтів. Так наприклад, розробляється і застосовується нове обладнання для більш ефективної вантажообробки окремих категорій товарів, платформи для перевезення автомобільних причепів (рейсовий контейнер), надаються послуги в дорозі, такі як переадресування вже відвантажених товарів в інший пункт призначення прямо на маршруті і обробка товарів у ході перевезення.

Основні переваги цього виду транспорту - його надійність, регулярність, універсальність, можливість масових перевезень вантажів і пасажирів, незалежно від пори року, доби, погодних умов і відносно низька вартість перевезень. Залізничні колії пов'язують майже всі області і регіони нашої країни, забезпечують роботу промислових і сільськогосподарських підприємств, будівництва, задовольняють потреби населення в переміщенні; сприяють розвитку міжнародного співробітництва та зміцненню обороноздатності країни.

Автомобільний транспорт. Міжнародне перевезення автомобільними транспортними засобами використовується тоді, коли це єдина можливість переміщення вантажів і пасажирів, або коли такий вид перевезення за певних умов є більш рентабельним і більш ефективним порівняно з іншими (залізничним, морським, річковим, повітряним) видами транспорту. Вантажний автотранспорт постійно збільшує свою частку в перевезеннях. Цей вид перевезень надзвичайно гнучкий щодо маршрутів і графіків руху. Вантажівки в змозі перевозити товар "від дверей до дверей", позбавляючи 12 відправника від необхідності зайвих перевезень. Вантажівки - рентабельний вид транспорту для перевезення на невеликі відстані дорогих товарів. У багатьох випадках автотранспортні тарифи конкурентно порівнянні з тарифами залізниць, але при цьому вантажівки зазвичай забезпечують більш високу оперативність послуг, що надаються.

Повітряний транспорт - набуває все більшої значущості. Хоча тарифи вантажних авіаперевезень набагато вище залізничних або автомобільних тарифів, транспортування по

повітря виявляється ідеальною в тих випадках, коли основне значення має швидкість або / і коли необхідно досягти віддалених ринків. Серед найбільш часто доставляються повітрям вантажів, що швидко псуються (такі, як свіжа риба, живі квіти) і негроздкі вироби високої вартості (такі, як прилади, ювелірні вироби). Використання авіаційного транспорту дозволяє знизити необхідний рівень товарних запасів, зменшити кількість складів, скоротити витрати на упаковку.

Водний транспорт. Морський транспорт за багатьма показниками перевершує інші види транспорту. Морські вантажні перевезення вдвічі дешевше залізничних і в десять разів - автомобільних. Судам властиві велика вантажопідйомність і низькі витрати палива на одиницю перевезень. Якщо вага вантажного поїзда дорівнює в середньому 3 тис. Тон, то морські торгові судна мають вантажомісткість в десятки тис. Тон, а танкери - до 150 тис. Тон.

Морський транспорт використовує природні шляхи сполучення, які не вимагають дорожніх витрат (крім облаштування портів), має практично необмежену пропускну можливість. У порівнянні з річковим транспортом морський рухається більш прямим шляхом, завдяки чому доставляє вантажі за більш короткий термін. Але території перевезення цим транспортом обмежені морськими просторами між портами. Морський транспорт найзручніший для масових міжконтинентальних перевезень, а також для доставки вантажів в прибережні райони країни, особливо туди, де погано розвинені інші види транспорту. Виконуючи основну частину експортноімпортних перевезень, перевозить також вантажі іноземних фрахтувальників.

Переваги річкового транспорту полягають в значно менших капітальних витратах в колійне господарство на одиницю перевезень - лише в порти, шлюзи і канали, менших витратах енергії, більшій вантажопідйомності рухомого складу і пропускну можливості річкового шляху, можливості масових перевезень вантажів на далекі відстані. Вартість перевезення водним транспортом громіздких товарів, які не псуються швидко (піску, кам'яного вугілля, зерна, нафти, металевих руд), дуже низька. З іншого боку, водний транспорт самий тихохідний, його швидкість залежить від погодних умов. Т

Трубопроводи - специфічний засіб транспортування нафти, кам'яного вугілля (у вигляді ескалаторів) і хімічних продуктів від місць їх походження до ринків. Транспортування нафтопродуктів по нафтопроводах обходиться дешевше, ніж залізницею, але трохи дорожче, ніж по воді. Більшість трубопроводів використовуються власниками для транспортування їхніх власних продуктів. В Європі, трубопровідний транспорт за вантажообігом займає друге місце після залізничного.

Траси трубопроводів істотно відрізняється від напрямків залізних і автомобільних доріг, так як воно в набагато меншій мірі залежить від рельєфу місцевості, що дозволяє прокладати їх по найкоротшому шляху. Цей вид транспорту може функціонувати в будь-яких кліматичних і погодних умовах, втрати при транспортуванні мінімальні.

