

## Лекція 3.

### ОРГАНІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖУ.

- 3.1. Документація на перевезення вантажів.
- 3.2. Тарифи і штрафи на транспорт.
- 3.3. Вибір виду транспортного засобу.

#### 3.1. Документація на перевезення вантажів.

Основним документом, що засвідчує вантаж, переданий залізниці, річковому, повітряному й автомобільному транспорту, є накладна. На морському транспорті – коносамент (рис. 3.1).

При відправленні вантажів залізницею відправник повинен заповнити такі розділи накладної: повне найменування і поштова адреса відправника й одержувача; станції і дороги відправлення і призначення; найменування і маса вантажу; вид швидкості перевезення; відбиток пломби.

Працівники станції роблять позначки про планове (позапланове) перевезення вантажу, здійснюють розрахунок платежів і зборів, фіксують дати приймання і видачі вантажу. Проставляють також календарні штампелі про час виконання цих операцій.

Накладна складається в 4-х примірниках і більше – залежно від вказівки представників залізниці.

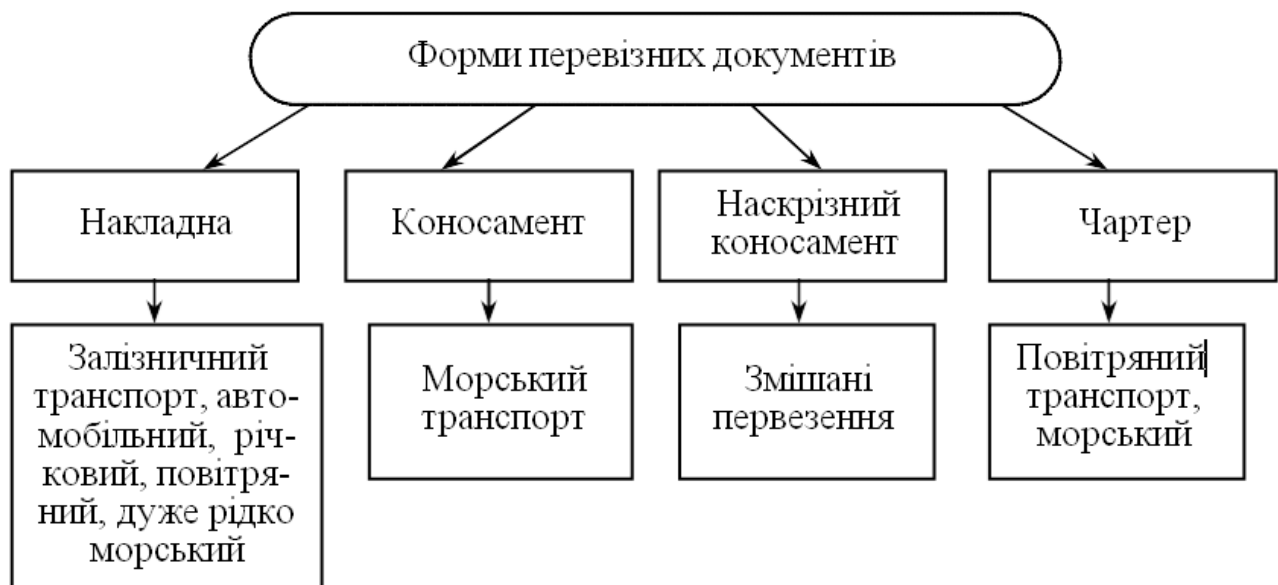


Рис. 3.1. Види перевізних документів.

Працівники станції відправлення на підставі накладної оформлюють дорожню відомість, що складається з чотирьох частин. У першій частині фіксуються відомості з накладної відправника. У другій – дані, необхідні для розрахунків з відправниками за транспортування вантажів. У третій – відомості про відправника й одержувача; про вартість перевезення і додаткових платежів, яку відправник зобов'язаний внести до товарної каси станції чи переказати на розрахунковий рахунок відділення дороги. Четверта частина

дорожньої відомості – це квитанція про приймання вантажу залізницею, що видається відправникові.

