

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ, МОЛОДІ ТА СПОРТУ УКРАЇНИ

ДЕРЖАВНИЙ ЕКОНОМІКО-ТЕХНОЛОГІЧНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТУ

Кафедра «Управління процесами перевезень»

В. В. Габа, А. К. Дьоміна

ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ

МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ

до практичних занять для денної та заочної форм навчання
напряму підготовки 6.070101 «Транспортні технології (залізничний транспорт)»
галузі знань 0701 «Транспорт і транспортна інфраструктура»
з дисципліни «Транспортно-експедиторська діяльність»

Київ 2012

УДК : 656.073
656.96

Габа В. В., Дьоміна А. К.

Транспортно-експедиторська діяльність: Методичні вказівки до практичних занять. – К.: ДЕГУТ, 2012. – 73 с.

Методичні вказівки до практичних занять із дисципліни «Транспортно-експедиторська діяльність» підготовлені відповідно до навчального плану спеціальності 00403 «Організація перевезень і управління на транспорті (залізничний транспорт)» і програми дисципліни «Транспортно-експедиторська діяльність».

Призначені для студентів університету денної та заочної форм навчання напряму підготовки 6.070101 «Транспортні технології (залізничний транспорт)» галузі знань 0701 «Транспорт і транспортна інфраструктура».

Методичні вказівки розглянуті та затверджені на засіданні кафедри «Управління процесами перевезень» (протокол № 13 від 30 червня 2011 р.) і на засіданні методичної комісії факультету «Управління залізничним транспортом» (протокол № 6 від 23 травня 2011 р.).

Укладачі: Габа В. В. к.т.н, доцент, професор кафедри «Управління процесами перевезень»;
Дьоміна А. К. ст. викладач кафедри «Управління процесами перевезень»

Рецензенти: Кириченко Г. І. – к.т.н., доцент, заступник начальника Головного комерційного управління;
Мироненко В. К. – д.т.н., професор, завідувачий кафедри «Управління процесами перевезень»

ЗМІСТ

ВСТУП		4
Практична робота №1	Порядок укладання договору на здійснення транспортно-експедиторської діяльності.....	5
Практична робота №2	Порядок оформлення міжнародної залізничної перевізної накладної УМВС (СМГС).....	11
Практична робота №3	Порядок і правила проведення обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів.....	16
Практична робота №4	Порядок нарахування перевізної плати за здійснення перевезень вантажів залізничним транспортом у внутрішньому та експортно-імпортному сполученні у межах України та пов'язані з ними послуги.....	22
Практична робота №5	Порядок визначення коду вантажів у міжнародному та внутрішньому сполученнях.....	32
Практична робота №6	Визначення перевізної плати та додаткових зборів за транзитні перевезення вантажів залізницями України.....	38
Практична робота №7	Розрахунок вартості вантажних залізничних перевезень за допомогою багатофункціональної програми ТМ карта.....	46
Практична робота №8	Передача вагонів в оренду та переадресування вантажів....	59
Практична робота №9	Кількісні та якісні показники роботи залізниць і операторських компаній.....	63
Практична робота №10	Претензії та позови у внутрішньому та міжнародному сполученні.....	68

ВСТУП

Мета методичних вказівок з курсу «Транспортно-експедиторська діяльність» – поглиблення та закріплення теоретичних знань студентів і набуття ними практичних навичок самостійного вирішування низки завдань щодо організації перевезення вантажів залізничним транспортом у внутрішньому та міжнародному сполученнях із залученням транспортно-експедиторських компаній. При виконанні практичних занять студент повинен використовувати підручники та конспекти лекцій, рекомендовані викладачем.

Вихідні дані для виконання контрольних робіт і завдань, викладених у методичних вказівках, задає студенту викладач у процесі проведення занять.

Методичні вказівки складаються із 10 тем, які систематизовані у відповідності до змісту тем лекцій, і є їх практичним продовженням. У практичній роботі № 1 розглядається питання порядку укладення договорів на здійснення транспортно-експедиторської діяльності. Використовуючи надані типові бланки договорів, студент має можливість ознайомитись із розділами договору, розібратися, в який термін і куди необхідно подавати документи для укладання договору.

При виконанні практичної роботи № 2 студенту надається можливість самостійно оформити міжнародну залізничну накладну згідно із заданими вихідними даними. Метою практичної роботи № 3 є ознайомлення з порядком страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів, проводиться розрахунок страхових сум та страхових виплат.

Метою практичних занять № 4 та № 5, № 6 та № 7 є ознайомлення з порядком нарахування перевізних платежів і визначення перевізної плати з використанням тарифної політики залізниць України і розрахунку вартості вантажних залізничних перевезень із використанням багатофункціональної програми ТМ карти. При виконанні практичних занять студенти мають можливість, працюючи в комп'ютерних класах, проводити розрахунки перевізних плат в електронному вигляді.

Враховуючи те, що окремі експедиторські організації мають власні вагони або залучають орендовані вагони для перевезення вантажів, при проведенні практичної роботи № 8, студенти ознайомляться із оформленням документів для передачі вагонів в оренду. При проведенні практичної роботи № 9 студенти, використовуючи формули для визначення показників роботи при залізничних перевезеннях, можуть провести розрахунки якісних і кількісних показників роботи рухомого складу операторських та експедиторських компаній. Метою практичної роботи № 10 є ознайомлення з порядком оформлення претензій та позовів у внутрішньому й міжнародному сполученнях. Навчання за тематикою методичних вказівок дасть можливість студентам оволодіти практичними навичками в оформленні комерційних документів, здійснювати розрахунки перевізних плат і визначати показники роботи рухомого складу й т. ін., що знадобиться їм при підготовці дипломних проектів і магістерських робіт, а також у майбутній роботі на виробництві.

Практична робота № 1

Порядок укладання договору на здійснення транспортно-експедиторської діяльності

Метою практичного заняття є ознайомлення з порядком укладання та оформлення договорів на експедирування вантажів залізницями України.

План

1. Договір про організацію перевезень транзитних вантажів залізничним транспортом України у міжнародному залізничному вантажному сполученні.
2. Документи та відомості, необхідні для укладання договору.
3. Обов'язки Укрзалізниці перед Замовником.
4. Обов'язки Замовника перед Укрзалізницею.
5. Здійснення розрахунків через ДП «Український державний розрахунковий центр міжнародних перевезень» Укрзалізниці.
6. Надання Замовнику єдиного цифрового коду.

Для організації перевезень вантажів залізницями України у міжнародному сполученні між Державною адміністрацією залізничного транспорту України «Укрзалізницею» та організацією, установою, підприємством «Замовник» укладається договір, яким регулюються взаємовідносини сторін, пов'язані з організацією перевезень транзитних вантажів залізничним транспортом України у міжнародному залізничному вантажному сполученні, наданням додаткових послуг, пов'язаних із цими перевезеннями, і оплатою їх Замовником за встановленими тарифами. Замовником виступають транспортно-експедиторські організації, підприємства, резиденти та не резиденти України [6].

Діяльність сторін регулюється цим Договором, Угодою про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СМГС), Конвенцією про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ), Тарифною політикою залізниць держав-учасниць Співдружності Незалежних Держав на перевезення вантажів у міжнародному сполученні, Тарифною політикою залізниць України, міжнародними договорами та чинним законодавством України [3, 7].

Для укладання договору Замовнику треба подати такі документи та відомості:

1. Лист-звернення щодо укладання договору.
2. Довіреність від імені юридичної особи, що підтверджує повноваження особи на укладання та підписання договору (у разі укладання договору не від імені особи, уповноваженої на це установчими документами), печатка.
3. Договір транспортного експедирування або договір комісії з організацією-не резидентом України (при розрахунках у доларах США).
4. Виписку з Єдиного державного реєстру юридичних осіб та фізичних осіб-підприємців.
5. Копія Статуту підприємства та лист про останню редакцію Статуту, копія протоколу або наказу про призначення уповноваженої особи.

6. Довідку з Держкомстату України про внесення в Єдиний державний реєстр підприємств і організацій.

7. Копію свідоцтва про реєстрацію платника податків.

8. Довідку Банку з вказівкою банківських реквізитів та рахунків фірми.

9. Довідку, що підтверджує наявність необхідної передплати митних та інших зборів, що стягуються в пунктах пропуску через митний кордон України.

10. Довідку Головного інформаційно-обчислювального центру Укрзалізниці, що підтверджує наявність Договору щодо надання інформації про прийом вантажів на територію України.

11. Довідку ДП «Український Державний розрахунковий центр міжнародних перевезень» Укрзалізниці щодо наявності необхідного рівня передоплати.

Вказані документи розглядає Тарифна комісія Укрзалізниці, де й ухвалюється рішення про можливість укладання договору. Це фіксується у протоколі засідання Тарифної комісії і доводиться до відома експедитора.

Проект договору передається експедитору до розгляду та підписання.

Кожна із сторін має обов'язки по договору.

Укрзалізниця зобов'язується

Повідомляти залізницям-учасникам перевізного процесу умови перевезень і надання додаткових послуг, пов'язаних із перевезенням вантажів.

Забезпечувати у встановленому порядку подачу вагонів (контейнерів) для перевезення вантажів та організувати перевезення вантажів залізницями України.

Інформувати Замовника електронною поштою на підставі укладених з ГІОЦ УЗ окремих договорів про затримки вагонів на прикордонних переходах України. На запит Замовника надавати детальну інформацію про причини цих затримок.

Надавати на прохання Замовника за окремим договором іншу інформацію стосовно перевезень вантажів, які ним експедируються залізничним транспортом України.

Повідомляти Замовника про зміну діючих або введення нових нормативних актів із питань організації перевезень вантажів залізничним транспортом України.

Повідомляти Замовника не пізніше ніж за місяць до терміну введення про підвищення тарифів на перевезення вантажів транзитом залізничним транспортом України.

Не змінювати розмір провізної плати та додаткових послуг, пов'язаних із перевезенням транзитних вантажів, що перебувають у дорозі на момент введення нових тарифів, незалежно від їх збільшення або зменшення.

Надавати Замовнику єдиний цифровий десятиричний код для проведення розрахунків, пов'язаних із перевезеннями вантажів.

Замовник зобов'язується

Здійснювати діяльність на міжнародному ринку транспортних послуг, спрямовану на залучення до перевезення транзитних вантажів залізничним транспортом України.

За відсутності обсягів перевезень протягом кварталу Укрзалізниця в односторонньому порядку має право тимчасово закрити код Замовника.

Вчасно перераховувати за вантажні перевезення належні Укрзалізниці суми провізної плати та додаткових зборів за встановленими тарифами.

Забезпечувати постійну наявність передоплати у розмірі 35 % середньомісячної суми платежів за рахунками, пред'явленими ДП «Український державний розрахунковий центр міжнародних перевезень» Укрзалізниці (далі – Розрахунковий центр) до сплати за попередні три місяці.

При значному зменшенні (збільшенні) обсягів перевезень Замовник надає письмове звернення до Розрахункового центру для перерахунку розміру передоплати.

Забезпечувати декларування транзитних вантажів та оформлення інших видів контролю, передбачених чинним законодавством.

Інформувати вантажовідправників, вантажоодержувачів про вимоги правил, що діють на залізницях інших держав, а також про порядок одержання необхідних дозволів і узгоджень у відповідних компетентних органах.

Передбачати у своїх договорах з вантажовласниками умови транспортування вантажів залізничним транспортом України та передачі вантажів на прикордонних і припортових станціях та умови щодо необхідності ритмічного і рівномірного відвантаження. Інформувати вантажовідправників про порядок оформлення перевізних документів, про необхідність додання до кожної транзитної залізниці, із зазначенням у них і накладній УМВС (СМГС) скорочених найменувань транзитних залізниць, експедиторів та їх кодів для кожної транзитної залізниці в послідовному порядку перевезення вантажів, а також про додання супровідних документів, необхідних для проведення прикордонного, митного, екологічного та інших видів контролю, передбачених законодавством і правилами перевезень [1].

У графі 20 накладної УМВС (СМГС) проставляти відмітки: «Оплату за ... (зазначається скорочене найменування транзитної залізниці) здійснює ... (зазначається найменування експедитора і його код на цій залізниці)», в тому числі «Оплату за УЗ здійснює Замовник» та зазначати десятиричний код, наданий УЗ.

Інформація про наданий Укрзалізницею код Замовника є конфіденційною. За неправомірне використання вантажовідправником експедиторського коду Замовника, зазначеного у перевізних документах, відповідальність несе Замовник.

З метою захисту експедиторського коду від несанкціонованого використання укласти з ДП «Головний інформаційно-обчислювальний центр

Укрзалізниці» договір про надання інформації про прийом вантажів на залізниці України за кодом Замовника.

На підставі зазначеного договору Замовник, одержавши від ДП «Головний інформаційно-обчислювальний центр Укрзалізниці» інформацію про прибуття вантажів на вхідну передавальну станцію України, перевіряє правомірність використання його коду. При виявленні фактів використання коду без згоди Замовника, Замовник негайно письмово листом, телеграмою, факсом (з подальшим підтвердженням оригіналу листа не пізніше трьох діб) повідомляє про це Укрзалізницю.

Після одержання повідомлення Замовника, Укрзалізниця зупиняє рух таких вагонів (контейнерів) територією України, про що інформує Замовника, який з'ясовує обставини, що призвели до несанкціонованого використання його коду. Про прийняте рішення щодо подальшого транспортування вантажу за призначенням Замовник повідомляє Укрзалізницю письмово (лист, телеграма, факс із подальшим підтвердженням оригіналу листа) не пізніше 3 діб з моменту звернення до Укрзалізниці про затримку вагонів (контейнерів). Якщо протягом цього часу повідомлення від Замовника не надійшло, Укрзалізниця діє згідно з положеннями статті 21 УМВС (СМГС).

Витрати, пов'язані із затримкою транзитних вантажів, відшкодовуються Замовником, за зверненням якого ці вантажі були затримані.

Живати невідкладних заходів щодо усунення причин затримок вагонів і контейнерів на станціях залізниць України.

Відшкодовувати витрати Укрзалізниці, пов'язані із затримками вагонів, контейнерів і вантажів, які експедуються Замовником, що виникли на станціях залізниць України, через: неправильне оформлення вантажовідправниками перевізних документів; недодання до накладної документів, необхідних для виконання митних, санітарних та інших правил чи неправильне їх оформлення; перевірку вантажів залізницею (маси вантажу), митними та іншими державними органами контролю, закриття коду; інші причини, що не залежать від залізниць України.

Порядок розрахунків

Розрахунки за цим договором здійснюються через Розрахунковий центр згідно з Тарифною політикою залізниць України за тарифами, встановленими Укрзалізницею [4, 5].

Замовник здійснює оплату за перевезення вантажів, додаткові послуги у національній валюті України – гривнях або у доларах США. Оплата у доларах США здійснюється за умови надання Замовником договору транспортного експедитування (договору комісії) з нерезидентом України, згідно з яким оплата за перевезення вантажів і додаткові послуги здійснюється за рахунок нерезидента.

Розрахунковий центр відкриває картки обліку коштів Замовника з наданням відповідного номера і здійснює облік руху коштів у доларах США і гривнях окремо.

Розрахунковий центр за виконане перевезення та обслуговування вантажів надає Замовнику:

а) за наявності відмітки в графі 20 накладної УМВС (СМГС): «Оплату за УЗ здійснює Замовник в дол. США» – рахунок і звіт форми 4-А загальних провізних платежів за весь шлях перевезення вантажів залізничним транспортом України у доларах США;

б) за відсутності відмітки в графі 20 накладної УМВС (СМГС) про валюту оплати за перевезення – рахунок у гривнях і звіт форми 4-А у доларах США з перерахуванням у гривні загальних провізних платежів за весь шлях перевезення вантажів залізничним транспортом України. При перерахуванні платежів за перевезення транзитних вантажів застосовується курс перерахунку доларів США в гривні за курсом Національного банку України на момент закінчення перевезення територією України. При цьому кожний вид платежів (провізна плата, додаткові збори) перераховуються в гривні з округленням до 0,01 гривні, після чого платежі в національній валюті підсумовуються за рядком та за звітом.

Розрахунковий центр на підставі виставлених рахунків і звіту форми 4-А за фактичне виконання робіт списує кошти з картки обліку Замовника в рахунок оплати за виконані залізницями України перевезення.

Якщо сума передоплати Замовника складає менше 35 % середньомісячної суми платежів, нарахованих і виставлених Розрахунковим центром для оплати за попередній тримісячний період, Укрзалізниця має право призупинити перевезення вантажів під кодом Замовника до внесення необхідної суми передоплати.

У разі виникнення заборгованості за виконані перевезення Укрзалізниця припиняє перевезення вантажів за кодом Замовника, про що він негайно письмово повідомляється.

Розрахунковий центр нараховує Замовнику пеню у розмірі 0,5 % від суми заборгованості за кожний день прострочення платежу з моменту виставлення рахунка, але не більше подвійної облікової ставки Національного банку України, яка діяла у період, за який нараховується пеня.

Договором також встановлюються форс-мажорні обставини, за яких кожна із сторін звільняється повністю, або частково від невиконання обов'язків по договору, а також порядок вирішення спірних питань.

Встановлюється термін дії договору, а також визначаються умови його розірвання. Договір підписується керівниками підприємств із зазначенням юридичних адрес і реквізитів сторін.

Після укладання між Укрзалізницею та експедиторською організацією договору про організацію перевезень транзитних вантажів залізницями України Укрзалізниця визначає і надає експедитору єдиний цифровий код. Порядок надання, використання та захисту кодів експедиторських організацій здійснюється у відповідності з «Інструкцією про порядок надання, використання та захист кодів експедиторських організацій», затвердженою наказом Міністерства транспорту України від 23.04.2001 р. № 229. Структура коду визначається Укрзалізницею.

Про надання коду Укрзалізниця письмово повідомляє експедитора. Інформація про наданий Укрзалізницею єдиний цифровий код є конфіденційною, про що зазначається у договорі про перевезення вантажів залізницями України. Єдиний цифровий код діє в межах залізниць України, термін дії – з часу його надання експедитору до припинення дії договору про перевезення вантажів залізницями України.

Після укладання договору з Укрзалізницею експедитор укладає договори на перевезення вантажів з іноземними компаніями та організаціями, або морськими перевізниками, надає вантажовласникам ставки на перевезення вантажів залізницями України.

Для здійснення експортно-імпортних перевезень вантажів за допомогою експедитора, йому необхідно укласти договори із залізницями, де будуть здійснюватись операції по навантаженню або вивантаженню вантажів, і проводитись розрахунки за надані послуги.

Для закріплення викладеного матеріалу в Додатках № 1, 2 надані типові зразки договорів:

- про організацію перевезень вантажів залізницями України з нерезидентами;
- про організацію перевезень вантажів залізницями України з резидентами з розрахунками у двох валютах.

Запитання для самоконтролю

1. Які документи регламентують діяльність сторін?
2. Який пакет документів треба подати для укладання договору?
3. Що є предметом договору?
4. Які обов'язки покладено на Укрзалізницю?
5. Які обов'язки покладено на Замовника?
6. Який порядок розрахунків за умовами договору?
7. Як здійснюється порядок надання, використання та захисту кодів експедиторських організацій?

