

Міністерство освіти і науки України
ВСП « Ковельський промислово-економічний фаховий коледж
Луцького національного технічного університету»

ТРАНСПОРТНО – ЕКСПЕДИТОРСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ

Методичні вказівки до самостійної роботи
для здобувачів освітньо-професійного ступеня фаховий молодший
бакалавр спеціальності 275 Транспортні технології, спеціалізація 275.03 на
автомобільному транспорті
денної форми навчання

Ковель, 2023

ЗМІСТ

1. Предмет і зміст курсу «Транспортно-експедиторська діяльність».
2. Правові аспекти транспортно-експедиторської діяльності.
3. Регулювання транспортно-експедиторської діяльності.
4. Організація транспортно-експедиторського обслуговування.
5. Транспортно-експедиторське обслуговування прийому та передачі вантажів в процесі транспортування.
6. Транспортно-експедиторське обслуговування процесу транспортування вантажів автомобільним транспортом.
7. Особливості транспортно-експедиторського обслуговування процесу доставки різними видами транспорту.

Предмет і зміст курсу «Транспортно-експедиторська діяльність».

1.1. Предмет і зміст транспортно-експедиторської діяльності.

1.2. Суб'єкти транспортно-експедиторської діяльності.

1.3. Розвиток транспортно-експедиційного обслуговування в Україні.

1.4. Зарубіжний досвід транспортно-експедиційного обслуговування.

1. 1. Предмет і зміст транспортно-експедиторської діяльності

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

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

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

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

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

Експедиційне обслуговування включає в себе наступні послуги:

- вирішення організаційних питань, пов'язаних з переміщенням вантажів (координація роботи в транспортних вузлах, страхування супровід та

інші);

- маркування вантажу,
- підбір контейнерів, піддонів,
- зважування вантажу,
- проведення розрахунків та оформлення транспортних документів,
- ведення облікових карток,
- супровід (охорона) вантажу.

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

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

1. 2. Суб'єкти транспортно-експедиторської діяльності

Транспортно-експедиторська діяльність представляє собою підприємницьку діяльність з організації та забезпечення перевезень експортного, імпортного, транзитного або іншого вантажу за договором транспортно експедирування. В межах транспортно- експедиторських послуг під вантажем розуміють товари або власність, що транспортується або підлягає транспортуванню всіма видами транспорту згідно заключеного договору за виключенням: поштових відправлень, багажу, трубопровідного транспорту. Це можуть бути насипні, наливні, навалочні, одиничні, тарно-одиничні товари, вантажобагаж, що прийнятий до транспортування згідно договору. Відповідно до умов договору вантажі можуть підлягати операціям, що пов'язані перевантаженням, складуванням, подрібненням на партії, зміною транспортних засобів. Надавати транспортно-експедиторські послуги можуть суб'єкти господарської діяльності різних форм власності юридичні та фізичні особи. При цьому всі суб'єкти, що займаються даним видом діяльності називаються експедитор.

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

будуються на договірній основі від власного імені або від імені замовника.

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

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

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

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

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

1. 3. Розвиток транспортно-експедиційного обслуговування в Україні

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

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

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

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

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

У 1956 році були скасовані контори контейнерних перевезень і транспортно-експедиційних операцій, а їхні функції передані вантажним службам Головного вантажного управління МПС СРСР. З метою значного збільшення обсягів централізованого перевезення вантажів 13 транспортних вузлів і поліпшення транспортно-експедиційного обслуговування, прийнято рішення про передачу централізованих перевезень вантажів автомобільному транспорту загального користування. У цій системі транспортно-експедиційні операції виконувалися як спеціалізованими транспортно-експедиційними конторами, що знаходились у веденні обласних автомобільних трестів, автотранспортними організаціями, так і безпосередньо Спеціалізовані транспортно-експедиційні підприємства зосередили всю роботу на завантаження попутними вантажами автомобілів, незалежно від їхньої відомчої належності, а автотранспортні підприємства почали самостійно здійснювати безпосередньо транспортно-експедиційні операції, особливо у змішаному сполученні. Таким чином, в умовах централізації перевезень роль автотранспортних підприємств у здійсненні експедиційних операцій докорінно ЗМІНИЛАСЯ підприємство виступало не тільки як перевізник, але і як організатор транспортного процесу.

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

1.4. Зарубіжний досвід транспортно-експедиційного обслуговування.

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

У період утворення експедиції в XIX столітті були прийняті правові норми, що регулюють взаємовідносини експедиції із замовниками. У XX столітті, поряд з існуванням застарілих законоположень про експедиції, широке застосування в багатьох країнах отримали так звані національні "Загальні умови експедиції", які були розроблені професійними асоціаціями

експедиторів різних країн. Загальні умови не були правовою нормою і не замінювали законодавчого регламентування, але вони доповнювали і деякою мірою модніфікували застарілі правові норми, пристосовуючи їх до нових вимог, особливо в питанні про відповідальність.

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

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

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

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

Визначення договору експедиції згідно законодавства інших країн не дає навіть приблизного переліку послуг, що може надати експедитор. Звичайно в договорі міститься тільки посилання на загальну ознаку експедиторської діяльності, що вказує різнобічний характер роботи експедитора. Конкретний договір експедиції може бути укладений і на комплекс експедиційних послуг, і на виконання однієї з них. Відповідно до практики експедиторських організацій договір експедиції може бути визначений як угода МІХ

експедитором і замовником, згідно якої експедитор за винагороду зобов'язується за рахунок і від імені клієнта або від власного імені відправляти вантажі різними видами транспорту, отримувати вантажі, що прибувають на адресу замовника, або надавати інші послуги, зв'язані з перевезенням. Замовник зобов'язується передавати для відправлення і приймати отримані вантажі.