Особливо велика роль трубопроводів (не тільки економічна, а й політична - як бачимо в останні роки) для сучасної України. Газотранспортна система України складається з магістральних газопроводів, розподільних мереж, газосховищ, компресійних і газовимірювальних станцій. Газотранспортна система України є другою в Європі і однією з найбільших у світі. ГТС «Укртрансгазу» складається з магістральних газопроводів протяжністю 37,6 тис. Км в однитковому обчисленні, 71 компресорної станції загальною потужністю 5405 МВт. Пропускна спроможність на кордоні з Польщею, Румунією, Республікою Білорусь, Молдовою - 178,5 млрд м³ на рік, в тому числі з країнами ЄС - 142,5 млрд м на рік.

Важливу роль відіграє і «Електронний транспорт», який постачає населені пункти і об'єкти промисловості електроенергією. Джерелом електроенергії є різного рада електростанції, що використовують енергію падаючої води, палива, що спалюється, атомну енергію. Існують і більш «екстравагантні» способи видобутку електроенергії - за

допомогою припливних станцій, вітряних генераторів, сонячних батарей, а так само використовуючи енергію геотермальних джерел.

Потреба в електроенергії зростає безперервно, так як населення активно переходить в побуті на електротехніку. Не відстають і підприємства, постійно збільшують свої ліміти енергоспоживання. Саме тому і виникає необхідність створення всесвітньої енергетичної мережі, здатної перерозподіляти наявний ресурс для всіх його споживачів. Не варто забувати про відносно нові способи транспортування деяких нематеріальних товарів, таких як інформація. Ці товари і послуги «перевозяться» за допомогою телекомунікації та електронних засобів зв'язку.

Процес торгівлі, в тому числі і роздрібною, багатьма товарами здійснюється через Internet. Звичайно, в цьому випадку доставка товарів, що мають матеріальноречову форму проводиться традиційними способами. Не варто забувати і про контейнеризацію вантажів. Контейнеризація - це завантаження товару в ящики або трейлери, які легко перевозити з одного виду транспорту на інший. Завдяки контейнеризації відправники вдаються до одночасного використання двох або більше видів транспорту.

Виділяють наступні види контейнеризації:

- Рейковий контрейлер - перевезення з використанням залізничного і автомобільного транспорту;
- Судновий контрейлер - перевезення з використанням водного та автомобільного транспорту,
- Контрейлер «рейки-судно» - перевезення з використанням водного та залізничного транспорту,
- Контрейлер «повітря - шосе» - перевезення з використанням повітряного і автомобільного транспорту.

Будь-який змішаний вид транспортування забезпечує відправнику певні вигоди. Наприклад, рейковий контрейлер обходиться дешевше чисто автомобільних перевезень і в той же час забезпечує гнучкість і зручність. У 70-х роках в рамках декількох міжнародних організацій проводилася розробка проекту угоди про договір прямої змішаного перевезення. В результаті цього в 1980 році була прийнята Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів.

11. Транспортно-технологічні системи

З метою вдосконалення та оптимізації транспортного обслуговування зовнішньоторговельних операцій в практику міжнародних перевезень широко впроваджуються сучасні транспортно-технологічні системи. Найбільшого поширення серед них отримали контейерна, пакетна, трейлерному, поромна, ліхтерних, касетна і комбінована системи.

Контейерна транспортно-технологічна система використовується для перевезення штучних, тарно-штучних і тарно-пакувальних вантажів, а також цінних вантажів. Головна її перевага полягає в доставці вантажів "від складу до складу", що виключає будь-які проміжні дії відправника і одержувача вантажу в загальному транспортному процесі. Оптимальний варіант застосування цієї системи передбачає завантаження готової продукції на місці її виготовлення в контейнери і її переміщення в такому вигляді до споживача в кінцевому пункті. Однак цей ідеальний варіант зустрічається не так часто.

Ще одна перевага контейнерної транспортно-технологічної системи - менш затратні вантажно-розвантажувальні операції. Останнім часом ця система отримує все більш широке поширення. І це не дивлячись на істотні витрати, пов'язані з її створенням і впровадженням в практику міжнародних перевезень.

Витрати зумовлені низкою обставин, в тому числі необхідністю мати, по-перше, спеціалізовану транспортну базу, по-друге, відповідний контейнерний парк, по-третє, спеціальну перевантажувальну техніку, і, нарешті, контейнерні термінали.

Контейнерна транспортно-технологічна система базується на використанні контейнера - елемента транспортного обладнання, що володіє спеціальною конструкцією, яка забезпечує достатню міцність для багаторазового використання, доставку вантажів без проміжної розвантаження, швидку перевантаження з транспортного засобу, легке завантаження і вивантаження вантажу.

