

Державний університет інфраструктури та технологій
Київський інститут залізничного транспорту
Факультет «Управління залізничним транспортом»
Кафедра «Технологій транспорту та управління процесами перевезень»

ЗАТВЕРДЖУЮ:

в.о. завідувача кафедри ТТУПІ,
к.т.н., доцент


(підпис) **Р. С. Щербина**

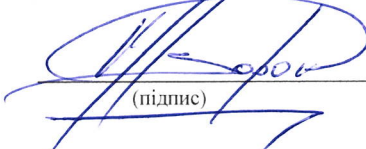
«15» грудня 2020 року

Пояснювальна записка


до кваліфікаційної (магістерської)
роботи освітнього ступеня «Магістр»

на тему «Дослідження системи надання транспортних послуг транспортно-
експедиторськими компаніями»

Виконав: студент 2 курсу, групи ТТ
ОПП 275.02 «Транспортні технології
(на залізничному транспорті)»


(підпис) **Ворошилін М.М.**

Науковий керівник


(підпис) **Жукова Г.В.**

Нормоконтроль


(підпис) **Бердніченко Ю.А.**

Рецензент


(прізвище та ініціали)

Київ – 2020 рік

Державний університет інфраструктури та технологій
Київський інститут залізничного транспорту
Факультет «Управління залізничним транспортом»

Кафедра «Технологій транспорту та управління процесами перевезень»

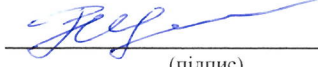
Освітній ступінь «Магістр»

Галузь знань 27 «Транспорт»

Освітньо-професійна програма «Транспортні технології (на залізничному транспорті)»

ЗАТВЕРДЖУЮ:

**в.о. завідувача кафедри ТТУПП,
к.т.н., доцент**

 **Р. С. Щербина**
(підпис)

«01» вересня 2020 року

**ЗАВДАННЯ
НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ (МАГІСТЕРСЬКУ) РОБОТУ**

студента Ворошилiна Микити Миколайовича
(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема роботи Дослідження системи надання транспортних послуг
транспортно-експедиторськими компаніями

науковий керівник Жукова Галина Валеріївна Кандидат економічних наук,
старший викладач кафедри "ТТУПП"

(ПІБ, науковий ступінь, вчене звання)

затверджені наказом Державного університету інфраструктури та технологій
від «31» серпня 2020 року № 09.2-05-447/с

2. Строк подання студентом роботи «11» грудня 2020 року

3. Вихідні дані до роботи: Статут компанії «УЗМ». Фінансовий звіт компанії
«УЗМ» за 2018–2020 рр.. Основні напрямки діяльності компанії. Схеми та
маршрути слідування вантажів. Типові договори з клієнтами та перевізниками.

4. Зміст пояснювальної записки (назва розділів основного змісту роботи):

1 Транспортно–експедиторська діяльність у міжнародній та вітчизняній
практиці

2 Аналіз діяльності Товариства за обмеженою відповідальністю "Українська
Залізнична Магістраль";

3 Організація роботи транспортно–експедиторської компанії;

4 Дослідження та удосконалення послуг ТОВ «Українська Залізнична
Магістраль»;

5 Економічна ефективність введення в експлуатацію додаткового відділу "В" при
роботі ТОВ «Українська Залізнична Магістраль»;

6 Охорона праці;

7 Охорона навколишнього середовища в умовах ТОВ «Українська Залізнична
Магістраль»

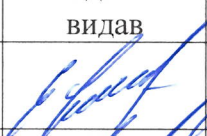
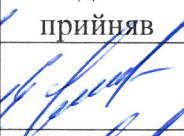


5. Перелік презентаційного матеріалу (з точним зазначенням обов'язкових креслень).

В електронному вигляді:

Мета, предмет та об'єкт дослідження; Види транспортного обслуговування в залежності від повноти; Систематизація транспортно-експедиторських послуг; Обсяги перевезень компанією «УЗМ» за минулі роки; Прогноз обсягів перевезень компанією «УЗМ» на перспективу; Етапи надання експедиторських послуг та їх послідовність; Логістичний ланцюг залізничному транспортування експортних вантажів у міжнародному сполученні; Інтерфейс програмного забезпечення «ТМкарта»; Відображення розрахункового маршруту Полтава-Київська - Апшерон в програмі «ТМкарта»; Результати розрахунків вартості перевезення та терміну доставки різними видами транспорту; Розрахунок по маршруту Старовірівка – Тетерів двома способами; «Поріг» економічної ефективності від створення нового відділу «В» для клієнтів; Структура транспортно-експедиторської компанії «УЗМ».

В паперовому вигляді: немає

6. Консультанти розділів роботи.

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	завдання прийняв
Охорона навколишнього середовища	к.і.н., доцент Сорочинська О.Л.		
Охорона праці	к.і.н., доцент Сорочинська О.Л.		

7. Дата видачі завдання: «01» вересня 2020 року.

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної (магістерської) роботи	Період виконання етапів роботи
	Вступ	02.09.2020-07.09.2020
	Транспортно–експедиторська діяльність у міжнародній та вітчизняній практиці	08.09.2020-25.09.2020
	Аналіз діяльності Товариства за обмеженою відповідальністю "Українська Залізнична Магістраль"	26.09.2020-23.10.2020
	Організація роботи транспортно–експедиторської компанії	24.10.2020-03.11.2020
	Дослідження та удосконалення послуг ТОВ «Українська Залізнична Магістраль»	04.11.2020-11.11.2020
	Економічна ефективність введення в експлуатацію додаткового відділу "В" при роботі ТОВ «Українська Залізнична Магістраль»	12.11.2020-16.11.2020
	Охорона праці	17.11.2020-20.11.2020
	Охорона навколишнього середовища в умовах ТОВ «Українська Залізнична Магістраль»	21.11.2020-23.11.2020
	Висновок	24.11.2020-28.11.2020
	Список використаних джерел	29.11.2020-01.12.2020
	Додатки	02.12.2020-03.12.2020
	Складання доповіді та презентації	04.12.2020-10.12.2020

Студент

Ворошилін М.М

(підпис)

(прізвище та ініціали)

Керівник роботи

Жукова Г.В.

(підпис)

(прізвище та ініціали)

ЗМІСТ

ВСТУП	8
1 ТРАНСПОРТНО–ЕКСПЕДИТОРСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ У МІЖНАРОДНІЙ ТА ВІТЧИЗНЯНІЙ ПРАКТИЦІ	12
1.1 Розвиток транспортно–експедиторської діяльності	12
1.2 Класифікація та систематизація транспортно-експедиторських послуг	24
2 АНАЛІЗ ДІЯЛЬНОСТІ ТОВАРИСТВА ЗА ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ "УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЧНА МАГІСТРАЛЬ"	35
2.1 Аналіз роботи ТОВ "Українська Залізнична Магістраль" за період 2018 – 2020 рр.. Розрахунок параметрів складських потужностей які використовує компанія «УЗМ»	35
2.2 Прогноз обсягів перевезення транспортно–експедиторської компанії на період 2021–2025 рр	39
3 ОРГАНІЗАЦІЯ РОБОТИ ТРАНСПОРТНО–ЕКСПЕДИТОРСЬКОЇ КОМПАНІЇ	41
3.1 Загальна характеристика діяльності і структура компанії	41
3.2 Замкнутий цикл транспортування вантажів ТОВ "УЗМ"	45
3.3 Технологічний процес надання транспортно–експедиторських послуг при перевезенні вантажів	52
3.3.1 Основні функції та задачі експедитора на залізничному транспорті	52
3.3.2 Опис етапів надання послуги	57
3.3.3 Технологія роботи відділу транспортного експедирування	64
3.3.4 Технологія оформлення вантажних перевезень на залізничному транспорті	68
3.3.5 Матеріальна відповідальність	73
3.3.6 Організація комплексного транспортно-експедиторського обслуговування	74
3.3.7 Форми транспортних договорів	76

	6
3.3.8 Використання коду експедитора	80
4 ДОСЛІДЖЕННЯ ТА УДОСКОНАЛЕННЯ ПОСЛУГ ТОВ «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЧНА МАГІСТРАЛЬ»	82
4.1 Удосконалення транспортно–експедиторського обслуговування	82
4.2 Автоматизація виробничих процесів транспортно–експедиторської компанії	87
4.3 Дослідження вибору виду транспорту при перевезенні з України в Азербайджан	94
5 ЕКОНОМІЧНА ЕФЕКТИВНІСТЬ ВВЕДЕННЯ В ЕКСПЛУАТАЦІЮ ДОДАТКОВОГО ВІДДІЛУ "В" ПРИ РОБОТІ ТОВ «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЧНА МАГІСТРАЛЬ»	104
5.1 Основні напрямки удосконалення організації роботи «УЗМ»	104
5.2 Розрахунок економічної ефективності від основних напрямків удосконалення організації роботи «УЗМ»	106
5.2.1 Розрахунок витрат вантажовласника (клієнта), пов’язаних зі створенням та функціонуванням транспортного відділу	106
5.2.2 Розрахунок витрат вантажовласника (клієнта), що пов’язані з оплатою послуг ТОВ «УЗМ»	108
5.2.3 Обсяги перевезень, при яких досягається економічна ефективність від надання нових послуг відділом «В»	120
6 ОХОРОНА ПРАЦІ	122
6.1 Вимоги до виробничих приміщень для експлуатації ВДТ ЕОМ та ПЕОМ у ТОВ «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЧНА МАГІСТРАЛЬ»	122
6.2 Гігієнічні вимоги до організації і обладнання робочих місць з ВДТ ЕОМ і ПЕОМ у ТОВ «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЧНА МАГІСТРАЛЬ»	123
7 ОХОРОНА НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА В УМОВАХ ТОВ «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЧНА МАГІСТРАЛЬ»	126
7.1 Основні напрямки впливу залізничного транспорту на навколишнє середовище	126

7.2 Робота Укрзалізниці над зменшенням негативного впливу залізничного транспорту на навколишнє середовище	128
ВИСНОВОК	131
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	134
ДОДАТОК А Мета, предмет та об'єкт дослідження роботи	137
ДОДАТОК Б Види транспортного обслуговування залежно від його повноти	138
ДОДАТОК В Систематизація транспортно-експедиторських послуг	139
ДОДАТОК Г Обсяги перевезень компанії «УЗМ» за минулі роки	140
ДОДАТОК Д Прогноз обсягів перевезень компанією «УЗМ» на перспективу	141
ДОДАТОК Ж Логістичний ланцюг транспортування експортних вантажів у міжнародному залізничному сполученні	142
ДОДАТОК Е Етапи надання експедиторських послуг та їх послідовність	143
ДОДАТОК К Інтерфейс програмного забезпечення «ТМкарта»	144
ДОДАТОК Л Відображення розрахункового маршруту Потава-Київська - Апшерон в програмі «ТМкарта»	145
ДОДАТОК М Результати розрахунків вартості перевезення та терміну доставки різними видами транспорту	146
ДОДАТОК Н Розрахунок по маршруту Старовірівка – Тетерів двома способами	147
ДОДАТОК П «Поріг» економічної ефективності від створення нового відділу «В» для клієнтів	148
ДОДАТОК Р Структура транспортно-експедиторської компанії «УЗМ»	149

ВСТУП

Залізничний транспорт є важливою складовою частиною економіки України, і від його ефективної діяльності в значній мірі залежить розвиток та функціонування різних промислових підприємств, сільського господарства, торгівлі. Однією з основних задач транспорту є повне задоволення потреб клієнтів в перевезеннях у встановлені терміни зі збереженням вантажів, надання відповідного рівня тарифів та сервісу.[1]

Встановлення ринкових відносин в економіці України, зміни взаємовідносин між структурами господарського комплексу вносить зміни в організацію роботи залізничних станцій.

Вже багато років тому на ринку вантажних залізничних перевезень з'явилися транспортно–експедиторські компанії. Це суб'єкти господарювання, які здійснюють залізничні перевезення вантажів власним, залученим або орендованим рухомим складом, залізничними коліями загального користування, чи всі ті хто організовує на передбачених законом підставах експлуатацію неналежного йому власного рухомого складу на залізничних коліях загального користування у взаємодії з перевізниками та експедиторами, вантажовідправниками, вантажоодержувачами і вантажовласниками для задоволення попиту на перевезення вантажів[2].

Транспортно–експедиторські компанії вводяться на ринок залізничних перевезень з метою розвитку економічної конкуренції, обмеження монополізму на цьому ринку, повного задоволення попиту споживачів залізничних послуг через розширення їх асортименту та підвищення якості відповідно до потреб суспільного виробництва, збільшення парку рухомого складу, поліпшення показників його використання. Звідси й випливає **актуальність** спеціального дослідження особливостей роботи експедиторських компаній на залізницях

України в умовах збільшення обсягів перевезень з погляду встановлення шляхів і способів підвищення ефективності їхньої роботи.

Науковий опис питання специфіки роботи експедиторських компаній на залізницях України є новим та потребує врахування нових підходів до реформування залізниць, про що свідчать результати вивчення досвіду реформування залізниць у розвинених державах.

Метою кваліфікаційної роботи є дослідження доцільності створення на базі транспортно-експедиторської компанії структурного підрозділу або додаткового відділу з організації та проведення навантажувально-розвантажувальних робіт. Відділ, який буде виконувати усі функції, що лежать на плечах вантажовідправника (вантажовласника).

Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити такі завдання:

- проаналізувати та узагальнити існуючий досвід роботи експедиторських компаній у розвинутих країнах;
- проаналізувати сучасний стан залізничних перевезень в Україні та перспективи збільшення обсягів перевезень;
- виявити та систематизувати фактори, що впливають на функціонування експедиторських компаній;
- систематизувати існуючі шляхи підвищення ефективності роботи експедиторських компаній та визначити можливі застосування нового відділу з новим спектром послуг в Україні;
- обґрунтувати передумови практичного впровадження результатів дослідження на діючих підприємствах та заводах України.

Об'єктом дослідження є робота експедиторських компаній на залізницях та підприємствах України.

Предметом дослідження є взаємодія засобів та технологій підвищення ефективності роботи експедиторських компаній.

Матеріал дослідження – створення на базі **Товариства за обмеженою відповідальністю "Українська Залізнична Магістраль"** (надалі - ТОВ "УЗМ")

додаткового відділу по виконанню навантажувально–розвантажувальних робіт та виконання ролі «Вантажовідправника».

У проведеному дослідженні будуть застосовані такі наукові **методи**: системний підхід до управління транспортними компаніями, спостереження, аналіз техніко–експлуатаційних параметрів та фінансово–економічних показників, синтез, зіставлення даних, умовиводи. Також були використані практичні методи моделювання розрахунків та експериментальний метод.[19;22]

Наукова новизна роботи полягає у наступному:

- виявлення загальних особливостей реформ, що проходили на залізницях різних розвинених країн, встановлення факторів, що здійснили вплив на підвищення конкурентоздатності залізниць та підвищення якості транспортного обслуговування;
- розробка рекомендацій по підвищенню ефективності функціонування транспортно-експедиторських компаній та якості транспортного обслуговування.

Теоретичне значення дослідження полягає у систематизації знань про реорганізацію залізниць розвинених країн, одержанні нових даних про підвищення ефективності роботи транспортно–експедиторських компаній на залізницях України, у розширенні знань про сучасний стан цих компаній в Україні та закономірності їхнього функціонування, а також в обґрунтуванні раціональних шляхів зменшення витрат.

Практична цінність дослідження – відкриття на базі транспортно–експедиторської компанії нового відділу «В». Цінність полягає у прикладному характері, можливості практичного застосуванні отриманих розрахунків у діяльності транспортно-експедиторських компаній на залізницях України.

Кваліфікаційна робота складається із 7-ми розділів, які, в свою чергу, поділяються на підрозділи. В кожному розділі розглядається або досліджується певна частина транспортно–експедиторської діяльності в цілому та на прикладі окремої компанії.

Наприклад, в 1-му розділі наводиться світовий та вітчизняний досвід розвитку транспортно–експедиторської діяльності. В 2–му – аналіз діяльності ТОВ "УЗМ" та прогноз обсягів перевезень на майбутні роки.