Література: [1, 3, 4, 5, 6, 7].

Практична робота № 2

Порядок оформлення міжнародної залізничної перевізної накладної УМВС (СМГС)

Метою практичного заняття є ознайомлення з порядком оформлення міжнародної залізничної перевізної накладної УМВС (СМГС) [2, 3].

План

1. Оформлення договору перевезення.
2. Комплект документів.
3. Заповнення та друк накладної.
4. Порядок занесення даних у накладну.
5. Номенклатури, за якими іменуються вантажі у накладній.
6. Електронна накладна.

Накладна УМВС (СМГС).

1. Договір перевезення оформляється накладною єдиного зразка, Додатки № 3, 4.

Накладна складається з таких листів:

- 1 – оригінал накладної;
- 2 – дорожня відомість;
- 3 – дублікат накладної;
- 4 – лист видачі вантажу;
- 5 – лист повідомлення про прибуття вантажу.

Відправником до накладної можуть прикладатися додаткові екземпляри дорожньої відомості для виконання митних правил під час перевезення або на дорозі призначення.

Одночасно з пред'явленням вантажу до перевезення відправник для кожного відправлення має надати станції відправлення правильно заповнену і підписану накладну. Накладна має бути заповнена в суворій відповідності з Поясненнями щодо заповнення накладної УМВС (СМГС) [3].

У внутрішніх правилах, що діють на дорозі відправлення, може передбачатися складання необхідної кількості додаткових примірників дорожньої відомості станцій відправлення, а також іншу кількість додаткових екземплярів дорожньої відомості для дороги відправлення.

Листи 1, 2, 4 і 5 накладної супроводжують вантаж до станції призначення. Лист 3 накладної (дублікат накладної) повертається відправнику після укладення договору перевезення. Цей лист не має сили оригіналу накладної (аркуша 1 накладної).

2. Бланки накладної друкуються мовою країни відправлення, а також на одному або двох з робочих мов ОСЗ (китайською, російською).

Заповнення накладної проводиться мовою країни відправлення з перекладом на одну з робочих мов ОСЗ (китайську, російську), а саме:

– при перевезенні до Азербайджанської Республіки, Республіки Білорусь, Республіки Болгарії, Угорської Республіки, Грузії, Ісламської Республіки Іран,

Республіки Казахстан, Киргизької Республіки, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Республіки Молдова, Республіки Польща, Російської Федерації, Республіки Таджикистан, Туркменістан, Республіки Узбекистан, України, Естонської Республіки – на російську мову;

– при перевезенні в Соціалістичну Республіку В'єтнам, Китайську Народну Республіку і Корейську Народну-Демократичну Республіку – на китайську або російську мову;

– при перевезенні в (або транзитом через) Монголію – на російську мову.

Залізниці, що беруть участь у перевезенні, можуть домовитися між собою про інший порядок перекладу даних, внесених у накладну.

3. Бланки накладної мають формат А 4 і друкуються:

1) для перевезення вантажів малою швидкістю – шрифтом чорного кольору на білому папері, Додаток № 3;

2) для перевезення вантажів великою швидкістю – шрифтом чорного кольору на білому папері з нанесенням червоних смуг шириною 1 см на лицьовій і зворотній сторонах біля верхнього та нижнього країв, Додаток № 4.

Відповідно до внутрішніх правил, що діють на дорозі відправлення, дублікат накладної (лист 3 накладної) може друкуватися і на папері іншого кольору.

Вибір відправником бланка накладної білого кольору або бланка накладної з червоними смугами вказує на те малою чи великою швидкістю має бути перевезений вантаж на всьому шляху прямування.

Дозволяється для друкування бланків накладної застосовувати папір з водяними знаками. Допускається нанесення на бланки накладної типографського номера відправлення, мікрошрифту, голограми або кольорової сітки світлих тонів без зміни білого тла паперу.

4. За погодженням із зацікавленими залізницями може бути допущений прийом вантажу до перевезення з пасажирськими поїздами вагонною відправкою, а в безперевантажувальному сполученні – контейнерною відправкою по одній або декількох залізницях – учасницях цієї Угоди. Про такі перевезення відправник повинен повідомити залізницю відправлення не пізніше ніж за 8 днів до пред'явлення вантажу до перевезення.

Після отримання згоди на перевезення вантажу з пасажирськими поїздами відправник зобов'язаний в накладній у графі «Особливі заяви відправника» вписати: «За залізницями (скорочені найменування залізниць) вантаж перевозиться з пасажирськими поїздами». Такі перевезення оформляються накладними великої швидкості.

5. Дані, що вносяться до накладної, мають бути написані розбірливо чорнилом, кульковою ручкою (якщо це не суперечить внутрішнім правилам, що діють на дорозі відправлення), на друкарській машинці, комп'ютері, виконані друкарським способом або нанесені штампелем. Червоним кольором дані вносяться тільки в тих випадках, коли це спеціально передбачено Угодою.

Усі відомості в накладну мають бути внесені відправником або залізницею у відповідні графи.

Скорочення при заповненні накладної не допускаються, за винятком скорочень, наведених окремо. Накладені на накладну штемпелі повинні мати ясні і чіткі відбитки. Відомості, внесені відправником, не повинні мати виправлень (закреслень, заклеювання тексту тощо), а також підчисток або виправлень.

У виняткових випадках відправник може зробити виправлення в накладній не більше ніж в одній графі або у двох, якщо вони взаємно пов'язані. При цьому зроблене виправлення має бути ним обумовлене в графі «Особливі заяви відправника» та завірені підписом або штемпелем.

Зміни та доповнення відомостей, внесених у накладну залізницею, робляться за підписом відповідного працівника залізниці та завіряються станційним штемпелем.

6. У накладній відправник повинен вказати вихідні прикордонні станції країни відправлення та транзитних країн, через які повинен пройти вантаж. Якщо існує можливість перевезення вантажів від вихідної прикордонної станції через кілька вхідних прикордонних станцій сусідньої країни, то в накладній має бути зазначена також вхідна прикордонна станція, через яку буде здійснюватися перевезення.

Відправник по можливості вказує ті прикордонні станції, відстань перевезення через які від станції відправлення до станції призначення є найкоротша. Для транзитних доріг відправником мають бути вказані тільки ті прикордонні станції, які наведені в транзитному тарифі, що застосовується для даного міжнародного перевезення.

При перевезеннях у Корейську Народну-Демократичну Республіку відправник повинен у накладній у графі «Дорога і станція призначення» та при перевезеннях із Корейської Народної-Демократичної Республіки в графі «Станція відправлення», крім найменування станції, вказати умовний номер цієї станції і дороги [3].

7. Одержувачем або відправником вантажу може бути тільки одна фізична або юридична особа. Не допускається внесення в накладну в графу «Одержувач, поштова адреса» даних, у яких немає найменування одержувача та його поштової адреси, якщо згідно з положеннями транзитного тарифу, який застосовується зацікавленими залізницями для даного міжнародного сполучення, не встановлено іншого врегулювання.

При перевезеннях до Соціалістичної Республіки В'єтнам, Китайської Народної Республіки і Корейської Народної-Демократичної Республіки і у зворотному напрямку в накладній у графі «Відправник, поштова адреса» або в графі «Одержувач, поштова адреса» допускається вказувати встановлене в цих країнах умовне позначення відправника або одержувача і його поштової адреси (наприклад, 6ДМ-12).

8. Вантажі мають бути поіменовані у накладній таким порядком:

1) вантажі, що перевозяться транзитом по залізницях, які беруть участь в Угоді, іменуються за номенклатурою, яка застосовується транзитним тарифом для даного міжнародного перевезення.

Крім цього найменування відправник може в дужках указати найменування вантажу за номенклатурою внутрішніх тарифів, що діють на залізницях відправлення або призначення, або два найменування за номенклатурами внутрішніх тарифів, що діють на залізницях відправлення та призначення;

2) вантажі, що перевозяться між двома сусідніми країнами, якщо між залізницями цих країн встановлений прямий тариф, повинні називатися відповідно до номенклатури цього прямого тарифу;

3) у всіх інших випадках найменування вантажу позначається за номенклатурами внутрішніх тарифів, що діють на дорогах відправлення або на дорогах відправлення та призначення; крім того, у накладній слід вказати стан і характеристику вантажу для його тарифікації.

9. При пред'явленні до перевезення дров і лісоматеріалів відправник може зазначити в накладній у графі «Найменування вантажу» кількість штабелів і їхню висоту в сантиметрах або обсяг у кубометрах і ін.

10. Маса вантажу, а також спосіб її визначення зазначаються у накладній у відповідних графах за внутрішніми правилами, що діють на дорозі відправлення.

11. Якщо в накладній недостатньо місця для запису в графах 9 – 13 даних про вантаж, а в графах 18 і 19 – для запису даних про контейнери і перевізні пристосування, до листів 1 – 5 накладної і до кожного додаткового екземпляра дорожньої відомості прикріплюється додатковий лист розміром у накладну. У додаткові аркуші вносять відповідні відомості окремо по кожній графі, для якої це необхідно. У графах 9 – 11, або 18 і 19 накладної зазначають: «Дані дивися в додатковому аркуші». У графах 12 і 13 накладної вказують загальну кількість місць і загальну масу вантажу.

За недостатності в накладній місця для запису в графах 27 – 30 даних про вагони наступні відомості вносять у додатковий аркуш. До листів 1 – 5 накладної і до кожного додаткового екземпляра дорожньої відомості прикріплюють по одному примірнику такого додаткового аркуша. На останньому рядку граф 27 – 30 зазначають: «Продовження дивись у додатковому аркуші».

Відправник може прикріпити до накладної додаткові аркуші також до граф «Особливі заяви відправника» і «Документи, прикладені відправником».

Відправник повинен підписати всі додаткові аркуші і в накладній у графі «Документи, прикладені відправником» вказати кількість прикріплених додатково аркушів.

Якщо, відповідно до внутрішніх правил, що діють на дорозі відправлення, додаткові екземпляри дорожньої відомості заповнюються станцією відправлення, то відправник зобов'язаний передати станції відправлення на її вимогу необхідну кількість додаткових аркушів для прикріплення їх до додаткових примірників дорожньої відомості.

12. У накладній в графі «Відмітки, не обов'язкові для залізниці», відправник вантажу може зробити позначки, що стосуються даної відправки,

які призначаються тільки для довідки одержувача вантажу та не покладають ніяких зобов'язань і ніякої відповідальності на залізниці, як, наприклад: «У рахунок договору від ...»;

«За нарядом № (по трансю № чи на замовлення №) ...»;

«Для подальшого напрямку ...».

13. Договір перевезення може бути оформлений електронною накладною.

Електронна накладна – це набір даних в електронному вигляді, який виконує функції паперової накладної як договору перевезення.

Порядок внесення даних до електронної накладної узгоджується між залізницею і відправником.

За потреби паперова копія електронної накладної та додаткові її листи можуть видаватися на друк. При перевезенні вантажів великою швидкістю замість червоної смуги у верхньому правому куті паперової копії електронної накладної зазначається: «Велика швидкість».

Зміна внесених в електронну накладну відомостей у випадках, передбачених УМВС (СМГС), здійснюється із збереженням первинних даних.

14. Договір перевезення може бути оформлений накладною ЦІМ/УМВС (СМГС).

Зразки накладних УМВС (СМГС) для перевезень малою швидкістю, великою швидкістю та зразки додаткових примірників дорожніх відомостей для перевезень вантажів великою швидкістю наведено у Додатках № 3 – 6.

Запитання для самоконтролю

1. З якого комплексу документів складається накладна?
2. У відповідності з чим заповнюється накладна?
3. На яких мовах друкуються бланки накладних і заповнюються накладні?
4. Які бувають бланки накладних?
5. Вимоги щодо внесення даних до накладної.
6. Особливості заповнення накладної.
7. За яким порядком іменуються вантажі в накладній?
8. Як оформляються накладні, якщо виникає брак місця для записів у накладній?
9. Як оформляється електронна накладна?

Література: [2, 3].

Практична робота № 3

Порядок і правила проведення обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів

Метою практичного заняття є ознайомлення з порядком і правилами проведення обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів.

План

1. Нормативні документи, які визначають правила та порядок обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів.

2. Суб'єкти страхування.
3. Страхові ризики та страховий випадок.
4. Страхові виплати.
5. Розмір страхових тарифів.
6. Порядок отримання страхового відшкодування.
7. Розміри страхових тарифів.

Відповідно до Законів України «Про страхування» і «Про перевезення небезпечних вантажів» та Постанови Кабінету Міністрів України № 733 від 01.06.2002 р. обов'язкове страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів (далі – страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів) проводиться з метою забезпечення відшкодування шкоди, заподіяної життю і здоров'ю фізичних осіб, навколишньому природному середовищу, майну фізичних і юридичних осіб під час перевезення небезпечних вантажів [11, 12].

Суб'єктами страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів є страхувальники, страховики та треті особи, яким заподіяна шкода під час перевезення небезпечних вантажів.

Страхувальники – це суб'єкти перевезення небезпечних вантажів, а саме:

– відправник небезпечного вантажу – зазначена в перевізних документах юридична (резидент і нерезидент) або фізична особа (громадянин України, іноземець, особа без громадянства), яка готує та подає цей вантаж для перевезення;

– перевізник небезпечного вантажу – юридична (резидент і нерезидент) або фізична особа (громадянин України, іноземець, особа без громадянства), яка здійснює перевезення небезпечного вантажу;

– одержувач небезпечного вантажу – зазначена в перевізних документах юридична (резидент і нерезидент) або фізична особа (громадянин України,

іноземець, особа без громадянства), яка одержує небезпечний вантаж від перевізника.

Страховальником може виступати особа, що виконує експедиторські функції в разі згоди на це перевізника.

Страховиками є юридичні особи – резиденти України, які отримали в установленому порядку ліцензію на проведення страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів.

Треті особи – фізичні та юридичні особи, яким заподіяна шкода у зв'язку з настанням негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів.

Страховими ризиками, з настанням яких виникає цивільно-правова відповідальність страховальника, є шкода, заподіяна життю, здоров'ю фізичних осіб, навколишньому природному середовищу, майну фізичних і юридичних осіб під час перевезення небезпечних вантажів.

Страховий випадок – будь-яка подія під час перевезення небезпечних вантажів, унаслідок якої заподіяна шкода життю, здоров'ю фізичних осіб, навколишньому природному середовищу, майну фізичних та юридичних осіб і виникла цивільно-правова відповідальність страховальника щодо відшкодування цієї шкоди.

Усі майнові претензії чи позови щодо збитків, завданих однією подією, вважаються одним страховим випадком.

Відповідальність страховика починається з початком діяльності суб'єкта перевезення, пов'язаної з перевезенням небезпечного вантажу від місця його виготовлення до місця призначення, з підготовкою вантажу, тари, транспортних засобів та екіпажу, з прийманням вантажу, здійсненням вантажних операцій та короткотерміновим зберіганням вантажу на всіх етапах перевезення, і закінчується після завершення процесу перевезення.

Страховою сумою за страхуванням відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів є сума, у межах якої страховик зобов'язаний у разі настання страхового випадку здійснити страхову виплату страховальнику або за його дорученням потерпілій третій особі.

Страхова сума за кожен повну та неповну тонну небезпечного вантажу встановлюється залежно від класу безпеки вантажу в таких розмірах:

Таблиця 1

	Клас небезпечного вантажу								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Неоподатковувані мінімуми доходів громадян	110	70	100	70	70	120	80	100	60

Страхові виплати поділяються на:

1) відшкодування шкоди, заподіяної життю та здоров'ю третіх осіб, – 50 % страхової суми, у тому числі на одну особу, страхова сума встановлюється:

- у разі відшкодування шкоди спадкоємцям особи, яка загинула (померла) внаслідок страхового випадку, – 500 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

- у разі призначення потерпілій третій особі I, II і III групи інвалідності – відповідно 450, 375, 250 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

- за кожний день непрацездатності потерпілої третьої особи – один неоподатковуваний мінімум доходів громадян, але не більш як 250 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за весь час втрати працездатності;

- 2) відшкодування шкоди, заподіяної навколишньому природному середовищу, – 30 % страхової суми;

- 3) на відшкодування шкоди, заподіяної майну третіх осіб, – 20 % страхової суми.

Розмір страхових тарифів встановлюється у відсотках страхової суми та визначається залежно від класу небезпечного вантажу та виду транспорту згідно таблиці 2.

Розмір страхового тарифу зазначається у договорі обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів (далі – договір страхування) залежно від обсягу небезпечних вантажів, що підлягають перевезенню, відстані перевезення, терміну страхування та інших умов, які можуть вплинути на ризик виникнення страхового випадку.

Страховальник має право обирати страховика, з яким він буде укласти договір страхування.

Страховальник зобов'язаний укласти договір страхування до початку діяльності, пов'язаної з перевезенням небезпечного вантажу.

Відправнику та одержувачу небезпечного вантажу на кожне перевезення видається окремий договір страхування, із зазначенням транспортного засобу та обсягу небезпечного вантажу.

Перевізник небезпечного вантажу зобов'язаний укласти договір страхування виходячи з обсягу небезпечного вантажу.

У разі коли перевізник виконує функції відправника та/або одержувача, він повинен застрахувати свою відповідальність у повному обсязі.

Порядок сплати страхового платежу визначається договором страхування.

Страховик має право одержати від страховальника необхідну інформацію про обсяг перевезення небезпечних вантажів за попередній період страхування.

У разі настання страхового випадку страховальник зобов'язаний протягом двох робочих днів з дати повідомлення його про настання страхового випадку письмово повідомити про такий випадок страховика.

Для отримання страхового відшкодування страховальник повинен подати страховику оригінали або нотаріально засвідчені копії таких документів:

- заяви про виплату страхового відшкодування у зв'язку з настанням страхового випадку;

- копії договору страхування;

платіжного документа, що підтверджує сплату страхових внесків;
акта (протоколу) уповноваженої комісії з розслідування страхового випадку;

дозволу або дозволів на перевезення окремих небезпечних вантажів, виданих спеціально уповноваженими органами виконавчої влади;

транспортного документа на перевезення небезпечного вантажу;

рішення суду про стягнення із страхувальника на користь потерпілих третіх осіб або підтверджуючих документів страхувальника та потерпілої третьої особи про врегулювання питання за участю страховика про розмір шкоди, заподіяної внаслідок настання страхового випадку без звернення до суду.

Рішення про виплату страхового відшкодування або про відмову у виплаті страховик повинен прийняти протягом 10 днів з дати отримання всіх необхідних документів. У разі прийняття рішення про відмову у виплаті страхового відшкодування страховик у триденний термін з дати його прийняття повідомляє страхувальника та/або третю особу у письмовій формі з обґрунтуванням причин відмови. Страховик не пізніше ніж через 10 днів з дати отримання документів і складення страхового акта виплачує страхове відшкодування.

У разі укладення договорів страхування з кількома страховиками страховик відшкодовує збитки в розмірі, що не перевищує його частку в загальній сумі за всіма договорами страхування.

У разі настання страхового випадку страхова виплата здійснюється в межах страхової суми.