Самі контейнери, складові контейнерний парк, повинні відповідати ряду вимог, які в цілях забезпечення уніфікації вироблені Комітетом з вантажних контейнерів - ТК 104, який діє у складі Міжнародної організації стандартизації ISO (ICO). Зокрема, вони повинні:

- 1) мати постійну технічну характеристику і мати достатню міцність для багаторазового використання;
- 2) мати спеціальну конструкцію, що забезпечує доставку вантажів без проміжної розвантаження;
- 3) володіти конструкцією, що дозволяє легко завантажувати їх вантажем і вивантажувати з них вантаж;
- 4) мати внутрішній об'єм 1 м³ і більше.

Перераховані вимоги стосуються всіх видів контейнерів, використовуваних при перевезеннях. Виділяють дві класифікаційні групи контейнерів. Перша в залежності від маси представлена малотонажними контейнерами вантажопідйомністю до 2,5 т, середньотонажними - вантажопідйомністю від 2,5 до 10 т і великотоннажними - вантажопідйомністю понад 10 т.

Друга кваліфікаційна група в залежності від призначення включає універсальні і спеціалізовані контейнери. І ті й інші в свою чергу з урахуванням розмірів і вантажопідйомності поділяються на 12 типів. Крім того, для насипних, рідких і 17 газоподібних вантажів використовуються контейнери-цистерни. Вони також поділяються на три типи.

Суть пакетної транспортно-технологічної системи полягає в здійсненні міжнародних перевезень вантажів в пакетах. Транспортний пакет являє собою сформований з тарних і штучних вантажів збільшене вантажне місце із застосуванням пакетувальних засобів. До таких засобів відносяться піддони, флет, ролтрейлери. Найбільшого поширення набули піддони. Їх різновидами є смугові, в стійку і піддони ящиків.

Флет іменуються вантажні майданчики значних розмірів, обладнані пристроями для автоматичного захоплення при навантаженні-вивантаженні.

Ролтрейлери також є вантажними майданчиками. Однак на відміну від флет такі майданчики мають колісний хід. Тому після навантаження вантажів вони буксируються автомобільними тягачами до місця навантаження на ролерні суда. В цілому за своїми обсягами пакети поступаються контейнерів. Їх максимальна вантажопідйомність становить не більше 7,5 т, в той час як максимальна вантажопідйомність контейнера приблизно в чотири рази перевищує цей тоннаж. Саме тому найбільш поширеними вантажами, які перевозяться пакетним способом, є тарні і штучні вантажі. До пакетувальних засобів відносяться також засоби кріплення вантажу в пакетах. Це контрольні пристосування: пломба, контрольна стрічка, скріплена в замок, усадочна плівка, якими обладнані пакети. Основна вимога до них - виключення можливості вилучення окремих вантажів з пакета без порушення контрольних пристосувань. Існують багатооборотні (багаторазові) і одноразові пакетні кошти. Крім пакетувальних засобів пакетна транспортно-технологічна система включає спеціальні багатоярусні склади з рухомими підйомниками. Крім того, до її складу входить універсальний і спеціальний транспорт (наприклад, автомобільні тягачі, що застосовуються при використанні ролтрейлери), а також перевантажувальна техніка

Досить поширеною в міжнародних морських перевезеннях є трейлерна транспортно-технологічна система. Її специфіка полягає в горизонтальному способі 18

навантаження. Навантаження здійснюється через бортові, носові або кормові отвори по спеціальних пристосувань - апарелях з використанням навантажувальних майданчиків на колісному ходу різних типів. Вони завантажуються на складах і за допомогою автотягачів або автонавантажувачів буксируються на причал порту відправлення.

Залежно від конструктивних особливостей, вантажопідйомності і габаритів навантажувальні майданчики на колісному ходу поділяються на три типи: трейлери, семітрейлери і ролтрейлери. У свою чергу кожна з груп має різновиди. Наприклад, ролтрейлери бувають одновісні, двовісні і чотиривісні. Вантажопідйомність перших становить 25, друге - 60, третє - 100 т. Трейлерна транспортно-технологічна система застосовується для перевезення як пакетованих, так і непакетованому тарно-штучних вантажів. При їх перевезенні використовуються суду накатного (ролкерні) типу, які укомплектовані спеціальною навантажувальною технікою - вилковими завантажувачами, автовантажовозами, контейнерними завантажувачами.

Таким чином, трейлерна транспортно-технологічна система включає суднабалкери, навантажувальні майданчики на колісному ходу, якими є трейлери, семітрейлери і ролтрейлери, вантажні машини та механізми, а також спеціальні тягачі. Крім того, важливим елементом цієї системи є склади і технічні пристрої для формування вантажних одиниць і розформування укрупнених вантажних одиниць.

Поромна транспортна технологічна система характеризується застосуванням особливого типу судів (поромів) і спеціальним цільовим призначенням, що складається в перевезеннях транспортних засобів. На судах-поромах перевозяться залізничні вагони, локомотиви, залізничні крани, а також автомашини, автопричепи та напівпричепи.