При передаванні вантажу річковому транспорту складають накладну за формою РФ-15. У ній вказують такі самі відомості, що й у накладній на залізницю, і додаткові – спосіб визначення маси вантажу (за стандартом, трафаретом, масою, чи умовною величиною занурення судна), стан вантажу й упакування, наявність пломб відправника (пристані відправлення).

Накладна на річковому транспорті складається в 4–5 екземплярах.

Прийом вантажів із пристані на борт річкового судна засвідчується здавальною відомістю за формою ГУ-II. У ній вказують порядковий номер за обліком видачі вантажів; номери дорожніх відомостей; пункти відправлення, призначення, перевалки з однієї залізниці на іншу; шифри відправлення і призначення; марки і знаки; кількість місць; найменування вантажу; шифр; масу в кг; суму провізної плати. У примітці – додаткові дані.

На товари завантажені в судно (баржу) складають акт навантаження-розвантаження. У ньому вказують: назву чи номер судна, вантажопідйомність, осідання і характеристику судна (самохідне, відкрите, напівпалубне, дерев'яне чи металеве); час повідомлення клієнта про подачу судна; час прибуття судна на рейд; час подачі до причалу і фактичний час робіт; кількість і рід завантажених товарів; час закінчення робіт; розрахунок часу стоянки судна за нормою і фактичною стоянкою з виділенням тривалості перерв; пояснення причин простою судна. Акт навантаження-розвантаження підписують вантажовласник і начальник пристані (ділянки), приймальник порту (пристані), а при можливості – представник органів місцевої влади. Він складається в 4-х примірниках: перший – порту (пристані), другий – вантажовласнику, третій додають до дорожньої відомості (вона приблизно така сама, як і на залізницю), четвертий залишається на судні.

Перевезення вантажів морським транспортом у каботажному плаванні оформлюються коносаментом, здавальною відомістю й актом навантаження-розвантаження аналогічно з вимогами, що діють на річковому транспорті. При оформленні перевезень вантажів у закордонному плаванні коносамент складають англійською мовою.

На автомобільному транспорті основним перевізним документом є товарно-транспортна накладна (ТТН). При перевезеннях вантажів у міському, приміському і міжміському сполученні застосовується форма №1-ТН, у міжнародному – форма №2-ТН.

ТТН складається з двох розділів. У заготовчій частині вказують дату виписування, найменування замовника, назву АТП, марку і державні номери автомобіля і причепів, прізвище водія, номер подорожнього листа. Товарний розділ (дані про вантажі) заповнює відправник вантажу. У ньому містяться відомості про вантаж (найменування, вид упакування, кількість місць, спосіб визначення маси, клас вантажу, число місць чи тонни), код вантажу, відомості про особу, що дозволила відпуск вантажу. У транспортному розділі містяться дані про вантажно-розвантажувальні роботи (виконавець, спосіб виконання, час прибуття і вибуття, тривалість простою, перелік і тривалість виконання додаткових операцій), що оформляються відповідно відправником вантажу і вантажоодержувачем, та інша інформація (відстань перевезень по групах доріг у

кілометрах, розцінки і сума до сплати за перевезення, штрафи, оплата за позанормативний простій і т.д.).

ТТН виписують на кожну поїздку не менше як у 4-х примірниках. Перший призначений відправнику, другий – вантажоодержувачу, інші – АТП.

Перевезення вантажів нетоварного характеру (грунту, піску, снігу тощо) оформлюють актом виміру чи зважування

Поряд з названими документами на автотранспорті складують подорожній лист. У ньому записують завдання водію – час (за графіком і фактично) виїзду з АТП і повернення назад; показання спідометра, витрати палива, число поїздок і об'єм перевезень у тоннах, найменування й адресу замовника і вантажоодержувача.

У подорожньому листі замовник відзначає і засвідчує підписом і штампом час і показання спідометра при прибутті і вибутті автомобіля та причепів. Аналогічні оцінки робить одержувач при прибутті автомобілів з вантажем і після вивантаження.