Так, в 3-му розділі детально розглядається організація роботи транспортно–експедиторської компанії, а саме: загальна характеристика та структура компанії, технологічний процес надання послуг, функції та задачі експедитора на залізничному транспорті, технологія прийняття та видачі вантажу на станціях, форми та проекти договорів тощо.

В 4-му та 5-му розділах досліджується якість послуг при роботі транспортно-експедиторської компанії та визначається економічна ефективність введення в експлуатацію додаткового відділу при роботі компанії.

В 6-му та 7-му розділах розглядаються всі необхідні вимоги по охороні праці та охороні навколишнього середовища в умовах роботи компанії.

Робота надрукована на _____ аркушах, має ____ додатків

1 ТРАНСПОРТНО–ЕКСПЕДИТОРСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ У МІЖНАРОДНІЙ ТА ВІТЧИЗНЯНІЙ ПРАКТИЦІ

1.1 Розвиток транспортно–експедиторської діяльності

Ще, коли здійснювалися перевезення вантажів мореплавцями–купцями, виникла потреба мати в інших державах, куди вони пливли, «своїх людей», які б могли забезпечити команду судна по прибутті в порт їжею, водою, паливом та ін., і їх називали «транспортні агенти», брокери, а коли пізніше їм стали довіряти і свої вантажі та операції з ними, виникли професіонали, які називали себе експедиторами («speditoren» – німецька мова) вантажовласників.[15]

Таким чином, уже більш як півстоліття в індустрії обслуговування діють експедитори, а ще раніше виник транспортно–агентський сервіс, який має свій ринок, свої закони, правила та організації різних форм власності, які забезпечують цей сервіс.

До 1917 р. комерційні агентства, що діяли на залізницях Російської імперії, комісійні контори та міські станції виконували в основному функції місцевої експедиції, займалися залученням вантажу, видачею позичок, посередницькими операціями в торгівлі. Конкурували з іншими комерційними агентствами і працювали переважно в інтересах транспортних підприємств (залізниць). Крім них, транспортно–експедиційною діяльністю займалися спеціалізовані акціонерні товариства, що виражали інтереси вантажовласників. Поряд з виконанням експедиційних операцій вони підвозили вантажі до станцій і портів, а також вивозили вантажі на склади одержувачів своїм або орендованим транспортом. На міських станціях залізниць, крім виконання операцій з вантажами, вони продавали пасажирські квитки, приймали вдома і доставляли до дому багаж, посылки.

До 1922 р. транспортно–експедиційне обслуговування здійснювали міські товарні станції, комерційні та митні агентства залізниць. У 1922 р. на залізницях

колишнього СРСР було створене перше спеціалізоване транспортно-експедиційне підприємство – державне акціонерне товариство «Транспорт». Потім, у 1930 р. на базі підприємств акціонерного товариства «Транспорт», інших подібних до нього організацій у системі НКШС (Народний комісаріат шляхів сполучення) було створене Всесоюзне об'єднання складської і транспортно-експедиторської справи «Союзтранс», що об'єднало всю матеріальну базу (автомобільний, гужовий транспорт, склади та ін.) і взяло на себе організацію та здійснення транспортно-експедиційної справи у всій країні.

Через громіздкість структури та неоперативність у роботі «Союзтранс» згодом перестав відповідати вимогам зростаючого обсягу перевезень вантажів і в 1936 р. це об'єднання розформували, а транспортно-експедиційну роботу було покладено на організовані в краях та областях автогужові трести. Того ж року в системі НКШС було організоване Об'єднання транспортно-експедиційних контор (ОТЕК), що діяло за принципом госпрозрахунку. Лінійні контори об'єднання, як тарифні пункти, виконували транспортно-експедиторську роботу, займалися організацією контейнерних перевезень, здійснювали комерційні операції з вагонними відправками, завозили на станції та вивозили вантажі своїм автотранспортом.

У 1950 р. у зв'язку зі збільшенням функцій транспортно-експедиторського обслуговування та розвитком контейнерних перевезень ОТЕК було реорганізовано в центральне госпрозрахункове Керування контейнерних перевезень і транспортно-експедиційних операцій (ЦКТЕК) МШС. Розширення транспортно-експедиційного обслуговування здійснювалося через організовані на всіх залізницях контори контейнерних і транспортно-експедиційних операцій, а також через розгалужену мережу різних відділень, філій та агентств. У великих вузлах (Московському, Ленінградському, Київському та ін.) були створені вузлові контори контейнерних і транспортно-експедиційних операцій.

Свою діяльність ЦКТЕК зосередило в основному на організації транспортно-експедиційного обслуговування перевезень вантажів дрібними

відправками та в контейнерах і мало займалося вагонними відправками. Це, у свою чергу, не звільняло повністю відправників і одержувачів вантажів від необхідності мати свій штат експедиторів вантажів, вантажників та інших агентів.

У 1956 р. ЦКТЕК було ліквідоване, а транспортно–експедиційні функції передані Головному вантажному управлінню МШС, вантажним службам, відділенням і станціям залізниць. Автотранспорт при цьому в основному був переданий організаціям автомобільного транспорту. Форми транспортно–експедиційного обслуговування і організаційне (структурне) формування цієї справи вибирали місцеві органи та залізниці. У ті роки склалися різні за структурою та функціями форми транспортно–експедиційних організацій.

Важливою умовою, що забезпечує повне транспортно–експедиційне обслуговування, стало приєднання транспортно–експедиційних організацій до прямого, змішаного з іншими видами транспорту сполучення. Практика показала, що виконання транспортно–експедиційних операцій підрозділами залізниць було найбільш раціональною формою, що забезпечило доцільне використання рухомого складу, прискорення доставки вантажів, а також скорочення транспортних витрат відправників вантажу та вантажоодержувачів.

До 90–х років ХХ ст. на залізницях України діяла форма транспортно–експедиційного обслуговування, за якої функції основного експедитора були покладені на автопідприємства (АТП), підпорядковані Міністерству автомобільного транспорту України, навантажувально–розвантажувальні операції виконували дистанції навантажувально–розвантажувальних робіт (МЧ), які входили до складу залізниць, а організацію видачі вантажів здійснювали працівники залізничних станцій.

Для узгодження взаємодії роботи один раз на рік між адміністраціями АТП, МЧ та відділками залізниць укладалися вузлові угоди із зазначеними обсягами перевезень та умовами організації приймання і видачі вантажів.

Після відокремлення залізниць України від загальної мережі залізниць колишнього Міністерства шляхів сполучення СРСР та переведення економіки

країни на нові ринкові умови господарювання відбулися зміни і в організації транспортно–експедиторської діяльності.

У період з 1990 по 2000 рік в Україні було створено мережу транспортно–експедиторських підприємств із наданням послуг при перевезеннях вантажів як у внутрішньому, так і міжнародному сполученнях.

Кількість експедиторських організацій та підприємств із надання транспортних послуг у 2000 р. при міжнародних залізничних перевезеннях становила майже 350 од. і при внутрішніх залізничних перевезеннях майже 500. Як показала практика наступних років, така кількість експедиторів, перш за все при здійсненні міжнародних перевезень, не була потрібною, тому, починаючи з 2000 р., їхня кількість скоротилася до 120–130 і продовжує скорочуватись.

На ринку транспортних послуг залишаються здебільшого компанії, які надають велику кількість транспортних послуг, з високою якістю обслуговування клієнтів.

Світовий досвід розвитку транспортно–експедиторської діяльності. Загальною тенденцією у сфері транспорту за кордоном є поступова інтеграція національних транспортних систем у загальносвітову. У цих умовах доставку вантажів прагнуть здійснювати переважно за варіантом «від дверей до дверей» у режимі «точно в строк» на будь–яку адресу, на чому і зосереджена в основному діяльність транспортно–експедиторських фірм у різних країнах.

Світовий досвід свідчить, що без розгалуженої мережі транспортно–експедиторських підприємств різних форм власності сформувати повноцінний ринок транспортних послуг і забезпечити високу якість обслуговування неможливо.[25]

Експедиторські фірми за кордоном можуть бути як малими підприємствами (чисельністю до 10 чоловік), роботу яких можна організувати без значних капіталовкладень, так і великими (до 2 тис. і більше), при розгалуженій мережі філій у всіх країнах світу. Вони можуть бути самостійними або входити до складу великих залізничних, автомобільних і суднових компаній, як їхні філії. Крім того,

такі фірми на Заході поділяються на міжнародні та внутрішні, хоча їхня діяльність тісно переплітається. Однак у ряді країн фірми спеціалізуються тільки на одному з видів перевезень (міжнародних або внутрішніх).

Експедиторська фірма може мати власний рухомий склад або залучати транспортні засоби великих автомобільних, залізничних і суднових компаній, приватних власників шляхом укладання з ними контракту.

За кордоном більша частина транспортно–експедиторських служб перебуває у приватній власності окремих компаній або осіб і лише незначна – у державній власності. Багато приватних фірм є сімейними.

Великі транспортно–експедиторські компанії, які є акціонерними товариствами, можуть бути змішаними, тобто частина власності акціонерного товариства є приватною, а частина – у державній або муніципальній власності.

В останні роки за кордоном, особливо у США, з'явилась принципово нова форма володіння – колективна власність, перехід на яку дозволив у ряді випадків уникнути банкрутства, поліпшити роботи підприємств. Конгрес США за останні 25 років прийняв більше 20 нормативних актів, що сприяють розвитку цієї форми власності.

Одним із найбільших транспортно–експедиторських підприємств у Західній Європі є німецька фірма «М+М Милитцер і Мюнх». Це підприємство спеціалізується на перевезенні збірних вантажів. Воно було засноване у 1932 р. і успішно конкурує протягом багатьох десятиліть з іншими транспортно–експедиторськими фірмами різних країн світу. Підприємство щорічно перевозить 1,5 млн тонн вантажів. Автопарк підприємства складає 740 одиниць рухомого складу.

Дочірня фірма підприємства має 15 товарних логістичних складів, власне бюро з організації робіт у портах Бремена та Гамбурга, власне страхове агентство.

До когорти великих експедиторів можна віднести німецький концерн ТІМТ, що поєднує 350 фірм і їхніх філій, які здійснюють перевезення багатьох видів

вантажів між усіма континентами світу. Обіг коштів концерну становить більше мільярда доларів щорічно.

Поруч із фірмами-гігантами існують невеликі транспортно-експедиторські підприємства, яким також властива висока якість обслуговування клієнтури. Як правило, це вузькоспеціалізовані підприємства: термінальні, юридичні, страхові та інші.

Фірми виконують вантажно-розвантажувальні роботи на складах, здійснюють зберігання вантажів, навантаження та кріплення вантажу на суднах та у вагонах, зважування вантажів, їхній супровід і багато інших робіт. Таких фірм, наприклад, у Гамбурзькому транспортному вузлі налічується 600, а в Бременському залізнично-автомобільному вузлі – 400.

Експедитор у той же час може бути одноособовим представником вантажовласника, що контролює діяльність інших фірм. Високий рівень обслуговування досягається завдяки конкурентній боротьбі між фірмами.

Розвитку транспортно-експедиторської діяльності сприяє створення мережі терміналів. Сучасний термінал, що відповідає міжнародним вимогам, – це транспортно-експедиторське підприємство, на території якого закінчується одне транспортне перевезення та починається інше.

Типовим прикладом може служити термінал у м. Бремені (ФРН), введений у дію в 1985 р. Він розташований неподалік від порту, залізничної станції та промзони. Потужність терміналу становить 3000 автопоїздів за добу. Територія утворює прямокутник розміром 4 км на 500 м, що забезпечує кожному з користувачів легкий доступ до залізничних під'їзних колій. На території комплексу розташовані: вантажна залізнична станція, митний і поштовий склад, власні склади експедиторів і перевізників, внутрішні автодороги та під'їзні залізничні колії. Кожен експедитор або перевізник, що уклав договір з термінальним комплексом, фактично відкриває на його території власну філію.

Сьогодні у світі склався єдиний транспортний комплекс у формі кооперації діяльності невеликого числа потужних транспортних і транспортно-

експедиторських компаній і сотень тисяч середніх і дрібних експедиторських фірм і транспортних підприємств. За даними міжнародної Федерації експедиторських асоціацій, у світі діє 35 тисяч великих і середніх експедиторських фірм із персоналом загальною чисельністю близько 8 млн. осіб.

Таким чином, основним суб'єктом, що пред'являє вантаж перевізникам, став експедитор. Експедитори контролюють близько 60 % перевезень магістральними видами транспорту та до 75 % міжнародних перевезень. Експедитор стає власником логістичної системи, що забезпечує прогнозування та планування перевезень, спостереження за рухом вантажів, за часом доставки товару, оптимізацією просування вантажів і зберігання сировини, матеріалів і готових виробів.

Передбачається, що в перспективі у світі буде створено 60 – 70 транспортних вузлів–центрів логістичного розподілу, зв'язаних транспортними коридорами з підключеними до них логістичними регіональними підсистемами, які будуть забезпечувати через необмежене число експедиторів і перевізників вихід до кожного відправника вантажу та вантажоодержувача.

Відбувається процес розширення прав експедитора. Експедитор тепер може виконувати ще донедавна невластиві йому функції, такі, як:

- право залучати третіх осіб;
- використовувати власні транспортні засоби і товарні склади;
- діяти як оператор перевезення вантажів у змішаному сполученні;
- виготовляти тару та упаковку;
- дороблювати товари, викупувати їх і перепродувати, а також організовувати їхній збут.

Міжнародні договори та конвенції, що регламентують транспортно–експедиторську діяльність. Множинність і різноманітність транспортно–експедиторських операцій і послуг, високий рівень міжнародної інтеграції

транспортно–експедиторської діяльності (ТЕД) вимагають адекватної правової основи.

Світове законодавство в цій сфері можна умовно поділити на міжнародне та національне. У різних країнах залежно від рівня розвитку в них транспортного експедирування національне законодавство більшою або меншою мірою гармонізоване з міжнародним.

Основними міжнародними договорами і конвенціями, що регламентують транспортно–експедиторську діяльність на різних видах транспорту, є:

– Генеральна угода з тарифів і торгівлі (ГАТТ). Вона регламентує загальні питання правового регулювання міжнародної торгівлі. До складу ГАТТ входять понад 100 держав;

– Генеральна угода з торгівлі послугами Всесвітньої торговельної організації, що регламентує єдині міжнародні вимоги до порядку перетину кордонів, урегулювання спорів, технічних характеристик транспортних засобів та ін.;

– Конвенція про міжнародні змішані перевезення вантажів (ТД/МТ/СОНІ/17), укладена 77 державами 1980 року. Основний зміст даного нормативного акту полягає у створенні нормативно–правової бази, що регламентує змішані перевезення вантажів у міжнародному сполученні за одним наскрізним транспортним документом. Відповідно до вимог Конвенції перевізником (експедитором), що заявляє себе відповідальним за доставку вантажу, є «оператор змішаного перевезення»;

– Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів, що регламентує вимоги до перевезень небезпечних вантажів;

– Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів;

– Конвенція про договір міжнародного використання колійного господарства перевезення вантажів (КДПГ);

- Міжнародна конвенція про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордоні;
- Митна конвенція про тимчасовий ввіз приватних дорожніх перевізних засобів;
- Митна конвенція, що стосується контейнерів;
- Угода про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів і про спеціальні транспортні засоби, призначені для цих перевезень (УПС), та ін.

Існують впливові міжнародні організації, що займаються транспортно–експедиторською діяльністю й розробляють нормативні документи обов’язкового (для їхніх членів) або рекомендаційного характеру, які враховуються при розробці національних законодавчих актів, що стосуються ТЕД.

Міжнародна федерація експедиторських асоціацій (FIATA) розробляє рекомендації із регламентування ТЕД. Вона розіслала своїм членам Модель правил транспортно–експедиторського обслуговування (ТЕО), як статутний документ для країн, де законодавство про таке обслуговування або відсутнє, або тільки розробляється, а також для країн, де воно вимагає серйозного вдосконалення. Ця організація розробляє форми транспортно–експедиторської документації, порядок їхнього оформлення та руху при здійсненні ТЕД.

Велику роботу проводить Комітет із внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН (КВТ ЄЕК ООН), у рамках якого розроблено вже більше 50 угод, конвенцій і протоколів у галузі транспорту, які були укладені під егідою ООН.