Навантаження вантажів на пороми здійснюється шляхом накату вагонів і автомобілів через кормові відсіки на палубу. Потім за допомогою ліфта вантаж опускається в трюм або піднімається на верхню палубу. Для його остаточного розміщення використовуються маневрові локомотиви і поворотні сектори.

Комплекс поромної транспортної технологічної системи складається з морських поромів, берегових і суднових прийомних пристроїв для перевантаження залізничних вагонів і автомобілів, майданчиків для формування поїздів, а також автомобільних парків.

Ліхтерна транспортна технологічна система застосовується на морському транспорті. Її особливостями є, по-перше, використання ліхтерних-несамохідних барж, по-друге, перевезення навалювальних, насипних і генеральних вантажів і, по-третє, ускладнена система організації здійснення перевезення.

Ліхтерні перевезення здійснюється несамохідними плоскодонними баржами, які іменуються ліхтеровозами. Їх вантажопідйомність коливається в межах від 200 до 7000 т. Процес організації та здійснення перевезення включає завантаження ліхтерів в річковому порту, формування ліхтерних складів, їх буксирування в морський порт, підйом ліхтерів за допомогою ліфтової системи на борт морського судна ліхтеровози, перевезення вантажу, спуск ліхтерів в акваторії морського порту, формування ліхтерного складу, буксирування його в річковий порт призначення, розвантаження ліхтерів в порту.

Вся ліхтерних транспортна технологічна система включає ліхтеровізнний флот, що складається з судів-ліхтеровозів для перевезення ліхтерів на палубі і в трюмах, несамохідні ліхтери-баржі, бази їх відстою та накопичення і буксировальну техніку.

Касетна транспортно технологічна система характеризується специфічними способами формування вантажних одиниць і їх навантаження. Основу формування вантажних одиниць цієї системи складають касети - укрупнені вантажні місця масою 500-2500 т.

Застосовуються два типи касет - плоска платформа і плавуча секція. Плоска платформа завантажується безпосередньо на причалі, після чого портовим краном встановлюється на палубу або в трюм судна. Плавуча секція являє собою складову частину самохідного судна. Плавучі секції завантажуються в встановлених місцях. Після виконання вантажно-розвантажувальних робіт за допомогою спеціальних пристосувань з

них складається самохідне судно. Таким чином, касетна транспорт- 20 но технологічна система складається з спеціалізованих судів-касето-возів, укрупнених вантажних одиниць-касет, пристроїв для переміщення касет по території порту і парку вантажної техніки.

Для комбінованої транспортної технологічної системи характерне поєднання різних транспортно-технологічних систем. Найбільш поширені комбінації пов'язані з використанням пакетної, контейнерної і поромної транспортно-технологічних систем. Це випадки перевезень на поромах вагонів, автомашин з розташованими в них пакетами або контейнерами з вантажем. Аналогічні способи перевезень притаманні також ліхтерних і касетної транспортним технологічним системам.

Застосування комбінованих транспортних технологічних систем, звичайно, ускладнює транспортний процес, тому що вимагає врахування особливостей кожної системи. Але якщо мати на увазі кінцеву мету транспортного забезпечення міжнародної торгівлі, досить складні географічні умови переміщення товарів, подолання величезних відстаней, включення в перевізний процес різних видів транспорту, комбінована система успішно виконує свою функцію.

12.Характеристика транспортно-технологічних систем

Процес перевезення вантажів охоплює велику кількість учасників транспортного процесу й повинен розглядатися комплексно на основі технології, погодженої всіма сторонами і яка базується на нормативних документах або результатах інженерної підготовки перевезень

Технологія вантажних перевезень — це сукупність прийомів і способів виконання процесу доставки вантажу споживачеві.

Розробка технологічного процесу перевезень вантажів здійснюється в наступній послідовності:

- 1) встановлення нормованих характеристик перевезення (розрахункова швидкість руху, час виконання навантажувально-розвантажувальних робіт, графік або інтенсивність подачі транспортних засобів, добовий або погодинний обсяг перевезень і т.п.);
- 2) вибір маршруту й технології виконання перевезень;
- 3) розробка технологічної документації;
- 4) визначення методів контролю якості й безпеки виконання перевезень;
- 5) аналіз характеристик технологічного проекту, що повинен підтвердити виконання нормованих показників, забезпечення безпеки і якості перевезень;
- 6) затвердження технологічного проекту керівним складом транспортного підприємства.