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

Значення експедиторської діяльності особливо зросло з розвитком контейнеризації і змішаних контейнерних перевезень, які здійснюються різними видами транспорту. Контейнерна технологія підвищила важливість експедиторської функції, яка поряд із традиційною задачею обслуговування вантажовласників, набула загальнотранспортного значення: експедитор забезпечує на своїх складах консолідацію вантажів тобто укрупнення розрізненої дрібнопартійної вантажної маси, комплектацію збірних партій для завантаження великотонажних контейнерів, передає ЕХ перевізникам магістральних видів транспорту у вигляді готових до перевезення уніфікованих вантажних одиниць, одержує від останніх тарифні пільги і отримує економічно обґрунтований дохід. Як показує міжнародна практика, функції організатора контейнерного перевезення вантажу "від дверей до дверей", здійснюваного за єдиним тарифом, єдиним переканим документом і за єдиною уніфікованою системою відповідальності за вантаж, звичайно беруть на себе великі експедиторські фірми. Конкуренція між ними призвела до посилення концентрації експедиторських фірм. У результат цього, виникли картелі, що монополізують експедиторську справу міжнародному масштабі HILLIXOM створення мережі своїх відділень і філій. Поряд з потужними експедиторськими фірмами в кожній країні існує велика кількість дрібних експедиторських компаній, що здійснюють, первинну підготовку вантажу до магістрального перевезення укрупненими одиницями. Число експедиційних підприємств за кордоном сягає декількох тисяч, які розрізняються за розмірами, сферою діяльності і спеціалізацією. За родом діяльності зарубіжні фірми можна умовно поділити на чисто експедиторські і змішаного типу, що мають рухомий склад і частково виконують роль

перевізника.

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

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

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

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

системи країни.

ПИТАННЯ ДЛЯ САМОКОНТРОЛЮ

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

Правові аспекти транспортно-експедиторської діяльності.

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

2.1. Сучасне нормативно-правове забезпечення транспортно-експедиторської діяльності.

Нормативи технологічного процесу

У технологічному процесі доставки вантажів час доставки вантажу нормується за договором на ТЕО, який у свою чергу складається:

- 1) з часу на підготовку вантажу до відправлення. Визначається за Правилами перевезення відповідного вантажу, умовами пакування та маркування, а також враховуючи технологічний процес роботи вантажовласника і умовами відправлення.
- 2) часу на вантажно-розвантажувальні роботи. Єдині норми виробітку і часу (ЄНВ) встановлено на вагонні, автотранспортні та складські вантажно-

розвантажувальні роботи (ВРР), призначені для нормування праці працівників, що виконують ВРР, а також для встановлення комплексних норм при бригадній формі організації праці. На роботи з переміщення та укладання вантажів у цехах підприємств, організацій і на будівельних майданчиках ЄНВ не поширюються.

На механізовані роботи, що виконуються з застосуванням екскаваторів, кранів, електричних та автонавантажувачів, одноківшевих навантажувачів, встановлюються такі види норм:

- норма часу механізаторів на одиницю виміру (1 т, шт., м³) за годину практично на всі вантажі;
- норма часу стропальників або вантажників у людиногодинах – отримують множенням норми часу в годинах на необхідну кількість працівників. На роботи, виконувані вручну або з застосуванням найпростіших пристроїв зазначається норма часу вантажника в людино-годинах на відповідну одиницю виміру. Норми часу за відповідними варіантами розробляється на підставі:
- раціональної організації праці працівників при виконанні ними ВРР;
- застосованої механізації – кранів, навантажувачів та інших засобів механізації;
- особливостей вантажу – маси одного місця, виду упаковки, правил поводження з вантажем та ін.;
- повного використання вантажності або вантажомісткості ТЗ та ін.

Під час розроблення норм часу використовується теоретичний (розрахунковий) та експериментальний (хронометражний) методи. Тобто в основу розроблення норм покладено фото-хронометражні спостереження; технічні характеристики вантажно-розвантажувальних машин і механізмів, ТЗ; результати аналізу організації праці та заходи щодо її вдосконалення; технічні розрахунки.

Таким чином, ця методика визначення норм часу і виробітку більш точна, тому отримані значення будуть наближені до

реальних;

3) часу на перевезення вантажу. Залежить від значної кількості факторів: визначеного маршруту перевезення, швидкості руху, готовності транспортного засобу, стану дорожнього покриття, стану водія;

4) часу на очікування транспортним засобом. Залежить від готовності вантажу до проведення навантажувальних робіт у відправника, а також готовності вантажоодержувача до проведення розвантажувальних робіт.

5) часу на невиконані простой.

Таким чином, щоб виконати час доставки, який вказаний у договорі на ТЕО, необхідно контролювати кожен етап виконання технологічного процесу доставки вантажу.

2.2. Транспортні аспекти торгівельної угоди.

Предмет договору. Предметом є товар, що має назву. Саме назву необхідно Звірити 3 Товарною номенклатурою зовнішньоекономічної діяльності, цифровими кодами товарів, номенклатурою Прейскурантів транспорту тарифами. 1 його короткою Найменування має супроводжуватись характеристикою, асортиментом (вид, фасон, сорт, марка, модель), всіма технічними параметрами у формі специфікації. Це особливо важливо для небезпечних вантажів, в специфікації яких має вказуватись до якого класу прийнятої галузевої класифікації небезпечних вантажів відноситься. Вантажовідправлювач несе повну відповідальність за неправильне визначення назви вантажу і пов'язані з цим наслідки.