ТТН і шляховий лист є документами, на підставі яких АТП пред'являє рахунок клієнтам за доставку вантажів і зроблені при цьому послуги.

На перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні – залізнично-водному складається єдиний документ – накладна за формою ГУ-7. У ній додатково до даних, що вказуються в звичайних накладних, подають інформацію про передатні пункти, зміни адресата, станцію призначення чи пункту проходження з посиланням на розпорядження.

Перевезення вантажів за межі держави оформлюють особливими накладними. На залізниці така накладна складається українською і німецькою або англійською мовами. У ній поряд зі звичайними даними зазначені прикордонні станції, через які повинен проходити вантаж, залізниці транзитних країн. Наведено перелік митних зборів і порядок їхнього розрахунку.

Міжнародні перевезення вантажів автомобільним транспортом оформлюються накладною в 3-х примірниках, що підписуються відправником і перевізником. Перший залишається відправникові, другий супроводить вантаж, третій передається перевізникові. У накладній поряд із загальними даними про відправника, одержувача і вантаж дано інформацію, необхідну для виконання митних та інших формальностей. При необхідності в накладній містяться такі вказівки: заборона перевантаження; витрати, які відправник приймає на свій рахунок; страхування вантажу; обумовлений термін виконання перевезення; прикордонні митні пункти; перелік товарноупровідних документів, переданих перевізникові.

До товарно-супроводжуючих документів входять: відвантажувальна специфікація, фактура-специфікація, митна декларація, сертифікат якості, карантинний і ветеринарний сертифікати та інші документи.

**Транспортні документи** – це документи, які виписуються вантажоперевізником і свідчать про те, що товар прийнятий ним до перевезення.

При морських перевезеннях – це коносамент, морська накладна, штурманська розписка. При залізничних перевезеннях – це залізнична накладна, дорожня відомість. При авіаперевезеннях – версальський транспортний документ, документ змішаного пере- везення (рис. 3.2).