Міжнародна інформаційна система «Ефект» регламентує вимоги до форми й технології заповнення транспортно–експедиторської документації при використанні безпаперової технології.

Правові аспекти організації перевезень на різних видах транспорту регламентують: Міжнародний союз автомобільного транспорту, організації цивільної авіації – Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA) і

Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО от англ. ICAO–International Civil Aviation Organization), Європейська конференція міністрів транспорту (розробляє рекомендації та правові положення для різних видів транспорту, зокрема залізничний).

Є кілька шляхів введення в конкретних країнах міжнародних угод і нормативних документів для того, щоб вони стали обов'язковими для національних експедиторів:

1) введення розроблених у даних документах вимог і положень у національне законодавство;

2) ухвалення рішення про введення прямої дії міжнародного стандарту або іншого нормативно–правового документа на території даної держави;

3) визначення пріоритету міжнародного нормативно–правового документа при розробці національного;

4) сертифікація транспортно–експедиторських послуг або систем якості підприємства-експедиторів на відповідність міжнародним вимогам. Вона проводиться незалежним органом із сертифікації, який часто перебуває в іншій країні та має міжнародне визнання.

Національне законодавство у сфері ТЕД існує у США, Канаді, Японії. Основою його є діючі в кожній конкретній країні правові цивільні норми та вимоги галузевих транспортних статутів і кодексів, а також сформовані для кожного виду транспорту правила поведінки сторін при здійсненні транспортно–експедиторського обслуговування.[25]

Для французького законодавства основними документами є закони про захист та інформацію споживачів продуктів і послуг, про безпеку споживачів, про вільні ціни і конкуренцію.

В англійському праві застосовуються закони: про безпеку споживачів, про справедливу торгівлю, про порушення умов договору, про поставку товарів і надання послуг.

Державне регулювання ТЕД ставить за мету:

- стимулювати розвиток національної транспортно–експедиторської діяльності з метою забезпечення стійкого функціонування і розвитку економіки країни;

- забезпечити гарантований рівень якості транспортно–експедиторського обслуговування юридичних і фізичних осіб.

Основними механізмами державного регулювання транспортно–експедиторської діяльності за кордоном є:

- ліцензування, що визначає систему доступу експедиторів і перевізників до участі в ТЕД;

- сертифікація, що стимулює підвищення якості надання транспортно–експедиторських послуг;

- податкова політика в сфері ТЕД, економічно регулюючі напрямки та методи розвитку ТЕД;

- правовий захист усіх учасників ТЕД, особливо громадян (споживачів);

- стандартизація всіх аспектів ТЕД;

- політика в області страхування.

Юридичною основою взаємовідносин клієнта й експедитора вважається договір транспортного експедирування, основним принципом якого є рівність і відповідальність обох сторін договору – клієнта та експедитора. Укладання договору на практиці може мати різну форму, навіть простий обмін документами між клієнтом та експедитором за допомогою поштового, телеграфного, телетайпного, телефонного, електронного або іншого зв'язку, що дозволяє в майбутньому вірогідно встановити, що документ виходив від кожної зі сторін договору.

Укладання договору між клієнтом і експедитором установлює їхню внутрішню юрисдикцію. Практичне ж виконання експедиторських доручень виводить ці відносини на рівень зовнішніх контактів із третіми особами. Їхній

склад великий, що виражається в широкому спектрі правовідносин сторін: клієнта й експедитора з третіми особами або тільки одного експедитора з третіми особами, у тому числі й у випадках, коли він взаємодіє з ними не від свого імені, а від імені клієнта.

Регламентація взаємних прав і відповідальності всіх учасників ТЕД викладається в національних правилах транспортно–експедиторської діяльності та виражається в конкретних формах транспортно–експедиторської документації.

Світовий процес уніфікації транспортно–експедиторської діяльності привів до створення єдиних форм основних документів, що враховують національні правила, які погоджені з міжнародним законодавством. Цю роботу в основному проводить FIATA. У той же час FIATA проявляє певну обережність у юрисдикції документів – дія більшості з них залежить від національних правил експедирування вантажів.

Розвинені країни багато уваги приділяють протекціоністським заходам стосовно національних експедиторів і перевізників, забезпечуючи ним кращі порівняно з іноземними фірмами умови для роботи на внутрішньому ринку транспортно–експедиторських послуг. Це досягається в основному за допомогою ліцензування та податкової політики.

Важливим моментом розвитку ТЕД є забезпечення державою мережі професійного навчання з метою підготовки та підвищення кваліфікації кадрів для роботи в транспортно–експедиторських підприємствах. Багато видів експедиторської діяльності не вимагають для їхнього здійснення великого капіталу або наявності власної технічної бази (майна) в експедитора. Тому найважливішою умовою успішної роботи експедитора в багатьох випадках є професійна підготовка, на що і спрямовано державну політику в розвинених країнах.

1.2 Класифікація та систематизація транспортно-експедиторських послуг

Транспортно–експедиторське обслуговування (ТЕО) передбачає низку операцій на початковій та кінцевій стадіях перевізного процесу, які носять по відношенню до нього нібито додатковий характер, але без яких він не може бути розпочатий в пункті відправлення і продовжений та завершений в пункті призначення вантажу. Відповідно до чинних положень, виконання таких операцій не входить до обов'язків основного перевізника. Транспортне експедирування включає великий комплекс операцій: приймально-здавальних, які виконуються на складі відправника або одержувача вантажу; транспортних – завезення та вивезення вантажу на станції та із станцій, причалів річкових і морських портів, складів; експедиторських – супроводження вантажу, складання перевізних документів, оплата перевізних платежів і зборів, інформація, пакування та маркування вантажів, зняття копій із документів та ін. ТЕО виконують і в пунктах перевантаження з одного виду транспорту на інший або при передачі вантажу з однієї прикордонної станції на іншу та ін.

Практика показує, що для виконання транспортно–експедиторських операцій відправники й одержувачі утримують значний штат експедиторів, вантажників, автотранспортні засоби, які, як правило, працюють не на повну потужність. Відомча розгалуженість організацій, які беруть участь у перевізному процесі (основного перевізника і відправника), не завжди забезпечує чітку координацію і єдину технологію їхньої роботи. Відсутність єдиного керівництва є причиною несвоєчасного вивезення та завезення вантажів. Це призводить до тривалих затримок вагонів, автомобілів, суден, навантажувально–розвантажувальних машин. Тому вигідніше передати право на виконання ТЕО транспортним підприємствам або спеціальним організаціям.

Концентрація транспортно–експедиторських операцій в спеціалізованих організаціях, в тому числі із завезенням та вивезенням вантажів, збільшує ефективність використання основних фондів і забезпечує зниження транспортних витрат на їх виконання, підвищує культуру обслуговування вантажовласників.

В Україні транспортно–експедиторське обслуговування підприємств, організацій та громадян здійснюють транспортно–експедиторські підприємства, організації, створені на різних видах транспорту, як структурні підрозділи, так і самостійні госпрозрахункові, а також підприємства різної форми власності.[11]

Залежно від того, де виконуються операції, у пунктах відправлення чи призначення або на шляху прямування, а також від повноти обслуговування транспортне експедирування може бути:

Частковим або неповним – підприємство бере на себе не всі види обслуговування, а тільки окремі (рисунок 1.1). Це можуть бути послуги з надання інформації про місце перебування вагонів із вантажами, доставки вантажів на/із станцій, оформлення перевізних документів і ін.

Місцевим – операції виконуються тільки в пунктах відправлення (призначення) або на шляху переміщення вантажу (рисунок 1.2). При місцевому обслуговуванні всі функції з відправлення/отримання вантажів здійснюють транспортно–експедиторські підприємства згідно з договорами, укладеними з вантажовласником і перевізником.[10]

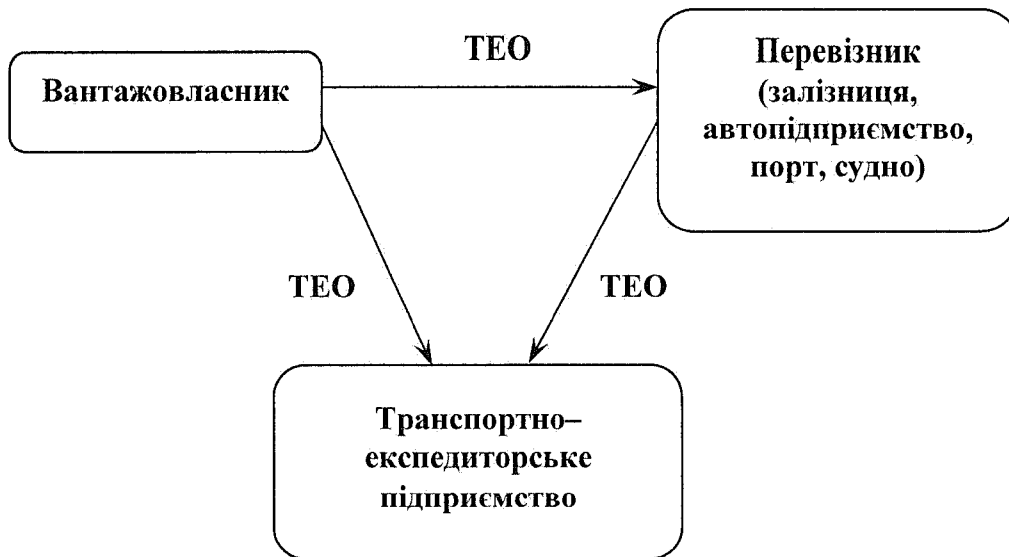


Рисунок 1.1 — Схема часткового виконання операцій з транспортно-експедиторського обслуговування у пункті відправлення вантажу

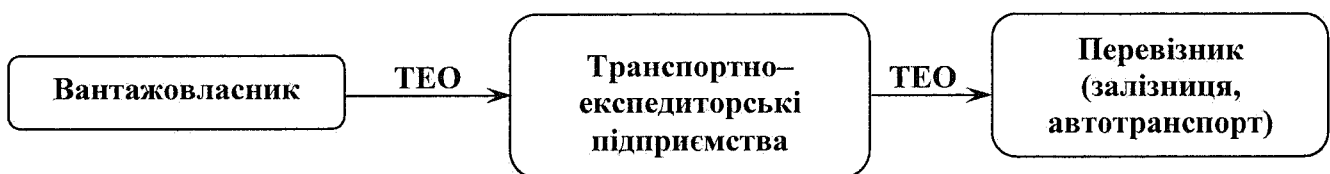


Рисунок 1.2 — Схема місцевого виконання операцій з транспортно-експедиторського обслуговування в пункті відправлення

Повним – усі операції, пов’язані з доставкою вантажу упродовж усього шляху переміщення від складу відправника до складу одержувача, здійснює транспортно-експедиторське підприємство.

Повне ТЕО найбільш ефективно може виконувати підприємство, підпорядковане основному перевізнику (залізниці, автопідприємству, порту). Такі підприємства мають свої склади, навантажувально-розвантажувальні машини, засоби зв’язку, приміщення.

Повне ТЕО виключає багаторазову передачу вантажу та документів у процесі перевезення, виключає дублювання та паралельне виконання низки операцій, значно підвищує якість і знижує собівартість експедиторських операцій.

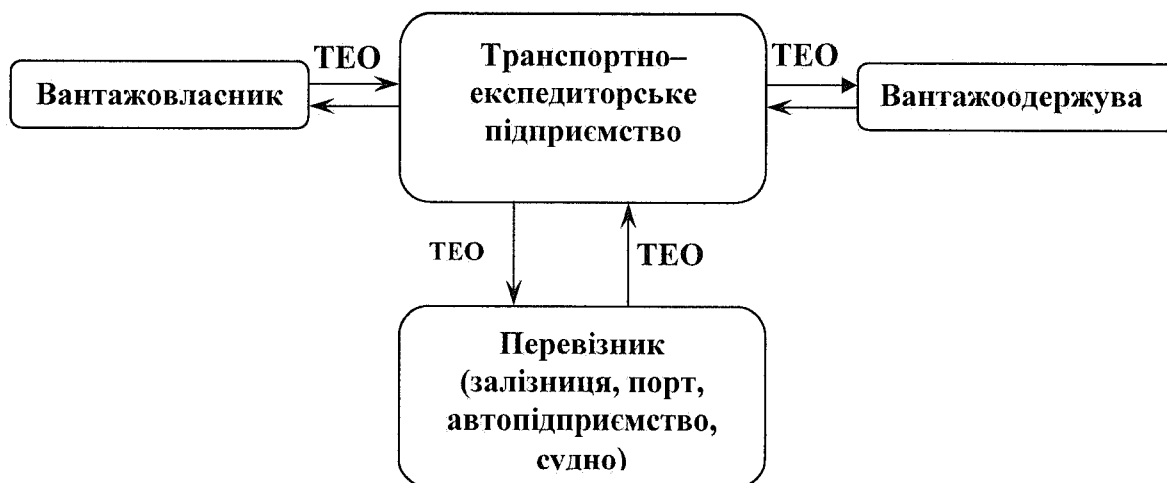


Рисунок 1.3 — Схема повного виконання операцій транспортно-експедиторського обслуговування при перевезенні вантажів

Багаторічна практика ТЕО на залізничному транспорті показує, що найбільш ефективно використовуються засоби виробництва з мінімальними витратами, коли повне транспортно-експедиторське обслуговування власників вантажу, який перевозиться залізницями, забезпечують підрозділи останніх, діючих у відповідності зі Статутом залізниць України та Правилами перевезень вантажів.

З огляду на велике значення транспортно-експедиторського обслуговування ст. 55 Статуту залізниць України [5] передбачає, що «...у складі залізниць можуть створюватись експедиторські та транспортно-експедиторські організації», які найбільш ефективно з мінімальними витратами забезпечують надання транспортно-експедиторських послуг.

Технологічна єдність транспортного процесу – від складу вантажовідправника до складу вантажоодержувача – виключає передачу вантажу і документів організаціям різної відомчої підпорядкованості, зменшує термін доставки вантажу, дозволяє краще використовувати засоби механізації навантажувально-розвантажувальних робіт і забезпечити чітку взаємодію різних видів транспорту в пунктах перевантаження, а також зменшити собівартість транспортно-експедиторських послуг.

Згідно з розробками, проведеними з цього питання науково–дослідними установами України та країн СНД, рекомендується передати ТЕО:

– при залізничних перевезеннях через станції загального користування у підпорядкування залізниць із залученням автомобільного транспорту різних видів власності на договірних засадах;

– при перевезеннях морським, річним, повітряним і автомобільним транспортом – у підпорядкування автомобільних підприємств або експедиторських організацій.

Систематизація транспортно–експедиторських послуг. Усі транспортно–експедиторські послуги, які надаються під час перевезення залізничним транспортом, можна систематизувати за трьома критеріями: місцем виконання, часом їхнього виконання та видом виконуваних робіт.

За місцем виконання розрізняють послуги, які надаються на складі відправника вантажу (експедитора), на станції відправлення, на шляху прямування, на станції призначення і на складі вантажоотримувача (експедитора).

За часом виконання розрізняють послуги, що надаються до приймання вантажу для перевезення, у процесі (після) приймання вантажу до перевезення, у процесі перевезення, до видачі вантажу, у процесі видачі вантажу та після видачі вантажу.

За видом виконуваних робіт можна виділити такі послуги:

- заповнення та оформлення документів;
- укладання договору перевезення;
- пред’явлення вантажів до перевезення на місцях загального та не загального користування станцій відправлення;
- отримання вантажу на станції призначення;
- завезення вантажу на місця загального користування станцій відправлення;
- вивезення вантажу з місць загального користування станцій призначення;
- подача/забирання вагонів;

- виконання вантажно–розвантажувальних і складських робіт;
- інформаційне обслуговування (інформаційні послуги);
- підготовка до перевезення і додаткове обладнання рухомого складу;
- страхування вантажів;
- сплата провізних платежів, зборів і штрафів (платіжно–фінансові);
- митне оформлення вантажів;
- інші види робіт.

Кожен із вище наведених видів послуг включає в себе окремі детальніші роботи (послуги), які може виконувати вантажовласник або експедитор за дорученням вантажовласника.

До послуг із заповнення й оформлення документів належать:

- заповнення заявок на перевезення вантажу;
- заповнення накладної;
- оформлення переадресування вантажу на шляху прямування і на станції первісного призначення;
- розкредитування перевізних документів;
- оформлення претензій із перевезень до залізниці.