Процес доставки вантажу можна представити у вигляді окремих взаємозалежних операцій, що виконуються на кожному етапі. Залежно від змісту роботи, пов'язані з доставкою вантажів, класифікують в такий спосіб:

1. Контрольно-облікова операція передбачає оформлення документів, пошук конкретного вантажного місця, огляд вантажів, пломбування й т.п.
2. Строповочна операція - передбачає кріплення і відкріплення штучних вантажів при їх перевантаженні краном.
3. Вантажна операція - пов'язана з підйомом і опусканням вантажу за допомогою навантажувально-розвантажувальних машин (НРМ).
4. Операція переміщення — переміщення вантажу НРМ.
5. Допоміжна операція - пов'язана з додатковими роботами, які необхідно виконати перед або після навантаження вантажів (відкриття кришок, закриття брезентом і т.п.).
6. Транспортна операція - містить у собі рух транспортного засобу з вантажем і без нього.

7. Складська операція - передбачає підготовку вантажу до відправлення, підбір і сортування по партіях і т.п.

Для ретельного пророблення процесу виконання перевезень у конкретних умовах розробляють транспортно-технологічні схеми, які узгоджують з відправником вантажу й вантажоодержувачем

Розробка і впровадження транспортно-технологічних схем доставки дозволяють:

- 1) спростити оперативне планування і диспетчерське керівництво перевезеннями за рахунок використання модульного принципу;
- 2) забезпечити потоковість, безперервність і максимальну паралельність виконання технологічних операцій;
- 3) організувати погоджене виконання операцій співробітниками різних організацій;
- 4) скоротити загальний час доставки вантажів.

Важливим фактором для складання транспортно-технологічних схем є механізація навантажувальних і транспортних робіт.

Впровадження комплексної механізації навантажувальних і транспортних робіт вимагає вирішення цілого ряду взаємозалежних питань:

- 1) застосування раціональної технології складської переробки вантажів, нових форм продажу;
- 2) уніфікації тари;
- 3) масового випуску стандартних піддонів і контейнерів;
- 4) створення відповідного підйомно-транспортного обладнання для навантаження, розвантаження і транспортування вантажів;
- 5) випуску автомобілів зі спеціально пристосованими кузовами для контейнерних і пакетних перевезень, а також з вантажопідйомними бортами; 6) виробництва перехідних містків і зрівняльних площадок;
- 7) проектування будівель складів і магазинів з відповідною висотою приміщень, шириною проходів, висотою і шириною рамп.

13.Характеристика вантажопотоків

Вантажні потоки являють собою конкретне вираження транспортноекономічних зв'язків (у вигляді кількості вантажів), які утворюються у процесі виробництва й обміну товарами між відправниками й одержувачами вантажів, і розподіляються по різних шляхах сполучення.

Вантажні потоки характеризуються напрямками й розмірами вантажного обміну, які залежать від розміщення виробництва, пунктів відправлення, пунктів споживання, баз зберігання, технологічних особливостей виробництва, розміщення шляхів сполучення, провізної спроможності транспорту, а також підсистеми організації руху товарів.

Прямим напрямком умовно вважається напрямок вантажопотоків, що мають більшу величину.

Місцеві вантажопотоки – це кореспонденція вантажів між двома суміжними пунктами.

Транзитні вантажопотоки – це кореспонденція вантажів з одного пункту в іншій через проміжні пункти. Вантажонапруженість – це кількість тонн вантажів, що приходить на 1 км дороги за одиницю часу.

Масовими перевезеннями вважаються організаційно-зв'язані перевезення великих кількостей однорідних вантажів.

Партійність перевезень визначається потребою в одночасному перевезенні вантажів від відправників до вантажоодержувачів і характеризується кількістю або масою вантажу, що доставляється.

Партійність перевезень є одним з головних факторів, що визначають ефективність перевізного процесу й умови функціонування підприємств, які обслуговуються транспортом.

Вантажні партії, розмір яких менше вантажопідйомності транспортних засобів, відносяться до партійних перевезень.

Розрізняють:

- 1) великопартійні перевезення;
- 2) дрібнопартійні перевезення.

Дрібнопартійні перевезення – це перевезення невеликих партій вантажів (менше вантажопідйомності транспортних засобів).

Великопартійні перевезення – це перевезення вантажів, які відповідають вантажопідйомності транспортних засобів.

Графічно вантажопотоки можуть бути подані у вигляді:

- 1) епюр;
- 2) схем;
- 3) картограм.

Вантажоутворюючими пунктами називають підприємства й організації, які вивозять свою продукцію, матеріали й відходи виробництва.

Вантажопоглинаючими пунктами називають підприємства й організації, на які здійснюється завезення сировини, матеріалів, палива та інших вантажів, необхідних для їх нормальної виробничої дії.

Вантажопотік характеризується наступними параметрами:

1. Розміри транспортних партій вантажів.
2. Середній розмір транспортної партії.
3. Відстань перевезень.
4. Число найменувань вантажу в транспортних партіях.
5. Середнє число найменувань вантажу в транспортних партіях.
6. Число вантажних місць у транспортних партіях.
7. Середнє число вантажних місць у транспортній партії.
8. Тип і конструкція вантажних транспортних одиниць (транспортні пакети, контейнери).
9. Розміри, маса брутто й маса нетто вантажних транспортних одиниць.
10. Час прибуття або відправлення транспортних партій вантажів.
11. Інтервали часу між прибуттям або відправленням транспортних партій вантажів.
12. Середній інтервал часу між прибуттям або відправленням транспортних партій.
13. Вартість транспортних партій вантажів.