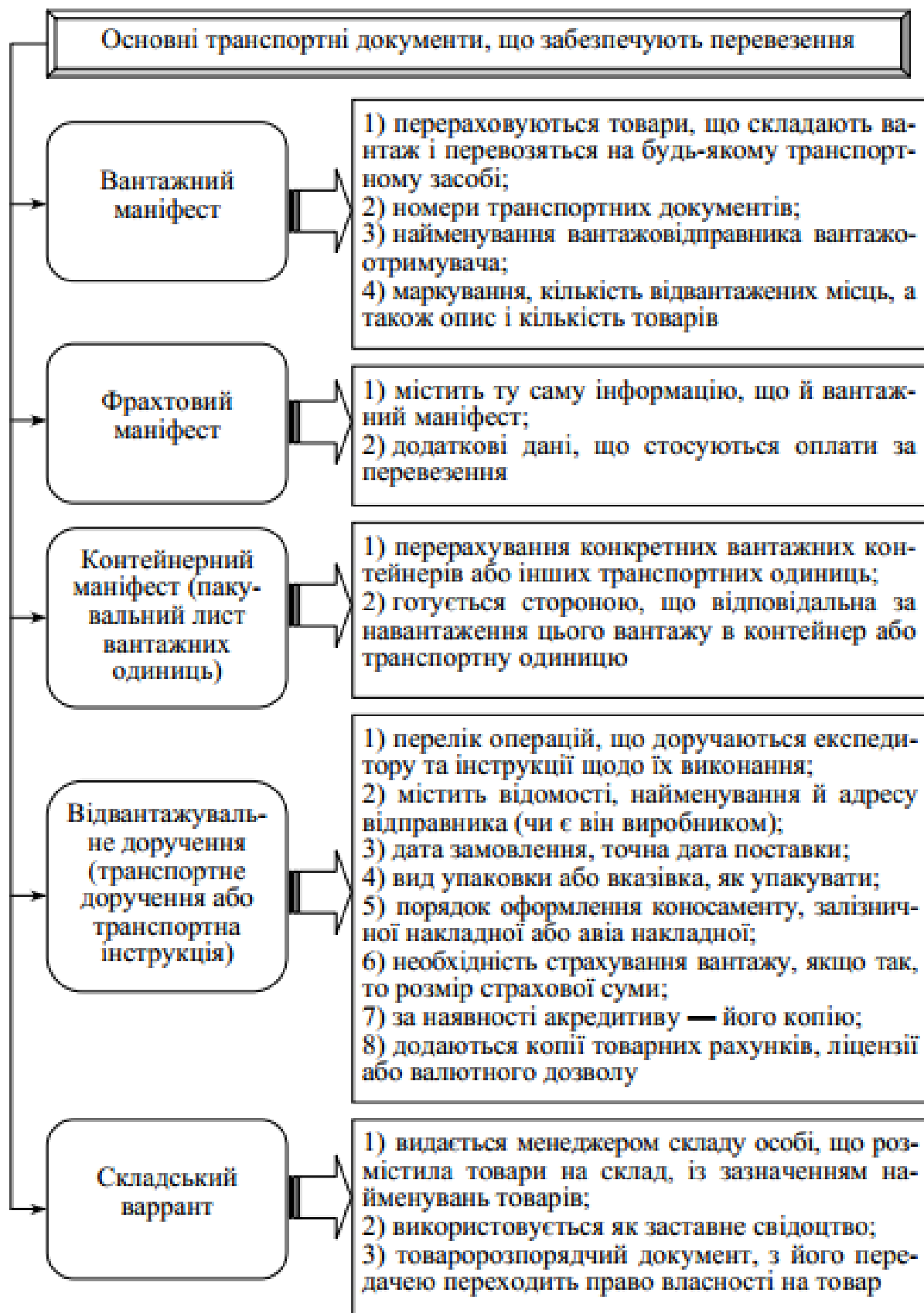


Рис. 2.2. Транспортні документи, що забезпечують перевезення.

**Коносамент** – документ, який видається судновласником відправнику вантажу, і який свідчить про прийняття вантажу до перевезення морським шляхом.

Включає три основні функції:

1. свідчить про прийняття судновласником вантажу;
2. є товаророзпорядчим документом;

свідчить про укладання договору перевезення вантажу морським шляхом, за яким перевізник зобов'язується доставити вантаж проти подачі документів.

Коносамент містить відомості про назву судна і його власника, тоннаж судна, назви портів навантаження і розвантаження, суму фрахту з вказівкою, де здійснюється оплата фрахту. Підписується коносамент капітаном або судноплавним агентом. Буває коносамент іменним, ордерним і на пред'явника.

**Диливери** – ордер за частинами різними одержувачами; **Чартер** – фрахт без визначення вантажу і порту призначення. Транспортно-експедиторські документи підтверджують виконання різних роду операцій з експедирування, обробки вантажу, складування, організації перевезення (перевантаження товару), збереження і перетарування в дорозі, надання місцевих транспортних засобів, перевірки стану упакування і маркірування. До них належать: відвантажувальне доручення, експедиторські інструкції, рахунок експедитора, експедиторське свідоцтво про одержання вантажу, повідомлення про відправлення тощо.

Митні документи необхідні для оформлення перетинання товарами митного кордону. До них належать: митна декларація, експортні, імпортні і валютні ліцензії, свідоцтво про походження товару, транзитні документи, ветеринарні, санітарні карантинні свідоцтва.

**Сертифікат (свідоцтво) про походження товару** – особливий документ, який видається компетентним органом у країніекспортері, що дозволяє визначити товар і країну походження. Такий документ дуже важливий при імпорті у випадку, коли за рахунок походження надається пільговий тариф, зниження по загальному тарифу, безмитне ввезення, звільнення від додаткового оподатковування. Свідоцтво видають торговельні палати, митниці, товариства підприємств країни-експортера.

### **3.2. Тарифи і штрафи на транспорт.**

**Тарифами** називаються плати і збори, стягнуті транспортними організаціями з відправників вантажу (вантажодержувачів) за перевезення вантажів.