Послуги, пов'язанні з укладанням договору перевезення:

- подання на залізницю заявок на перевезення вантажів;
- узгодження із залізницею заявки на перевезення вантажів;
- отримання від залізниці погодженої заявки й передача її відправнику вантажу;
- пред'явлення накладної залізниці на візування;
- одержання від залізниці завізованої накладної й передача її відправникові вантажу;
- пред'явлення накладної залізниці після навантаження вантажу у вагон (контейнер);
- отримання квитанції про приймання вантажу до перевезення від залізниці і передача її відправникові вантажу.

Послуги, пов'язані із пред'явленням вантажів до перевезення:

– на місцях загального користування станцій відправлення:

1) здача вантажу або контейнера з вантажем прийомо–здавальнику залізниці;

2) забезпечення встановлення запірно–пломбувальних пристроїв на контейнер;

– на місцях незагального користування станцій відправлення:

1) встановлення запірно-пломбувальних пристроїв на вагон (контейнер);

2) приймання порожніх і передача завантажених вагонів прийомо–здавальникові залізниці;

Послуги пов'язані з отриманням вантажу на станції призначення:

– передача відправникові вантажу, розкредитованої накладної;

– отримання в прийомоздавальника залізниці вантажу (контейнера) на місцях загального користування станції призначення;

– приймання навантажених і здача порожніх вагонів залізниці при вивантаженні на місцях не загального користування;

– знімання запірно-пломбувальних пристроїв, установлених на вагоні (контейнері).

До послуг, пов'язаних із завезенням вантажу на місця загального користування станцій, належать послуги з доставки вантажів автомобільним транспортом від складу відправника до складу, розташованого на місцях загального користування станції відправлення.[16]

До послуг, пов'язаних із вивозом вантажу з місць загального користування станції, належать послуги з доставки вантажів автомобільним транспортом від складу розташованого на місцях загального користування станції призначення, до складу вантажоотримувача.

Послуги, пов'язані з подачею й забиранням вагонів:

– подача вагонів на під'їзну колію відправника вантажу (вантажоодержувача);

- прибирання вагонів із під'їзної колії відправника вантажу (вантажоодержувача);

- розміщення вагонів по вантажних фронтах;
- підбір вагонів для подачі на вантажні fronti.

Послуги, пов'язані з виконанням вантажно-розвантажувальних і складських робіт:

- навантаження й вивантаження вантажів із вагонів, контейнерів, автомобілів на складах відправників вантажу і вантажоодержувачів, а також на станціях відправлення та призначення;

- визначення маси вантажу;
- зберігання вантажів у складських приміщеннях експедитора;
- комплектування відправлень і укрупнення вантажних одиниць на складах відправників вантажу й вантажоотримувачів;
- формування та розформування транспортних пакетів;
- відправницьке маркування вантажів;
- кріплення вантажів у вагонах і контейнерах;
- упакування, ув'язування вантажів;
- ремонт транспортної тари й упакування.

Інформаційні послуги включають повідомлення та сповіщення:

- вантажоодержувача про відправлення на його адресу вантажу;
- вантажоодержувача про підхід вантажу (вагона) до станції призначення;
- відправника вантажу (вантажоодержувача) про перетин вантажем державного кордону;
- вантажоотримувача або відправника вантажу про прибуття вантажу в порт;
- відправника вантажу (вантажоодержувача) про навантаження вантажу на борт судна і прибуття до місця призначення;
- вантажоотримувача або відправника вантажу про підхід навантаженого або порожнього автотранспорту;

– відправника вантажу (вантажодержувача) про виявлення комерційних несправностей на шляху прямування;

– відправника вантажу (вантажодержувача) про виконання в процесі перевезення графіка (терміну) доставки вантажу.

Послуги, пов'язані з підготовкою до перевезення та додатковим обладнанням рухомого складу:

- очищення вагонів і контейнерів від залишків вантажів;
- забезпечення відправників вантажу засобами пакування;
- установка змінного устаткування на вагоні;
- забезпечення відправників вантажу потрібними для навантаження пристроями та матеріалами.

Послуги із страхування:

- оплата страхових внесків;
- оформлення документів при настанні страхового випадку;
- отримання страхового відшкодування.

Платіжно–фінансові послуги:

- оформлення й оплата перевізних платежів, зборів і штрафів;
- проведення розрахункових операцій за перевезення й перевалку вантажів з окремими станціями, портами та пристанями, за виконання вантажно–розвантажувальних, складських та інших робіт, які здійснювались при відправленні і прибутті;

- розрахунок суми претензії, проведення розрахункових операцій, пов'язаних із претензіями;

- внесення платежів, пов'язаних із митними зборами та зборами інших державних органів.

Послуги з митного оформлення вантажів і транспортних засобів:

- проведення декларування вантажів;
- консультування відправників вантажу та вантажоотримувачів із питань, пов'язаних із декларуванням вантажу або іншого майна;

– оформлення вантажної митної декларації (ВМД) і супутніх документів на відправлений (прибувший) вантаж.

Інші послуги:

– розробка та узгодження креслень, схем і виконання розрахунків на навантаження і кріплення вантажів, не передбачених технічними умовами;

– контроль за дотриманням комплектного відвантаження устаткування;

– обслуговування й ремонт власних вагонів і контейнерів відправників вантажу й вантажоотримувачів;

– обслуговування рефрижераторних контейнерів;

– виконання робіт з обслуговування, ремонту і контрольних перевірок вагових приладів.

У запропонований перелік послуг і їхню класифікацію можуть бути включені інші послуги, пов'язані з організацією перевезень вантажів на залізничному транспорті, а також з виконанням початково–кінцевих операцій.

Висновок до розділу 1. В сучасних ринкових умовах, коли на вітчизняний ринок все більше впроваджуються іноземні технології транспортних робіт для українського підприємства важливо мати добре розвинену транспортно-експедиторську діяльність.

Більшість досліджуваних наукових робіт показали, що управління транспортно-експедиторською діяльністю розвинене на недостатньому рівні. В основі методів управління лежить логістичний підхід, що включає в себе базові функції менеджменту та спеціалізовані управлінські рішення з питань транспортного розвитку. Кожне підприємство повинно самостійно вирішувати, які найбільш оптимальні рішення потрібно зробити, для того щоб раціонально використати відведені кошти на транспортування. Потрібно враховувати, що збільшення витрат на транспортування вантажу негативно впливає на кінцеву

вартість вантажу, оскільки ці кошти є невід'ємною складовою формування цінової політики компанії.

Було визначено, що головним критерієм ефективної діяльності транспортно-експедиторської компанії є якість надання послуг, що має відображення в показниках задоволеності клієнта, швидкості доставки, розмірів перевезень та інших показників активності транспортно-експедиторських послуг.

2 АНАЛІЗ ДІЯЛЬНОСТІ ТОВАРИСТВА ЗА ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ "УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЧНА МАГІСТРАЛЬ"

2.1 Аналіз роботи ТОВ "Українська Залізнична Магістраль" за період 2018 – 2020 рр.. Розрахунок параметрів складських потужностей які використовує компанія «УЗМ»

Для проведення комплексного транспортно–експедиторського обслуговування компанія використовує станційні склади, площадки та інші споруди та пристрої для проведення навантажувально–розвантажувальних робіт по всій території України. На території однієї зі станцій, на якій компанія активно працює, у межах вантажного району розміщені наступні технічні засоби: вагонні ваги, платформа для самохідних вантажів, склад для будівельних матеріалів, майданчик для великовагових вантажів, підвищена колія, автомобільні ваги, товарна контора з механізованим пунктом навантажувально–розвантажувальних робіт, прохідна, контейнерний майданчик, зарядна станція, склад для тарно–штучних вантажів, колії для перевантаження «вагон–автомобіль».[9]

Підвищена колія для сипучих вантажів має висоту 1,5м підйом на колії запроєктований на ухилі 12%. Довжина фронту вивантаження 500м.

Для переробки тарно–штучних вантажів на території вантажного району передбачений критий трьохпролітний склад ангарного типу. В пункті перевантаження вантажів передбачається розробка складу ангарного типу для тарно–штучних вантажів.

Ємність складу визначається за формулою:

$$E = Q_c \cdot k_{скл} \cdot T_{зб}, \quad (2.1)$$

де Q_c – добове надходження вантажів у тонах;

$k_{скл}$ – коефіцієнт, який враховує додаткову площу на прохід та проїзд (1,5);

$T_{зб}$ – час зберігання вантажу на складі (2 доби).

$$Q_c = m_{ваг} \cdot q_{ваг} \cdot k_{нер} \quad (2.2)$$

де $m_{ваг}$ – кількість вагонів у подачі (37 вагонів);

$q_{ваг}$ – вага вантажного вагону (69 т);

$k_{нер}$ – коефіцієнт, що враховує нерівномірність прибуття вагонів (1,28);

$$Q_c = 37 \cdot 69 \cdot 1,28 = 3268 \text{ тон};$$

$$E = 3268 \cdot 1,5 \cdot 2 = 9804 \text{ тон};$$

Площа складу визначається за формулою:

$$F = \frac{E}{P_n}, \quad (2.3)$$

де P_n – кількість вантажу, що припадає на один метр квадратний (0,65 т).

$$F = \frac{9804}{0,65} = 15084 \text{ м}^2,$$

Довжина критого складу для тарно-штучних вантажів визначається за формулою:

$$L = \frac{F}{b}, \quad (2.4)$$

де b – ширина трьохпрольотного ангарного складу (78 м).

Також у пункті перевантаження передбачається контейнерна площадка, місткість якої визначається за формулою:

$$E = 1,5 \cdot W_k \cdot T_{зб} \cdot k_{скл} \cdot m_{ваг} \cdot 5, \quad (2.5)$$

де W_k – коефіцієнт транзитності контейнерів (1);

$T_{зб}$ – час зберігання контейнера на площадці (2,5 доби);

$k_{скл}$ – коефіцієнт нерівномірності прибуття платформ (0,6);

$m_{ваг}$ – кількість прибуваючих за добу платформ (30 платформ).

$$E = 1,5 \cdot 1 \cdot 2,5 \cdot 0,6 \cdot 30 \cdot 5 = 338 \text{ конт};$$

Площа контейнерної площадки визначається за формулою:

$$F = E \cdot F_0 \cdot k_{пр}, \quad (2.6)$$

де F_0 – площа, яку займає один контейнер;

$k_{пр}$ – коефіцієнт, який враховує проїзд і відстань між контейнерами (1,5);

$$F_0 = b \cdot d, \quad (2.7)$$

$$F_0 = 2,5 \cdot 9,5 = 23,75 \text{ м}^2,$$

$$F = 338 \cdot 23,75 \cdot 1,5 = 12041,25 \text{ м}^2$$

Для обробки контейнерів та великовагових вантажів на вантажному терміналі передбачені 2 електричні козлових крани КК–5, прольотом довжиною 32 метри.

Ширина контейнерного майданчику складає:

$$b_k = L - 2 \cdot b_0, \quad (2.8)$$

де b_0 – ширина одного контейнера (2,5 м);

L – прольот крану (32 м);

$$b_k = 32 - 2 \cdot 2,5 = 27 \text{ м}$$

Довжину контейнерного майданчику розраховуємо за формулою:

$$L = \frac{F}{b_k}, \quad (2.9)$$

$$L = \frac{12041,25}{27} = 445,97 \text{ м},$$

Одним із основних показників діяльності транспортно–експедиторського підприємства є зростання обсягів перевезення.

Обсяг перевезень – кількість вантажу, перевезеного або заявленого вантажовідправником і прийнятого перевізником для доставки одержувачу (в тоннах або вагонах).[8] Тому аналіз діяльності такого підприємства розпочинають з оцінювання результатів виконання перевезень за минулі роки. Об'єктивне

оцінювання результатів діяльності підприємства щодо обсягів перевезення проводиться у кількості вагонів, що перевезені експедитором за кожен рік.[18]

Аналіз обсягів перевезення за період 2018 – 2020 рр. проведемо на основі статистичних даних компанії «УЗМ». Для докладного розгляду останніх показників обсягів перевезення транспортно–експедиторською компанією, ми складемо діаграму, у якій відбиті дані за аналізовані роки (рисунок 2.1).

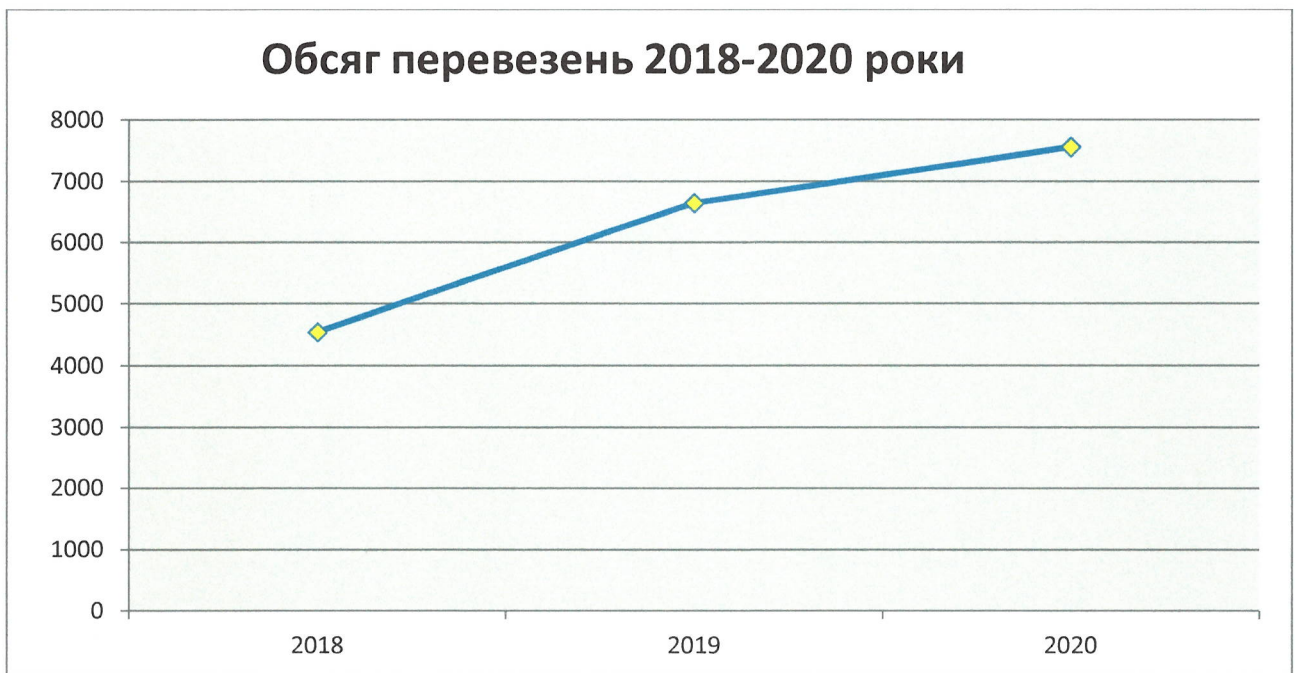


Рисунок 2.1 — Обсяги перевезень в вагонах на рік компанією «УЗМ» за 2018–2020 рр.

2.2 Прогноз обсягів перевезення транспортно–експедиторської компанії на період 2021–2025 рр.

На основі даних роботи транспортно–експедиторської компанії «УЗМ» за минулі роки, спробуємо спрогнозувати зростання або спад обсягів перевезень на декілька років вперед. Сучасні види комп'ютерних обчислювальних програм з легкістю можуть виконувати такі прогнози. В даному випадку ми скористалися

програмою « Microsoft Office Excel», яка також широко використовується у транспортно–експедиторській діяльності для проведення громіздких і об'ємних розрахунків.

Для докладного розгляду майбутніх показників обсягів перевезення транспортно–експедиторською компанією, ми складемо діаграму, у якій показані дані, прогнозовані за допомогою програми «Microsoft Office Excel» (рисунок 2.2).