Страховик має право відмовити у виплаті страхового відшкодування у разі:

вчинення навмисних дій страхувальником або особою, на користь якої укладено договір страхування, спрямованих на настання страхового випадку;

вчинення страхувальником-громадянином або іншою особою, на користь якої укладено договір страхування, умисного злочину, що призвів до страхового випадку;

подання страхувальником свідомо неправдивих відомостей про об'єкт страхування або про факт настання страхового випадку;

несвочасного повідомлення страхувальником про настання страхового випадку без поважних причин або перешкоджання страховикові у визначенні обставин, характеру та розміру збитків.

Умовами договору страхування можуть бути передбачені інші підстави для відмови у здійсненні страхових виплат, якщо це не суперечить законодавству.

Контроль за наявністю та правильністю укладення договорів страхування здійснюють центральні органи виконавчої влади, які згідно із законодавством мають повноваження щодо нагляду та контролю у сфері перевезення небезпечних вантажів, та уповноважені ними організації.

Без укладення договору страхування дозвіл на перевезення небезпечного вантажу автомобільним транспортом Державтоінспекцією МВС не видається.

Додаток 1

Розміри

страхових тарифів за договорами обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів залежно від класу небезпечного вантажу і виду транспорту за 1 тону вантажу на одне перевезення

(відсотків страхової суми)

Клас	Під-клас	Найменування підкласу небезпечного вантажу	Залізничний транспорт		
			відправник	перевізник	одержувач
1					
	1.1	Речовини та вироби, які характеризуються небезпекою вибуху масою	0,175	0,25	0,075
	1.2	Речовини та вироби, які характеризуються небезпекою розкидання, але не створюють небезпеку вибуху масою	0,105	0,15	0,045
	1.3	Речовини та вироби, які характеризуються небезпекою загоряння, а також незначною небезпекою вибуху чи незначною небезпекою розкидання, або тим та іншим, але не характеризуються небезпекою вибуху масою	0,14	0,2	0,06
	1.4	Речовини та вироби, які не становлять значної небезпеки	0,035	0,05	0,015
	1.5	Речовини дуже низької чутливості, які характеризуються небезпекою вибуху масою	0,035	0,05	0,015
	1.6	Вироби надзвичайно низької чутливості, які не характеризуються небезпекою вибуху масою	0,035	0,05	0,015
2					
	2.1	Гази	0,07	0,1	0,03
	2.2	Займісті гази	0,105	0,15	0,045
	2.3	Незаймісті нетоксичні гази	0,035	0,05	0,015
3		Легкозаймісті рідини	0,049	0,07	0,021
4.1		Легкозаймісті тверді речовини	0,049	0,07	0,021
4.2		Речовини, здатні до самозаймання	0,049	0,07	0,021
5.1		Речовини, що окиснюють	0,042	0,06	0,018
5.2		Органічні пероксиди	0,042	0,06	0,018
6.1		Токсичні речовини	0,175	0,25	0,075
6.2		Інфекційні речовини	0,28	0,4	0,12
7		Радіоактивні матеріали	0,077	0,11	0,033
8		Корозійні (ідкі) речовини	0,07	0,1	0,03
9		Інші небезпечні речовини і вироби	0,077	0,11	0,033

Завдання для розрахунку

1. Найменування вантажу (хімічна назва): _____
2. Клас, підклас небезпечного вантажу: _____
3. N ООН _____

(порядковий номер виробу або речовини відповідно до прийнятої ООН системи)

4. Транспортний засіб _____ номерний знак _____
5. Обсяг вантажу _____
6. Територія покриття _____

(пункт відправлення, пункт призначення тощо)

Визначити:

1. Страхову суму, в тому числі:

- а) за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю третіх осіб;
- б) за шкоду, заподіяну навколишньому природному середовищу;
- в) за шкоду, заподіяну майну третіх осіб.

2. Страховий тариф _____

3. Страховий платіж _____

4. Франшиза _____ (обчислюється із страхової суми під час відшкодування шкоди, заподіяної третім особам), але не більше 1 відсотка страхової суми.

За результатами розрахунків вказати студентам на допущені помилки й неточності.

Запитання для самоконтролю

1. Які нормативні документи визначають правила та порядок обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів?

2. Хто може бути суб'єктом страхування?

3. Дайте визначення страховому ризику та страховому випадку.

4. Як поділяються страхові виплати?

5. Як встановлюється розмір страхових тарифів?

6. Який порядок отримання страхового відшкодування?

7. Як визначаються розміри страхових тарифів?

Література: [11, 12].

Практична робота № 4

Порядок нарахування перевізної плати за здійснення перевезень вантажів залізничним транспортом у внутрішньому та експортно-імпортному сполученні у межах України та пов'язані з ними послуги

Метою практичного заняття є необхідність навчити студентів визначати плату за внутрішні й експортно-імпортні перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги.

План

1. Документи, які використовуються для розрахунку перевізної плати за внутрішні та експортно-імпортні перевезення вантажів.
2. Встановлення державних регульованих тарифів.
3. Встановлення та затвердження пільгових тарифів і знижок Державною адміністрацією залізничного транспорту України.
4. Нарахування плати за перевезення вантажів.
5. Порядок визначення плати за перевезення вантажів, за охорону та супроводження вантажів і за проїзд провідників відправників (одержувачів).
6. Тарифні відстані.
7. Найменування вантажу.
8. Визначення маси вантажу.
9. Округлення сум платежів.
10. Правила застосування тарифів.
11. Збори за роботи та послуги, пов'язані з перевезенням вантажів.

Для розрахунку перевізної плати за внутрішні та експортно-імпортні перевезення вантажів треба керуватись такими документами:

1. Збірником тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги [5].
2. Тарифним керівництвом № 4 залізниць України [4].
3. Єдиною тарифно-статистичною номенклатурою вантажів [13].
4. Коефіцієнтами, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги.

Тарифи, збори та плати, наведені в Збірнику, застосовуються на всіх лініях залізниць широкої, вузької та європейської колій мережі залізниць України загального користування, що включені в постійну експлуатацію, для всіх суб'єктів господарювання (фізичних і юридичних осіб), які беруть участь у процесі організації та здійснення перевезень вантажів залізничним транспортом.

Державні регульовані тарифи встановлюються на:

внутрішні та міжнародні (експорт та імпорт) вантажні перевезення, що здійснюються на лініях широкої та європейської колій загальної мережі залізниць України;

охорону та супроводження вантажів, що підлягають обов'язковій охороні силами відомчої воєнізованої охорони на залізничному транспорті;
користування вагонами і контейнерами залізниць;
роботи і послуги, пов'язані з перевезенням вантажів.

Державна адміністрація залізничного транспорту України (Укрзалізниця) встановлює та затверджує відповідно до економічної ефективності та собівартості перевезень пільгові тарифи зі знижкою не більше 20 % від загальних тарифів.

Тарифи застосовуються при визначенні плати за перевезення вантажів вантажною і великою швидкістю та пасажирськими поїздами за відстань залізницями України:

у внутрішньому сполученні – від станції відправлення до станції призначення, які відкриті для виконання комерційних операцій згідно з Тарифним керівництвом № 4 залізниць України;

у сполученнях за участю інших видів транспорту – між станціями відправлення та перевалки вантажу на інші види транспорту й у зворотному напрямку;

у міжнародних сполученнях, крім транзитних перевезень, – між станціями відправлення (призначення) і прикордонною (припортовою) станцією.

Плата за перевезення вантажів нараховується:

1. При перевезеннях у залізничному сполученні:

внутрішніх та експортних – за тарифами, що діють у день проставлення у перевізних документах календарного штемпеля станції відправлення;
імпортних:

оформлених документами прямого міжнародного залізничного сполучення – за тарифами, що діють на залізницях України в день проставлення у перевізних документах календарного штемпеля станції відправлення;

перевезення яких здійснюється з переоформленням перевізних документів з одного документа транспортного права на інше – за тарифами, що діють на залізницях України в день проставлення у перевізних документах календарного штемпеля прикордонної станції України або станції, яка здійснює переоформлення перевізних документів.

2. У сполученнях за участю інших видів транспорту – при відправленні вантажу:

із залізничної станції – за тарифами, що діють на залізницях України на день проставлення у перевізних документах календарного штемпеля станції відправлення;

з пунктів відправлення інших видів транспорту – за тарифами, що діють на залізницях України в день проставлення у перевізних документах штемпеля станції перевалки вантажу з інших видів транспорту на залізницю.

Плата за користування вагонами (контейнерами) та збори нараховуються за ставками, які діяли в ті дні, коли надавалися послуги.

Збори, що зазначаються в перевізних документах при відправленні експортних вантажів, нараховуються за ставками, що діють у день проставлення в перевізних документах календарного штемпеля станції відправлення.

Ставки тарифів, плати і зборів, що містяться у цьому Збірнику, є базовими та визначені без урахування податку на додану вартість.

Плата за перевезення визначається згідно з Правилами застосування тарифів.

Правила застосування тарифів

1. Порядок визначення плати за перевезення вантажів, за охорону та супроводження вантажів і за проїзд провідників відправників (одержувачів)

Для розрахунку плати за перевезення вантажів, у тому числі рейкового рухомого складу, порожніх контейнерів, за супроводження та охорону вантажів і за проїзд провідників потрібно:

1. За Тарифним керівництвом № 4 залізниць України визначити відстань перевезення (далі – тарифна відстань).

2. Визначити характерні особливості перевезення вантажу (швидкопсувний, наливний, небезпечний, великоваговий, негабаритний, спеціальний, військовий, з окремим локомотивом, на зчепі тощо) і застосувати відповідні правила розрахунків плати за перевезення.

3. Визначити, до якого виду відправки належить вантаж, що пред'являється для перевезення, – вагонної, збірної вагонної, контейлерної або контейнерної, і застосувати відповідні правила розрахунків плати за перевезення.

Якщо партія вантажу, що пред'являється до перевезення, є вагонною відправкою, – визначити, вагон якого типу використано для перевезення:

універсальний – критий, платформа, напіввагон, переобладнаний або модернізований в універсальний, у тому числі критий, переобладнаний з рефрижераторного;

ізотермічний – вагон рефрижераторної секції та автономний рефрижераторний вагон;

цистерна;

транспортер;

спеціальний (спеціалізований) – хопер-цементовоз, зерновоз, вагон для перевезення тварин, двоярусна платформа та інший вагон для перевезення автомобілів, вагон для котунів та агломерату, цистерна-цементовоз, содовоз, сажовоз, вагон для мінеральних добрив, технологічної тріски, рулонної сталі, хопер-дозатор, думпкар, бітумовоз, борошновоз, лісовоз, живорибний, вагон-термос, платформа для великовагових контейнерів (фітінгова платформа) та інші спеціальні (спеціалізовані) вагони – і відповідно до цього вибрати тарифну схему.

Якщо партія вантажу, що пред'являється до перевезення, є контейнерною відправкою, – визначити, контейнер якого типу – універсальний, спеціальний чи спеціалізований або якої категорії (маси брутто або довжини) використано для перевезення, і відповідно до цього вибрати тарифну схему.

Якщо партія вантажу, що пред'являється до перевезення, є контрейлерною відправкою, – визначити, завантажений чи порожній автопоїзд, автомобіль, причіп, напівпричіп або знімний автомобільний кузов пред'явлено до перевезення, і відповідно до цього вибрати тарифну схему.

4. Визначити розрахункову масу вагонної відправки відповідно до пункту 4.

5. Визначити належність вагона (контейнера) – парку залізниць, власний¹ або орендований, у якому пред'являється до перевезення вантаж або перевезення у порожньому стані, і вибрати тарифну схему.

При перевезенні вантажів у вагоні парку залізниць, крім транспортерів, базова ставка плати визначається як сума інфраструктурної (далі – І) для вагонів парку залізниць та вагонної (далі – В) складових плати (тарифу). При перевезенні у власному або орендованому вагоні базовою ставкою плати є інфраструктурна складова для власних або орендованих вагонів (І вл).

При перевезенні вантажів у власних вагонах, орендованих залізницями або підприємствами, що підпорядковані Укрзалізниці, плата визначається як для вагонів парку залізниць.

6. Якщо до перевезення пред'являється рейковий рухомий склад або порожні контейнери – визначити їхню належність (залізниці, власні або орендовані), тип і категорію контейнера та вибрати тарифну схему.

Базовою ставкою плати за рейковий рухомий склад є плата, яка визначається множенням базової ставки за 1 вісь на їх кількість.

7. Визначити, якою – вантажною, великою швидкістю або в складі пасажирських поїздів – здійснюється перевезення.

8. Якщо вантаж підлягає супроводу та охороні воєнізованою охороною залізничного транспорту, визначити плату за супроводження та охорону відповідно до пункту 31 розділу.

9. Якщо перевезення здійснюється у супроводі провідника вантажовідправника (вантажоодержувача), плату за його проїзд визначити відповідно до пункту 16 розділу.

10. Якщо перевезення здійснюється з окремим локомотивом або власний (орендований) локомотив слідує «своїм ходом» – визначити належність локомотива (залізниці, власний або орендований), його тип (електровоз чи тепловоз), стан вагонів (порожній чи завантажений), їхню належність (парку залізниць, власні або орендовані) і вибрати тарифну схему.

11. Після встановлення номера тарифної схеми, що відповідає даному виду відправки та перевезенню, звернутися до таблиць розділу IV Збірника, в яких наведені базові ставки плати за перевезення відповідно до відстані перевезення.

¹ Для вагонів європейської колії – за наявності в номері вагона першої цифри «2», «3», «4», «8» і другої цифри «3», «4», «5», «6».

12. Визначити, до якого тарифного класу або позакласової групи віднесено вантаж, у тому числі рейковий рухомий склад, контейнери, та яким видом відправки здійснюються перевезення, і застосувати до базових ставок плати коефіцієнт, установлений для даного вантажу та виду відправки.

Якщо при перевезенні для прикриття або встановлення контрольної рами використовується порожній вагон, до базової ставки плати за цей вагон слід застосувати коефіцієнт, який застосовується для вантажу, що потребує прикриття.

13. Аналогічно визначити плату окремо за кожний вагон при перевезенні вантажів маршрутами або групами вагонів за одним перевізним документом.

14. Після визначення плати за перевезення визначити суму додаткових зборів.

2. Тарифні відстані

1. Плата за перевезення вантажів обчислюється залежно від відстані перевезення, яка визначається:

за Тарифним керівництвом № 4 залізниць України, якщо вантажі перевозяться вантажною або великою швидкістю, у тому числі для вантажів 1, 2 нижнього, 1, 2, 3 бокового та 1, 2, 3 верхнього ступеня негабаритності, які перевозяться у напіввагонах, на платформах та 4–8-вісних транспортерах;

за маршрутом прямування негабаритних вантажів (крім тих, що мають 1, 2 нижні, 1, 2, 3 бокові та 1, 2, 3 верхні ступені негабаритності і перевозяться у напіввагонах, на платформах та 4–8-вісних транспортерах), великовагових вантажів на транспортерах, вантажів у вагонах, що причіплюються до пасажирських поїздів;

за маршрутом, який указаний у завданні на перевезення спеціальних вантажів;

за фактичну відстань при внутрістанційних перевезеннях, визначену згідно з технічно-розпорядчим актом станції, але не менше мінімальної відстані.

Мінімальна відстань, за яку нараховується плата за перевезення, – 10 км.

2. Тарифна відстань перевезення зазначається в перевізних документах станцією відправлення, а при перевезенні імпорتنих вантажів через сухопутні прикордонні станції – станцією призначення.

3. Найменування вантажу

1. Відправник повинен іменувати вантаж у перевізних документах:

внутрішнього сполучення – відповідно до Алфавітного списку вантажів Єдиної тарифно-статистичної номенклатури вантажів (ЄТСНВ), яка видається окремо;

міжнародного сполучення – відповідно до одного з найменувань Алфавітного списку вантажів ЄТСНВ і Гармонізованої номенклатури вантажів (ГНВ)², які видаються окремо.

² Після відміни застосування ЄТСНВ в обох видах сполучення буде використовуватися ГНВ.

Зазначаються також відмінні ознаки вантажу (у твердому або рідкому стані, у свіжому або сушеному чи іншому вигляді).

У разі відсутності найменування вантажу в Алфавітному списку вантажів рішення про його віднесення до подібного за умовами перевезення вантажу приймається Укрзалізницею на підставі наданих вантажовласником державних стандартів, прейскурантів або технічних умов на виготовлення продукції.

2. Плата за перевезення вантажів, не поійменованих в Алфавітному списку вантажів, визначається:

а) якщо вони можуть бути віднесені до якоїсь групи і позиції – за тарифом, установленим для цієї позиції;

б) якщо вони відповідають якійсь групі, але не можуть бути віднесені до певної позиції цієї групи, – за найвищим із тарифів цієї групи.

3. Якщо на станції призначення виявлено, що найменування вантажу не відповідає фактичному, неповне або неясне (неточне), то уточнення з метою перевірки правильності нарахування тарифу здійснюється до видачі вантажу з ініціативи станції або на вимогу одержувача шляхом унесення до перевізних документів під попереднім неточним найменуванням уточненого найменування. Унесене до перевізних документів уточнене найменування завіряється штампелем станції і підписами працівників станції та одержувача.

Після видачі вантажу перерахунки, зумовлені неточним найменуванням вантажу, не допускаються ані на вимогу залізниці, ані за заявою одержувача.

4. Маса вантажу

1. Для визначення плати за перевезення та зборів приймається округлена до повних тонн загальна маса вантажу, зазначена в перевізних документах.

До загальної маси вантажу включаються маса упаковки вантажу (тари), піддонів, додаткового обладнання і разових реквізитів (підкладки, бруски, прокладки тощо), використаних при перевезенні.

2. При округленні 500 кг і більше округлюються в бік збільшення до повних тонн, менше 500 кг не враховуються. Якщо маса вантажу не перевищує 500 кг, вона округлюється до повної тонни.

3. Для розрахунку плати за вантаж, який перевозиться в окремому вагоні (крім великовагових вантажів на транспортерах, негабаритних вантажів, вантажів, що перевозяться контрейлерними відправками), приймається розрахункова маса, яка визначається за табл. 1 на підставі округленої до повних тонн загальної маси. Далі в тексті цього Збірника ця маса зазначається як розрахункова.

Таблиця 1

Тип вагона і загальна округлена маса вантажу, тонн	Розрахункова маса, тонн
Універсальний: до 12 включно	10
від 13 до 17 включно	15
від 18 до 22 включно	20

Продовження табл. 1

від 23 до 27 включно	25
від 28 до 32 включно	30
від 33 до 37 включно	35
від 38 до 42 включно	40
від 43 до 47 включно	45
від 48 до 52 включно	50
від 53 до 57 включно	55
від 58 до 62 включно	60
від 63 до 67 включно	65
від 68 до 72 включно	70
73 і більше	округлена до повних тонн загальна фактична маса
Спеціальний (спеціалізований):	
до 42 включно	40
від 43 до 47 включно	45
від 48 до 52 включно	50
від 53 до 57 включно	55
від 58 до 62 включно	60
від 63 до 67 включно	65
від 68 до 72 включно	70
73 і більше	округлена до повних тонн загальна фактична маса
Ізотермічний вагон, цистерна для нафтопродуктів:	
до 40 включно	40
41 і більше	округлена до повних тонн загальна фактична маса
Цистерна для зріджених газів і швидкопсувних вантажів:	
до 20 включно	20
21 і більше	округлена до повних тонн загальна фактична маса
Цистерна для спиртів, фенолів та інших наливних вантажів:	
до 30 включно	30
31 і більше	округлена до повних тонн загальна фактична маса

4. Для розрахунку плати за перевезення вантажів в окремих спеціальних контейнерах вантажовласників і таких контейнерів у порожньому стані комплектами у вагоні приймається маса, визначена за табл. 1 на підставі округлення до повних тонн маси бруто завантажених або маси тари порожніх контейнерів. Далі в тексті цього Збірника ця маса зазначається як розрахункова.