На залізничному транспорті розрізняють три види тарифів: загальні, виняткові і місцеві. Загальні тарифи діють на всіх залізницях країни. Виняткові тарифи (знижені чи підвищені проти загальних) використовуються на визначених напрямках за вказівкою «Укрзалізниці». Місцеві тарифи, як правило, близькі до загальних і застосовуються для розрахунку провізної плати на шляхах не загального користування (залізничних гілках), що належать окремим підприємствам, організаціям.

В основу залізничних тарифів покладено собівартість перевезень вантажів по найкоротшій відстані від станції відправлення до станції призначення і планова рентабельність у розмірі до 25 % від цієї собівартості. Через інфляцію величина тарифів прив'язана до умовних грошових одиниць і встановлюється виходячи з офіційного курсу гривні на день розрахунків.

На морському, річковому й автомобільному транспорті останніми роками застосовуються договірні тарифи, що значно спростило методику їхнього

розрахунку. Так, на автомобільному транспорті перевезення 1 т вантажу на відстань 1 км обходиться клієнту в одну умовну грошову одиницю в перерахуванні за курсом Національного банку України.

На розмір тарифної плати впливають такі фактори:

- відстань перевезення і стан наземних (водних) магістралей;
- маса й об'ємна маса вантажу, що заповнює внутрішній об'єм кузова машини, вагона, трюму судна;
- пора року і погодні умови;
- вимоги клієнтів щодо оперативності доставки вантажу при збереженні кількісно-якісних характеристик.

Відправники вантажу і вантажоодержувачі сплачують транспортним організаціям штрафи у встановленому розмірі в таких випадках:

- при недовантаженні рухомого складу і контейнерів до норм технічного завантаження;
- у разі затримки рухомого складу під вантажно-розвантажувальними роботами понад встановлені норми простою;
- за неправильне найменування вантажу, що підлягає перевезенню;
- за недостовірні відомості, зазначені в супровідній і транспортній документації;
- за поломку й ушкодження рухомого складу і контейнерів, які належать транспортним організаціям, під час виконання вантажно-розвантажувальних робіт.

Транспортні організації несуть матеріальну відповідальність у таких випадках, що сталися з їхньої вини (рис. 3.3):