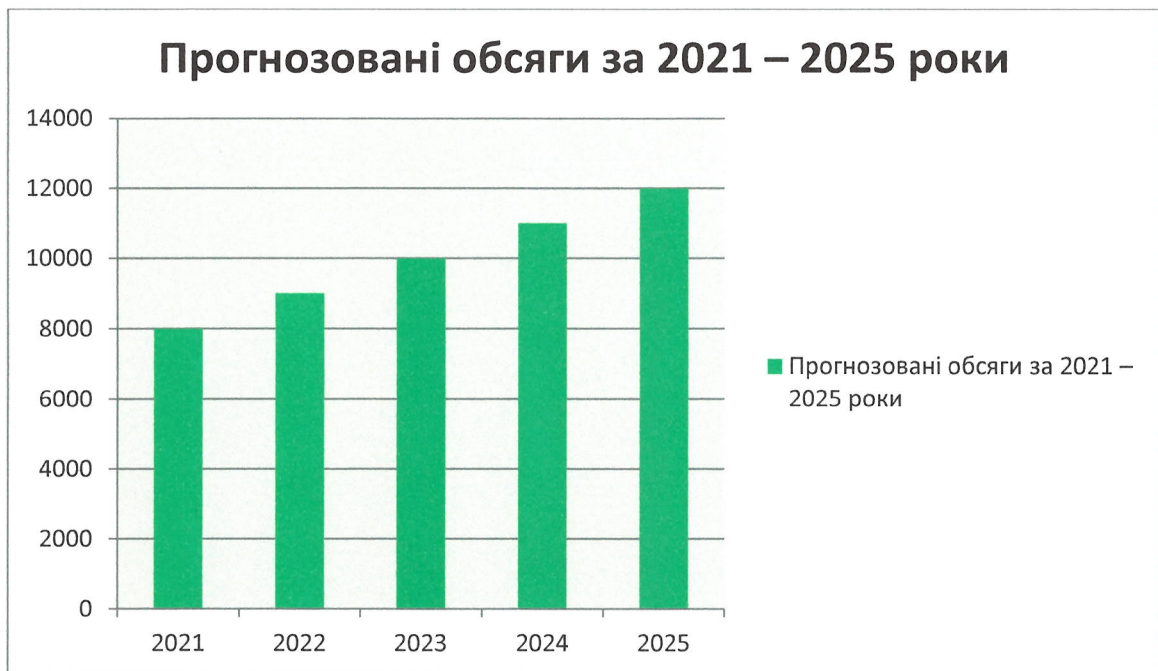


Рисунок 2.2 — Прогнозовані обсяги перевезень в вагонах за рік компанією «УЗМ» за 2021 – 2025 рр.

Висновок до розділу 2. Проаналізовано загальну характеристику діяльності та структуру компанії «УЗМ». За цей період компанія показала себе відповідальним та надійним партнером і досить добре закріпилась на ринку залізничних перевезень України. Одним із підтверджень цього є постійне збільшення обсягів перевезень вантажів залізничним транспортом України та країн СНД.

3 ОРГАНІЗАЦІЯ РОБОТИ ТРАНСПОРТНО–ЕКСПЕДИТОРСЬКОЇ КОМПАНІЇ

3.1 Загальна характеристика діяльності і структура компанії

Товариство за обмеженою відповідальністю "Українська Залізнична Магістраль" (надалі – **ТОВ "УЗМ"**) на ринку транспортних перевезень працює 2 роки. За цей період компанія показала себе відповідальним та надійним партнером і досить добре закріпилась на ринку залізничних перевезень України. Одним із підтверджень цього є постійне збільшення обсягів перевезень вантажів залізничним транспортом України та країн СНД.

Товариство з обмеженою відповідальністю (ТОВ) – організація, суб'єкт господарювання, статутний капітал якої поділений на частки, розмір яких встановлюється статутом товариства. Товариство з обмеженою відповідальністю є різновидом господарських товариств.

Згідно Статуту у діяльності підприємства передбачені такі напрямки як:

1. Сприяння найбільш повному та різносторонньому задоволенню потреб громадян та підприємств у насиченні ринку товарами та послугами.
2. Впровадження досягнень науково–технічного прогресу, рішення економічних проблем.
3. Власна підприємницька діяльність для отримання прибутку.

Предметом діяльності підприємства є транспортні перевезення.

Для більш чіткого виконання завдань, що стоять перед підприємством, фірма відкриває дочірні підприємства та філіали. Компанія також займається зовнішньоекономічною діяльністю: складаються контракти з усіх видів діяльності з іноземними партнерами, є партнером у спільному підприємстві, а також має валютні рахунки в банках.

Найвищий орган управління компанією – це Збори учасників. Членами Зборів є засновники.

Збори учасників відбувається 2 рази на рік. Також можливі незаплановані збори, умови визначені у Статуті підприємства. Збори засновників визначають директора, керівників по напрямках діяльності та головного бухгалтера.

В обов'язки директора входить:

- оперативне управління підприємством;
- здійснення поточної фінансової господарської діяльності з управління підприємством;
 - наймання та звільнення працівників;
 - забезпечення виконання рішень Зборів учасників;
 - складання усіх видів договорів;
- представляти підприємство в усіх державних та інших організаціях, у тому числі і у зовнішньоекономічній діяльності.

Директор з економічних і технічних питань – займається економічними і технічними питаннями діяльності ТОВ. По колу своїх обов'язків він заміщає директора в разі його відсутності, а також курирує роботу відділів – транспортної експедиції, технічного відділу, фінансового–економічного відділу.

Комерційний директор – займається комерційною та підприємницькою діяльністю. Комерційний директор також представляє інтереси підприємства в усіх державних та інших органах, суді, арбітражі.

Головний бухгалтер підприємства веде бухгалтерський облік та звітність згідно із законодавством України.

Майно підприємства складають основні та зворотні засоби, що знаходяться на балансі підприємства. Операційний рік встановлюється з 1 січня по 31 грудня календарного року. Річний баланс підприємства складається у кінці фінансового року.

Джерелами формування майна підприємства є:

- грошові та майнові внески учасників, прибутки від цінних паперів та підприємницької діяльності;
- кредити банків та інших кредиторів.

Статутний (фонд) капітал підприємства формується за рахунок внесків учасників і поділений на частини.

На підприємстві створено Резервний фонд, який формується за рахунок щорічного відрахування від чистого прибутку (не менше 5% від чистого прибутку компанії) до досягнення фондом його розміру.[17]

Чистий прибуток підприємства, що залишився після сплати податків та виплат дивідендів, надходить у розпорядження підприємства та розподіляється згідно із рішенням Зборів учасників та Засновницьким договором.

Компанія здійснює фінансові операції за готівковий та безготівковий рахунок.

Збитки, що виникли під час господарської діяльності підприємства, відшкодовуються за рахунок резервного фонду.

З першого дня існування керівництво фірми дотримується демократичного стилю управління, який передбачає відкритий ринок продажу, конкуренцію за критерієм ціна – споживча якість, інфраструктуру, що зорієнтована на клієнта та відповідає вимогам отримання максимальних прибутків.

За демократичного стилю управління дирекція приймає рішення, що пов'язані з функціонуванням фірми:

- планування;
- організація роботи (процес);
- управління персоналом;
- контроль.

Начальники відділів приймають рішення, що пов'язані з діяльністю підприємства:

- продуктивністю праці;
- якістю роботи;
- витратами виробництва;
- прибутком;
- поточністю кадрів.

Виконавчий рівень приймає рішення, які пов'язані з виконанням завдань.

На сьогоднішній день такий стиль управління може забезпечити повне функціонування фірми та позитивний результат у роботі.

У ТЕК діють 4 відділи:

1. Відділ транспортної експедиції – займається транспортно–експедиторським та страховим обслуговуванням.

2. Фінансово–економічний відділ – здійснює розподіл грошових прибутків (створення різноманітних фондів, платежі у бюджет); перерозподіл грошових засобів, а також покращення ефективності використання матеріальних та трудових ресурсів.

3. Комерційний відділ.

4. Технічний відділ – в цей відділ входять технологи–програмісти.

Слід відмітити, що експедирування – це головний профіль фірми.

Не дивлячись на те, що компанія досить молода, вона склала цілий ряд перспективних договорів про співробітництво з великими підприємствами та організаціями країни, у тому числі і з Укрзалізницею.

Транспортно–експедиторська компанія (надалі – ТЕК) самостійно налаштувала роботу з місцевою клієнтурою, послугами компанії користуються як українські так і іноземні фірми, як великі так і молоді комерційні структури. Підхід працівників ТЕК до усіх своїх клієнтів абсолютно однаковий і, напевно, саме цей факт допомагає існувати та розвиватись.

Транспортно–експедиторська компанія спеціалізується на перевезеннях вантажів залізничним транспортом в універсальних вагонах і контейнерах.

3.2 Замкнутий цикл транспортування вантажів ТОВ "УЗМ"

Кожний вид транспорту в сучасних умовах економічного розвитку і побудови взаємовідносин самотійно не в змозі провести комплексне обслуговування, коли в перевезенні приймають участь декілька видів транспорту. Тому для забезпечення більш якісного розвитку нашої економіки тепер і перспективі, необхідні напрацювання теоретичних підходів для формування чіткої системи побудови взаємовідносин між учасниками транспортного процесу на підставі положень транспортної логістики.

Проблема раціоналізації перевезень дуже складна. Тому, щоб досягти високого рівня перевезень, залізничному транспорту необхідно вирішити не прості проблеми технічного (розробка нових типів вагонів, локомотивів, підйомно–транспортного обладнання, засобів механізації і автоматизації виробничих процесів та ін.), технологічного (впровадження новітніх технологій), організаційного, фінансового, правового, економічного характеру.[12]

Оптимальна організація перевезень ліквідує неузгодженості між учасниками транспортного процесу ще під час планування перевезень, що значно скорочує витрати на їх реалізацію. Для цього, використовуючи логістичний підхід розробляються оптимальні ланцюги (рис. 3.1 – 3.5), які складають основну базу для врегулювання усіх проблем, які можуть виникнути під час перевезення, і створюють сприятливе середовище для впровадження логістичних принципів, що дасть змогу оптимізувати схеми доставки вантажів споживачам. Логістичний ланцюг транспортування вантажів у залізнично–автомобільному сполученні наведено на рисунку 3.1.

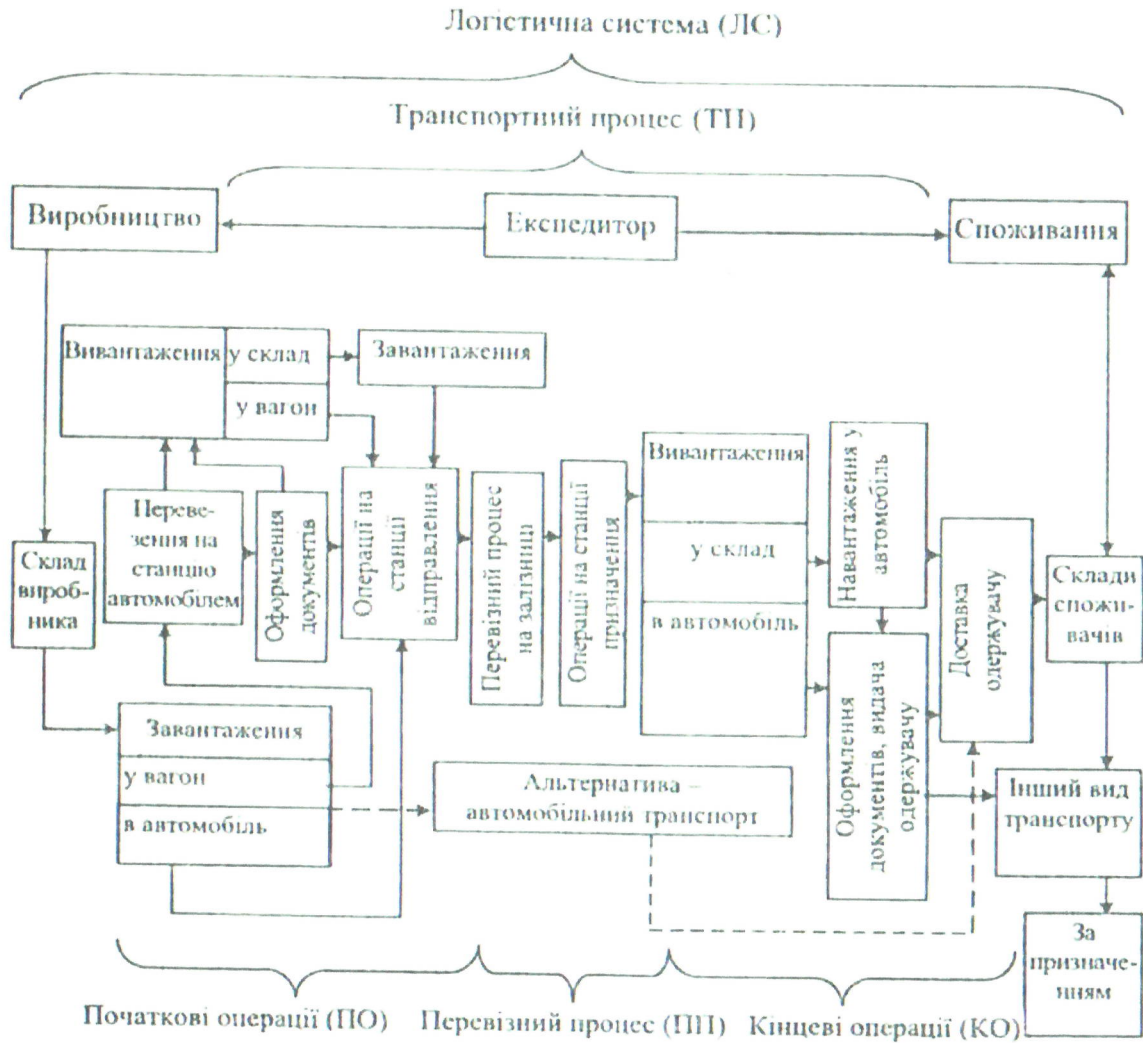


Рисунок 3.1 — Логістичний ланцюг транспортування вантажів у залізнично автомобільному сполученні

Завдання полягає у пошуку оптимальної схеми забезпечення своєчасної доставки товару в пункт споживання при скороченні витрат на транспортування. Системи доставки вантажів, які існували до розбудови ринкових відносин у суспільстві, не передбачали комплексне єдине управління перевезеннями від виробника до споживача. На рисунку 3.2 наведено логістичний ланцюг транспортування вантажів у прямому змішаному залізнично–водному сполученні.