5. Для розрахунку плати за перевезення рейкового рухомого складу приймається визначена за табл. 1 в результаті округлення до повних тонн загальна маса тари цього рейкового рухомого складу. При перевезенні на

рейковому рухомому складі візків, колісних пар, запасних частин, деталей та предметів обладнання, що належать до рухомого складу або необхідні в дорозі, вони вважаються складовою частиною рухомого складу і їхня маса додається до маси тари рухомого складу. Далі в тексті цього Збірника ця загальна маса зазначається як розрахункова.

6. Для розрахунку плати за перевезення в окремому вагоні додаткового обладнання, у тому числі багаторазових засобів пакування, що належать відправникам і одержувачам, приймається маса, визначена за табл. 1 на підставі округленої до повних тонн маси цього обладнання.

Для розрахунку плати за перевезення додаткового обладнання, що встановлюється у вагоні для завантаження й кріплення вантажу, приймається загальна маса вантажу та цього обладнання, округлена до повних тонн.

Далі в тексті Збірника ця маса зазначається як розрахункова.

7. Для розрахунку зборів розрахунковою є загальна маса вантажу, округлена до повних тонн.

5. Округлення сум платежів

1. При визначенні плати та зборів округлення їх здійснюється згідно з табл. 2.

Таблиця 2

Показники	Округлення, грн
Плата за перевезення:	
вагонними відправками, для яких базова ставка плати визначена за вагон; контейнерними і контрейлерними відправками; військових вантажів; локомотива, у тому числі того, що переміщується «своїм ходом»; при перевезенні великовагових і негабаритних вантажів	1 (до цілих гривень)
вагонними відправками, у тому числі рейкового рухомого складу, для яких базова ставка плати визначена за тону або за одну вісь; вантажів контрейлерними відправками в контрейлерних поїздах спеціальних вантажів	0,1
Плата за проїзд провідників	0,01
Плата за охорону та супроводження, у тому числі за охорону затриманих вантажів	0,1
Плата за користування вагонами та контейнерами	0,1
Збори	0,1

2. При округленні до цілих гривень суми від 0,01 до 0,49 грн не враховуються, від 0,5 до 0,99 грн збільшуються до цілих гривень.

При округленні до 0,1 грн. (до цілих 10 копійок) суми від 1 до 4 коп. не враховуються, від 5 до 9 коп. збільшуються до 0,1 грн (до цілих 10 копійок).

При округленні до цілих копійок суми від 0,1 до 0,4 коп. не враховуються, від 0,5 до 0,9 коп. збільшуються до цілих копійок.

3. Для групових і маршрутних відправок округлення плати здійснюється за кожний вагон відправки.

4. Зазначений вище порядок округлення застосовується при розрахунках кінцевого результату за кожним видом плати та зборів, які визначаються відповідно до тарифів Збірника з урахуванням надбавок, знижок та затверджених згідно з чинним законодавством коригуючих коефіцієнтів до тарифів Збірника.

Після визначення вищевикладеного треба звернутись до відповідного пункту розділу Правил застосування тарифів, в якому визначається порядок визначення плати за перевезення вантажів.

- п.1. Плата за перевезення вантажів в універсальних вагонах;
- п.2. Плата за перевезення вантажів у спеціальних (спеціалізованих) вагонах;
- п.3. Плата за перевезення вантажів в ізотермічних вагонах;
- п.4. Плата за перевезення наливних вантажів у цистернах;
- п.5. Плата за перевезення вантажів контейнерними відправками;
- п.6. Плата за перевезення вантажів у власних спеціальних контейнерах та цих самих порожніх контейнерів;
- п.7. Плата за перевезення вантажів контрейлерними відправками;
- п.8. Плата за перевезення порожніх контейнерів і рейкового рухомого складу залізниць;
- п.9. Плата за перевезення у складі поїздів власного або орендованого рейкового рухомого складу;
- п.10. Плата за перевезення військових вантажів, відправниками і одержувачами яких є військові частини Міністерства оборони України;
- п.11. Плата за проїзд провідників відправників (одержувачів);
- п.12. Службовий тариф;
- п.13. Платі за перевезення у складі поїздів габаритних вантажів на транспортерах, негабаритних вантажів у вагонах, вантажів на зчепках з вагонів, зчепів з рейкового рухомого складу;
- п.14. Плата за перевезення вантажів з окремим локомотивом залізниці;
- п.15. Плата за перевезення вантажів з окремим власним (оренованим) локомотивом та за слідування власного (оренованого) локомотива «своїм ходом»;
- п.16. Плата за перевезення небезпечних (вибухових, отруйних, радіоактивних та інші) вантажів, що перевозяться за особливими правилами;
- п.17. Плата за перевезення спеціальних вантажів;
- п.18. Плата за перевезення вантажів на особливих умовах (за окремими договорами);
- п.19. Плата за перевезення додаткового обладнання;
- п.20. Плата за перевезення збірних вагонних відправок;
- п.21. Плата за перевезення вантажів вагонними відправками в прямому змішаному сполученні;
- п.22. Плата за перевезення вантажів у міжнародному сполученні;
- п.23. Плата за перевезення вантажів залізничними лініями широкої та вузької колій;

п.24. Плата при зміні станції призначення (переадресуванні) вантажів;
п.25. Плата за перевезення вантажів великою швидкістю та пасажирськими поїздами;

п.26. Тарифи за охорону та супроводження вантажів особовим складом і засобами відомчої воєнізованої охорони залізничного транспорту України;

п.27. Перелік видів перевезень, робіт і послуг, які виконуються залізничним транспортом за вільними тарифами (на підставі окремих договорів).

Далі у розділі Збори за роботи та послуги, пов'язані з перевезенням вантажів, ми маємо можливість розрахувати такі збори:

1. Збір за подачу й забирання рейкового рухомого складу локомотивом залізниці;
2. Збір за зберігання вантажів на місцях загального користування;
3. Вартість перевізних документів, запірно-пломбувальних пристроїв, пломб і пристроїв для пломбування;
4. Збір за зважування вантажів або порожніх вагонів (контейнерів) та за участь працівника залізниці у зважуванні й/або видачі вантажу;
5. Збір за накочування й викочування вагонів на/з пором(а);
6. Коефіцієнти коригування окремих зборів;
7. Збори за перестановку вагонів і контейнерів та виконання інших додаткових операцій на прикордонних станціях;
8. Збори за оформлення переадресування;
9. Збір за оголошення вартості вантажу;
10. Збори за інші додаткові операції.

Запитання для самоконтролю

1. Які документи необхідні для розрахунку перевізної плати?
2. На яких лініях залізниць застосовуються тарифи, збори та плати, наведені у Збірнику тарифів?
3. На що встановлюються державні регульовані тарифи?
4. Пільгові тарифи зі знижкою не більше якого розміру може встановлювати Укрзалізниця?
5. Як нараховується плата за перевезення вантажів:
– у залізничному сполученні?
– у сполученнях за участю інших видів транспорту?
6. Який порядок визначення плати за перевезення, за охорону та супроводження вантажів і за проїзд провідників відправників (одержувачів)?
7. Як визначається тарифна відстань?
8. Як іменуються вантажі у перевізних документах?
9. Як визначається маса вантажу?
10. Як здійснюється округлення сум платежів?

Література: [4, 5, 13].

Практична робота № 5

Порядок визначення коду вантажів у міжнародному та внутрішньому сполученнях

Метою практичного заняття є ознайомлення з порядком опису та кодуванням вантажів за Гармонізованою номенклатурою вантажів (ГНВ) та за Єдиною тарифно-статистичною номенклатурою вантажів (ЄТСНВ).

План

1. Іменування вантажів у перевізних документах для внутрішнього та міжнародного сполучень.
2. Основні положення Гармонізованої номенклатури вантажів (ГНВ).
3. Основа створення ГНВ.
4. Код позначення вантажів за ГНВ.
5. Порядок внесення змін і доповнень до ГНВ.
6. Роз'яснення за структурою ГНВ.
7. Загальні положення Єдиної тарифно-статистичної номенклатури вантажів (ЄТСНВ).
8. Структура коду за ЄТСНВ.
9. Мінімальні вагові норми завантаження.

При перевезенні вантажів залізничним транспортом відправник повинен у перевізних документах іменувати вантаж:

міжнародного сполучення – відповідно до одного з найменувань Алфавітного списку вантажів Єдиної тарифно-статистичної номенклатури вантажів (ЄТСНВ) і Гармонізованої номенклатури вантажів (ГНВ), які видаються окремо [13, 14];

внутрішнього сполучення – відповідно до Алфавітного списку вантажів Єдиної тарифно-статистичної номенклатури вантажів (ЄТСНВ), яка видається окремо.

Гармонізована номенклатура вантажів.

Основні положення.

1. Гармонізована номенклатура вантажів (далі – ГНВ) служить для опису та кодування вантажів у міжнародному вантажному сполученні країн-членів ОСЗ, що беруть участь в УМВС (СМГС) або застосовують положення УМВС (СМГС) [14].

ГНВ створена на основі Гармонізованої системи опису та кодування товарів Всесвітньої митної організації (далі – ГС) і відповідає Гармонізованій номенклатурі вантажів Міжнародного союзу залізниць (ННМ). Найменування розділів, глав і позицій відповідають тексту ГС з доповненнями для Глав 27 і 99, зумовленими залізничною специфікою.

2. ГНВ обов'язкова для кожної залізниці країн-членів ОСЗ, що беруть участь в УМВС або застосовують положення УМВС.

3. ГНВ містить:

- Перелік позицій, що складається з 22 розділів, 99 глав;
- Аналітичний список вантажів;
- Алфавітний список вантажів.

4. Для позначення вантажів використовується восьмизначний код.

Перші шість знаків відповідають ГС, з них:

– Перші чотири цифри ідентифікують позицію, з яких перша і друга цифри позначають відповідну главу, а третя і четверта цифри позначають порядковий номер позиції в цьому розділі;

– П'ята і шоста цифри ідентифікують підпозиції вантажу в межах позиції.

Сьомий і восьмий знаки застосовуються для досягнення особливої точності опису вантажу відповідно до Комбінованої номенклатури Митного союзу ЄС.

5. Зміни та доповнення до ГНВ, в тому числі на підставі змін і доповнень до ННМ, вводяться в дію після їх затвердження Конференцією Генеральних директорів (відповідальних представників) залізниць ОСЗ.

Зміни та доповнення до ГНВ, що базуються виключно на ГС (1–6 знаки коду), здійснюються тільки після внесення змін до ГС, як правило, один раз на п'ять років.

Зміни та доповнення до ГНВ, що базуються на Комбінованій номенклатурі Митного союзу ЄС (7–8 знаки коду) здійснюються тільки після внесення до неї змін і доповнень, які здійснюються, як правило, щороку станом на 1 січня.

Депозитарієм ГНВ є Комітет ОСЗ.

6. У передмові до тексту ГНВ даються більш точні роз'яснення за структурою ГНВ.

Передмова.

1. ГНВ містить:

- Перелік позицій, що складається з 22 розділів, 99 глав (з них дві резервні), та 1261 позицій, опублікованих у частині 1;
- Аналітичний список вантажів, опублікований в частині 2;
- Алфавітний список вантажів, опублікований в частині 3.

2. Найменування розділів, глав і позицій відповідають тексту ННМ. Найменування вантажів сформовано шляхом включення найменувань позицій у підпозиції 1 рівня, потім у підпозиції 2 рівня і т.д.

3. Кодове позначення вантажів відповідає кодовому позначенню ННМ і має довжину вісім десяткових знаків, де:

- Перший і другий розряди ідентифікують главу;
- Третій і четвертий розряди ідентифікують позиції вантажів у межах даної глави;
- П'ятий і шостий розряди ідентифікують підпозиції вантажу в межах позиції;
- Сьомий і восьмий розряди більш точно характеризують специфіку вантажу.

4. Прийняті в тексті позначення «крім пойменованих вище», «крім пойменованих окремо» або «окрім виділених окремо» належать до останньої підпозиції «інші, інші» і позначають вантажі того ж роду, які не пойменовані чи не містяться в іншій товарній підпозиції тієї ж самої позиції.

5. При включенні в позицію визначення «охолоджені» такі вантажі привірняні до «свіжих», а при визначенні «морожені» маються на увазі вантажі, що мають температуру 0 град. С і нижче.

6. Визначення «Частини та відходи вантажу», якщо для них немає спеціальної позиції, відносяться до тієї ж самої позиції, що і даний вантаж.

7. Значення знаків пунктуації по позиціях ГНВ:

7.1. У деяких позиціях найменування вантажів розділені крапкою з комою. При цьому мова йде про вантажі, які повинні бути відокремлені один від одного на підставі різних властивостей або особливостей, уточнюючі ознаки стосуються тільки вантажів після крапки з комою.

7.2. Найменування вантажів можуть бути доповнені даними про походження, стан, склад, вживання і т. д.

7.3. Якщо позиція містить декілька найменувань вантажів, розділених комою, за якими йдуть уточнюючі ознаки, то ці ознаки належать до всіх найменувань вантажів, розділених комами.

8. Особливості ГНВ.

У ГНВ позиції з 2721 до 2749 введені за узгодженням з Міжнародним Комітетом по ГС і призначені для класифікації сирової нафти або олії з бітумінозних матеріалів (виключаючи сиру нафту) і напівфабрикатів на їхній основі.

При перевезенні нафтових вантажів у накладній УМВС (СМГС) застосовуються позиції 2721–2749 замість позиції 2710, коди якої в переліку позицій ГНВ, аналітичному і алфавітному списках вантажів закреслені.

У ГНВ позиції 9901–9959 є специфічними для залізничного транспорту і обов'язковими для кожної залізниці країн-членів ОСЗ, що беруть участь в УМВС (СМГС) або застосовують положення УМВС (СМГС). Зазначені позиції ГНВ Глави 99 можуть змінюватися тільки на підставі рішень Керівного комітету МСЗ з питань ННМ.

Позиції 9960 – 9999 можуть використовуватися усередині кожної залізниці самостійно, а також у рамках укладених між залізницями дво- і багатосторонніх угод.

9. У переліку позицій ГНВ, аналітичному і алфавітному списках вантажів додатково введена графа «Клас ЄТТ» – Єдиний транзитний тариф.

10. При вказівці в накладній УМВС (СМГС) найменування небезпечного вантажу згідно з алфавітним покажчиком небезпечних вантажів (Додаток 2 до УМВС (СМГС)) або аналогічним алфавітним покажчикам, що застосовуються для перевезень небезпечних вантажів на основі дво- і багатосторонніх угод, укладених між залізницями, у разі відсутності даного найменування в ГНВ, відправник зобов'язаний проставити код ГНВ, відповідний найменуванню, що

найбільш підходить за хімічним складом, властивостями та характеристиками вантажу.

11. При неможливості внесення до графи «Найменування вантажу» накладної УМВС (СМГС) повного найменування вантажу по ГНВ, допускається вказівка скороченого найменування вантажу, що не спотворює характеристик вантажу, з обов'язковим проставленням коду ГНВ, відповідного до повного найменування даного вантажу.

Якщо код вантажу по ГНВ містить кілька найменувань, уточнюючих ознаки вантажів і розділених комою або крапкою з комою, то вибираються і вносяться в накладну найменування і уточнюючі ознаки, які відповідають тільки висуваному до перевезення вантажу.

Наприклад: якщо до перевезення приймається вантаж - тесані камені з пласкою, але не рівною поверхнею, а в ГНВ зазначено «68022900 – Камені тесані або пилені, з плоскою або рівною поверхнею, крім мармуру, травертину, алебастру, вапняку і граніту», то в накладній зазначається «68022900 – Камені тесані з плоскою поверхнею».

Далі для визначення коду вантажу необхідно перейти до наступних частин:

- частина 1. Перелік позицій ГНВ;
- частина 2. Аналітичний список вантажів;
- частина 3. Алфавітний список вантажів.

Відповідність кодів ГНВ і ЕТСНГ зведена до Таблиці відповідності.

Єдина тарифно-статистична номенклатура вантажів (ЄТСНВ).

Загальні положення.

1. Єдина тарифно-статистична номенклатура вантажів (ЄТСНВ) містить назви і кодові позначення вантажів, які використовуються залізницями при оформленні перевізних документів.

2. ЄТСНВ складається з:

- Мінімальних вагових норм завантаження;
- Таблиць кратності ЄТСНВ номенклатурі вантажів плану та обліку навантаження на залізницях;
- Алфавітного списку вантажів;
- Переліку вантажів за тарифними групами, позиціями і номерами вантажів у позиції (кодами).

3. Найменування вантажу в перевізних документах, згідно з правилами до Статуту залізниць і тарифним правилами, має бути зазначене відповідно до найменувань, наведених в Алфавітному списку вантажів (далі алфавіті), який є в ЄТСНВ.

В алфавіті напроти кожного найменування вантажу вказаний шестизначний код. Перші дві цифри коду позначають порядковий номер групи, третя цифра – порядковий номер позиції, четверта і п'ята цифри – номер конкретного вантажу, шоста цифра – контрольне число. Використання контрольного числа для проставлення в перевізних та інших формах документів визначається інструкціями щодо заповнення цих документів.

4. За кодом можна визначити мінімальну вагову норму (МВН) для визначення повагонної плати при перевезенні вантажів.

5. ЄТСНВ кратна номенклатурі вантажів плану та обліку навантаження на залізницях.

6. В алфавіті для деяких вантажів поміщені узагальнені найменування, в які входять споріднені вантажі по виробничому або споживчому призначенню і матеріалу, віднесені до однакового тарифу.

7. Зазначене в алфавіті проти кожного найменування вантажу тризначне число в шестизначному кодї є одночасно як номером тарифної групи і позиції, так і номером статистичної номенклатури вантажів.

8. Код вантажу використовується для інформації про підхід вантажу під вивантаження а також і в інших випадках.

9. Для визначення найменування вантажу за його кодом необхідно звернутись до Переліку вантажів за тарифними групами, позиціями і номерами вантажів у позиції (кодами).

Мінімальні вагові норми завантаження.

В ЄТСНВ наведено Перелік розділів, кодів тарифних груп і позицій ЄТСНВ, їх найменування і відповідні їм тарифні класи. Для кожної позиції вказана мінімальна вагова норма (МВН) завантаження вагонів у тоннах. Якщо вага вантажу у вагоні менше або дорівнює МВН, то перевізна плата стягується за цю норму. У тих випадках, коли вага вантажу перевищує МВН, то розрахунок плат стягується за вагу вантажу у вагоні. Якщо проти коду позиції та її найменування в графі 4 таблиці вказано «г/п», то розрахунок плат стягується за вагу вантажу у вагоні, але не менш вантажопідйомності вагона в тоннах. МВН, наведені у гр. 4 таблиці однакові, як для вагонів загального парку залізниць, так і для власних або орендованих.