Кількість товару. Для визначення кількості товару вказуються одиниці виміру і визначається порядок встановлення маси. Твердо фіксовані кількості товару виражають в мірах ваги, в мірах довжини 1 об'єму, числом товарних одиниць, числом контейнерів, масою товару в певній упаковці, вказівкою процентного вмісту основних речовин. Необхідно враховувати, що такі одиниці як мішок, бочка та інші в різних країнах мають різне вагове і об'ємне значення, тому в договорі має вводитись умова про еквівалент даної кількості до метричної системи міри (наприклад, мішок кави становить 60 кг). В тексті договору купівлі-продажу інколи уточнюють чи включається тара і упаковка в кількість товару, що поставляється. При цьому можуть оговорюватись:

- вага брутто маса товару разом з упаковкою внутрішньою (нероздільна з товаром до споживання) і зовнішньою (тарою);
- вага нетто маса товару без тари і упаковки, вага брутто за нетто вага тари складає не більше 1...2% від ваги товару, тому вагою тари нехтують,
- вага брутто товару за мінусом ваги зовнішньої упаковки,
- вага нетто товару за мінусом ваги внутрішньої упаковки.

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

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

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

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

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

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

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

Базисні умови поставки. Базисні умови поставки в договорі купівлі-продажу визначають: хто несе транспортні витрати, момент переходу права розпоряджатись товаром, ризики.

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

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

2.3. Форма і зміст договору транспортного експедитування.

Транспортно-експедиторські послуги виявляються на підставі договору транспортної експедиції. Договір транспортної експедиції полягає у письмовій формі. У разі потреби додатково до договору клієнт оформляє на ім'я експедитора довіреність.

За договором транспортної експедиції одна сторона (експедитор) зобов'язала за платню і за рахунок іншої сторони (клієнта) виконати або організувати виконання певних договором послуг, пов'язаних з перевезенням.

Таким чином, на підставі одного договору експедитор може не тільки надавати власне експедиторські послуги, але і виконувати перевезення від імені клієнта або від свого імені, здійснювати розрахунки з портами і транспортними організаціями за перевезення, перевалювання, зберігання вантажів і т.п.

Крім того, умовами договору може бути передбачено надання експедитором додаткових послуг, необхідних для доставки вантажу:

- перевірка кількості і стани вантажу;
- вантаження, перевантаження і розвантаження;
- сплата митного збору, зборів і витрат, покладених на замовника;

- зберігання вантажу до його отримання в пункті призначення;
- отримання необхідних для експорту і імпорту документів, виконання митних формальностей і т. п.

По суті, договір транспортної експедиції – це окремий вид господарського договору, який може містити елементи декількох видів договорів: доручення, комісії, підряду, зберігання, перевезення і т.п.

Права експедитора і клієнта

При укладенні договору транспортної експедиції особливу увагу необхідно уділяти правам і обов'язкам, якими наділяються обидві сторони, що уклали такий договір, – клієнт (замовник експедиторських послуг) і підприємство-експедитор (виконавець експедиторських послуг).

Експедитор зобов'язаний надавати транспортно-експедиторські послуги відповідно до договору транспортної експедиції і вказівок клієнта, згаданими з експедитором у встановленому договором порядку.

Якщо у експедитора виникла необхідність відступити від вказівок клієнта, зокрема у разі виникнення загрози пошкодження вантажу, безпеки людей і навколишнього середовища, експедитор зобов'язаний заздалегідь отримати згоду клієнта на відступ від умов договору. Якщо ж такої можливості експедитора немає (мається на увазі попереднє сповіщення клієнта і узгодження з ним майбутніх змін в умовах договору), експедитор має право жити на свій розсуд, повідомивши клієнта, в міру можливості, про свої дії. Таке ж право у експедитора виникає і у тому випадку, коли відповідь від клієнта на такий запит отримана експедитором в належний термін або в рамках того і межах якого необхідно було ухвалити відповідне рішення.

Розмір платні експедитору за надані послуги встановлюється сторонами в договорі транспортної експедиції. Якщо ж розмір платні в договорі не встановлений, клієнт зобов'язаний виплатити експедитору розумну платню, тобто визначену виходячи із звичайних цін, що склалися на аналогічні послуги на момент укладення договору. Не можуть бути включені в платню експедитора витрати на оплату послуг (робіт) інших осіб, привернутих до виконання договору транспортної експедиції, а також витрати на сплату зборів (обов'язкових платежів) при виконанні договору. Проте сторони можуть передбачити в договорі порядок відшкодування експедитору понесених ним витрат. Але всі понесені експедитором витрати при виконанні договору експедиції повинні бути підтверджені документами-рахівницями, невігідними і т.п.

Пред'явлення претензій і позовів за договорами перевезення

У разі потреби відшкодування збитків або застосування інших санкцій суб'єкт господарювання або інша юридична особа – учасник господарських відносин, чий права або законні інтереси порушені, з метою безпосереднього врегулювання суперечки з порушником цих прав або інтересів має право звернутися до нього з письмовою претензією, якщо інше не встановлене законом.

До пред'явлення перевізнику позову, що випливає з договору перевезення вантажу, є можливим пред'явлення йому претензії в порядку, встановленому законом, транспортними кодексами (статутами).

Позов до перевізника може бути пред'явлений вантажовідправником або його одержувачем у разі повної або часткової відмови перевізника задовольнити претензію або у разі неотримання від перевізника відповіді на претензію в місячний термін.

Такі претензії можуть пред'являтися протягом шести місяців, а претензії по сплаті штрафів і премій – протягом сорока п'яти днів.

Перевізник розглядає заявлену претензію і повідомляє заявника про задоволення або відхилення її протягом трьох місяців, а щодо претензії по перевезенню в прямому змішаному повідомленні – протягом шести місяців. Претензії по сплаті штрафу або премії повинні бути розглянуті протягом сорока п'яти днів.