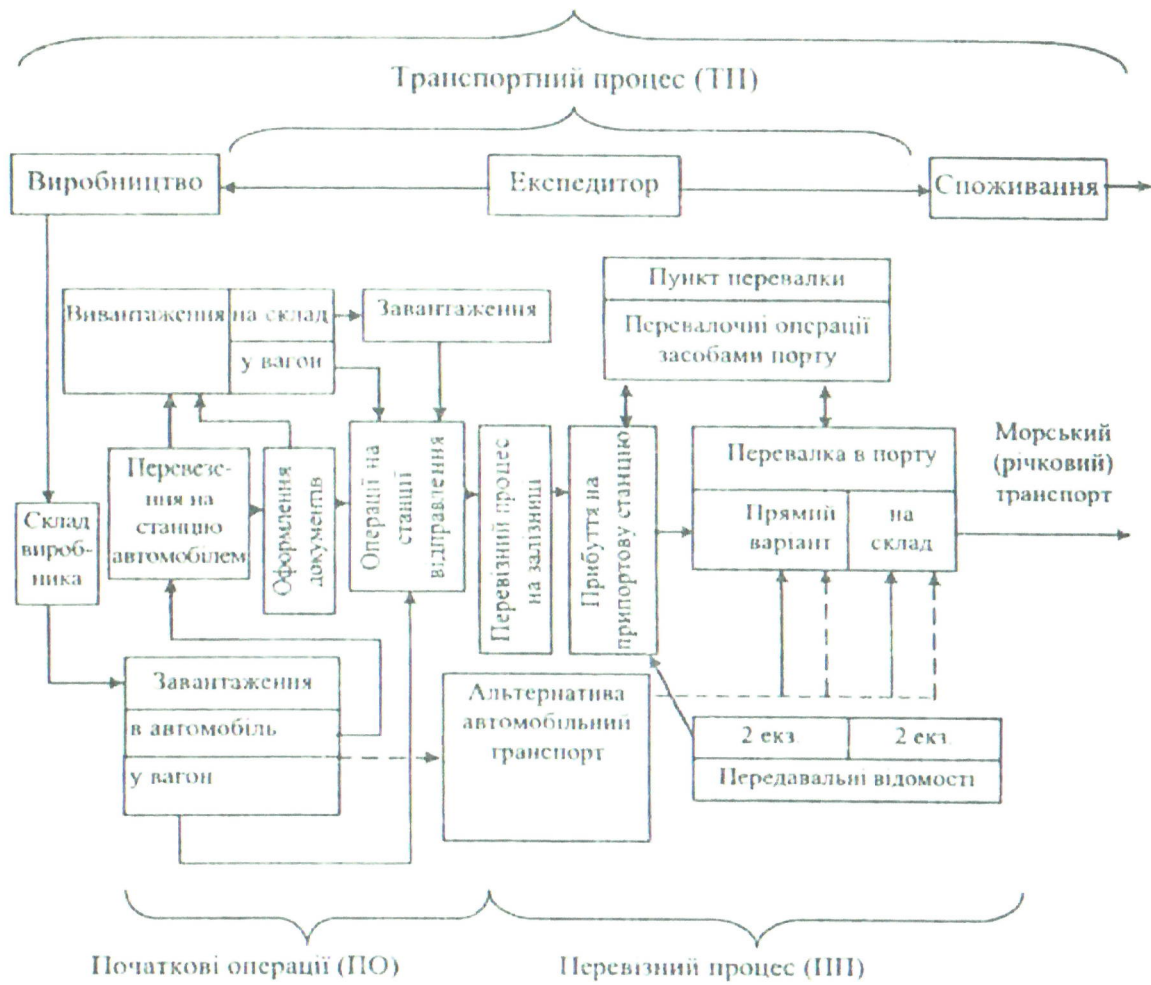


Рисунок 3.2 — Логістичний ланцюг транспортування вантажів у прямому змішаному залізнично–водному сполученні

Кожним етапом (постачання, перевезення, зберігання, перевезення продукції тощо) керували окремо без тісного взаємного зв'язку. Оцінка з економічних позицій здійснювалася окремо з кожної операції (етапу). Під час підбиття підсумків часто не враховувався вплив різних операцій, які послідовно виконувалися з товаром під час його переміщення від виробника до споживача. З використанням такої системи на весь процес переміщення не завжди витрачається мінімум ресурсів. На рисунку 3.3. наведено логістичний ланцюг транспортування експортних вантажів у міжнародному залізничному сполученні.

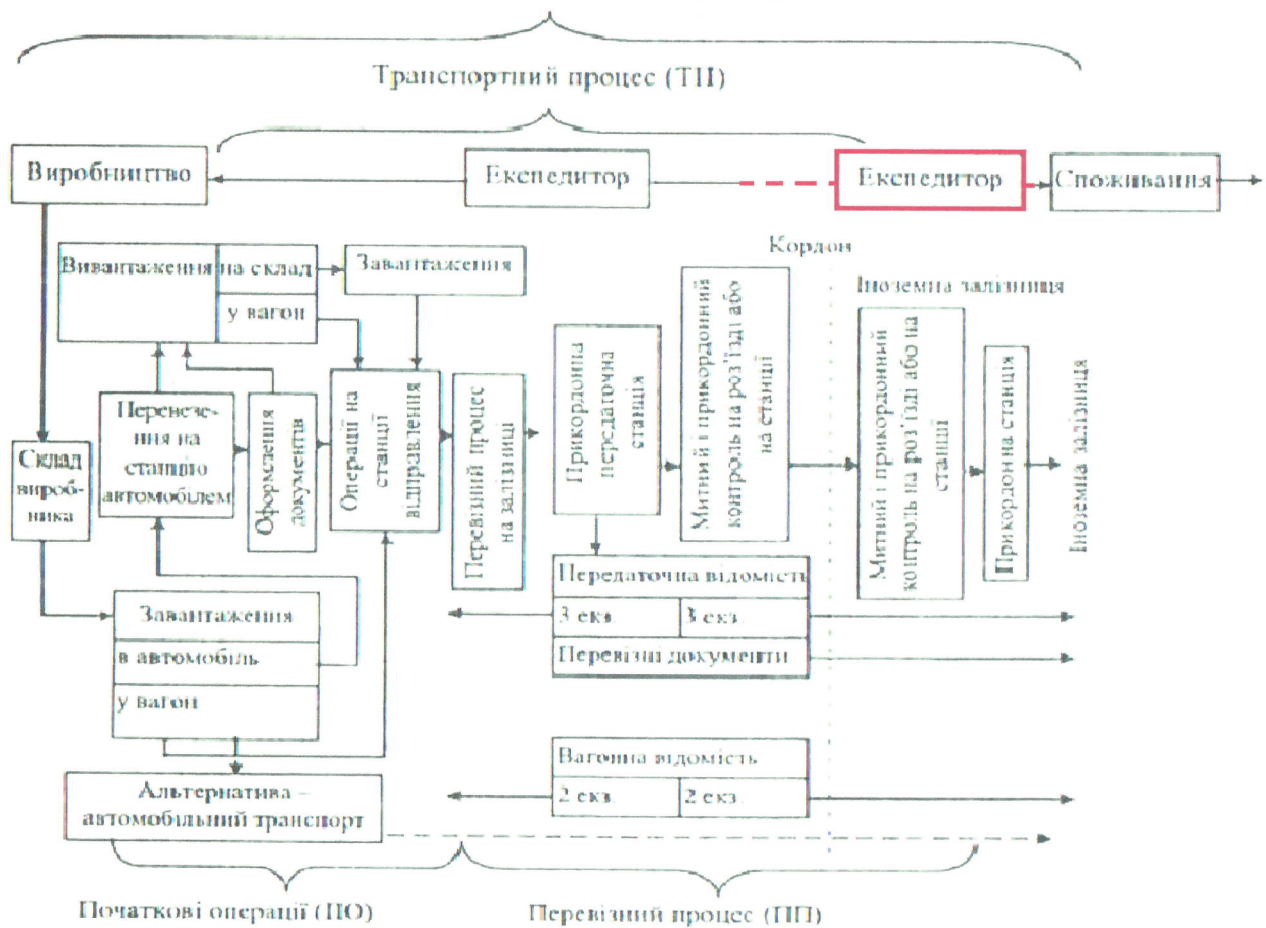


Рисунок 3.3 — Логістичний ланцюг транспортування експортних вантажів у міжнародному залізничному сполученні.

Логістичний підхід до управління рухом товарів, який необхідно в економіці держави впровадити скрізь за участю залізничного транспорту, як свідчить досвід розвинутих країн світу, суттєво підвищить ефективність суспільного виробництва за рахунок усунення зайвих витрат завдяки чіткій узгодженості дій між усіма учасниками процесу. На рисунку 3.4. наведено логістичний ланцюг транспортування експортних вантажів у міжнародному залізничному сполученні.

Логістичний підхід в управлінні базується на компромісах між усіма учасниками ланцюга «виробництво–транспорт–споживання» з використанням теорії компромісів. При цьому враховуються процеси управління рухом товару в цілому на основі комплексного підходу. Тому економічний ефект від реалізації

інтеграції всіх етапів в єдину систему, як правило відрізняється від суми окремих ефектів по операціях. Отже, у логістичних системах процеси виробництва, транспортування, складування та реалізації об'єднуються тому, що основним орієнтиром є споживач.

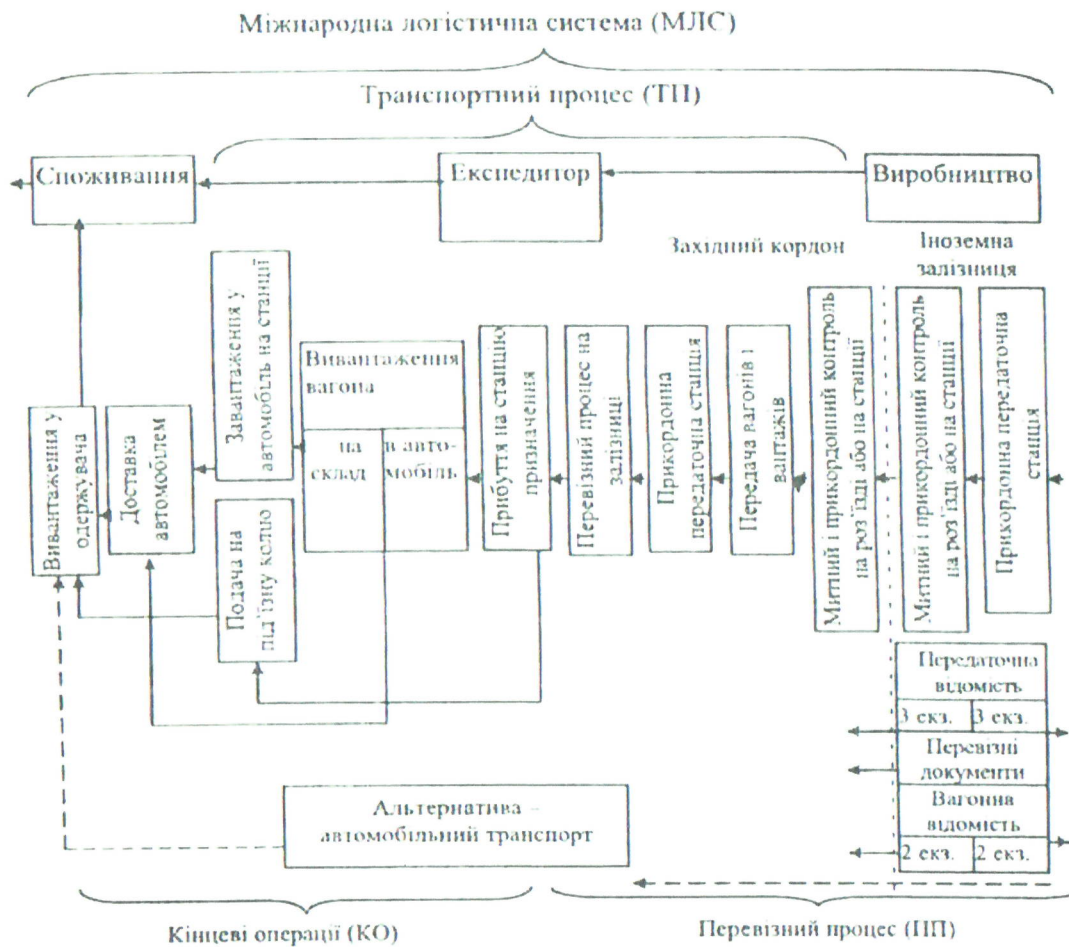


Рисунок 3.4 — Логістичний ланцюг транспортування експортних вантажів у міжнародному залізничному сполученні.

На станції навантаження основними такими рішеннями є:

- інформування вантажовласників про підхід (прибуття) порожніх вагонів;
- скорочення міжопераційних простоїв на станції перед подачею вагонів на під'їзду колію;
- проведення перед навантаження комерційного огляду і технічного обслуговування вагонів разом із представниками відправника;
- інструктаж відповідальних за навантаження осіб від відправника після отримання інформації про час подачі вагонів;
- скорочення тривалості вантажних операцій;
- оформлення перевізних документів перед закінченням навантаження;
- скорочення тривалості очікування відправлення;
- своєчасна подача необхідної для вивезення вантажів із підприємства кількості порожніх вагонів;
- У дорозі прямування бажано виконати наступні умови:
- забезпечити проходження поїздів по ділянках із вантажем прискореної доставки;
- використовувати режими пропуску вантажів під час проведення ремонтно–будівельних робіт і збоїв у русі поїздів;
- разом із вантажовідправниками проводити заходи зі скорочення внутрішньо–місячної нерівномірності;
- забезпечити розвезення по проміжних станціях необхідних порожніх вагонів;
- реалізувати раціональну систему регулювання вагонним парком;
- забезпечити раціональне проходження ділянкою диспетчерського локомотива для своєчасної доставки вантажу на проміжну станцію.

На рисунку 3.5 наведено логістичний ланцюг транспортування вантажів у міжнародному сполученні (транзит).

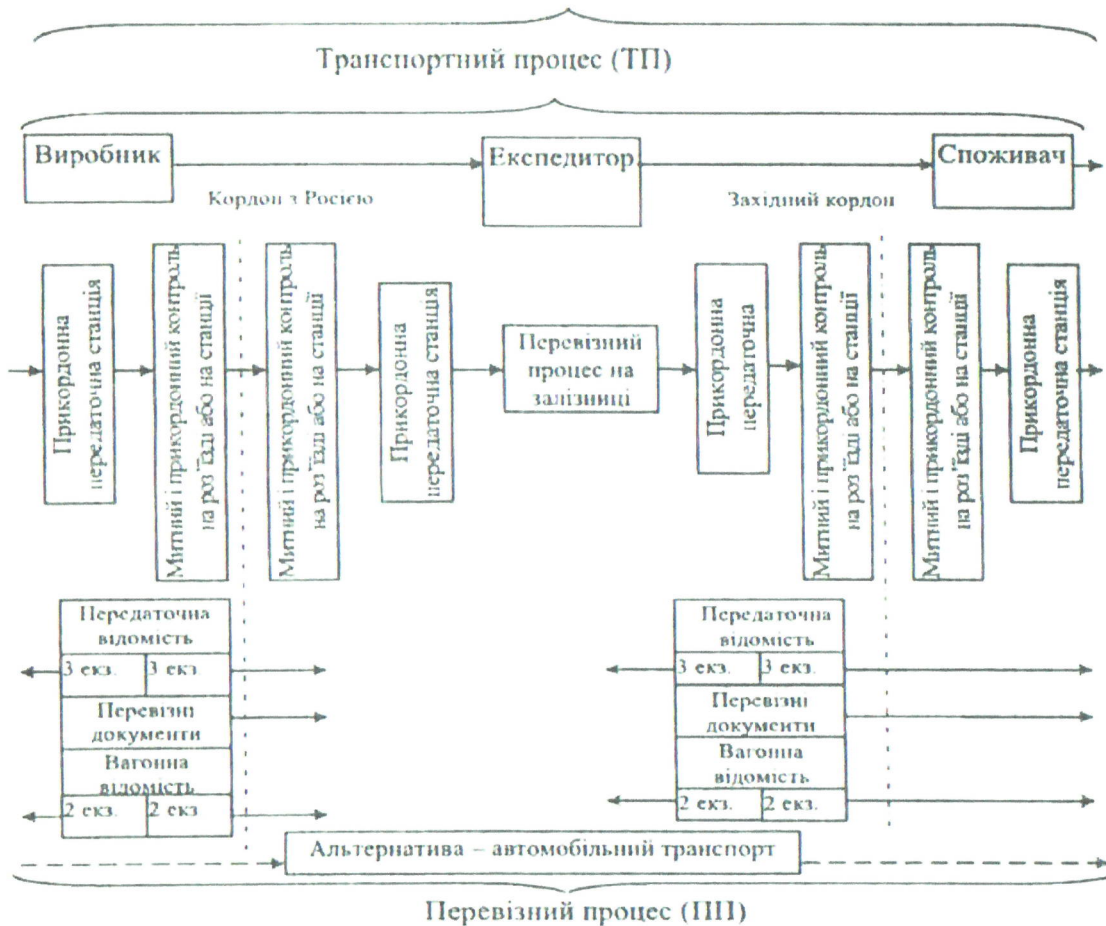


Рисунок 3.5 — Логістичний ланцюг транспортування вантажів у міжнародному транзитному сполученні.

Врахування названих умов на всіх етапах перевезень вантажів забезпечують реалізацію логістичного підходу в процесі перевезення вантажів, а у результаті – оптимізацію схем доставки вантажів. Так реалізується завдання підвищення якості транспортного обслуговування залізницею вантажовласників, більш ефективно використовуються вагони і всі складові залізничної інфраструктури.

При створенні вантажних компаній буде враховано негативний досвід Росії де у вантажних компаній функції експедитора і ремонтника не поєднані. Тому російські компанії не відслідковують стан вагонів і не які фінансові ресурси необхідно своєчасно вкласти у вагон, щоб він успішно ще експлуатувався довгий час.