Показаний у графі 1 Переліку код служить для визначення необхідного тарифу і для цілей обліку та автоматизації таксування провізної плати. Він складається з 5 цифр.

Перші дві цифри коду означають порядковий номер групи. П'ятизначний код тарифної групи завжди закінчується трьома нулями (01000, 02000 ... 15000 75000).

Третя цифра коду означає порядковий номер позиції відповідної тарифної групи. 5-значний код тарифної позиції завжди закінчується двома нулями (01100, 02100 ... 15100.. 75800).

У Переліку наводяться примітки, пов'язані з особливостями застосування тарифу при розрахунку плат за перевезення вантажів, включених у ті чи інші тарифні групи чи позиції.

Графа 2 містить тарифний клас вантажу відповідно до затвердженої Міністерством транспорту та Міністерством економіки системою тарифів, диференційованих за класами вантажів. У графу 2 внесені цифрові й літерні позначення, які набувають таких значень:

1 – перший тарифний клас вантажу;

2 – другий тарифний клас вантажу;

3 – третій тарифний клас вантажу;

ВН – позакласна група. При розрахунку плат за перевезення вантажів позакласної групи, відповідно до розпоряджень Укрзалізниці, застосовуються різні підвищуючі коефіцієнти до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги.

Графа 3 містить найменування вантажів по групах і тарифних позиціях.

Далі в ЄТСНВ наведено таке:

– Таблиці кратності ЄТСНГ номенклатурі плану та обліку навантаження на залізницях;

– Алфавітний список вантажів;

– Перелік вантажів за тарифними групами, позиціями і номерами вантажів у позиції (кодами):

1. Продукція сільського господарства;

2. Продукція лісової, деревообробної і целюлозно-паперової промисловості;

3. Руди металеві;

4. Продукція паливно-енергетичної промисловості;

5. Мінеральна сировина, мінерально-будівельні матеріали та вироби.

Абразиви;

6. Продукція металургійної промисловості;

7. Продукція машинобудування, приладобудування і металообробної промисловості;

8. Продукція хімічної промисловості;

9. Продукція харчової, м'ясо-молочної та рибної промисловості;

10. Продукція легкої та поліграфічної промисловості;

11. Інші вантажі;

12. Продукція органічної хімії.

Зміни та доповнення до Єдиної тарифно-статистичної номенклатури вантажів.

Запитання для самоконтролю

1. Як відправник повинен іменувати у перевізних документах вантаж?
2. Для чого служить Гармонізована номенклатура вантажів?
3. Основа створення ГНВ?
4. Яка структура коду ГНВ?
5. Як вводяться в дію зміни та доповнення до ГНВ?
6. Як розшифровується кодове позначення вантажів?
7. Що містить Єдина тарифно-статистична номенклатура вантажів (ЄТСНВ)?
8. З чого складається ЄТСНВ?
9. У відповідності з чим іменуються вантажі за ЄТСНВ у перевізних документах?
10. Як визначити мінімальну вагову норму (МВН)?

Література: [13, 14].

Практичне заняття № 6

Визначення перевізної плати та додаткових зборів за транзитні перевезення вантажів залізницями України

Метою практичного заняття є необхідність навчити студентів визначати перевізну плату та додаткові збори за транзитні перевезення вантажів залізницями України за допомогою Тарифної політики залізниць України.

План

1. Застосування положень і ставок Тарифної політики залізниць України.
2. Транзитні вантажі.
3. Терміни дії положень і ставок ТП УЗ.
4. База встановлення ставок ТП УЗ.
5. Валюти тарифу та нарахування платежів.
6. Основа обчислення плати за перевезення вантажів.
7. Визначення характерних особливостей перевезення вантажу.
8. Застосування таблиць транзитних відстаней.
9. Визначення маси відправки (дійсна та розрахункова).
10. Визначення базових і розрахункових ставок.
11. Додаткові збори та інші витрати.

Положення Тарифної політики залізниць України (далі ТП УЗ) і ставки застосовуються [4]:

– при перевезеннях транзитних вантажів залізницями України між пунктами пропуску, поійменованими в пункті 4 розділу 8, за єдиним транспортним документом на весь шлях прямування;

– при перевезеннях залізничним транспортом транзитних вантажів між пунктами пропуску з перевантаженням у зоні митного контролю та переоформленням транспортного документа з відміткою митниці у ньому про транзитний режим;

– при перевезеннях транзитних вантажів залізничним транспортом за участю трубопровідного транспорту між пунктами пропуску, оформлених накладною УМВС (СМГС) з відміткою митниці в ній про транзитний режим;

– при перевезеннях транзитних вантажів залізничним транспортом за участю автомобільного транспорту, оформлених накладною УМВС (СМГС) з відмітками відправника (одержувача) про ввезення (вивезення) з (в) інший (-у) країни (-у) вантажу автотранспортом і митниці про транзитний режим.

Транзитні вантажі – це вантажі, перевезення яких (у т.ч. за участю інших видів транспорту) починаються і закінчуються за межами території України.

Положення та ставки ТП УЗ діють з 1 січня по 31 грудня визначеного фрактового року включно [4].

Ставки ТП УЗ на перевезення не містять додаткових зборів.

Ставки на перевезення і ставки додаткових зборів не містять податку на додану вартість (ПДВ).

Ставки ТП УЗ встановлені на базі Міжнародного залізничного транзитного тарифу (далі – МТТ) з урахуванням собівартості перевезень, рівня ставок, що склалися при перевезеннях транзитних вантажів у попередньому фрахтовому році, партнерсько-конкурентного підходу і витратно-синергетичного методу ціноутворення. Рівень ставок на перевезення та ставок зборів може змінюватися залежно від конкурентності напрямку, виду вантажу, його вартості, обсягів перевезень і виконання експедитором зобов'язань за договором з Укрзалізницею. Виходячи з економічних інтересів, Укрзалізниця самостійно визначає розмір знижок і рівень ставок, а також передбачає механізм фінансової відповідальності за невиконання експедиторськими організаціями своїх зобов'язань.

Укрзалізниця має право на підвищення рівня базових ставок на перевезення та ставок додаткових зборів не частіше двох разів протягом фрахтового року, з повідомленням причетних до використання ТП УЗ не менш ніж за один місяць.

Укрзалізниця має право на зниження рівня базових ставок на перевезення та ставок додаткових зборів ТП УЗ протягом фрахтового року.

Право на внесення змін і доповнень у ТП УЗ дають зміни та доповнення, прийняті в МТТ, та рішення Ради з залізничного транспорту держав-учасниць Співдружності, пов'язані з питаннями тарифної політики.

Укрзалізниця має право самостійно визначати частку плати за використання інфраструктури в загальному тарифі.

Валютою тарифу є швейцарський франк.

Нарахування платежів здійснюється в доларах США.

При розрахунку базових ставок на перевезення та ставок додаткових зборів у доларах США ставки у швейцарських франках **діляться на коефіцієнт перерахунку**, встановлений за середнім відношенням швейцарського франка до долара США за даними агентства Рейтер за останні 3 місяці, що передують його оголошенню. Коефіцієнт перерахунку швейцарських франків у долари США на фрахтовий рік оголошується щокварталу – на перше число місяця не пізніше, ніж за місяць до його введення.

Платежі здійснюються в доларах США або національній валюті.

Плата обчислюється за тарифами, що діють на день проставлення календарного штампеля:

- станції відправлення – для вантажів, перевезення яких оформлено залізничною накладною прямого міжнародного залізничного сполучення на весь шлях прямуювання;
- станції переоформлення накладної – для вантажів, перевезення яких було здійснене з переоформленням залізничної накладної одного міжнародного транспортного права на інше;
- станції перевалки вантажу – при оформленні залізничної накладної на станції перевалки вантажу з водного, трубопровідного або автомобільного транспорту на залізничний транспорт.

При перевезеннях вантажів між станціями залізниць – учасниць Тарифної Угоди у прямому змішаному залізнично-водному сполученні плата обчислюється за тарифами, що діють на день проставлення календарного штемпеля:

– станції відправлення – при первинному відправленні вантажу з залізничної станції;

– станції перевалки вантажу з водного транспорту на залізничний транспорт – при первинному відправленні вантажу з портів і пристаней.

За основу обчислення плати за перевезення вантажів береться таке:

- найменування вантажу і характерні особливості його перевезення;
- тарифна відстань;
- рід відправки;
- тип вагона або контейнера;
- маса відправки;
- категорія та розмір контейнера;
- приналежність вагона або контейнера;
- швидкість перевезення;
- інші умови, передбачені ТП УЗ.

1. Найменування вантажу і код у перевізних документах повинні вказуватися відповідно до Гармонізованої номенклатури вантажів (далі – ГНВ) або алфавітним списком ГНВ.

Для обчислення провізних платежів необхідно визначити характерні особливості перевезення вантажу: швидкопсувний, наливний, довгомірний, негабаритний, небезпечний, рухомий склад на своїх осях, спеціальним поїздом або з окремим локомотивом і т. ін.

2. При обчисленні платежів за перевезення вантажів транзитом по залізницях України застосовуються таблиці транзитних відстаней, що містяться в розділі 7 ТП УЗ. Якщо в ТП УЗ не вказано відстані, необхідні для обчислення плати, то вони визначаються за Тарифним керівництвом № 4 залізниць України.

Плата за перевезення негабаритних вантажів визначається за фактично пройдену відстань. При перевезенні на платформах, у напіввагонах, на 4-, 6- та 8-вісних транспортерах вантажів зі ступенями негабаритності нижня 1 і 2, бічна 1, 2 і 3 та верхня 1, 2 і 3 плата визначається за відстань перевезення, вказана у розділі 7 ТП УЗ, а якщо вона не зазначена в ТП УЗ, то за відстань, обчислену за Тарифним керівництвом № 4.

3. Для тарифних цілей відправки розрізняються за родом:

- вагонні;
- вагонні збірні;
- контейнерні;
- контрейлерні;
- дрібні.

Вагонною відправкою вважається пред'явлений за однією накладною вантаж, для перевезення якого з його обсягу або роду вантажу потрібний окремий вагон.

Вагонною збірною вважається відправка, яка складається з вантажів різних найменувань, допущених до спільного перевезення за однією накладною.

Контейнерною відправкою вважається пред'явлений за однією накладною вантаж для перевезення в універсальному чи спеціалізованому контейнері або універсальний чи спеціалізований контейнер у порожньому стані.

Контрейлерною відправкою вважається пред'явлений для перевезення однією накладною навантажений автопоїзд (завантажений на один або два вагони), автомобіль, причіп, напівпричіп або знімний автомобільний кузов або автопоїзд, автомобіль, причіп, напівпричіп або знімний автомобільний кузов у порожньому стані до або після його використання для перевезення вантажу по залізниці.

Дрібною відправкою вважається пред'явлений за однією накладною вантаж, загальна маса брутто якого не повинна перевищувати 5000 кг і під навантаження якого з його обсягу або роду вантажу не потрібно окремого вагона. За погодженням між залізницями, які беруть участь у перевезенні, вантаж загальною масою брутто більше 5000 кг допускається до перевезення на умовах дрібної відправки, якщо під її перевезення за об'ємом не потрібно окремого вагона.

У масу відправки включається маса вантажу, тари (упаковки), а також маса належних до вантажу перевізних пристосувань (знімне та незнімне обладнання) (**дійсна маса**).

Для обчислення плати за перевезення та додаткових зборів застосовується округлена маса вантажу (**розрахункова маса**).

1. Вагонні відправки в універсальному і в спеціалізованому рухомому складі, крім поименованого окремо.

Розрахунковою масою відправлення є дійсна маса відправки, округлена до повних тонн, але не менше:

а) маси вагової категорії (гр. 2 табл.) при перевезеннях вантажів (крім небезпечних та негабаритних);

б) маси вагової категорії (гр. 4 табл.) при перевезеннях небезпечних вантажів;

в) 25 тонн при перевезеннях негабаритних вантажів 1-2 нижньої, 1-3 бокової і 1-2 верхньої ступені і видів негабаритності;

г) 10 тонн при перевезеннях негабаритних вантажів 3-5 нижньої, 4-5 бокової і 3 верхньої ступені і видів;

500 кг і більше округлюються до повної тонни, а менше 500 кг – не враховуються.

2. Вагонні відправки в спеціалізованому рухомому складі (рефрижераторному, вагонах-термосах, вагонах-льодовиках, цистернах, для перевезення автомобілів, транспортерах тощо).

Таблиця 1

При перевезеннях вантажів вагонними відправками (крім небезпечних)		При перевезеннях небезпечних вантажів вагонними відправками	
Маса відправки, округлена до повних тонн, тонн	Вагова категорія, тонн	Маса відправки, округлена до повних тонн, тонн	Вагова категорія, тонн
до 12	10	до 8	5
від 13 до 16	15	від 9 до 12	10
від 17 до 23	20	від 13 до 16	15
від 24 до 26	25	від 17 до 23	20
від 27 до 31	30	від 24 і понад	25
від 32 до 36	35		
від 37 до 40	40		
від 41 до 46	45		
від 47 до 51	50		
від 52 до 55	55		
56 і понад	60		

Розрахунковою масою відправлення є дійсна маса відправки, округлена до повних тонн, але не менше:

- а) 25 тонн при перевезенні в рефрижераторних вагонах, вагонах-термосах, вагонах-льодовиках і цистернах;
- б) 40 тонн при перевезенні в рефрижераторних вагонах, поданих замість критих;
- в) 60 тонн при перевезенні у вагонах-термосах, поданих замість критих;
- г) 10 тонн при перевезенні в спеціалізованому рухомому складі для перевезення автомобілів;
- д) 60 тонн при перевезенні в пасажирських вагонах;
- е) 5 тонн на кожну вісь транспортера.

При визначенні плати за правилами для універсального рухомого складу розрахункова маса відправки визначається відповідно до пункту 1.

500 кг і більше округлюються до повної тонни, а менше 500 кг – не враховуються.

3. Контрейлерні відправки в спеціалізованому рухомому складі (незалежно від фактичної маси).

Розрахунковою масою відправлення є дійсна маса відправки, округлена до повних тонн, але не менше:

- а) 10 тонн для навантажених автопоїздів (завантажених на один або два вагони), автомобілів, причепів, напівпричепів або з'ємних автомобільних кузовів;
- б) 7 тонн для порожніх автопоїздів (завантажених на один або два вагони), автомобілів, причепів, напівпричепів;
- в) 5 тонн для порожніх з'ємних автомобільних кузовів.

4. Рухомий склад на своїх осях.

Кожна одиниця рухомого складу вважається окремою відправкою, а власна маса цієї одиниці – масою відправки. Розрахункова маса відправки визначається відповідно до підпункту а) пункту 1.

При цьому 500 кг і більше округлюються до повної тонни, а менше 500 кг – не враховуються.

5. Повернення з'ємного обладнання.

При вагонній відправці розрахункова маса визначається відповідно до пунктів 1. або 2. цього розділу, при дрібній відправці – відповідно до пункту 6.

6. Дрібні відправки.

Розрахунковою масою відправки є дійсна маса відправки, округлена до повних 100 кг, але не менш 5 тонн при масі відправки понад 3300 кг до 5000 кг включно. При цьому кожні неповні – 100 кг вважаються за повні.

Для обчислення провізних платежів розрахункова маса округлюється до тонн з одним десятковим знаком.

7. Додаткові збори.

Приймається для обчислення додаткових зборів дійсна маса відправки округлена до повних 100 кг.

При цьому кожні неповні 100 кг вважаються за повні.

Для обчислення провізних платежів розрахункова маса округлюється до тонн з одним десятковим знаком.

У Тарифній політиці зазначені нижче терміни використовуються у таких значеннях:

– вагони залізниць (загальний парк) – вантажні вагони, що належать залізницям – учасникам Угоди про спільне використання вантажних вагонів і контейнерів власності держав-учасниць Співдружності, Азербайджанської Республіки, Республіки Грузія, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Естонської Республіки від 12.03.1993 року;

– вагони приватні (власні) – вантажні вагони, що належать фізичній або юридичній особі (крім залізниці) на правах власності і приписані до однієї із залізниць;

– вагони орендовані – вагони залізниць, здані в оренду фізичній або юридичній особі і приписані відповідно до договору про оренду до однієї із залізниць;

– власні (приватні) контейнери – контейнери, які не належать залізницям держав-учасникам Співдружності Незалежних Держав, Грузії, Латвійської Республіки, Литовської Республіки та Естонської Республіки, що мають маркувальний код, відповідний прийнятій системі нумерації або міжнародному стандарту.

Перевезення вантажів здійснюються малою або великою швидкістю.

Після визначення вищевикладеного потрібно звернутись до Розділу 2 ТП УЗ «Порядок обчислення провізних платежів за перевезення вантажів».

Порядок визначення базової, розрахункової ставок і провізних платежів.

Ставки на транзитні перевезення вантажів залізницями України встановлюються в доларах США.

При округленні базових і розрахункових ставок ТП УЗ та провізних платежів:

– до цілих дол. США, суми менше 0,5 дол. США не враховуються, а 0,5 дол. США і більше збільшуються до дол. США;

– до 0,1 дол. США, суми менше 0,05 дол. США не враховуються, а 0,05 дол. США і більше збільшуються до десятих частин дол. США;

– до цілих центів, суми менше 0,5 цента не враховуються, а 0,5 цента і більше збільшуються до цілого цента.

При визначенні базових і розрахункових ставок ТП УЗ округлення проводиться таким порядком:

1) до 0,01 дол. США:

– для ставок за 1 тону для вагонних і дрібних відправок;

– для дрібних відправок;

– для ставок за 1 вісе-км;

– за проїзд одного провідника за кожні розпочаті 100 км;

– для ставок додаткових зборів;

– для тарифних ставок за 1 контейнеро-км або 1 контрейлеро-км;

2) до 0,1 дол. США:

– для ставок за вагон для вагонних відправок;

– для ставок за вагон для контрейлерних відправок;

3) до цілих дол. США:

– для ставок за навантажений і порожній контейнер.

При розрахунку базових ставок ТП УЗ на фрахтовий рік у дол. США застосовується коефіцієнт перерахунку швейцарського франка до дол. США, який повідомляється Укрзалізницею на 1 січня, 1 квітня, 1 липня, 1 жовтня:

$$T_{\text{баз}} = \frac{T_{\text{баз.шв.фр.}}}{K_{\text{пер}}}, \quad (1)$$

де $T_{\text{баз}}$ – базова ставка ТП УЗ у дол. США;

$T_{\text{баз.шв.фр.}}$ – базова ставка ТП УЗ на перевезення або ставка додаткових зборів у швейцарських франках;

$K_{\text{пер}}$ – коефіцієнт перерахунку.