У разі відсутності всіх необхідних документів вони можуть бути затребувані у заявника шляхом прямого запиту (листи) з вказівкою терміну їх пред'явлення (але не менш 5 днів без урахування часу поштового доставлення). А у разі непред'явлення заявником необхідних документів у вказаний термін претензія розглядається за документами, що є.

За загальним правилом термін для відповіді на претензію складає один місяць, обчислюваний з дня отримання претензії. Якщо договором (правилами) передбачено право повторної перевірки забракованої продукції (товарів) підприємством-виготівником, претензії, пов'язані з якістю і комплектністю продукції (товарів), розглядаються протягом двох місяців.

Перевізник зобов'язаний дати відповідь на претензію протягом трьох (при прямому змішаному повідомленні – шести) місяців, а по претензії по сплаті штрафів і премій – протягом 45 днів. Претензія розглядається в місячний термін (дане правило діє при напрямі перевізником претензії вантажовідправнику або вантажоодержувачу).

Якщо сторонами в договорі перевезення виступають два суб'єкти господарювання, такі відносини є предметом регулювання між суб'єктами господарських відносин. Якщо ж суб'єкт господарювання тільки один (перевізник), а друга сторона – громадянин (тобто фізична особа – громадянин, а не фізична особа-підприємець), то застосовуються норми Цивільного кодексу.

Про результати розгляду претензії заявника повідомляється у письмовій формі.

ПИТАННЯ ДЛЯ САМОКОНТРОЛЮ

1. Поясніть роль транспортного експедитування у формуванні торговельного договору.
2. Визначте зміст поняття договору купівлі-продажу товару.
3. Назвіть розділи торговельного договору.
4. Охарактеризуйте зміст розділу “предмет договору”.
5. Охарактеризуйте зміст розділу “кількість товару”.
6. Визначте зміст надання експедитором додаткових послуг.
7. Охарактеризуйте зміст розділу “права експедитора і клієнта”.
8. Охарактеризуйте зміст розділу “Пред'явлення претензій і позовів за договорами перевезення”.

Регулювання транспортно-експедиторської діяльності.

- 3.1. Порядок ліцензування транспортно-експедиторської діяльності.
- 3.2. Асоціація міжнародних експедиторів України.
- 3.3. Міжнародна федерація експедиторських асоціацій.

3.1. Порядок ліцензування транспортно-експедиторської діяльності.

Визначення транспортно-експедиторських послуг можна знайти в спеціальному нормативному документі — Законі № 1955.

Так, **транспортно-експедиторською послугою** є робота, що безпосередньо пов'язана з **організацією та забезпеченням перевезень** експортного, імпортного, транзитного або іншого вантажу за договором транспортного експедирування (абз. 3 ст. 1 Закону № 1955) (більше про такий договір ви можете дізнатися на с. 27). Тобто на плечі експедитора лягає обов'язок не просто перевезти вантаж, як у випадку з перевізником, а ще й **організувати** таке перевезення.

Експедитором при цьому, як не важко здогадатися, є суб'єкт господарювання, який за дорученням клієнта та за його рахунок виконує або організовує виконання транспортно-експедиторських послуг, визначених договором транспортного експедирування (абз. 4 ст. 1 Закону № 1955). Експедиторами можуть бути як юридичні особи, так і фізичні особи — підприємці. Виконувати обов'язки експедитора може безпосередньо перевізник.

Нерідко для виконання своїх зобов'язань за договором транспортного експедирування експедитори залучають третіх осіб — спеціалізовані підприємства, з якими вони укладають відповідні договори. При цьому у відношеннях з такими особами експедитор може виступати або **від свого імені**, або **від імені клієнта**, залежно від того, що прописано в договорі. Та майте на увазі, що у разі залучення експедитором до виконання своїх обов'язків за договором транспортного експедирування інших осіб саме **експедитор**, а не третя сторона **відповідає перед клієнтом за порушення договору**.

Клієнтом (суб'єкти) при цьому Закон № 1955 називає споживача послуг експедитора (юридичну або фізичну особу), який за договором транспортного експедирування самостійно або через представника, що діє від його імені, доручає експедитору виконати чи організувати або забезпечити виконання визначених договором транспортного експедирування послуг та оплачує їх, включаючи плату експедитору.

Майте на увазі, що транспортному експедитору може знадобитися ліцензія для виконання ним певних його зобов'язань. Так, якщо експедитор самостійно (без залучення третіх осіб) здійснює перевезення небезпечного вантажу, йому необхідно отримати ліцензію на надання послуг з перевезення небезпечних вантажів річковим, морським, автомобільним, залізничним транспортом. Сама ж **транспортно-експедиторська діяльність ліцензування не вимагає**.

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

3.2. Асоціація міжнародних експедиторів України.

Асоціація міжнародних експедиторів України (АМЕУ) заснована за ініціативою більше 100 транспортний-експедиторських організацій України різних форм власності 27.09.1994 року і є професійним, добровільним, некомерційним об'єднанням міжнародних експедиторів України.

АМЕУ - національна асоціація Міжнародної федерації експедиторських асоціацій (FIATA).

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

Члени АМЕУ діють у всіх регіонах України і за кордоном, працюють зі всіма видами транспорту і вантажу, а також, відповідно до доручень вантажовласників, надають їм послуги, пов'язані із зовнішньоторговельними операціями (митне оформлення, фрахт, страхування, стеження і т.д.) при перевезенні експортних, імпорتنих і транзитних вантажів.