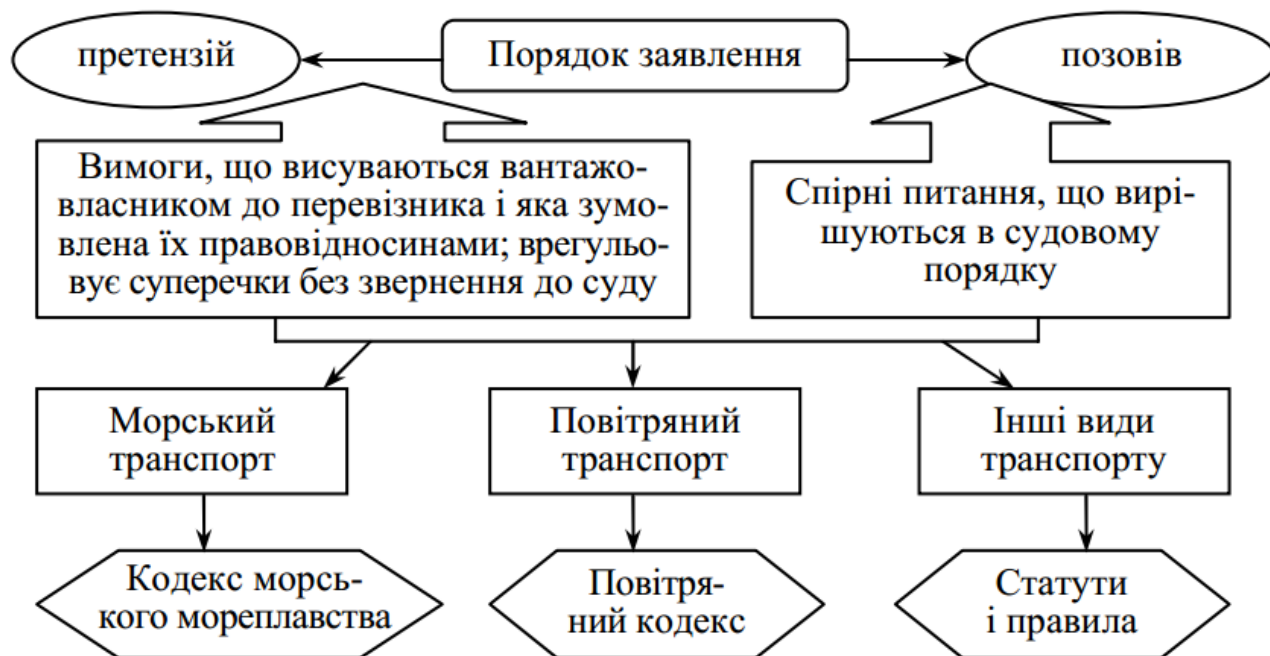


Рис. 3.3. Порядок заявлення претензій, позовів.

- за несвоєчасне доставлення вантажів за зазначеною адресою;
- в разі втрати вантажів, псування вантажів чи тари;
- при переадресуванні вантажів;
- за несвоєчасну подачу рухомого складу під навантаження-

вивантаження;

- за відмовлення від перевезення вантажів;
- у разі втрати супровідної документації на вантажі.

Величина штрафів визначається заздалегідь при укладанні договорів на перевезення вантажів (рис. 3.4).

Залізничний, морський та інші види транспорту мають у своєму розпорядженні складське господарство, контейнерний парк, набори піддонів і можуть надавати їх у тимчасове користування клієнтам. Плата за сервіс встановлюється за згодою з клієнтами.

Таким чином, транспортні організації як тимчасові власники вантажів і як такі, що виконують логістичні операції, компенсують свої витрати і одержують прибуток у вигляді тарифів і штрафів.



Рис. 3.4. Терміни заявлення претензій.

### 3.3. Вибір виду транспортного засобу.

Оскільки транспортні операції є безпосереднім вираженням зв'язків між окремими етапами товароруку, ефективність цього процесу великою мірою залежить від способу реалізації переміщення.

Завдання вибору виду транспорту вирішується у взаємозв'язку з іншими завданнями логістики, такими, як створення і підтримка оптимального рівня запасів, вибір виду упаковки та ін. Основною вибору виду транспорту,

оптимального для конкретного перевезення, служить інформація про характерні риси різних видів транспорту.

Існують такі види транспорту:

- залізничний;
- морський;
- внутрішній водний (річковий);
- автомобільний;
- повітряний;
- трубопровідний.

Кожний з видів транспорту має конкретні особливості з точки зору логістичного менеджменту, переваги і недоліки, які визначають можливості його використання в логістичній системі (табл.3.1.).

Таблиця 3.1. Порівняльні логістичні характеристики різних видів транспорту.

Вид трансп.	Переваги	Недоліки	Сфера застосування
1	2	3	4
Залізничний	Висока провізна і пропускна здатність. Незалежність від кліматичних умов, пори року і доби. Висока регулярність перевезень. Висока швидкість доставки на великі відстані. Низькі тарифи.	Обмежена кількість перевізників. Великі капітальні вкладення у виробничо-технічну базу. Низька доступність до кінцевих споживачів. Недостатньо високе збереження вантажу. Висока матеріалоемність та енергоемність перевезень.	Практично не обмежена
Морський	Можливість міжконтинентальних перевезень. Низька собівартість перевезень на далекі відстані. Висока провізна і пропускна здатність. Низька капіталомісткість перевезень	Обмеженість перевезень. Низька швидкість доставки. Залежність від географічних, навігаційних і погодних умов. Мала частота відправлень. Необхідність створення складної портової інфраструктури. Жорсткі вимоги до упакування.	Практично не обмежена
Внутрішній водний (річковий)	Високі провізні спроможності на глибоководних ріках. Низька капіталомісткість. Низька собівартість перевезень.	Обмеженість перевезень. Низька швидкість доставки. Залежність від нерівномірності глибин рік, навігаційних умов. Сезонність роботи. Недостатня надійність перевезень і збереження вантажу.	Практично не обмежена
Автомобільний	Висока доступність. Можливість доставки вантажу «від дверей до дверей». Велика швидкість доставки вантажу. Можливість використання різних маршрутів і схем доставки. Високе збереження вантажу, можливість його відправлення маленькими партіями. Широкі можливості вибору найбільш придатного перевізника. Менш жорсткі вимоги до упакування.	Низька продуктивність. Залежність від погодних та дорожніх умов. Відносно висока собівартість перевезень на великі відстані. Низький рівень експлуатаційних показників.	На короткі відстані (до 300 км)