Розрахункова ставка для конкретного вантажу або контейнера, в т.ч. для конкретного напрямку, визначається за загальними правилами ТП УЗ із застосуванням коефіцієнтів, передбачених положеннями ТП УЗ для кожного конкретного перевезення:

$$T_{\text{розрах}} = T_{\text{баз}} \cdot K_{\text{власн.}} \cdot K_{\text{підвищ.}} \text{ (або } K_{\text{пониж.}} \text{)} \cdot K_{\text{вантаж}} \text{ (або } K_{\text{напрям.}} \text{)}, \quad (2)$$

де $T_{розр}$ – розрахункова ставка для конкретного вантажу або контейнера, в т.ч. для конкретного напрямку;

$K_{власн.}$ – коефіцієнт, що враховує належність рухомого складу та/або контейнера;

$K_{підвищ.}$ – підвищуючий коефіцієнт (1,18; 1,20; 1,50; 2,00;), передбачений положеннями ТП УЗ для: великотоннажних контейнерів власності залізниць, зазначених у розділі 4, табл. 3 та табл. 4 ТП УЗ; вантажів, що перевозяться на спеціалізованих платформах загального парку для перевезення великотоннажних контейнерів; габаритних довгомірних вантажів на платформах для перевезення великотоннажних контейнерів, навантажених універсальних контейнерів категорії 20 футів з максимальною (трафаретною) масою брутто 30 і більше тонн і з фактичною масою брутто більше 24 тонни, універсальних контейнерів категорії понад 40 футів; нешвидкопсувних вантажів в ізотермічних вагонах, 30 футових контейнерів; небезпечних вантажів; кольорових металів і виробів із кольорових металів виробничого призначення. При перевезенні контейнерів у складі контейнерного поїзда (п. 13.11 розділу 2 ТП УЗ) застосовується $K_{тп}$ понижуючий – 0,80;

$K_{вантаж.}$ (або $K_{напрям.}$) – коефіцієнт, передбачений у таблиці розділу 5 ТП УЗ при перевезенні конкретного вантажу або контейнера, в т.ч. у напрямку перевезення.

Далі необхідно визначити Додаткові збори та інші витрати наведені в розділі 6 ТП УЗ.

Запитання для самоконтролю

1. При яких перевезеннях застосовуються положення Тарифної політики залізниць України?
2. Які вантажі називаються транзитними?
3. На базі якого транзитного тарифу встановлені ставки ТП УЗ?
4. Які критерії встановлення ставок ТП УЗ?
5. Яка валюта визначена валютою тарифу?
6. Якою валютою здійснюється нарахування платежів?
7. Для чого використовується коефіцієнт перерахунку?
8. Що входить в основу обчислення плати за перевезення вантажів?
9. Як визначаються транзитні відстані за ТП УЗ?
10. Як визначаються дійсна та розрахункова маси?
11. Який порядок обчислення перевізних платежів за перевезення вантажів?
12. Як визначаються базова та розрахункова ставки?

Література: [4].

Практична робота № 7

Розрахунок вартості вантажних залізничних перевезень за допомогою багатofункціональної програми ТМ карта

Метою практичного заняття є ознайомлення з багатofункціональною програмою ТМ карта, яка дозволяє зробити автоматизований розрахунок вартості вантажних залізничних перевезень, підготувати комплект перевізних документів, а також організувати супроводження і відстеження вагонів.

План

1. Можливості багатofункціональної програми ТМ карта.
2. Функції, які виконує програма.
3. Побудова маршруту і розрахунок перевізної плати.
4. Розрахунок плати за повернення порожніх вагонів.
5. Розрахунок плати за проїзд провідників.
6. Оформлення перевізних документів.
7. Заповнення перевізних документів.
8. Слідкування за вагонами.

Система забезпечує:

- визначення тарифних відстаней між залізничними станціями;
- визначення станцій – пунктів переходу кордону;
- розрахунок провізної плати за Збірником тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, і за Тарифною політикою залізниць України [4];
- виконання розрахунку для вагонних, контейнерних і дрібних відправок, перевезення домашніх речей і негабаритних вантажів;
- можливість спільного розрахунку перевезення вантажу і повернення власного рухомого складу;
- автоматичний облік діючих коефіцієнтів;
- надання інформації про залізничні станції, в тому числі по комерційних операціях, які виконуються на станціях;
- визначення необхідності супроводу вантажу воєнізованою охороною;
- роботу з картою мережі залізниць;
- пошук станцій і вантажів як за кодом, так і по порядку;
- розрахунок плати за охорону, термінів доставки вантажів, зборів за додаткові операції, пов'язані з перевезенням вантажів;
- формування, перегляд на екрані і друк на бланках залізничних накладних різних типів.

Завдання, що виконуються програмою, реалізовані за допомогою таких функцій:

Розрахунок перевізних платежів.

1. Функції роботи з картою мережі залізниць: пошук станцій; масштабування; переміщення карти; вид карти.

Функції роботи з залізничною картою забезпечують графічне відображення інтерактивної карти мережі залізниць країн СНД і Балтії.

2. Функції виконання розрахунку: будова маршруту; розрахунок тарифу; звіт.

Функції виконання розрахунку забезпечують введення і налаштування основних параметрів перевезення (маршрут, вантаж, рухомий склад, коефіцієнти що застосовуються), розрахунок перевізної плати за перевезення, відображення і налаштування звітної форми з розрахунку, а також збереження параметрів перевезення.

3. Функції роботи з довідниками: організації; коефіцієнти; валюта; архів; вантажі.

Функції роботи з довідниками забезпечують зберігання і редагування нормативно-довідкової інформації, необхідної для розрахунку залізничного тарифу.

Оформлення комплекту перевізних документів.

1. Функції оформлення комплекту перевізних документів: редактор документів; друк документів.

Функції оформлення комплекту перевізних документів (КПД) забезпечують заповнення, зберігання і друк КПД для розрахунку перевезення відповідно до вимог ГУ-27/29 і УМВС (СМГС).

Слідування за вагонами.

1. Функції обміну інформацією із Сервером вагонів: клієнти; заявка; зв'язок із сервером; налагодження; фільтр; архів заявок.

Функції обміну інформацією із Сервером вагонів забезпечують формування і відправку заявок до Сервера вагонів на спостереження за вагонами, а також прийом і обробку повідомлень про місцезнаходження вагонів.

2. Функції відображення інформації про місцезнаходження вагонів: відображення вагонів; історія вагонів; експорт в Excel; друк.

Функції відображення інформації про місцезнаходження вагонів забезпечують зберігання і наочне уявлення інформації про місцезнаходження вагонів.

Побудова маршруту і розрахунок перевізної плати

Побудова маршруту.

Розрахунок перевізної плати за перевезення певного вантажу на задану відстань починається з визначення маршруту проходження. Побудова маршруту та налаштування параметрів перевезення проводиться у вікні «Розрахунок тарифу».

Дане вікно викликається натисненням клавіші F5, або після натискання кнопки на панелі інструментів «Маршрут», або через пункт меню [Розрахунок / Тариф].

У полях «Початок маршруту» і «Кінець маршруту» необхідно вказати початковий і кінцевий пункти маршруту. При натисканні на кнопку «Вибрати» відкривається список залізничних станцій. Далі можна або вибрати станцію зі

списку, або скористатися функцією автодобиру станції по введеному коду станції, або назвою.

Якщо необхідно додатково ввести проміжні пункти маршруту – натисніть на кнопку «Додати» поряд з полем введення «Через станції». Принцип вибору станції такий, як при введенні початку і кінця маршруту.

Є також можливість побудувати маршрут безпосередньо на карті мережі залізниць, за допомогою кнопок панелі інструментів «Маршрут».

Щоб побачити маршрут перевезення, необхідно натиснути на кнопку «Показати» у вікні «Розрахунок тарифу».

Якщо над кнопкою «Показати» зазначено «На карті», то маршрут відобразиться на карті, якщо зазначено «У таблиці», то інформація за маршрутом буде зведена в таблицю із зазначенням по кожному перегону відстані між сусідніми станціями і сумарної відстані по маршруту. Переключення режимів відображення маршрутів здійснюється за допомогою кнопок «На карті»/ «У таблиці».

Маршрут може бути відображений по найкоротшій відстані, за планом формування вантажних поїздів, або за обома варіантами одночасно. Переключення режимів відображення маршрутів здійснюється за допомогою кнопок «МІН»/ «ПФ»/ «ПФ + МІН».

Кнопка «Курс валют», розташована праворуч від поля «Дата», дає можливість ознайомитися з останніми курсами валют.

Виконання розрахунку.

При розрахунку перевізної плати використовується така інформація:

1. Станція відправлення і станція призначення;
2. Відстань і тип перевезення, план формування (вибирається автоматично, відповідно до зазначених станцій);
3. План формування (вибирається автоматично, згідно із зазначеним типом рухомого складу);
4. Найменування та код вантажу за відповідною номенклатурою (ЄТСНВ – для внутрішньодержавних перевезень, ГНВ – для міждержавних перевезень);
5. Вага і властивості вантажу (небезпечний, тип і ступінь негабаритності та ін.);
6. Наявність провідників;
7. Тип та завантаження вагона/контейнера, тип відправлення (вагонний, контейнерний, дрібний);
8. Швидкість перевезення (вантажна, велика, пасажирська).

Для полегшення вибору найменування вантажу, а також введення всіх його параметрів, у програмі є можливість заздалегідь налаштувати основні параметри перевезення вантажів, які частіше використовуються. Перед виконанням розрахунку перевізної плати бажано мати вже налаштований вантаж, для якого буде проводитися розрахунок. Якщо ж вантаж не налаштований, то це можна зробити і при виконанні розрахунку.

Налаштування вантажу можливо в «Довіднику вантажів».

Після формування маршруту і вказівки параметрів перевезеного вантажу в нижній частині вікна «Розрахунок тарифу» може з'явитися попередження невідповідності деяких налаштувань. Вибравши попередження і натиснувши на кнопку «Докладно», можна побачити більш детальну інформацію про невідповідність параметрів, зокрема посилення на нормативні документи, які запроваджують обмеження.

Для прикладу розрахуємо перевізну плату за перевезення 360 т пшениці з Херсона до Києва.

Приймаємо, що вантаж «Пшениця» вже налаштований і є в «Довіднику вантажів».

Порядок дій:

1. Ввести станцію відправлення і станцію призначення (ст. Херсон і ст. Київ-Товарний).
 2. Ввести найменування вантажу (клацнути лівою кнопкою миші на полі з довідником і вибрати вантаж «Пшениця» зі спадаючого списку).
 3. Ввести вагу вантажу в полі «Вага».
 4. Натиснути кнопку «Порахувати».
- У результаті буде сформована екранна форма «Звіт».

Наименование		Единица	За единицу			Сумма		
			без НДС	НДС	с НДС	без НДС	НДС	с НДС
Украина (682 км)								
Участок: 320204 Киев-Товарный - 417804 Херсон								
Курс валют: 1 / 1								
Тарифная ставка		ваг./АН				3538,00	707,60	4245,60
ИТОГО по стране		т./АН	88,97	11,79	70,76	3538,00	707,60	4245,60

Итого за 1 тонну	Украинская гривна	58,97	11,79	70,76
Итого		3538,00	707,60	4245,60

Рис. 1. Екранна форма «Звіт»

У даній екранній формі відображені всі параметри і результати розрахунку. У заголовку звітної форми відображається дата, на яку зроблено розрахунок перевезення.

Кількість полів із результатами розрахунків залежить від кількості коефіцієнтів, які беруть участь у розрахунках, від кількості країн, за якими проводиться розрахунок. Результати по кожній країні будуть відокремлені рядком з інформацією про назву країни й тарифною відстанню по даній країні. Якщо розрахунок часу руху зробити неможливо, то в графі «Час руху, діб» відображається «н/о».

У нижній частині вікна є поле зі списком валют із довідника валют. При виборі валюти автоматично проводиться перерахунок звітної форми згідно з курсом валют, введеному в довіднику валют. Залежно від того, в якій валюті

буде проводитись розрахунок, у верхній частині вікна можна побачити ставку національної валюти до валюти, в якій проводиться розрахунок.

Праворуч є три поля, в яких відображаються зведені за всіма записами суми.

Слід зауважити, коли розрахунок виконаний по різних країнах в національній валюті цих країн, то спільною валютою буде обрана та, щодо якої зазначені курси всіх розрахункових валют.

Пропонується два варіанти відображення інформації. Перший - табличний, а другий – деревоподібний, відображається після натискання кнопки «Докладно».

Тоді екранна форма «Звіт» набере вигляду, поданого на рис. 2.

Отчет (19.03.2007)		Расстояние	
Станция отправления	320204 Киев-Товарный <Ю-ЗАП>	682	км
Станция назначения	417804 Херсон <ОД>	<input type="button" value="Детально..."/>	
Наименование груза	011005 Пшеница	Время движения, сут.	5
Вес груза, т	60	Количество вагонов	1

УКРАИНА. 4245,60 UAH

- Тип сообщения: ВНУТР (внутреннее)
- Вид перевозки: обычная
- Ставка НДС: 20 %
- Тарифное расстояние: 682 км
- Участок: 320204 Киев-Товарный - 417804 Херсон
- Курс UAH/UAN: 1 / 1
- Тарифная ставка: 3538,00 UAH
 - 1 ваг по 60 т (расч. вес: 65 т), 3538,00 UAH
 - Тарифная схема № 3: "Спецвагоны УЗ ...70"
 - Зерновоз ; 4 оси ; Общий парк; 22 УЗ
 - Тариф за 1 ваг: 1353 UAH
 - Кoeffициент к ТР №1 (на единицу) (x 2,615): 1353,00 x 2,615= 3538,00 UAH
 - Грузы 2-го класса (x 2,615): 1,00 x 2,615= 2,62 UAH

Навигация:

Рис. 2. Докладна форма звіту

При подачі інформації в деревоподібній структурі кожен параметр розрахунку доповнюється описом і виділяється в окрему гілку.

При натисканні правої кнопки миші у спадаючому меню пропонується чотири підменю: «Коротко ...», «Переглянути всі ...», «Валюта» і «округлюється з точністю». Вибір пункту меню «Коротко ...» поверне відображення інформації до табличного вигляду, а при виборі пункту «Подивитися всі ...» відобразяться всі гілки розрахунку. Пункт меню «Валюта» має підпункти, які є найменуваннями валют з довідника валют. Вибір однієї з валют припускає автоматичний перерахунок цифрових даних, представлених у виділеному рядку, згідно з курсом, введеним у довіднику валют. Перерахунок можна

виконати в будь-якій валюті для кожного з доданків розрахунку окремо, клацнувши правою кнопкою миші на відповідному рядку. Таким чином, можна показати, наприклад, тарифну ставку в доларах США, а ставки додаткових зборів – у гривнях.

Виведення інформації на друкуючий пристрій здійснюється після натискання кнопки «Друк». Притому, вивести можна обидві форми подання інформації, табличну і деревоподібну.

Якщо необхідно зберегти виконаний розрахунок в «Архіві перевезень», то слід скористатися кнопкою «Зберегти». В архіві розрахунок ідентифікується по найменуванню маршруту та імені клієнта, які заповнюються у вікні «Зберегти маршрут».

Програма дозволяє виконувати один і той же розрахунок необмежену кількість разів, зі зміною параметрів або без. Таку можливість забезпечує наявність кнопки «<Назад», після натискання якої виконується перехід назад у вікно «Розрахунок тарифу» зі збереженими параметрами розрахунку. Внісши зміни в параметри розрахунку і натиснувши кнопку «Порахувати», можна знову отримати екранну форму «Звіт» і виконати всі ті дії, які описані вище.

Особливості розрахунку.

Відзначимо деякі особливості виконання розрахунків.

При виконанні розрахунку маршруту прямування виконується визначення плану формування, а також типу повідомлення по кожній країні окремо.

План формування в програмі визначається автоматично після налаштування виду відправки та типу рухомого складу на закладці «Рухомий склад» у вікні «Налаштування вантажу для розрахунку».

Це може бути ПФ вагонів, ПФ середньотоннажних контейнерів та ПФ великотоннажних контейнерів.

Подальший розрахунок буде виконуватися згідно з введеними умовами.

При розрахунку перевізної плати за транзитні перевезення слід звернути увагу на те, що при виборі прикордонної станції потрібно скористатися її експортним еквівалентом (ту ж назву станції із закінченням «-екс»), так як у цьому випадку буде врахована фізична відстань до державного кордону. У деяких випадках одна прикордонна станція може мати кілька експортних кодів, тоді всі вони доповнюються визначенням «з якою країною пов'язана» (Чоп (в Австр.), Чоп (в Угорщ.), Чоп (у Югослав.), Чоп (у Слов.), Чоп (до Чех.)).

Для розрахунку перевізної плати за перегін порожніх вагонів і вантажу на своїх осях у вікні «Розрахунок тарифу» потрібно встановити перемикач в позицію «Перегін порожніх ваг./конт.». У списку, що випаде, вибрати тип вагонів, вказати їхню кількість і натиснути кнопку «Порахувати».

Для окремих локомотивів, залізничних кранів і вагонів, не перелічених у списку, застосовується рядок «Вантаж на своїх осях».

Розрахунок плати за повернення порожніх вагонів.

Існує також можливість розрахунку тарифів на перевезення вантажів із поверненням порожніх вагонів (власних та орендованих). Для цього необхідно вказати всі умови перевезення (маршрут, вантаж, рухомий склад і т. ін.) і встановити галочку «Перегін порожніх ваг./конт.».

По кожній країні проходження вантажу у звітній формі буде відображено два розрахунки:

1. За перевезення вантажу за вказаним маршрутом.
2. За повернення порожніх вагонів.

Рядок разом по кожній країні в такому випадку буде містити плату за перевезення вантажу та за повернення порожніх вагонів.

Розрахунок плати за проїзд провідників

Існує 2 види розрахунку плати за проїзд провідників.

1. Для розрахунку плати за проїзд провідників у порожньому вагоні у вікні «Розрахунок тарифу» потрібно встановити перемикач в позицію «Перегін порожніх ваг./конт.». У списку, що випаде, вибрати тип вагона. Потім натиснути кнопку «Налаштувати» і у вікні «Налаштування рухомого складу» на вкладці «Рухомий склад» вказати кількість провідників, після чого виконати розрахунок.

2. Для розрахунку плати за проїзд провідників, які супроводжують вантаж необхідно при налаштуванні вантажу, вказати кількість провідників.

Для того, щоб зробити розрахунок перевізної плати за службовим тарифом (перевезення залізниць для власних потреб, держрезерву, з метою теплопостачання Півночі і т.п.), необхідно в полі «Клієнти», яке міститься у верхній частині вікна «Розрахунок тарифу», вказати відповідного відправника/одержувача або експедитора.

Робота з картою

Після того, як з'явиться вікно «Пошук станції», у полі вгорі введіть назву станції або її код ЕСР, використовуючи на вибір:

- смугу прокрутки;
- клавіші управління курсором, для пересування за списком;
- автоматичний підбір (при введенні цифр або букв у полі, автоматично відбувається підбір відповідної назви або коду станції). Перехід до станції або об'єкта виконується після натискання кнопки «ОК» чи натискання клавіші ENTER.

Існує можливість пошуку станцій за параграфами вантажних робіт. Для цього у вікні пошуку станцій необхідно натиснути кнопку «Пошук», у результаті чого буде відкрито вікно пошуку станцій за параграфами вантажних робіт.

Для того щоб кнопка «Пошук>>» стала доступною, необхідно встановити такі параметри:

1. Вибрати опорну станцію.
2. Встановити кількість найближчих станцій, що задовольняють критеріям пошуку.