Основні задачі Асоціації:

- сприяння в становленні експедиції як новій галузі ринкової економіки в Україні;
- узагальнення світового досвіду експедиторської діяльності з метою інтеграції України в світовий ринок експедиторських послуг;
- сприяння підвищенню якості послуг, що надаються у сфері перевезень і транспортно-експедиторського обслуговування в цілому, залучення додаткових об'ємів перевезень через Україну;
- захист українського ринку транспортно-експедиторських послуг від недобросовісних вітчизняних і іноземних експедиторів;
- підготовка професійних кадрів і підвищення рівня кваліфікації фахівців експедиторських організацій відповідно до стандартів FIATA;
- інформаційне забезпечення з питань професійної діяльності;
- проведення семінарів, нарад, конференцій з питань організації і практики експедиторської діяльності;
- науково-методичне і правове забезпечення транспортно-експедиторської діяльності, надання членам Асоціації допомоги в отриманні необхідної інформації, видання інформаційних бюлетенів і нормативно-довідкової літератури;
- захист професійних інтересів членів АМЕУ в органах державної влади і управління, представлення їх на міжнародних конференціях, виставках;
- встановлення тісних партнерських зв'язків як між членами АМЕУ, так і між ними і їх колегами як в Україні, так і за її межами.

3.3. Міжнародна федерація експедиторських асоціацій.

FIATA - найважливіша всесвітня неурядова транспортна організація.

Експедитори, будучи посередниками між вантажовласниками і фактичними перевізниками, організують доставку вантажу, виступаючи при цьому представниками власника вантажу.

Для членства в FIATA порібні:

Для експедиторських підприємств або юридичних осіб, тісно пов'язаних з галуззю експедиції, передбачена можливість індивідуального членства в організації (Статут FIATA, стаття 4.4).

Індивідуальне членство в FIATA дає експедиторському підприємству ряд переваг:

1. Назва компанії, її поштову адресу, телефон, факс, адреса веб-сайту та електронної пошти, а також прізвище керівника публікується у Списку членів FIATA. Список перевидається щороку і розсилається кожному індивідуальному члену FIATA. Публікація в цьому списку підвищує професійний статус експедиторського підприємства, вводить його в число надійних партнерів;
2. Індивідуальний член окрім звичайної вищеназваної інформації про себе отримує можливість розміщувати в Списку членів FIATA свою рекламу;
3. Індивідуальні члени отримують кожні два місяці друкований бюлетень "FIATA Review" (містить звіти про діяльність FIATA, програми Конгресів FIATA, актуальні статті з питань експедирування, і т.п.), інформацію про виставки, і конференціях, а також іншу інформацію безпосередньо з FIATA;
4. Індивідуальні члени отримують значні знижки при придбанні публікацій FIATA, таких як, наприклад, "Словник FIATA термінів по транспорту і експедирування", "Керівництво FIATA по митному очищенню", а також інших продуктів FIATA;
5. FIATA, по можливості, надає своїм членам індивідуальні послуги, що входять в її компетенцію, за їхніми запитами;
6. Індивідуальні члени отримують офіційне свідоцтво про членство;
7. Індивідуальні члени отримують право використання емблеми (логотипу) FIATA на своїх канцелярському приладді, автомобілях, фірмових бланках

(але не на транспортних документах).

Ухвалення або виключення індивідуальних членів проводиться за рішенням Президії FІATA. Рішення Президії є остаточним. Ухвалення експедиторського підприємства в члени FІATA вимагає письмової рекомендації національної асоціації країни, з якої здійснено заявка.

ПИТАННЯ ДЛЯ САМОКОНТРОЛЮ

1. *Дайте характеристику Асоціації міжнародних експедиторів України (АМЕУ).*
2. *Назвіть основні завдання Асоціації міжнародних експедиторів України.*
3. *Назвіть вимоги для отримання членства в Асоціації міжнародних експедиторів України.*
4. *Перерахуйте документи для набуття дійсного членства в Асоціації міжнародних експедиторів України.*
5. *Перерахуйте документи для набуття асоційованого членства в Асоціації міжнародних експедиторів України.*
6. *Які види робіт виконує Асоціація міжнародних експедиторів України?*
7. *Дайте характеристику Міжнародній федерації експедиторських асоціацій (FІATA).*
8. *Назвіть переваги членства в Міжнародній федерації експедиторських асоціацій.*
9. *Назвіть основні документи для вступу в індивідуальні члени Міжнародної федерації експедиторських асоціацій.*

Організація транспортно-експедиторського обслуговування.

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

4.1. Види транспортно-експедиторських послуг.

Сфера транспортно-експедиційних послуг включає такі види перевезень: експорт, імпорт, транзит, внутрішні перевезення. Експедитори надають

послуги, що передбачені правилами транспортно-експедиційної діяльності, а також договором транспортного експедитування. Вони включають:

- забезпечення оптимального транспортного обслуговування та організацію перевезення вантажів різними видами транспорту територією України та іноземних держав відповідно до умов договорів;
- фрахтування національних, іноземних суден та залучення інших транспортних засобів, забезпечення їх подачу в порти, на залізничні станції, склади, термінали або інші об'єкти для своєчасного відправлення вантажів;
- здійснення робіт, пов'язаних з прийманням, накопиченням, подрібненням, доробкою, сортуванням, складуванням, зберіганням, перевезенням вантажів;
- ведення обліку надходження та відправлення вантажів з портів, залізничних станцій, складів, терміналів або інших об'єктів;
- організація охорони вантажів час їх перевезення, перевантаження та зберігання,
- організація експертизи вантажів;
- оформлення товарно-транспортної документації та її розсилання за належністю;
- надання в установленому законодавством порядку учасникам транспортно-експедиторської діяльності заявки на відправлення вантажів та наряди на відвантаження;
- забезпечення виконання комплексу заходів з відправлення вантажів, що надійшли в некондиційному стані, з браком, у пошкодженій, неміцній, нестандартній упаковці або такій, що не відповідає вимогам перевезень;
- здійснення страхування вантажів та своєї відповідальності;
- підготовка та додаткове обладнання транспортних засобів і вантажів згідно з вимогами нормативно-правових актів щодо діяльності відповідного виду транспорту;
- оптимізація руху матеріальних потоків вантажовідправника до вантажоодержувача досягнення мінімального рівня витрат;
- розрахунки з портами, транспортними організаціями за перевезення, перевантаження, зберігання вантажів;
- оформлення документів та організація роботи відповідно до митних, карантинних та санітарних вимог;
- надання підготовленого транспорту, який має додаткове обладнання згідно з вимогами, передбаченими законодавством;