3.3 Технологічний процес надання транспортно–експедиторських послуг при перевезенні вантажів

3.3.1 Основні функції та задачі експедитора на залізничному транспорті

Покладання транспортно–експедиторського обслуговування вантажообігу на перевізника–залізницю або на вантажовідправника (одержувача) визначається Статутом залізниць.

Згідно ст.6 Статуту вантажовідправником вважається як фізична або юридична особа, яка виступає від свого імені, так і особа, яка виступає від імені власника вантажу, тобто експедитор.

Вантажоодержувачем вважається фізична особа або юридична особа, уповноважена на отримання вантажу. Такою уповноваженою особою може бути експедитор згідно складеного ним з фактичним вантажовідправником і одержувачем договору транспортного експедирування. Тому працівники ТЕК повинні досить досконало знати роботу залізничного транспорту і особливо технологію перевезення вантажів.

Транспортно–експедиційне обслуговування на залізничному транспорті стандартизоване.

Статутні норми посилюють вимоги до експедиторів по відношенню стандартизації. Вони зобов'язують експедитора мати належне устаткування, споруди та пристрої для безперебійної, схоронної обробки вагонів, контейнерів, забезпечення схоронності вантажів та виконання природоохоронних вимог.

Транспортно–експедиційне обслуговування диференціюється Статутом залізниць за важливими факторами:

1. За видами відправки

– Повагонною відправкою вважається вантаж, що пред'являється за однією накладною, для перевезення якого потребується окремий вагон. Відповідно,

контейнерною відправкою вважається така, для якої потребується один контейнер;

– Відправка у двадцяти / сорока–футовому контейнері вважається контейнерною – великотоннажною;

– Дрібною відправкою вважається вантаж, що пред'являється за однією накладною, загальна маса якого не перевищує 10 т і для перевезення якого не потребується окремий вагон;

– Правила перевезень передбачають також відправки:

Малотоннажні – від 10 до 20 т, які займають не більше половини чотирьохвісного вагону; групові – з декількох вагонів;

Маршрутні – з кількістю вагонів, яка відповідає ваговій нормі маршрутного поїзду (не менше 50 вагонів);

– Залізниці і експедитори практикують об'єднання розрізнених партій вантажів різних власників у збірні повагонні, збірні групові та збірні маршрутні відправки.

2. За швидкістю перевезення вантажів: «вантажна» і «велика».

Швидкості перевезень вантажів: «вантажну, «велику» або нестатутну «пасажирську» обирає і вказує у транспортній залізничній накладній вантажовідправник.

3. За покладанням виконання ряду окремих операцій або лише на залізницю (тих, що виконуються на місцях загального користування) за цінами (зборами), що передбачені в Тарифному керівництві , або тільки на відправників вантажу й одержувачів (на місцях не загального користування, а також у місцях загального користування по операціях з такими вантажами, як небезпечні, швидкопсувні, негабаритні та ін.).

4. На роботи і послуги, що виконуються залізницями на прохання клієнтури, або клієнтурою – на прохання залізниць з оплатою за згодою сторін .

5. На основі майнової приналежності вагонів і контейнерів.

На залізничному транспорті України дозволяються перевезення вантажів у вагонах і контейнерах з їхньою майновою приналежністю:

- організаціям залізничного транспорту;
- юридичним або фізичним особам на правах власності;
- юридичним або фізичним особам на правах оренди ;
- у господарському веденні, відповідно до договорів менеджменту, міжгалузевого взаємообміну контейнерами і вагонами, загального парку та ін.

Рухомий склад, призначений для перевезень вантажів по залізничних коліях загального користування, повинний задовольняти вимогам відповідних стандартів, а також вимогам Правил технічної експлуатації залізниць України, затверджених Укрзалізницею. Докладна характеристика вагонів, що базується на Державному стандарті, утримується в довіднику Укрзалізниці .

Правила перевезень вантажів на залізничному транспорті – нормативний правовий акт, видаваний відповідно до Статуту та містить обов'язкові для залізниць, відправників вантажу, вантажоодержувачів умови перевезень вантажів з урахуванням їх особливостей з метою забезпечення безпеки руху, схоронності вантажів і рухомого складу, а також екологічної безпеки.

Збіг переліків операцій, виконуваних станцією відправлення і прибуття, обумовлює можливість прийому і здачі вантажу за єдиною технологією.

Відокремлення перевізної роботи від транспортно–експедиторського обслуговування знайшло вираження в тому, що вимога оплати зборів за навантаження і вивантаження вантажів відправниками й одержувачами відповідно до Тарифного керівництва не зв'язується зі сплатою ними провізної плати.

Експедитор зобов'язаний перевірити придатність контейнера для перевезення конкретного вантажу, оскільки згідно ст. 27 Статуту залізничного транспорту України це є обов'язком відправника вантажу.

Необхідно перевірити повноту очищення приміщення від раніше вивантаженого вантажу, стан кузова, підлоги, запірною пристрою, для

забезпечення схоронності вантажу, що перевозиться. Виявлені несправності усуваються до початку навантаження, причому відправник вантажу (або його експедитор) вправі відмовитися від контейнерів, непридатних для перевезення конкретних вантажів, а залізниця зобов'язана подати замість несправних справні, придатні для перевезення таких вантажів контейнери.

Експедитор зобов'язаний контролювати процес укладання вантажу для того, щоб забезпечити схоронність як вантажу, так і самого контейнера. При цьому керуються наступними правилами завантаження:

- розподіляти вагу вантажу рівномірно по всій підлозі контейнера;
- класти важкі предмети на дно контейнера, легші – на них зверху;
- заповнювати матеріалами для прокладки вільний простір («просвіт») між вантажем і стінами контейнера;
- наклеювати спеціальні етикетки для маркування контейнерів, завантажених небезпечними вантажами;
- забезпечувати розташування центра ваги вантажу якнайближче до центра контейнера, у іншому випадку інформувати про це перевізника;
- при завантаженні дотримувати межі вантажопідйомності контейнера і трейлера (ніколи їх не перевантажувати); маса вантажу в контейнері визначається різницею між номінальною масою брутто і масою його тари,
- зазначеними на трафареті;
- закривати і замикати двері контейнера, закріпити ручку дверного запору контейнера (дротом), обережно натягати тент даху;
- накласти пломбу встановленого зразка в порядку, передбаченому Правилами перевезень.

Цей перелік не повний . У залежності від характеру товару навантажувальні інструкції можуть мінятися . Зокрема, рекомендується, щоб вага кожного місця, по можливості, не перевищувала 300 кг. (Гранична маса 1500 кг). Перевізники, як правило, вимагають передачу разом з контейнером з повним використанням його місткості наступних документів:

1. Пакувальний аркуш, а також план розміщення вантажу в контейнері. Пакувальний аркуш містить найменування відправника й одержувача, номер коносаменту, специфікацію вантажу, його вагу й обсяг, число місць, вага й обсяг кожного місця. План – розташування місць у контейнері. Рекомендується, а в окремих випадках потрібно, вкладення в контейнер завіреного печаткою рахунка-фактури на завантажений вантаж.

2. Свідчення про завантаження контейнера небезпечними вантажами з зазначеним по кожному контейнеру фактичного відправника й одержувача, ярлика небезпеки, класифікації вантажу, його ваги нетто. На розписці про прийом /здачу такого контейнера – маршрутної картки повинний бути поставлений штамп – чи є вантаж отруйним або вибухонебезпечним. (На підставі цього переліку складається план розміщення контейнерів з небезпечними вантажами на терміналі окремо від інших вантажів).

3. Перелік рефрижераторних контейнерів із указівкою по кожному контейнері його номера, типу, розміру, необхідної температури, ваги брутто, виду перевезеного вантажу.

Експедитор за дорученням вантажовласника забезпечує контроль за рухом контейнеризованого вантажу, інспектування стану як вантажу, так і контейнера. Тому йому надається право одержання від відправника вантажу будь-якої інформації, яка його цікавить як про вантаж, так і про контейнер, що утримується в пам'яті ЕОМ, шляхом передачі експедитору коду для входу в між комп'ютерний зв'язок продавця і покупця. При прийманні експедитором контейнера крім обов'язкового візуального огляду контейнера у відношенні його придатності для перевезення контейнерного вантажу потрібно перевірити наявність:

–таблички, що навіщується, в обов'язковому порядку, на двері контейнера, про допущення контейнера до експлуатації за умовами безпеки відповідно до Міжнародної конвенції по безпечних контейнерах 1972 р. (КБК);

– митної таблички про придатність контейнера для перевезень вантажів під митними печатками і пломбами відповідно до Митної конвенції, що стосується контейнерів, 1972 р.;

– знака реєстра України.

Відсутність таких табличок і знака може послужити підставою для штрафу перевізника. При відправленні контейнера з вантажем, експедитор повинний керуватися офіційно опублікованими переліками станцій залізниць, автостанцій, відкритих для операцій з такими контейнерами (у встановлених межах вантажопідйомності). Як правило, при контейнерних перевезеннях відправник вантажу або його експедитор зобов'язаний сам скласти перевізний документ установленої форми, передбачений на залізничному транспорті (транспортну залізничну накладну встановленої форми). У перевізному документі вказуються номер контейнера, його тип і маса відповідно до трафарету, найменування вантажу, його маса нетто, відбитки пломб. Відправник вантажу несе відповідальність за правильність даних, які внесені в транспортний документ.

3.3.2 Опис етапів надання послуги

Надання інформації про послугу. На цьому етапі оператор надає замовнику інформацію про послугу. Перед прийняттям замовлення оператор повинен надати замовнику офіційним листом, електронною поштою або факсом наступну інформацію:

- назву оператора;
- поштову адресу, номер телефону та факсу, адресу електронної пошти;
- режим роботи персоналу;
- зміст послуги;
- порядок формування вартості послуги;

– мінімальну кількість вантажу, що є об'єктом послуги.

Прийняття замовлення на надання послуги. На цьому етапі замовник повідомляє оператора про необхідність надання послуги. Замовник повинен надати в письмовому вигляді замовлення на надання послуги.

В замовленні на надання послуги необхідно вказати:

- станцію та залізницю відправлення;
- станцію та залізницю призначення;
- тип вантажу;
- типи та кількість необхідного рухомого складу;
- запланований обсяг перевезень;
- уповноваженого представника замовника, який має право підпису

Договору.

Замовлення на надання послуги підлягає аналізу оператором на предмет спроможності надання послуги.

При позитивному рішенні:

- оператор та замовник повинні укласти Договір;
- повинна бути оговорена вартість надання послуги;
- повинні бути оговорені умови очищення та повернення вагонів.

При неможливості надання послуги виконавець повинен надати замовнику мотивовану відмову в наданні послуги. Оператор повинен надати замовнику рішення по замовленню на надання послуги в письмовому вигляді протягом одного дня після отримання замовлення.

Укладання Договору. На цьому етапі між оператором і замовником укладається Договір. Для укладання Договору замовник повинен надати оператору офіційним листом наступні документи:

- копії свідоцтва про державну реєстрацію;
- копію свідоцтва платника податку;
- ставку платника податку на прибуток;
- довідку зі статуправління;

- банківські реквізити;
- прізвище керівника споживача;
- копію документа (статут або доручення), на підставі якого діє керівник замовника.

Після отримання вище наведених документів оператор протягом двох днів повинен розробити проект Договору та надати його замовнику електронною поштою або факсом для підписання.

У проекті Договору необхідно зазначити:

- предмет Договору;
- обов'язки оператора та замовника при наданні послуги;
- відповідальність оператора та замовника при наданні послуги;
- порядок розрахунків;
- термін дії Договору.

Договір набирає чинності з моменту його підписання оператором і замовником.

Погодження плану перевезення. На цьому етапі оператор повинен погодити план перевезення вантажу із замовником. За десять днів до запланованого початку перевезень замовник повинен надати оператору в письмовому вигляді замовлення на перевезення для погодження.

У замовленні на перевезення замовник повинен вказати:

- станцію та залізницю відправлення;
- станцію та залізницю призначення;
- тип та кількість вантажу;
- тип та кількість рухомого складу;
- вантажовідправника;
- вантажоодержувача.

Оператор повинен узгодити та, при необхідності, внести зміни до замовлення на перевезення протягом одного дня з моменту його отримання. Погоджене замовлення на перевезення оператор повинен надати замовнику. На

підставі аналізу даних про місцезнаходження вагонів оператор повинен скласти варіантні плани забезпечення замовника порожніми вагонами. При цьому враховуються нормативні та очікувані терміни навантаження–розвантаження і доставку вантажу, кількість, тип та дислокація вагонів оператора. У процесі реалізації планів оператор повинен регулювати напрямок руху порожніх вагонів для надання послуги.

При позитивному рішенні по замовленню на перевезення оператор повинен здійснити погодження плану перевезень замовника для здійснення перевезення у відповідності з «Правилами планування перевезень вантажів» та «Договором про співпрацю щодо перевезення вантажів у власному рухомому складі». Оператор також повинен надіслати на станцію відправлення доручення на зазначення оператора платником. Доручення повинне бути оформлене у відповідності з чинним законодавством України.

При неможливості надання послуги оператор повинен надати замовнику мотивовану відмову в наданні послуги. Оператор повинен надати замовнику відмову в наданні послуги в письмовому вигляді протягом одного дня після отримання замовлення.

Планування перевезення вантажу замовником. На цьому етапі замовник здійснює місячне планування перевезення вантажів. Замовник повинен самостійно без участі оператора здійснити планування перевезення в залізниці відправлення у відповідності з «Правилами планування перевезень вантажів» та «Договором про співпрацю щодо перевезення вантажів у власному рухомому складі».

При прийманні місячних планів перевезення вантажів у власних вагонах залізниця визначає можливість їх виконання з урахуванням забезпечення перевезень вантажів всієї номенклатури.

У випадку, коли оператор здійснює функції відправника, місячне планування перевезень вантажів здійснюється оператором.

Прийняття платежів від замовника. Замовник здійснює попередню оплату

за надання послуги. Оператор повинен розробити маршрут перевезення вантажів протягом двох днів після отримання від замовника замовлення на перевезення та надати маршрут перевезення замовнику разом з Рахунком.

Після розроблення маршруту оператор, за необхідністю, обирає одного або кількох експедиторів зі списку експедиторів або отримує від замовника реквізити експедиторів, що гарантують оплату провізних платежів. Реквізити експедиторів, які рекомендовані замовником, оформлюються замовником у вигляді листа. З обраним експедитором або кількома експедиторами оператор повинен укласти договір.

Замовник повинен здійснити оплату за Рахунком протягом трьох днів з моменту його отримання, але не пізніше, ніж за одну добу до початку перевезення. Датою оплати вважається дата надходження коштів на розрахунковий рахунок оператора.

Після отримання попередньої оплати оператор протягом одного дня повинен надати замовнику транспортну інструкцію із заповнення граф залізничних накладних.

Оператор повинен не пізніше, ніж за одну добу до початку перевезення зі станції відправлення направити на станцію відправлення телеграму, в якій необхідно вказати:

- гарантію оплати залізничного тарифу;
- транспортну інструкцію із заповнення граф залізничних накладних.

В залежності від обраної схеми оплати перевезення вантажу, оператор повинен здійснювати розрахунки:

- з експедиторами (при залученні експедиторів);
- із залізницею відправлення.

Пред'явлення вантажу до перевезення. На цьому етапі замовником здійснюється пред'явлення вантажу до перевезення без участі оператора. Замовник повинен пред'явити вантаж до перевезення з документами, що необхідні для організації вивантаження та перевезення. Замовник протягом двох

днів після відправки вантажу зі станції відправлення повинен надати оператору наступну інформацію:

- кількість вантажу;
- станцію призначення;
- дату вивантаження;
- номери вагонів;
- номери залізничних накладних.

Перевезення вантажу залізницями. Відбувається перевезення вантажу залізницями без участі оператора та замовника.

Переадресування вантажу. Якщо під час перевезення вантажу у замовника виникає потреба в перевезенні вантажу на іншу станцію призначення, ніж вказана в замовленні на перевезення, замовник повинен не пізніше, ніж за одну добу до прибуття вантажу на станцію призначення, що вказана в замовленні на перевезення, надати оператору в письмовому вигляді замовлення на переадресування вантажу, в якому повинен вказати нову станцію призначення.