3. Вибрати потрібні параграфи вантажних робіт.

У результаті пошуку буде сформовано список станцій, які задовольняють заданим критеріям пошуку. Якщо натиснути кнопку «Показати» – станції будуть підсвічені на карті. Якщо вибрати одну станцію зі списку і натиснути «ОК» – на карті буде підсвічена одна обрана станція.

ЕСР	Название	ЖД	Рассто...	Параграфы
450605	Нижнеднепровск	<ПРИДН>	5	1,3,Б
450802	Нижнеднепровск-Пристань (п...	<ПРИДН>	10	1,3,Б
453406	Илларионово	<ПРИДН>	27	3,6,Б
459900	Днепропетровск-Лиски	<ПРИДН>	33	1,4,5,8
452009	Новоокопск-Днепропетровск	<ПРИДН>	35	1,3,4,5,Б
455901	Трибуная	<ПРИДН>	42	1,3,4,5
453500	Синельниково II	<ПРИДН>	48	1,3,П
456300	Верхнеднепровск	<ПРИДН>	57	1,3,Б
455702	Баловка	<ПРИДН>	68	1,3,О
456404	Верхоцеево	<ПРИДН>	71	1,3,П

Отобразить Найдено: 638 Отображено: 10 ОК Отмена

Рис. 3. Список знайдених станцій за параграфами вантажних робіт

Масштабування

При натисненні лівої кнопки миші відбувається збільшення масштабу. Натискання правої кнопки миші приводить до зменшення масштабу.

Передбачена можливість масштабування конкретного району на карті. Для цього треба:

1. Встановити покажчик миші в лівий верхній кут району масштабування;
2. Утримуючи ліву кнопку миші, окреслити район масштабування;
3. Відпустити ліву кнопку миші.

Поставити коефіцієнт масштабування можна, натиснувши одночасно клавіші «Ctrl» + «Z». У вікні коефіцієнт масштабування можна вибрати з випадуючого списку, або ввести довільне число.

Встановити центр.

Масштабування виконується шляхом утримання натиснутої лівої кнопки миші і одночасного зсуву бігунка, розташованого в нижній частині робочого вікна програми, вправо або вліво. Зсув бігунка вправо відповідає збільшенню масштабу, зсув бігунка вліво – зменшенню масштабу.

Для фіксації району масштабування можна скористатися кнопкою «Встановити центр» панелі інструментів «Навігація». Після натискання на кнопку, на карті клацанням лівої кнопки миші встановлюється центр району масштабування.

Переміщення карти.

Утримуючи ліву або праву кнопку миші зміщувати покажчик миші в потрібному напрямку. Також переміщення картою можна виконувати за допомогою вертикальної і горизонтальної смуги прокрутки, а також інструменту «Навігатор» (див. нижче).

Навігатор.

Інструмент «Навігатор» призначений для орієнтування на карті, тому що відображає поточну робочу область карти червоним прямокутним контуром. Залежно від масштабу змінюється і розмір області що відображується.

Для навігації картою у вікні навігатора потрібно покажчик миші підвести до прямокутника, виділеного червоним контуром, до перетворення покажчика миші в хрестоподібний покажчик, натиснути ліву кнопку миші і утримуючи її натиснутою переміщати прямокутник по вікну навігатора. При цьому буде відбуватися переміщення карти в основному вікні програми.

Оформлення перевізних документів

Оформлення перевізних документів у програмі проводиться на підставі виконаного розрахунку перевізної плати за заданим маршрутом. Вид комплекту перевізних документів, який необхідно використовувати при тих чи інших перевезеннях, програма визначає на підставі типу повідомлення даного перевезення. Тобто для міждержавного сполучення використовуються накладні УМВС, для внутрішньодержавних перевезень – форми ГУ-29 та ін.

У програмі є можливість використовувати декілька комплектів перевізних документів для одного і того ж виду перевезень. Це обумовлено тим, що на різних залізницях можуть використовуватися різні бланки перевізних документів, як внутрішньодержавні, так і міждержавні.

Для того щоб змінити тип бланків, що використовуються їх програмою, потрібно зайти в меню [Файл / Параметри / Бланки КПД].

Заповнення перевізних документів

Загальні правила роботи з документами.

Перехід у режим оформлення перевізних документів здійснюється після натискання кнопки «Документи» у звітній формі.

Робота з перевізними документами проводиться в окремому додатку – програмі TMRports, що дозволяє одночасно заповнювати перевізні документи і виконувати розрахунок перевізної плати.

Заповнення полів документа у програмі здійснюється просто. Досить клацнути мишею в тому місці, куди треба занести інформацію, і можна здійснювати введення.

У структурі документа є два види полів: звичайне поле і поле з довідником. Поле з довідником (наприклад, поле «Платник») відрізняється від звичайного наявністю додаткової кнопки, яка з'являється при активізації поля.

Поле з довідником відрізняється від звичайного тим, що в ньому можна вводити інформацію шляхом вибору її з довідника. Для цього необхідно активізувати поле (клацнути лівою кнопкою миші) і натиснути на кнопку. У довіднику що з'явився, можна за заданими умовами вибрати необхідну інформацію і вона буде занесена в поточне поле.

Заповнення полів документа можна також робити «вручну». Для цього необхідно перейти в режим «друкарської машинки» в меню [Налаштування / Друкарська машинка].

Послідовний перехід між листами комплекту перевізних документів можна виконувати натисненням спеціально призначених для цього об'єктів у меню «<<<» «>>>», або безпосередньо вибором необхідного листа в меню «Документ».

Заповнений документ можна зберегти в Базі даних документів, або відразу вивести на друк. При цьому можна виконувати вдрукування інформації в типографські бланки перевізних документів, або надрукувати інформацію разом з бланками.

Для розподілу функцій заповнення документів Відправником і Товарним касиром існує можливість виведення на друк окремо даних вантажовідправника або даних станції відправлення.

Умови виведення на друк вказуються після активізації друку (пункт меню «Друк»), у вікні налаштування параметрів друку.

У верхній частині вікна можна вибрати один із трьох режимів друку («Всі дані», «Дані вантажовідправника», «Дані станції відправлення»). У нижній частині можна вказувати додаткові умови («Друкувати разом із бланком», «Друкувати всі документи з комплектом»). Наявність «пташки» говорить про те, що цю умову необхідно враховувати. Відсутність – свідчить про зворотне.

Після натискання кнопки «ОК» перший лист надсилається на друк і знову з'являється вікно налаштування параметрів друку, що дозволяє користувачеві контролювати подачу бланків (паперу) в принтер.

Зверніть увагу, що всі роздруковані документи обов'язково зберігаються в реєстрі документів.

Стеження за вагонами

Основним завданням стеження є отримання інформації для кожного вагона про його поточне місцезнаходження. Нижче описана технологія роботи з виконання стеження за вагонами в програмі ТМкарта.

Для того щоб від «сервера вагонів» почала надходити інформація про місцезнаходження вагонів, клієнтові необхідно сформулювати і переслати на сервер заявку на спостереження за вагонами.

Заявка – документ, представлений в електронному вигляді. Він повинен містити список номерів, за якими буде організовано стеження за вагонами, ім'я власника даної заявки, маршрут прямування вагонів і додаткову інформацію. Після відправки заявки вагони вважаються автоматично поставленими на стеження.

Щоб почати роботу з вагонами натисніть кнопку панелі інструментів «Довідники», або натисніть клавішу «F2», або виберіть пункт меню [Стеження / Стеження за вагонами].

У результаті з'явиться вікно «Стеження за вагонами».

Ліва частина вікна містить інформацію про заявки, права – інформацію про вагони, що містяться в заявках. У заголовку відображається поточна дата і кількість вагонів у виділеній заявці. Це вікно є основним для роботи з вагонами. Починаючи з цього вікна можна виконати всі функції роботи з

вагонами, реалізовані в програмі. Нижче наведені описи призначення всіх кнопок, що перебувають у цьому вікні.

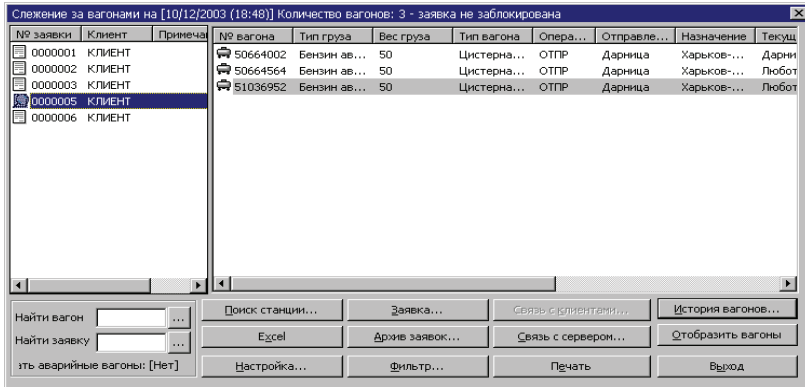


Рис. 4. Вікно «Стеження за вагонами»

Заявка.

Призначення: введення нових, коригування наявних та видалення заявок.

Введення нової заявки:

1. Клацнути лівою кнопкою миші на кнопці «Заявка».
2. Клацнути лівою кнопкою миші на полі «Нова» (з'явиться вікно «Заявка»).
3. У полі «Власник» вибрати у списку, що випаде, ім'я клієнта.
4. Уточнити інформацію (за необхідності) по полях «Тип вантажу», «Тип вагона», «Станція відправлення», «Станція призначення».
5. Ввести номери вагонів.

Також є можливість відкоригувати інформацію для кожного вагона – кнопка «Коригування», видалити вагон зі списку – кнопка «Видалити», відіслати сформовану заявку.

Натискання кнопки «На стеження» дозволяє відправити заявку на реєстрацію до Сервера вагонів.

Для закінчення роботи з заявкою натисніть кнопку «ОК».

Введення номерів вагонів до заявки.

Для зручності користувача існує дві можливості введення номерів вагонів. Перший – це безпосередньо вводиться кожен номер вагона з описом додаткових відомостей. Другий – введення списку вагонів, отриманого з іншої програми.

Зв'язок із сервером.

Призначення: формування та обробка повідомлень між Сервером вагонів і клієнтом.

Робота проводиться у вікні «Зв'язок із сервером».

Показати вагони.

Призначення: відображення поточного перебування вагонів.

На карті відзначаються станції поточного знаходження вагонів.

При подвійному клацанні мишею на виділеній станції з'являється повний звіт про всі поточні вагони на даній станції.

У правому нижньому кутку екрана є вікно «Місцезнаходження вагонів». При натисканні на кнопку «Продовжити» відбувається повернення до вікна «стеження за вагонами». Натискання на кнопку «Скасування» приведе до закриття вікна «стеження за вагонами» і закінчення сеансу роботи з вагонами.

Історія вагонів.

Призначення: відображення історії прямування вагона у вигляді показчиків назв станцій і дати проходження, виконаних операцій над вагонами.

У вікні «Історія вагона» можна переглянути інформацію, яка надходила за даними вагонів (кнопка «Поштова інформація»), ввести нову інформацію (кнопка «Інші джерела») або переглянути візуально історію прямування вагона.

Після натискання кнопки «Показати» на мапі є маршрут прямування вагона, де у вигляді показчиків показані дата і час проходження станцій, за якими надходила інформація, із зазначенням виконаних операцій.

У правому нижньому кутку екрана є вікно «Історія вагона». Натискання тут кнопки «Продовжити» приведе до повернення в попереднє вікно, натискання кнопки «Скасувати» приведе до закриття вікна «Історія вагона» та закінчення сеансу роботи з вагонами.

Фільтр.

Призначення: сервісна функція. Дозволяє відображати інформацію (заявки та вагони), згідно із заданими умовами.

Після натискання кнопки «Фільтр» з'являється вікно «Фільтр».

Тут можна задати умови, згідно з якими буде відбуватися відбір номерів вагонів і заявок для роботи. Після того, як умови задані, для виконання фільтра слід натиснути кнопку «Встановити».

Вихід із вікна без змін здійснюється натисканням кнопки «Скасувати».

Excel.

Призначення: передача інформації із зазначених заявок, з історії кожного вагона із зазначенням дати, а також звіту про поточну дислокацію вагонів, у програму Microsoft Excel з пакета прикладних програм Microsoft Office (створення Excel-листа з даними).

Після натискання кнопки «Excel» користувачу пропонується вибрати вид звіту, який потрібно експортувати в Microsoft Excel, потім ввести ім'я майбутнього файлу і вибрати каталог його зберігання. Після визначення імені файлу автоматично запускається програма «Microsoft Excel» (якщо вона не запущена) і створюється лист з інформацією із заявки.

Якщо програма Microsoft Excel на Вашому комп'ютері не встановлена – кнопка «Excel» буде недоступна.

Для ознайомлення із середовищем програми Microsoft Excel скористайтеся вбудованою «допомогою» (клавіша F1).

Запитання для самоконтролю

1. Які можливості має багатофункціональна програма ТМ карта?
2. Функції, які реалізуються програмою.
3. Як будується маршрут перевезення?
4. Який порядок виконання розрахунку перевізної плати?
5. Як розраховується плата за повернення порожніх вагонів?
6. Які види розрахунку плати за проїзд провідників?
7. Як за допомогою програми ТМ карта можливо оформити перевізні документи?
8. Які правила роботи з перевізними документами?
9. Яка технологія стеження за вагонами?

Література: [4].

Практична робота № 8

Передача вагонів в оренду та переадресування вантажів

Метою практичного заняття є необхідність навчити студентів правильно готувати документи для передачі вагонів в оренду та за потреби здійснювати переадресування вантажів.

План

1. Роль власних та орендованих вагонів у перевізному процесі.
2. Порядок укладання договору оренди вантажних вагонів.
3. Експлуатація та повернення орендованих вагонів власнику.
4. Порядок здійснення переадресування вантажу.

Перевезення близько 40 % вантажів залізницями України здійснюються у власних або орендованих вагонах.

Використання власних та орендованих вагонів зменшує витрати залізниць на їх придбання, проведення необхідних ремонтних робіт і т.д. Залізниці зацікавлені у збільшенні кількості власних та орендованих вагонів, задіяних на перевезеннях вантажів. Одним із стимулів для власників і орендарів вагонів є зменшення тарифу до 25 % при перевезенні вантажів магістральними залізницями.

Правилами перевезень визначена номенклатура вантажів, перевезення яких повинно здійснюватись тільки у власних або орендованих вагонах. До числа таких належать харчові вантажі (рослинна олія, патока, саломас, спирт тощо), перевезення яких наливом повинно здійснюватись у (спеціальних) власних або орендованих цистернах і контейнерах-цистернах.

Передача вагонів в оренду здійснюється на підставі Закону України «Про оренду державного майна» та Інструкції про порядок передачі в оренду вантажних вагонів, затвердженої наказом Міністерства транспорту України від 28.04.97 р. № 101 [15, 16].

Орендодавцями є залізниці та підприємства залізничного транспорту за погодженням з Укрзалізницею, наприклад «Укрспецвагон» або «Укррефвагон».

Орендарями є юридичні та фізичні особи – суб'єкти підприємницької діяльності, що зареєстровані на території України.

Підприємства, організації, експедитори, фізичні та юридичні особи, які бажають укласти договір оренди вантажних вагонів, направляють заявку Укрзалізниці, у якій вказують:

- кількість вагонів та їх рід;
- мету оренди та її термін;
- найменування вантажу, який підлягає перевезенню або зберіганню;
- станції та залізниці відправлення, призначення, найменування одержувача вантажу;
- наявність власних або орендованих колій для роботи з орендованими вагонами.

Заявки, які надходять в Укрзалізницю, розглядаються, і про прийняття рішення Генеральний директор або його заступник у 10-денний термін повідомляють начальника залізниці.

Вилучення вагонів з робочого парку для передачі в оренду і повернення їх до робочого парку оформляються актами ДУ-6. Акти підписуються керівником станції, вагонного депо, «орендарем» і завіряються печатками станції і орендаря.

При оформленні договору «орендар» направляє представника до залізниці (відділку залізниці, дирекції залізничних перевезень) для укладання договору оренди вантажних вагонів.

На переданих в оренду вагонах «орендар» наносить із двох сторін трафарети:

«оренований» (із зазначенням найменування підприємства орендаря);
термінове повернення на станцію _____ залізниці;
термін оренди.

Контроль за виконанням орендних умов договору покладається на начальника станції.

«Орендарю» забороняється змінювати конструкцію вагонів, знімати борти, двері та інші деталі вагонів.

«Орендар» зобов'язується забезпечити відвантаження та навантаження вагонів у термін згідно з правилами перевезення вантажів.

Перевезення вантажів у орендованих вагонах та їх повернення на станцію прописки у порожньому стані проводиться за повними вантажними документами з утриманням провізної плати.

Одностороння відмова від договору оренди не допускається.

Після закінчення строку дії договору «орендар» повинен здати її на станцію за формою ДУ-6. Перед поверненням вагонів залізниці, «орендатор» повинен ретельно почистити, помити вагони, зафарбувати написи та трафарети про оренду.

Відправлення орендованих вагонів за межі України здійснюється по узгодженню залізничними адміністраціями інших держав.

Клієнт після отримання в Укрзалізниці дозволу на оренду вагонів відбирає необхідну кількість рухомого складу і подає заявку в Управління планування Укрзалізниці для погодження курсування з ЦСЖТ (для країн – учасниць Співдружності), або безпосередньо залізниці адміністраціями інших держав.

Усі питання, пов'язані з поверненням орендованих вагонів на станцію приписки, «орендатор» вирішує самостійно із залізничною адміністрацією тієї держави, у яку були направлені вагони.

Зміна станції призначення, або разом з нею і одержувача вантажу, (переадресування) здійснюється у порядку, передбаченому статтею 44 Статуту залізниць або експедитора (за дорученням).

Заява про переадресування подається на ім'я:

– начальника Головного комерційного Управління Укрзалізниці – щодо переадресування всіх транзитних вантажів, призначення у річкові та морські порти, а також за межі України;

– начальника залізниці, начальника комерційної служби – щодо переадресування всіх вантажів у межах залізниць України, також у країни СНД через сухопутні переходи;

– начальника Дирекції залізничних перевезень – щодо переадресування всіх вантажів у межах, установлених начальником станції;

– начальника станції – щодо переадресування домашніх речей, які перевозяться у вагонах і контейнерах у міському та прямому сполученнях.

Заява може подаватися через начальника станції відправлення або станції, на якій буде переадресовуватись вантаж.

У заяві вказуються такі дані:

найменування вантажу;

номер вагона або контейнера і накладної;

найменування відправника;

станція і залізниця відправлення;

станція і залізниця попереднього призначення;

найменування першого одержувача;

станція і залізниця нового призначення;

найменування нового одержувача;

організація або посадова особа, якій довіряється здійснити оформлення перевізних документів на вантаж, що переадресується.

Дозвіл на переадресування вантажу у вигляді наказу подається начальникові станції, яка оформляє переадресування.

Відмова у переадресуванні надається письмово і має бути обгрунтована.