- надання інших допоміжних та супутніх перевезенням послуг, що передбачені договором транспортного експедирування і не суперечать законодавству.

4.2. Форми транспортно-експедиторського обслуговування.

Виникнення транспортно-експедиторського обслуговування (ТЕО), як відомо, стало закономірним результатом суспільного поділу праці на транспорті, у сфері обертання. Це обумовлено процесом концентрації перевезень в умовах спеціалізації окремих видів магістрального транспорту і формування багатовидової транспортної системи.

У процесі розвитку ТЕО утворилися різні варіанти (форми) організації ТЕО:

1. ТЕО на базі підрозділів залізниць.
2. ТЕО на базі АТП і організацій АТЗК.
3. ТЕО на базі підрозділів залізничного і автомобільного транспорту.
4. ТЕО на базі створення автономної мережі спеціалізованих транспортно-експедиційних підрозділів, які не входять у систему якого-небудь виду транспорту.

Наявність декількох варіантів (форм) ТЕО, рівнобіжний їхній розвиток і удосконалювання методів роботи утрудняє комплексне рішення проблеми ТЕО підприємств народного господарства. Тому в число актуальних була висунута задача вибору й обґрунтування найбільш раціонального варіанта ТЕО.

4.3. Принципи побудови транспортно-експедиційних підприємств.

Загальні принципи побудови транспортно-експедиційних організацій і підприємств:

1. Необов'язковість типової структури і типового штатного розкладу, тому що потреби в транспортній експедиції формуються під впливом багатьох факторів.
2. Можливість різного ступеня децентралізації в управлінні.
3. Необхідність сполучення в структурах властивостей стійкості і пристосовності.

4. Розширення сфер діяльності ТЕП без збільшення чисельності виробничих одиниць.
5. Угрупування підрозділів по ознаці однорідності комплексу послуг, що робляться, чи «сегментів ринку».
6. Усе більше цілеспрямоване підпорядкування діяльності ТЕП кінцевої мети приводить до задоволення вимог конкретного споживача.
7. Створення підрозділів ТЕП (об'єднань), що здійснюють стратегічне Управління.

4.4. Структура і функції основних типів транспортно-експедиційних підприємств.

Функції транспортно- експедиційних підприємств (ТЕП) і його відділень наступні. На основі заявок вантажовласників, даних про обсяги перевезень вантажів, виконуваних обслуговуючими видами транспорту, і ув'язнених договорів ТЕП складає проекти виробничо-фінансових планів, розробляє і здійснює заходи щодо упровадження передових методів праці і нової техніки, поліпшення технології транспортного процесу і вантажно-розвантажувальних робіт, максимальному підвищенню техніко-експлуатаційних і фінансово-економічних показників роботи, здійснює керівництво винахідницькою і раціоналізаторською діяльністю і роботою по обміну досвідом і технічною інформацією і контроль за дотриманням техніки безпеки, охорони праці, промислової санітарії і законності.

ПИТАННЯ ДЛЯ САМОКОНТРОЛЮ

1. *Перерахуйте послуги, передбачені транспортно-експедиційною діяльністю.*
2. *Назвіть загальні принципи побудови транспортно-експедиційних підприємств.*
3. *Дайте характеристику спеціалізованих експедиційних підприємств, що виконують транспортно-експедиційні послуги.*

Транспортно-експедиторське обслуговування прийому та передачі вантажів в процесі транспортування.

- 5.1. Порядок прийому вантажів до транспортування.
- 5.2. Порядок переадресації вантажів.

5.3. Порядок передачі вантажів вантажоотримувачу.

5.4. Порядок складання актів.

5.1. Порядок прийому вантажів до транспортування.

В процесі прийняття вантажу до транспортування експедитор автотранспортного підприємства попередньо пред'являє вантажовідправнику службове посвідчення і подорожній лист, завірений печаткою автотранспортного підприємства, безпосереднє прийняття Вантажів до а транспортування Від вантажовідправника підтверджує підписом в усіх екземплярах товарно-транспортної накладної. Вантажі, що підлягають спеціальній охороні і супроводу за переліком, затвердженим Законом про транспорт, а також вантажі що швидко псуються, приймаються для перевезення супроводжуються представником замовника. При цьому, в товарно-транспортній накладній вказується прізвище, ім'я, по-батькові представника замовника та документ, що вповноважує його супроводжувати вантаж. Представник замовника зобов'язаний здійснити прийом вантажу від відправника, охорону, спостереження за кріпленням, запобігання псуванню і пошкодження та передачу в пункті призначення отримувачу. За домовленістю сторін обов'язки експедитора може виконувати водій.