Особливе місце при визначенні характеристик вантажопотоків займає нерівномірність перевезень. Нерівномірність перевезення - це зміна обсягу перевезень в тоннах у часі, тобто по кварталах, місяцях, тижнях, добі й годинах доби.

14. Техніко-експлуатаційні показники й собівартість вантажних перевезень

Всі процеси виробництва, в тому числі і транспортні, плануються, вимірюють і оцінюють за розробленою системою показників і вимірювачів. Характер роботи транспортних підприємств (ТП), специфічні особливості транспортного процесу, умови, в яких виконується перевізна робота, обумовили створення системи показників, що відображають як окремі елементи, так і весь транспортний процес у цілому.

Ці показники встановлюють закономірний зв'язок між елементами транспортного виробництва й кількісною зміною транспортної продукції. Система показників роботи транспортних засобів покладена в основу організації і планування діяльності транспортних підприємств.

Ефективність функціонування транспорту визначається, насамперед:

- рівнем організації перевезення вантажів;
- ступенем використання транспортних засобів.

Рівень техніко-експлуатаційних показників залежить від таких факторів:

- 1) типу й вантажопідйомності транспортних засобів;
- 2) роду й характеру перевезених вантажів;
- 3) методів організації перевезень;
- 4) технічного обслуговування і ремонту транспортних засобів;
- 5) умов роботи транспортних засобів на лінії;
- 6) стану доріг, природних, кліматичних умов, у яких виконуються перевезення;
- 7) технічної оснащеності транспортних підприємств;
- 8) умов організації і оплати праці працівникам транспортного підприємства та інших факторів.

Зміна техніко-експлуатаційних показників приводить до зміни ряду економічних показників (наприклад, собівартості). У свою чергу технікоексплуатаційні показники залежать від експлуатаційних факторів.

Показники	Фактори								
	Структура транспортного парку	Структура обсягу перевезень	Характер вантажопотоків	Територіальне розміщення вантажоутворюючих і вантажопоглинаючих пунктів	Дорожні й кліматичні умови	Спосіб укладання вантажу в транспортний засіб	Рід і форми тари	Спосіб проведення вантажно-розвантажувальних робіт	Режим роботи клієнта
1. Середня технічна швидкість	+	+	+	+	+	Фактори, що впливають на показники			
2. Коефіцієнт використання пробігу	+	+	+	+					
3. Коефіцієнт використання вантажопідйомності	+	+			+		+		
4. Відстань перевезення	+	+		+					
5. Час простою під навантаженням і розвантаженням	+	+				+	+	+	
6. Час в наряді				+					+
7. Вантажопідйомність	+								

Взаємозв'язок показників роботи транспорту й експлуатаційних факторів

Під собівартістю продукції, робіт і послуг розуміють виражені в грошовій формі витрати, пов'язані з використанням у процесі виробництва основних фондів, сировини, матеріалів, палива, енергії, праці, а також інші витрати на виробництво й реалізацію продукції. Собівартість перевезення однієї тонни вантажу складається з витрат на навантаження-розвантаження, на транспортування, на ремонт і утримування автомобільних доріг, організацію і забезпечення безпеки руху на дорогах, на складське зберігання вантажу й на операції з підготовки вантажу до перевезення й складування після розвантажувальних робіт.

Згідно з діючою в даний час на автомобільному транспорті методикою при визначенні собівартості враховують витрати, пов'язані тільки із транспортуванням. Величину витрат визначають на основі калькуляції собівартості, в якій всі витрати залежно від їхнього характеру й призначення розподіляють по статтях. На автомобільному транспорті при визначенні собівартості транспортування виділяються наступні статті витрат:

- 1) основна й додаткова заробітна плата й відрахування на соціальне страхування водіїв;
- 2) паливо для автомобілів всіх типів;

- 3) мастильні та інші експлуатаційні матеріали;
- 4) зношення й ремонт автомобільних шин;
- 5) поточний ремонт і технічне обслуговування автомобілів;
- 6) амортизація рухомого складу: на повне відновлення й на капітальний ремонт;
- 7) накладні витрати.

Всі витрати, пов'язані із транспортуванням вантажу, умовно розділяють на змінні, постійні й заробітну плату водіїв.

Частіше заробітна плата водіїв відноситься до групи умовно постійних витрат. У цьому випадку всі витрати діляться на змінні й постійні.

До змінних відносяться витрати на технічне обслуговування, поточний ремонт, амортизацію рухомого складу, витрати на шини та ін. Вони пов'язані безпосередньо з роботою рухомого складу й обчислюються на один кілометр пробігу.