Переадресування імпорتنих і транзитних вантажів здійснюється за первинними перевізними документами. Оплата перевізних та інших платежів при переадресуванні може здійснюватись як на станції переадресування, так і на станції призначення, що обумовлюється в наказі на переадресування вантажу. Для переадресування з оплатою на станції призначення необхідна письмова або телеграфна згода начальника станції нового призначення.

Переадресування вантажів, що перевозяться під митним контролем, здійснюється за наявності згоди на це митних органів; вантажів, що перевозяться під ветеринарним контролем і під карантинним, проводяться лише за дозволом відповідного органу контролю.

Для закріплення матеріалу дати можливість кожному студенту оформити заявку на оренду вагонів і заявку на переадресування вантажів. Після оформлення та перевірки заявок вказати на помилки й недоліки в їх оформленні.

Запитання для самоконтролю

1. Які вантажі повинні перевозитись тільки у власних та орендованих вагонах?
2. Яким законодавчим документом дозволяється передача вагонів у оренду?
3. Який порядок передачі вагонів у оренду?
4. Як здійснюється повернення орендованих вагонів залізниці?
5. Порядок зміни станції призначення у процесі перевезення.
6. Як здійснюється переадресування імпорتنих і транзитних вантажів?

Література: [15, 16],

Практична робота № 9 Кількісні та якісні показники роботи залізниць і операторських компаній

Метою практичного заняття є навчити студентів проводити розрахунки кількісних та якісних показників роботи залізниць і операторських компаній, які використовують власні або орендовані вагони.

План

1. Показники роботи рухомого складу.
2. Розрахунок робочого парку вагонів.
3. Розрахунок середньодобового пробігу вантажного вагона.
4. Обороти вагона та порядок його визначення.
5. Визначення середнього простою місцевого вагона.

До кількісних показників належать показники, які дозволяють визначити обсяги фактичних і прогнозованих вантажних перевезень.

Показники ефективного використання рухомого складу застосовуються для характеристики роботи рухомого складу, розрахунку необхідних матеріальних, трудових і грошових коштів і діляться у свою чергу на кількісні та якісні показники ефективності [9].

Кількісні показники роботи рухомого складу діляться на три групи, які характеризують відповідно виконання циклу роботи, пробіг рухомого складу та витрат годин рухомим складом.

До показників першої групи належить кількість навантажених вагонів, кількість прийнятих вагонів із сусідніх залізниць і переданих на інші залізници та сума навантажених і прийнятих завантажених вагонів.

До показників другої групи належить пробіг вагонів. Пробіг вагонів вимірюється у вагоно-кілометрах і визначається за видами руху, типами вагонів та за їхнім станом (завантажені та порожні). Пробіг вагонів є важливим показником при розрахунках витрат, пов'язаних із роботою вагонного парку.

До показників третьої групи належать вагоно-години. За ними розраховують парки вагонів.

Відправку вантажів зазвичай визначають за рік

$$P = P_1 + P_2 + \dots + P_n,$$

де $P_1 + P_2 + \dots + P_n$ – кількість тонн вантажу, відправленого відповідно зі станцій 1, 2, ... та ін.

Навантаження зазвичай визначається у вагонах у середньому за добу та підраховується за формулою:

$$U_H = U_H^1 + U_H^2 + \dots + U_H^n,$$

де $U_H = U_H^1 + U_H^2 + \dots + U_H^n$ – середньодобове навантаження відповідно на станціях 1,2,...,n. Вивантаження, як і навантаження, підраховується у вагонах в середньому за добу та визначається за формулою:

$$U_B = U_B^1 + U_B^2 + \dots + U_B^n,$$

де $U_B^1 + U_B^2 + \dots + U_B^n$ – середньодобове вивантаження відповідно на станціях 1,2,...,n.

Пробіг завантажених вагонів визначається як сума добутку числа маси кожної відправки на відстань перевезення у відповідності з дорожніми відомостями:

$$\sum Pl = P_1l_1 + P_2l_2 + \dots + P_nl_n,$$

де P_1, P_2, \dots, P_n – кількість вантажів, т;

l_1, l_2, \dots, l_n – відповідні відстані перевезень вантажів, км.

Приклад: залізниця за рік перевезла 2 млн. т. вантажів на відстань 200 км, 1 млн. т на відстань 300 км, 0,5 млн. т. на відстань 400 км. Вантажопробіг залізниці за рік склав:

$$Pl = 2000000 \cdot 200 + 1000000 \cdot 300 + 500000 \cdot 400 = 900 \text{ млн.ткм}$$

Середня дальність перевезення вантажів у кілометрах визначається за формулою:

$$l = \frac{\sum Pl}{P},$$

де $\sum Pl$ – планова чи фактична кількість тарифних ткм;

P – відповідно планова або фактична кількість тонн вантажу.

Середня вантажонапруженість у ткм/км визначається за формулою:

$$E = \frac{\sum Pl}{L_E},$$

де $\sum Pl$ – вантажопробіг в експлуатаційних або тарифних ткм мережі, залізниці або ділянки, що виконав даний пробіг.

Приклад: Вантажопробіг ділянки експедиційної довжини (L_E) 350 км, за рік (ΣPl) 15млн. км. Середня вантажонапруженість цієї ділянки

$$E = \frac{15000000}{350} = 42857 \text{ ткм} / \text{км}$$

Коефіцієнт місцевої роботи (кількість вантажних операцій, які проходить вагон за один пробіг):

$$K_T = \Sigma U_{нав} + \frac{\Sigma U_{розв}}{\Sigma U_{пр.нав.}} + \Sigma U_{пр.нав.},$$

де $\Sigma U_{нав.}$ – навантажено вагонів (власне навантаження);

$\Sigma U_{розв.}$ – розвантажено вагонів;

$\Sigma U_{пр.нав.}$ – прийом з інших залізниць, або з інших дирекцій навантаження вагонів.

Робочий парк вантажних вагонів (кількість вагонів у середньому за добу):

$$\frac{\Sigma n_{розв.} \cdot \Sigma}{T \cdot 24} = \frac{\Sigma n}{T \cdot 24}$$

де – в чисельнику сума витрат часу робочого парку відповідно в поїздах, під вантажними операціями і на технічних станціях;

T – число днів у звітному періоді.

Найбільш важливими показниками використання вантажних вагонів, за якими оцінюється якість роботи вагонного періоду, є такі:

- середньодобова продуктивність вагона робочого парку;
- статичне навантаження вагона;
- середньодобовий пробіг вагона;
- середній час обороту вантажного вагона;
- повний рейс вагона;
- простій вагонів на технічних станціях та інші.

Середньодобова продуктивність вагона робочого парку – показник використання вантажного вагонного парку – визначається за формулою:

$$F_{\omega} = \Sigma(Pl)_n \times 1000 / \Sigma n_{рб}^q \text{ т, ткм нетто,}$$

де $\Sigma(Pl)_n$ – експлуатаційний вантажообіг нетто у вантажному русі з урахуванням передатних і вивізних поїздів, тис. ткм нетто;

$\Sigma n_{рб}^q \text{ т}$ – робочий парк вантажних вагонів у середньому за добу, ваг.-доба.

Середньостатистичне навантаження розраховується для кожного масового вантажу і кожної запланованої групи вагонів.

$$P = PN_1/n_1 + PN_2/n_2 + \dots + PN_n/n_n$$

де PN_1, PN_2, PN_n – технічна норма навантаження даного вантажу в заданий типаж вагонів – криті, напіввагони, платформи і т. ін., т/ваг.;

n_1, n_2, n_n – кількість вагонів цього типу вагонів.

Середньодобовий пробіг вантажного вагона – це показник добової швидкості просування вагонів робочого парку за добу. Обчислюється за формулою:

$$S_{\omega}^q = \Sigma n_s^q \times 1000 / \Sigma n_{rb}^q \times f$$

де Σn_s^q – загальний пробіг навантажених і порожніх вагонів у поїздах вантажного руху;

$\Sigma n_{rb}^q \times f$ – робочий парк вантажних вагонів, ваг.-доба.

Приклад: Розрахувати середньодобовий пробіг вагона.

Вихідні дані:

Загальний пробіг вагона по Укрзалізниці становить 7 204 869 тис. ваг.-км, робочий парк вантажних вагонів – 88 042 ваг. у середньому за добу.

Розрахунок

Середньодобовий пробіг вагона (S_{ω}^q) можна визначити також діленням повного рейсу вагона (R_{ω}) на час обороту вагона (T_{ω}).

$$S_{\omega}^q = R_{\omega} / T_{\omega}, \text{ км}$$

Оборотом вагона називається час, який витрачається в середньому вантажним вагоном на один повний виробничий цикл роботи вагона: від моменту початку навантаження до моменту його наступного навантаження, або від закінчення одного вивантаження до закінчення наступного його вивантаження.

Повний робочий цикл за час обороту складається із часу на завантаження, формування поїзда, руху до станції вивантаження, простоїв під технічними та вантажними операціями.

Середній час обороту вагона для мережі залізниць визначається за формулою:

$$T_{\omega} = \Sigma n_{rb}^q \times t / \Sigma U, \text{ доби}$$

де ΣU – кількість навантажених вагонів, ваг.;

$\Sigma n_{rb}^q \times t$ – робочий парк вантажних вагонів, ваг.-доба.

Приклад: на мережі залізниць у середньому навантажується 2,2 тис. цистерн, час обороту цистерн за добу.

Визначити необхідну кількість цистерн під навантаження на протягом 6 суток і кількість цистерн у робочому парку при скороченні обороту на 2 доби.

Розрахунок

Простий рейс вагона – це відстань, яку вантажний вагон проходить у навантаженому і порожньому стані за час обороту і визначається за формулою:

$$R_{\omega} = \Sigma n_s^q / \Sigma U, \text{ км}$$

де Σn_s^q – загальний пробіг вагонів;

ΣU – робота залізниці.

Середній простій під однією вантажною операцією.

Простій вагонів під однією вантажною операцією розраховується за формулою:

$$t_{qr} = \Sigma nt_{qr} / \Sigma Z_{qr}, \text{ год.}$$

де Σnt_{qr} – витрати часу на вагон під вантаженими операціями, ваг-год.;

ΣZ_{qr} – кількість виконання вантажних операцій (сума зайнятих і вивільнених вагонів), ваг.

Середня кількість вантажних операцій з вагоном за оборот визначається за формулою:

$$Z_{qr} = \Sigma Z_{qr} / \Sigma U$$

де ΣZ_{qr} – кількість вантажних операцій, ваг.;

ΣU – робота залізниці.

Приклад для розв'язання: визначити середню кількість операцій, якщо на залізниці щодобово навантажується 1500 ваг., вивантажується 1700 ваг., приймається з інших залізниць 1200 ваг.

Запитання для самоконтролю

1. Назвати кількісні показники роботи залізниць.
2. Як визначається пробіг завантажених вагонів?
3. Як визначається середня дальність перевезень?
4. Назвати якісні показники роботи вантажного парку.
5. Як визначається середньодобовий пробіг вантажного вагона?
6. Як визначається повний рейс вагона?

Література: [2, 3].

Практична робота № 10

Претензії та позови у внутрішньому та міжнародному сполученні

Метою практичного заняття є ознайомлення з порядком оформлення претензії та позовів у внутрішньому та міжнародному сполученні.

План

1. Право на пред'явлення претензії до залізниці.
2. Претензії при перевезеннях вантажів у прямому змішаному сполученні.
3. Позови до залізниці та порядок їх надання.

Відповідно до статті 130 Статуту пред'явленню до залізниці позову має обов'язково передавати пред'явлення до неї претензії [17].

Право на пред'явлення до залізниці претензій та позовів мають:

1. У разі втрати вантажу:

– вантажовідправник – за умови пред'явлення вантажної квитанції і документів, що підтверджують кількість і вартість відправленого вантажу;

– одержувач – за умови пред'явлення вантажної квитанції з відміткою станції призначення про прибуття вантажу і документів, що підтверджують кількість і вартість відправленого вантажу. У разі неможливості пред'явлення вантажної квитанції подається довідка станції відправлення про прийняття вантажу до перевезення з відміткою станції призначення про неприбуття вантажу.

2. У разі недостачі, псування або пошкодження вантажу:

– одержувач – за умови пред'явлення накладної, комерційного акта і документа, що засвідчує кількість і вартість відправленого вантажу. Якщо у складанні комерційного акта відмовлено, замість нього подається документ, що підтверджує скаргу про цю відмову.

3. У разі прострочення доставки вантажу – одержувач за умови пред'явлення накладної.

Накладна, вантажна, багажна і вантажобагаж на квитанції та комерційний акт подається лише в оригіналі.

Претензії, що виникли з приводу перевезення вантажів, висуваються залізниці призначення вантажу. Претензії, що виникли з перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні, висуваються:

- 1) залізниці призначення, якщо кінцевим пунктом перевезення є залізнична станція;

- 2) іншому транспортному органу, якщо кінцевим пунктом перевезення є порт.

Претензії вантажовідправників щодо штрафів подаються залізниці відправлення, а вантажоодержувачів – залізниці призначення.

Укрзалізниця може доручити розгляд претензій своїм структурним підрозділам. До претензійної заяви можуть бути подані документи, які підтверджують претензію, а при втраті, нестачі, псуванні або пошкодженні,

крім документів, які підтверджують право на пред'явлення претензії, додається документ, який засвідчує кількість і вартість відправленого вантажу. Претензії до залізниці можуть бути заявлені протягом шести місяців, а претензії з приводу штрафів – протягом 45 діб. Залізниця зобов'язана розглянути заявлену претензію і повідомити заявнику про результати її розгляду в такі терміни з дня отримання претензії:

1) протягом 3 місяців – претензії, що виникли внаслідок перевезень у залізничному сполученні;

2) протягом 6 місяців – претензії, що виникли внаслідок перевезень у прямому змішаному сполученні;

3) протягом 45 діб – претензії про сплату штрафів.

Позови до залізниць можуть бути подані тільки у разі повної або часткової відмови залізниці задовольнити претензію чи в разі неодержання від залізниці відповіді в установлений термін.

Позови подаються до господарського суду за місцем знаходження залізниці, якій була пред'явлена претензія, у двомісячний термін з дня одержання відповіді залізниці або з дня закінчення терміну, встановленого для відповіді.

Позови залізниць до вантажовідправників, вантажоодержувачів можуть бути подані до господарського суду або до суду за місцем знаходження відповідача протягом 6 місяців з дня настання події, що стала підставою для подання позову.

При перевезенні вантажів у міжнародному сполученні право на пред'явлення претензій надається відправнику – до залізниці відправлення та одержувача – до залізниці призначення [3].

Пред'явлення претензій до залізниць відбувається:

1. У випадку втрати вантажу:

відправником за умови пред'явлення дубліката накладної;

одержувачем за умови пред'явлення дубліката накладної або оригіналу накладної та листа повідомлення про прибуття вантажу.

2. У випадках часткової втрати, пошкодження, порчі або зниження якості вантажу:

– відправником або одержувачем за умови пред'явлення оригіналу накладної та листа повідомлення про прибуття вантажу і комерційного акта, виданого одержувачу залізницею на станції призначення.

3. У випадку прострочення доставки вантажу:

– одержувачем за умови пред'явлення оригіналу накладної та повідомлення про прибуття вантажу.

Відповідно до статті УМВС претензії та позови відправника й одержувача по договору перевезення можуть бути заявлені протягом 9 місяців з дня видачі вантажу.

Позов може бути пред'явлений тільки в суд тієї країни, залізницям якої була пред'явлена претензія.

Для закріплення матеріалу показати студентам зразки претензій та позовів і пояснити правила їх оформлення.

Запитання для самоконтролю

1. Хто має право на пред'явлення претензій для залізниці?
2. Хто на залізниці розглядає претензії і в який термін?
3. Як здійснюється пред'явлення претензій по залізниці?

Література: [3, 17].

Висновок

Удосконалення вантажної та комерційної роботи з використанням сучасних технологій наданням транспортних послуг на початкових і кінцевих стадіях перевізного процесу через спеціалізовані підприємства (експедиторські організації, брокерські та лізингові компанії і т. ін.) є безперервним процесом.

Таке удосконалення підвищує конкурентоспроможність на ринку транспортних послуг, мінімізує витрати, поліпшує показники роботи залізничної галузі.

Студенти, які пройшли курс навчання з дисципліни «Транспортно-експедиторська діяльність» і закріпили їх на практичних заняттях згідно з тематикою методичних вказівок, можуть самостійно проводити розрахунки плат за перевезення вантажів, укладати договори на надання транспортних послуг, давати консультації з організації перевезення вантажів.

Матеріали методичних вказівок можна використовувати при курсовому та дипломному проектуванні, а також самостійного вивчення дисципліни.

Список літератури

1. Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність», 2004 р.
2. Закон України «Про транзит вантажів».
3. Угода про міжнародне вантажне сполучення (СМГС). Укрзалізниця, 2000 р.
4. Тарифна політика залізниць України. Укрзалізниця, 2011 р.
5. Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги. – К. – 2009 р., друк. ТОВ «Інпрес».
6. Габа В. В., Кириченко Г. І., Родкевич О. Г. Транспортно-експедиторська діяльність на залізничному транспорті: Навчальний посібник. – ДЕТУТ, 2011.
7. Габа В. В., Петренко Л. М. Міжнародне вантажне залізничне сполучення: Навчальний посібник. – ДЕТУТ, 2010.
8. Правила перевезення вантажів залізничним транспортом України. Частина 1. Укрзалізниця, 2004.
9. Гойхман І. М. Статистика залізничного транспорту. Навчальний посібник, – К.: Кондор, 2010.
10. Иловайский Н. Д., Кисилев А. Н. Сервис на транспорте (железнодорожном): Учебник. – Москва, 2003.
11. Закон України «Про страхування вантажів». 06.04.2000 р.
12. Постанова КМУ від 1 червня 2002 р. № 733 «Про затвердження Порядку і Правил проведення обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів».
13. Єдина тарифна статистика номенклатури вантажів. (ЕТСНВ), 2000 р.
14. Гармонізована номенклатура вантажів (ГНВ), 2006 р.
15. Закон України про оренду державного майна, Документ 2269-12, остання редакція від 20.06.2007 на підставі 997-16.
16. Інструкція про порядок передачі в оренду вантажних вагонів, Мінтранс 1997 р. № 101.
17. Статут залізниць України. – 1998 р.

Навчально-методичне видання

**Габа Василь Васильович
Дьоміна Антоніна Костянтинівна**

Методичні вказівки

до практичних занять для денної та заочної форм навчання
напряму підготовки 6.070101 «Транспортні технології (залізничний транспорт)»
галузі знань 0701 «Транспорт і транспортна інфраструктура»
з дисципліни «Транспортно-експедиторська діяльність»

Відповідальний за випуск – Габа В. В.

Директор РВЦ ДЕГУТ – Л. В. Пономаренко
Головний редактор – О. В. Ємець
Верстка – В. О. Полічева

Підписано до друку 14.04.2011. Формат паперу 60x84/16,
папір офсетний, друк на ризографі.

Замовлення № 105-2/11. Тираж 110 прим.

Надруковано в Редакційно-видавничому центрі Державного економіко-технологічного
університету транспорту.

Свідоцтво про реєстрацію серія ДК № 3079 від 27.12.2007 р.
03049, м. Київ-49, вул. Миколи Лукашевича, 19.