В процесі прийому вантажу:

* в опломбованому автомобілі, або контейнері експедитор має пересвідчитись в правильності встановлення пломби відсутність пошкоджень та вільного пересування вздовж пломбувального троса, чіткість контрольних і літерних знаків пломби. У випадку найменших зауважень до пломби або троса вантаж до перевезення не приймається;

*вантажі без тари або з пошкодженою тарою приймаються за масою нетто або за кількістю одиниць. При прийнятті вантажу за масою необхідно зважити весь вантаж. Визначення загальної маси вантажу зважуванням окремих вантажних місць забороняється;

* вантажі в закритій непошкодженій тарі приймаються за кількістю місць та вагою брутто. Маса одиничних або тарних вантажів вказується на вантажних місцях. Вантажі, що мають маркувальну масу нетто або брутто переважуванню не підлягають,

* насипні, навалочні, наливні вантажі приймаються зважуванням на автомобільних вагах. Перед навантаженням перевіряється маса тари автомобіля (за певними правилами).

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

5.2. Порядок переадресації вантажів.

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

Розпорядження вантажовідправника автотранспортному підприємству або експедитору повинне містити наступні відомості:

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

Розпорядження про переадресацію оформляється в письмовому вигляді.

Проте в договорі може передбачатись інший порядок повідомлення про переадресацію телефоном, факсом, електронною поштою та іншими засобами з вказівкою названих відомостей. В будь якому випадку розпорядження в подальшому має підтверджуватись письмово.

Розпорядження має стосуватись вантажу, що перевозиться за однією товарно-транспортною накладною, хоча договором можуть передбачатись інші умови.

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

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

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

-здати вантаж на знаходження вантажу зберігання в пункті фактичного знаходженні або найближчому пункті до отримання вказівки вантажовідправника, а при наявності власних складських приміщень - прийняти вантаж на збереження;

-передати іншій організації, якщо вантажі своїм характером потребують термінової реалізації /якщо договором не передбачене інше;

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

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

5.3. Порядок передачі вантажів вантажоотримувачу.

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

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

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

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

При виявленні недостачі, порушення комплектності, якості вантажу, який прибув з непошкодженими пломбами, прийом вантажу призупиняють і протягом 24 годин (якщо продукція швидко псується негайно) після виявлення недостачі, викликають представника вантажовідправлювача. Виклик здійснюється шляхом направлення повідомлення (телефоном, телеграфом, факсом) в якому вказують найменування продукції, дату, номер рахунка- фактури або номер транспортного документа, кількість продукції, що недостає (або неналежної якості), характер недостачі (кількість окремих місць, внутрішня недостача, недостача в пошкодженій тарі) та основні недоліки, що виявлені у продукції, стан пломб, вартість недостачі, час на який призначений прийом продукції. Терміни відповіді на повідомлення і терміни явки представника вантажовідправника встановлюються в договорі, а при відсутності цих даних згідно Інструкцій:

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

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

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

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

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

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

- * прибуття вантажів у пошкоджених кузовах автомобілів або з пошкодженими пломбами вантажовідправника;
- * якщо в дорозі був складений акт про події, що спричинили недостачу;

* перевантаження вантажу на інший транспортний засіб в процесі транспортування. Що підтверджується двома екземплярами акту довільної форми та відміткою в товарно-транспортній накладній;

* порушення термінів доставки вантажів, що швидко псуються, або порушення встановленого температурного режиму при перевезенні.

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

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

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

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

-норм природного зменшення маси вантажу, визначених згідно діючого законодавства;

-технічних норм точності ваги.

Вантажоотримувач робить відмітку про прийняття вантажу в трьох екземплярах товарно-транспортної накладної. Отримувач вантажу для обліку і контролю за надходженням матеріальних цінностей веде Журнал обліку отриманих вантажів (Типова форма №М-1) Записи в журнал виконуються по мірі надходження матеріальних цінностей на склад на основі товарно-транспортних документів, природних ордерів, актів про прийом матеріалів.

5.4. Порядок складання актів.

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

В акті вказують порушення, що мало місце:

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

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

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

Після прийому цінностей акти з доповненнями документів передають:

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

ПИТАННЯ ДЛЯ САМОКОНТРОЛЮ

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

Транспортно-експедиторське обслуговування процесу транспортування вантажів автомобільним транспортом.

- 6.1. Зміст і призначення товарно-транспортної накладної.
- 6.2. Порядок використання товарно-транспортної накладної типової форми.
- 6.3. Спеціальні форми товарно-транспортної накладної.
- 6.4. Документооборот в різних умовах експедитування.
- 6.5. Акт виконаних робіт. Порядок формування доходів і витрат транспортного експедитування.

6.1. Зміст і призначення товарно-транспортної накладної.

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

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

Розрізняють такі види товарно-транспортних накладних:

-товарно-транспортна накладна типової форми №1-ТН Застосовується в межах України;

-спеціальна форма товарно-транспортної накладної №1-ТТН Застосовується при перевезенні хлібобулочних виробів;

-спеціальна форма товарно-транспортної накладної №1- ТН(МС). Застосовується при перевезенні молочної сировини, як додаток до товарно-транспортної типової форми;

-спеціальна товарно-транспортна накладна типової форми №1-ТН(спирт) з контрольним листком форми №1-АТ. Застосовується при перевезенні спирту етилового, спиртопродуктів, тютюнових виробів;

-товарно-транспортна накладна типової форми CMR. Застосовується в міжнародному сполученні.

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

6.2. Порядок використання товарно-транспортної накладної типової форми.

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

> перший екземпляр залишається у вантажовідправника і є підставою для списання товарно-матеріальних цінностей. Другий, третій, четвертий завіряються підписами і печатками вантажовідправника та передаються перевізнику;

> другий екземпляр водій передає вантажоотримувачу. Є підставою для прийняття товарно-матеріальних цінностей на складський облік;

> третій і четвертий екземпляри, після завірення підписами і печаткою вантажоотримувача, повертають перевізнику.