До постійних відносяться витрати на утримування будинків, податки й збори, господарські витрати, заробітну плату адміністративно-управлінського персоналу й умовно водіїв.

Вони обчислюються на календарний час перебування автомобіля в транспортному підприємстві незалежно від того, де вони перебувають: на лінії, в ремонті, простої й т. д., і не залежать від пробігу транспортного засобу.

15. Маршрути руху транспортних засобів

Маршрутизація перевезень – це розробка порядку проходження транспортних засобів між кореспондуючими пунктами.

Маршрутизацію перевезень виконують для однорідних вантажів, що вимагають для перевезення однотипних транспортних засобів. Маршрутизація дозволяє оптимізувати вантажопотоки з урахуванням наступних факторів:

- 1) обсягу перевезень,
- 2) напрямку,
- 3) дальності,
- 4) довжини в часі,
- 5) завантаженості доріг різних категорій,
- 6) послідовності руху,
- 7) ефективності доставки.

Основними завданнями маршрутизації є:

- 1) організація руху,
- 2) мінімізація строків доставки вантажів,
- 3) безпека руху,
- 4) ефективне використання транспортних засобів,
- 5) виконання планів і графіків перевезень,
- 6) оперативність у реагуванні на зміну дорожніх умов.

Маршрут руху – це шлях проходження транспортних засобів при виконанні перевезень.

При маршрутизації перевезень необхідно враховувати обмеження, викликані конкретними умовами роботи транспорту:

- 1) обсяги перевезень постачальників і споживачів,
- 2) характер вантажів,
- 3) час їхньої доставки,
- 4) структуру парку транспортних засобів і його призначення,
- 5) режим роботи транспортних підприємств і навантажувально-розвантажувальних пунктів,
- 6) режим роботи водіїв,
- 7) пропускну можливість навантажувально-розвантажувальних пунктів і дорожньої мережі,
- 8) значення цільової функції та ін.

Методи маршрутизації перевезень діляться на:

- 1) маршрутизацію помашинних відправлень;
- 2) маршрутизацію перевезень дрібних партій вантажів.

Для вирішення завдань маршрутизації використовують різний математичний апарат (зокрема, моделі математичного програмування, алгоритми задач теорії розкладів та ін.).

Використання інформаційних технологій дозволяє здійснювати розрахунки із складання оптимальних планів, вибираючи найкращий варіант з великого числа можливих. Якщо необхідно прийняти рішення щодо питання про доцільність відкриття маршруту, то попередньо треба визначити наступне:

- 1) визначити потребу в перевезеннях вантажів за цим маршрутом (передбачуваний стійкий вантажопотік);
- 2) вибрати трасу руху й обстежити дорожні умови;
- 3) скласти техніко-економічне обґрунтування доцільності відкриття маршруту

Маятниковими маршрутами називають маршрути, по яких шлях слідування транспортних засобів у прямому й зворотному напрямку проходить по одній й тій же трасі.

Розвізні, збірні й збірно-розвізні маршрути - це різновид маршрутів, на яких транспортні засоби послідовно проходячи навантажувально-розвантажувальні пункти, поступово завантажуються або розвантажуються або одночасно завантажуються і розвантажуються.

Комбіновані маршрути - це об'єднання декількох маршрутів, коли за один оборот може бути здійснено декілька поїздок по окремих маршрутах.

16. Вимоги до перевезення конкретного вантажу

Для підвищення ефективності перевезень необхідно здійснювати підготовку процесу перевезення вантажів. Процес підготовки виробництва визначає: що роблять, навіщо роблять, як роблять, коли роблять, у яких умовах і з якими засобами. Підготовчі процеси є обов'язковим структурним елементом будь-якого виробництва.

Відсутність або недостатня підготовка процесу перевезення вантажів веде до зниження продуктивності праці, підвищенню собівартості перевезень і т.д

Відповідна підготовка процесу перевезення вантажів дозволяє:

- 1) уточнити потреби в даних перевезеннях;
- 2) виявити тенденції розвитку технологічного процесу;
- 3) установити можливі кооперовані зв'язки;
- 4) визначити потрібні ресурси провізної можливості транспортних засобів, робочої сили, експлуатаційних матеріалів.

Підготовка процесів перевезення вантажів містить у собі:

- 1) економічну підготовку;
- 2) технічну підготовку;
- 3) організаційну підготовку.

Економічна підготовка пов'язана з:

- 1) прогнозуванням обсягу перевезень і послуг;
- 2) виявленням необхідних капітальних вкладень;
- 3) визначенням економічної ефективності перевезень;
- 4) впровадженням прогресивної технології;
- 5) механізацією навантажувально-розвантажувальних робіт;
- 6) удосконаленням планування, управління і організації перевізного процесу.

На першій стадії економічної підготовки виконують обстеження району перевезень з метою виявлення загальних закономірностей і характеру роботи.