1	2	3	4
Повітряний	Найвища швидкість доставки вантажу. Висока надійність. Найкраще збереження вантажу. Найбільш короткі маршрути перевезень.	Висока собівартість перевезень, найвищі тарифи серед інших видів транспорту. Висока капіталомісткість, матеріало- і енергоємність перевезень. Залежність від погодних умов. Недостатня географічна доступність.	Практично не обмежена
Трубопровідний	Низька собівартість. Висока продуктивність (пропускна здатність). Високе збереження вантажу. Низька капіталомісткість.	Обмеженість видів вантажу (газ, нафтопродукти і т.д.), обмежена доступність малих обсягів транспортованих вантажів.	Обмежена номенклатурою вантажів

Виділяють шість основних факторів, які впливають на вибір виду транспорту:

- час доставки;
- частота відправлень вантажу;
- надійність дотримання графіка доставки;
- здатність перевозити різні вантажі;
- здатність доставити вантаж у будь-яку точку території;
- вартість перевезення.

У таблиці 3.2 подано оцінку факторів, які впливають на вибір виду транспортного засобу. Одиниці відповідає найкраще значення.

Таблиця 3.2. Оцінка різних видів транспорту в розрізі основних факторів, які впливають на вибір виду транспорту.

Вид транспорту	Фактори, які впливають на вибір виду транспорту					
	Час доставки	Частота відправлень	Надійність дотримання графіка доставки вантажу	Здатність перевозити різні вантажі	Здатність доставити вантаж у будь-яку точку території	Вартість перевезення
Залізничний	3	4	3	2	2	3
Водний	4	5	4	1	4	1
Автомобільний	2	2	2	3	1	4
Трубопровідний	5	1	1	5	5	2
Повітряний	1	3	5	4	3	5

Вибираючи засіб доставки конкретного товару, відправники враховують до шести факторів одночасно. Так, якщо відправника цікавить швидкість, його основний вибір зосереджується на повітряному або автомобільному транспорті. Якщо його мета – мінімальні витрати, вибір обмежується водним і трубопровідним транспортом. Найбільше переваг пов'язано з використанням автомобільного транспорту, чим і пояснюється зростання його частки в обсязі перевезень. Однак остаточний висновок про варіант доставки вантажів ґрунтується на техніко-економічних розрахунках.

Доставка одним видом транспорту характерна для **унімодалного перевезення**. Найчастіше трапляються залізнично-річкові перевезення, що пов'язано з приблизно однаковою вантажопідйомністю річкових суден і залізничних товарних поїздів.

**Інтермодалне перевезення** – це система доставки вантажів кількома видами транспорту за погодженою схемою і, як правило, за єдиним договором перевезення на весь маршрут проходження. Мета інтермодалного перевезення – одержати комбінацію переваг декількох окремих способів, уникаючи при цьому їхніх недоліків. Це дозволяє забезпечувати інтегровані транспортні послуги з найменшими витратами, наприклад, комбінуючи низькі витрати перевезення по воді із гнучкістю автомобільного транспорту або високу швидкість повітряного перевезення з витратами автомобільного транспорту.