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

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

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

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

Товарно-транспортна накладна заповнюється в п'ять етапів:

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

6.3. Спеціальні форми товарно-транспортної накладної.

Спеціальна форма товарно-транспортної накладної №1-ТТН (хліб).

Розроблена з врахуванням обмеженого терміну реалізації хлібобулочних виробів та специфіки перевезень продукції хлібопекарських підприємств. Порядок її заповнення та Використання регулюється спеціальною Інструкцією. Дія Інструкції розповсюджується виробників, перевізників, отримувачів На хлібобулочних виробів. Товарно-транспортна накладна форми №1- ТТН (хліб) прикладається до подорожнього листа. Оформляється на кожен рейс і на кожного вантажоотримувача окремо. Кількість екземплярів може коливатись від трьох до п'яти. Бланк накладної №1-ТТН (хліб) не є бланком строгої звітності і може виготовлятися типографським способом. Нумерація екземплярів здійснюється виробником.

6.4. Документооборот в різних умовах експедитування.

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

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

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

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

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

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

- підтверджують витрати експедитора, що пов'язані із залученням до виконання договору інших суб'єктів підприємництва, а також витрати на обов'язкові платежі;
- підтверджують витрати експедитора, що понесен безпосередньо на надання послуг експедитування;
- підтверджують факт і вартість наданих транспортно- експедиційних послуг. Основним документом, підтверджує факт надання послуг транспортного експедитування є акт виконаних робіт. До нього додаються товарно-транспортні документи на основі яких здійснюється перевезення вантажів; рахунки, накладні та інші документи, підтверджують оплату послуг суб'єктам підприємницької діяльності, що залучались до виконання угоди; чеки та розрахункові документи, що підтверджують сплату податків. Що підтверджують сплату податків.

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

*платою експедитору вважаються засоби, оплачені замовником за належне виконання договору транспортного експедитування;

*в плату експедитору не включаються витрати експедитора на оплату послуг інших осіб, що залучені до виконання договору транспортного експедитування, На сплату обов'язкових платежів, що здійснюються при виконанні договору транспортного експедитування. Ці витрати повертаються експедитору на основі документів, виданих суб'єктами підприємницької діяльності, що залучались до виконання договору транспортного експедитування або видах органами державної влади.

ПИТАННЯ ДЛЯ САМОКОНТРОЛЮ

1. *Розкрийте зміст і призначення товарно-транспортної накладної.*
2. *Назвіть види і сфери застосування різних форм товарно-транспортних накладних.*
3. *Назвіть етапи оформлення товарно-транспортної накладної типової форми.*
4. *Охарактеризуйте категорії документів, що супроводжують дозовір транспортного експедитування.*
5. *Назвіть можливі пляхи виконання експедиторських послуг.*
6. *Визначте засоби, що становлять плату експедитору.*
7. *Визначте засоби, що не включають до плати експедитору.*

Особливості транспортно-експедиторського обслуговування процесу доставки різними видами транспорту.

7.1.Залізнична накладна.

7.2.Авіаційна вантажна накладна.

7.3.Коносамент.

7.4.Інші товарно-транспортні документи.

7.1.Залізнична накладна.

Залізнична вантажна накладна СМГС (Угоди магістральних вантажних сполучень - УМВС) - це основний документ по перевезенню вантажів залізничним транспортом. Має встановлену форму, заповнюється або експедитором або вантажовідправником і представляється разом з вантажем перевізнику. Являє собою обов'язкову двосторонню письмову угоду про перевезення вантажу, яка заключається між відправником /експедитором/ і особою, що представляє залізницю, В інтересах третьої сторони -

вантажотримувача. Одночасно дана накладна є договором застави вантажу для забезпечення гарантії про внесення плати за перевезення та інших платежів. Накладна супроводжує вантаж на всьому шляху транспортування до станції призначення.

7.2.Авіаційна вантажна накладна.

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

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

7.3.Коносамент.

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

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

7.4.Інші товарно-транспортні документи.

А) Декларація відправника небезпечних вантажів.

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

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

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

Б) Інструкція вантажовідправника.

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

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

Необхідний для підтвердження несправності при транспортуванні вантажу або порушення умов договору перевезення.

ПИТАННЯ ДЛЯ САМОКОНТРОЛЮ

1. Охарактеризуйте основний документ з перевезення вантажів залізничним транспортом.
2. Охарактеризуйте основний документ з перевезення вантажів повітряним транспортом.
3. Охарактеризуйте основний документ з перевезення вантажів морським транспортом.
4. Охарактеризуйте порядок використання коносаменту.
5. Охарактеризуйте декларація відправника небезпечних вантажів.
6. Охарактеризуйте інструкцію вантажовідправника.
7. Охарактеризуйте акт про недоставку /невидачу/ - акт про несправності.

СПИСОК РЕКОМЕНДОВАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. С.Л. Литвиненко, Т.Ю. Габрієлова, П.О. Яновський, Г.І. Нестеренко «Транспортно-експедиторська діяльність: навчальний посібник. –2-ге вид., перероб. і доповнене» - Київ, «КОНДОР», 2016. - 182 ст.
2. Нагорний С.В., Черниш Н.Ю., Рибанов Г.Л. «Основи транспортно-експедиційного обслуговування підприємств, організацій та населення. - Харків: ХНАДУ», 2002. – 106 ст.
3. Сорока В. С. «Транспортно-експедиційна робота : навч. посіб.» / В. С. Сорока, О. О. Гладковська ; за ред. д-ра екон. наук, проф. Е. А. Зіня. – Рівне : НУВГП, 2013. – 347 ст. [Методичне забезпечення] / [Електронний ресурс]. – Режим доступу:
<http://ep3.nuwm.edu.ua/id/eprint/2205>