Для виконання першого етапу слід чітко уявляти, хто реалізує функції транспортних послуг у районі перевезень.

На другій стадії економічної підготовки:

- 1) визначають склад і внутрішню структуру транспортного комплексу;
- 2) встановлюють масштаби й особливості виконання перевезень;
- 3) визначають структуру парку і його відповідність перевезеним вантажам;
- 4) формують модель досліджуваного перевізного процесу.

Одна з причин того, що використання математичних методів й ЕОМ в області економічної підготовки не дає очікуваного ефекту, полягає в тому, що не враховуються випадкові збурювання, в результаті чого розроблені плани порушуються, а саме:

- 1) нерівномірність виробництва і споживання товарів,
- 2) збільшення простою транспортних засобів під навантажувально-розвантажувальними роботами,
- 3) відмови технічних засобів,
- 4) зміна дорожніх умов і т.п. Кращі результати можна отримати моделюванням виробничих ситуацій за допомогою транспортної гри.

Технічна підготовка складається в розробці технологічних проектів перевезення вантажів у встановлений строк і відповідної ефективності.

При технічній підготовці аналізують різні варіанти з метою знаходження такого, при якому забезпечуються мінімальні витрати, пов'язані з перевезенням вантажів. З метою поліпшення організації процесу перевезення вантажів розробляють проекти виконання навантажувальних робіт, вивантаження вантажів і паспорт маршруту.

Складовими частинами паспорта маршруту є:

- 1) визначення раціонального шляху руху транспортних засобів;
- 2) визначення раціональної швидкості по окремих ділянках маршруту;
- 3) визначення «небезпечних» ділянок із вказівкою правил їхнього проїзду й засобів регулювання рухом.

Для знаходження раціонального маршруту руху транспортного засобу складають схему дорожньої мережі в районі планованих перевезень із визначенням типу й стану дорожнього покриття й штучних споруд.

Встановлюють критерій оптимізації. Ним може бути мінімальна відстань транспортування, мінімальний час транспортування, мінімальна собівартість транспортування та ін.

Використовуючи один з економіко-математичних методів, визначають раціональний маршрут руху транспортних засобів. Маршрут розбивають на ділянки з урахуванням профілю дороги, типу й стану дорожнього покриття, інтенсивності руху, дорожніх знаків та інших факторів.

До складу організаційної підготовки перевізного процесу входить:

- 1) визначення режиму роботи транспортного підприємства, змінності роботи;
- 2) організація перевізних комплексів;
- 3) розміщення окремих виробництв;
- 4) розробка системи інформації;
- 5) створення норм і нормативів;
- 6) організація постів навантажувально-розвантажувальних робіт;
- 7) розробка системи контролю за роботою виконавців і забезпечення їх необхідною інформацією. Організаційна підготовка перевізного процесу повинна забезпечити таку систему роботи транспортного підприємства, при якій виключаються будь-які виробничі втрати й всі ресурси використовуються з найвищою ефективністю.

Крім підготовки виробництва, необхідно розробляти соціальнопсихологічні заходи. Вони містять у собі створення таких умов, при яких забезпечуються сприятливі умови праці, задоволення змістом праці, спеціалізація і інтеграція, розвиток колективних форм праці, висока дисципліна, підвищення загальноосвітнього й культурного рівня кожного робочого колективу, сприятливі умови побуту.

Організація перевізного процесу - це визначення і створення точних пропорцій у часі між окремими етапами. Перевезення кожної партії вантажу повинно починатися і закінчуватися в строго встановлений час.

Якщо пропорції часу на виконання окремих етапів не встановлені або порушуються у процесі перевезень, то це веде до погіршення економічних показників.

При підготовці процесу перевезення вантажів треба вирішувати питання, пов'язані з охороною (захистом) навколишнього середовища.

Вантажі видобувних галузей дуже впливають на економіку промислового виробництва. До вантажів видобувних галузей відносяться різні види сировини й матеріалів, що безпосередньо надані природою і вилучаються із природного середовища людською працею. За своїм походженням сировина, що використовується у промисловому виробництві, ділиться на промислову (70%) й сільськогосподарську (30%).

Природну сировину можна розділити на три групи:

- 1) тваринного походження (продукція рибної промисловості й мисливського промислу);
- 2) рослинного походження (деревина, дикоростучі ягоди й гриби);
- 3) мінерального походження.

Особливості роботи транспорту на відкритих розробках:

- 1) внаслідок обмежених розмірів площі кар'єрів, при їхній значній глибині необхідно користуватися транспортними шляхами із крутими уклонами й малими радіусами закруглень;
- 2) у зв'язку з тим, що фронт розкривних і видобувних робіт безупинно переміщається, доводиться періодично прокладати нові дорожні траси;
- 3) внаслідок тяжких умов роботи в кар'єрах підвищуються вимоги до транспортного обладнання відносно міцності й надійності в роботі.