Замовлення на переадресування вантажу підлягає аналізу оператором на предмет спроможності переадресування. При позитивному рішенні оператор повинен здійснити переадресування вантажу у відповідності з:

- «Правилами переадресування вантажів» – для вантажів, що перевозяться в межах території України;
- УМВС, іншими міжнародними угодами і правилами, що діють у відповідних залізницях, – для вантажів, що перевозяться в міжнародних залізничних сполученнях.

При неможливості переадресування вантажу оператор повинен надати замовнику мотивовану відмову в переадресуванні. Оператор повинен надати замовнику рішення по замовленню на переадресування вантажу в письмовому вигляді протягом одного дня після отримання замовлення.

Складання акту виконаних робіт. Між оператором та замовником підписується декадний акт виконаних послуг. Оператор повинен скласти

декадний акт виконаних послуг та надати його офіційним листом замовнику після закінчення декади. Замовник повинен підписати декадний акт виконаних послуг протягом трьох днів після його отримання і повернути офіційним листом підписаний акт виконаних послуг оператору.

Потім між оператором і замовником підписується акт виконаних послуг. Оператор повинен скласти акт виконаних послуг та надати його офіційним листом замовнику протягом трьох днів, наступних за звітним місяцем. Замовник повинен підписати акт виконаних послуг в тижневий термін після його отримання та повернути офіційним листом підписаний акт виконаних послуг оператору.

Остаточний розрахунок. Замовник здійснює остаточний розрахунок з оператором за надані послуги. У випадку, якщо перерахована сума замовником перевищує на момент підписання акту виконаних послуг фактичну суму оплати наданих послуг, ця сума залишається в розпорядженні оператора для надання наступних послуг або повертається замовнику при одноразовому наданні послуги чи закінченні терміну дії Договору.

На підставі акту виконаних послуг оператор, за необхідністю, повинен виставити замовнику Остаточний рахунок. Замовник повинен здійснити оплату за Остаточним рахунком протягом трьох днів з моменту його отримання. Датою оплати вважається дата надходження коштів на розрахунковий рахунок оператора.

Звірка взаєморозрахунків. На цьому етапі між оператором і замовником здійснюється звірка даних, що містяться в декадних актах виконаних послуг або в актах виконаних послуг.

Оператор повинен скласти акт звіряння взаєморозрахунків та надати його замовнику в останній календарний день кварталу або разом з декадним актом виконаних послуг або актом виконаних послуг. Замовник повинен підписати та повернути оператору акт звіряння взаєморозрахунків в тижневий термін після його отримання.

3.3.3 Технологія роботи відділу транспортного експедирування

Транспортно–експедиторське обслуговування перевезень вантажів залізничним транспортом базується на договорах експедитора з Укрзалізницею або з іншим експедитором, який має договір з Укрзалізницею, та експедитора з клієнтом.

В організації роботи транспортно–експедиторської компанії передбачається наявність прямих договорів з перевізниками:

- Укрзалізницею – для транспортно–експедиторського обслуговування перевезень транзитних вантажів;
- з управліннями залізниць України – для транспортно–експедиторського обслуговування перевезень експортно–імпортних вантажів.

У відділі експедирування вантажів робота по обслуговуванню перевезень вантажів залізничним транспортом для нового клієнта розпочинається з одержання від клієнта заявки. В заявці повинно бути вказано найменування клієнта, місяць, в якому плануються перевезення, найменування та код вантажу по Гармонізованій номенклатурі вантажів, обсяг перевезень – в тонах для вантажів, що перевозяться в вагонах або кількість і тип контейнерів для перевезень вантажів у контейнерах, приналежність вагонів (контейнерів) – приватні, орендовані, власність залізниць, розрахункова вага вантажу у вагоні, станція відправлення і станція призначення, а також по–можливості прикордонні станції передач та інша додаткова інформація.

Заявка реєструється в книзі реєстрації заявок і передається на виконання відповідному працівнику відділу, який виконує попередній розрахунок вартості перевезення – на транзитні вантажі по Тарифній політиці, на експортно–імпортні по Тарифному керівництву №1.

Розрахунок проводиться в наступні терміни:

КвР – 275.02 – ДУІТ – КІЗТ – УЗТ – ТТУІІІ – ПЗ

– розрахунок тарифу за перевезення транзитного або експортно–імпортного вантажу в межах України виконується в день отримання заявки;

– розрахунок тарифу за перевезення транзитного або експортно–імпортного вантажу в межах держав СНД, Латвії, Литви, Естонії і дальнього зарубіжжя або у прямому змішаному сполученні виконується протягом такої кількості робочих днів, скільки держав або видів транспорту приймають участь у перевезенні заявленого вантажу.

Наприклад, якщо вантаж перевозиться від Києва до Ташкента транзитом через Росію, Казахстан і весь маршрут перевезень оплачується через експедитора, то розрахунок тарифу повідомляється клієнту не пізніше ніж через 4 дні.

Попередня вартість перевезень заявленого вантажу повідомляється клієнту. Якщо його влаштовує вартість перевезень, то йому направляється проект договору на транспортно–експедиційне обслуговування. З резидентом укладається контракт на українській мові, а з нерезидентом укладається контракт на двох мовах, для чого на його вибір направляється контракт на мовах – українській і російській або українській і англійській чи українській і німецькій. Для підписання договору з резидентом необхідно у клієнта запросити наступні документи:

– свідоцтво про державну реєстрацію суб'єкта підприємницької діяльності юридичної особи;

– свідоцтво про реєстрацію платника податку на додану вартість;

– виписку із Статуту підприємства (організації, установи) відносно юридичного статусу підприємства, його юридичної і фактичної адреси;

– довідку банківської установи, в якій офіційно відкрито рахунок клієнта з вказаними банківськими реквізитами (розрахунковий рахунок, МФО);

– свідоцтво про внесення до Єдиного державного реєстру.

Для підписання договору з нерезидентом необхідні ті ж самі документи, якщо вони передбачені законодавством країни місцезнаходження клієнта, але в обов'язковому порядку повинно свідоцтво про відкриття представництва на

території України або свідоцтво про реєстрацію в Торговому реєстрі держави місцезнаходження суб'єкта.

Одночасно з проектом договору клієнтові направляється для підписання протокол узгодження договірної ціни, який разом з заявкою є підставою для виставлення рахунку за транспортно–експедиційне обслуговування перевезень заявленого вантажу. Якщо у клієнта при розгляді проекту договору виникають запитання чи пропозиції він їх направляє відповідному працівнику відділу для узгодження з начальником відділу експедирування. Начальник відділу, розглянувши пропозиції, в залежності від важливості пропозицій може направити їх на узгодження в юридичний відділ або узгодити їх з керівництвом компанії.

Після узгодження умов договору два його примірники і два примірники протоколу погодження договірної ціни направляються клієнту для підписання. Після підписання договору і протоколу погодження договірної ціни клієнту виставляється рахунок на вартість транспортно–експедиційних послуг.

По факту отримання платежу працівником відділу експедирування, який обслуговує даного клієнта:

– готується за підписом керівництва підприємства і направляється відомчим телеграфом на станцію відправлення вантажу телеграма з підтвердженням оплати заявленого обсягу перевезень;

– клієнту направляється дозвіл на відправлення вантажу в якому вказується інструкція стосовно заповнення окремих граф накладної СМГС:

- а) Графа «4 Отримувач»;
- б) Графа «6 Прикордонні станції переходу»;
- в) Графа «7 Вагон»;
- г) Графа «22 Перевізники»;
- д) Графа «23 Оплата перевізних платежів»;

– для бухгалтерії підприємства проводиться розподіл отриманих коштів на тариф за перевезення з зазначенням конкретного перевізника(Укрзалізниця або

залізниця України, закордонний партнер), додаткові збори та винагороду експедитора за транспортно–експедиційне обслуговування;

При необхідності, по додатковій заявці клієнта після відправлення вантажу виконується контроль за його рухом по мережі залізниць і в разі затримки приймаються необхідні заходи для подальшого перевезення вантажу.

Відповідно з умовами договору в триденний термін після відправлення вантажу клієнт направляє у відділ по факсу або електронною поштою відвантажувальну інформацію з зазначенням наступних даних:

- номер накладної;
- номер вагону (контейнера);
- вага вантажу;
- станція відправлення, станція призначення і станція переходу;
- дата відправлення вантажу.

На підставі цієї інформації по закінченні запланованого перевезення вантажу або по закінченні звітнього місяця складається акт виконаних робіт з зазначенням, що остаточний розрахунок за перевезення проводиться після отримання рахунку від перевізника. Оформлений акт в двох примірниках направляється для підписання клієнту. Підписаний клієнтом акт передається в бухгалтерію підприємства для врахування обсягу виконаних робіт і ведення обліку розрахунків по даному клієнту. Окрім акту виконаних робіт для клієнта виписується податкова накладна.

В подальшому аналогічним порядком оформлюється надання транспортно–експедиційних послуг при перевезеннях іншого вантажу, за винятком складання договору, який оформлюється при перевезенні першої партії вантажу і діє з дати підписання до кінця поточного календарного року.

З метою більшої оперативності в наданні транспортно–експедиційних послуг, для прискорення укладання договору, протоколу погодження договірної ціни і актів виконаних робіт дозволяється проводити підписання і скріплення печаткою вказаних документів шляхом передачі їх по факсу з подальшою

заміною цих документів на оригінали протягом місяця про що вказується в договорі.

Аналогічним порядком проводиться оформлення договірних відносин і документів про перевезення вантажів і розрахунки з Укрзалізницею, залізницями України та зарубіжними залізничними адміністраціями і партнерами.

3.3.4 Технологія оформлення вантажних перевезень на залізничному транспорті

На кожне відправлення вантажу відправник повинен подати станції навантаження накладну (комплект перевізних документів). Форми бланків перевізних документів, затверджені наказом Міністерства транспорту України 21.11.2000 N 644 (у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 08.06.2011 N 138).

Накладна є складовою частиною комплексу перевізних документів, до якого, крім неї, входять: дорожня відомість, корінець дорожньої відомості та квитанція про приймання вантажу. Бланки цих документів видаються вантажовідправникам за плату згідно з тарифом.

Накладна є обов'язковою двосторонньою письмовою формою угоди на перевезення вантажу, яка укладається між відправником та залізницею на користь третьої сторони – одержувача. Накладна одночасно є договором застави вантажу для забезпечення гарантії внесення належної провізної плати та інших платежів за перевезення. Накладна разом з дорожньою відомістю супроводжує вантаж на всьому шляху перевезення до станції призначення, де видається одержувачу. Квитанція про приймання вантажу до перевезення видається відправнику.

Усі ці документи (надалі перевізний документ) раніше заповнювалися на друкарській машинці або іншим друкованим способом. Зараз перевізний документ заповнюється в електронному вигляді згідно через «Автоматизовану систему з

оформлення та обробки перевізних документів на перевезення вантажів залізничним транспортом України вантажовідправниками через мережу Інтернет» (АС Клієнт УЗ).

Перевізний документ поєднує звичайну інформацію з кодованою, місця для кодування у ньому обведені жирними рамками.

Усі відомості, передбачені формою бланка перевізного документа, повинні бути внесені відправником до відповідних граф. Виправлення не допускаються, у разі зміни відомостей, унесених до перевізного документа,

відправник зобов'язаний заповнити новий перевізний документ. Зміни й доповнення, які вносяться у перевізні документи залізницею, засвідчуються підписом відповідального працівника і штампелем станції.

Вантажовідправником (експедитором) заповнюються такі графи комплекту перевізних документів:

«Рід вагона», «№ вагона», «Вантажопідйомність вагона», «Кількість осей». «Тип цистерни». У разі перевезення вантажів на зчехах або вагонами з прикриттям ці відомості зазначаються для кожного вагона.

«Швидкість» – зазначається, з якою швидкістю повинен перевозитись вантаж (вантажною чи великою).

«Станція і залізниця призначення» – зазначається точне найменування станції та залізниці призначення вантажу і код станції у відповідності з Тарифним керівництвом № 4.

Якщо вагон для вивантаження повинен бути поданий на під'їзну колію, то відправник під найменуванням станції робить відмітку «З подачею на під'їзну колію» (зазначається найменування власника під'їзної колії)

«Відправник» – зазначаються точне й повне найменування установи, підприємства, організації, особи–відправника вантажу та його цифровий код. Якщо вантаж відправляється фізичними особами, то зазначаються прізвище, ім'я та по батькові особи, яка відправляє вантаж.[11]

Відправником може бути тільки одна фізична або юридична особа.

«Його поштова адреса» – зазначається поштова адреса відправника з назвою міста або населеного пункту, району, вулиці та номера будинку. Замість повної адреси може бути вказано номер абонементної поштової скриньки.

«Одержувач» і «Його поштова адреса» – заповнюються у порядку, передбаченому для графи «Відправник». Одержувачем вказується тільки одна фізична або юридична особа.

«Платник» – зазначаються найменування відправника і код, присвоєний йому розрахунковим підрозділом залізниці (ТехПД).

«Рахунок відправника № _____ у відділенні _____ м. _МФО_» – зазначаються найменування і номер рахунку відправника, а також місцезнаходження установи банку, який його обслуговує, і код за Єдиним державним реєстром підприємств і організацій України (ЄДРПОУ).

«Об'єм кузова вагона» – зазначається для піввагонів і критих вагонів цифрами згідно з трафаретом на вагоні.

«Довжина рами платформи» – зазначається цифрами згідно з трафаретом на вагоні.

«Знаки відправника» – зазначаються цифрами розпізнавальні знаки або порядкові номери, позначені відправником на вантажних місцях.

«Кількість місць» – зазначаються цифрами кількість місць вантажу окремо за кожним його найменуванням і за кожним видом упакування, а також загальна кількість місць.

У разі перевезення вантажів пакетами на піддонах у цій графі зазначається дробом: чисельник – кількість пакетів, сформованих на піддонах, а знаменник – загальна кількість місць.

У разі пред'явлення вантажу до перевезення навалом, насипом або наливом вноситься відмітка «навалом», «насипом» або «наливом».

«Упаковка» – зазначається скорочено вид тари вантажів, наприклад, «ящ.», «корз.», «боч.» і т.ін.

Якщо до перевезення пред'явлено не упакований вантаж, то в цій графі зазначається скорочено «н/у».

«Найменування вантажу» – зазначається повне і точне найменування вантажу відповідно до Алфавітного списку вантажів Єдиної тарифно-статистичної номенклатури вантажів. Вантажі, найменування яких відсутні в цьому списку, зазначаються під тією назвою, під якою вони зазначені в стандартах або технічних умовах на виготовлення продукції.

Під найменуванням вантажу зазначаються:

при відправленні вантажів за пломбами або запірно-пломбувальними пристроями (ЗПП) відправника – «За пломбами (ЗПП) відправника, номери ЗПП»;

при відправленні вантажів у супроводі провідників відправника або одержувача – «Провідник відправника (одержувача), прізвище, ім'я та по батькові провідника, серія і номер паспорта».

«Маса вантажу в кг, визначена відправником», – вказується маса вантажу у кілограмах.

У разі визначення маси на вагонних вагах у відповідних графах зазначається маса бруutto, тари вагона і нетто вантажу; у графі «Тара пров./з бр.» непотрібне закреслюється залежно від того, перевірялась маса тари вагона чи ні.

Відправником також заповнюються графи:

«Спосіб визначення маси» – зазначається, яким способом визначено масу вантажу. При зважуванні вантажу необхідно зазначити тип ваг: «на товарних вагах», «на вагонних вагах вантажопідйомністю....т», «на елеваторних вагах» чи інших вагах. Якщо масу вантажу визначено за стандартом, то в цій графі зазначається також стандартна маса бруutto одного вантажного місця.

«Навантаження засобами» – зазначається: «відправника», якщо навантаження здійснюється відправником.

Для вантажів, що перевозяться на особливих умовах, у верхній частині накладної «Місце для відміток і штампелів» відправник проставляє передбачений

правилами перевезень даного вантажу штемпель або напис про особливі властивості вантажу.

У графі «Правильність внесених у накладну відомостей підтверджую» представник відправника вказує свою посаду і розбірливо розписується, засвідчуючи правильність відомостей, указаних ним у перевізному документі. Представник відправника повинен мати довіреність на оформлення перевезення.

На зворотному боці накладної у графі 1 «Вантаж розміщено і закріплено згідно з § _ розділу _ Технічних умов правильно» розписується представник відправника, відповідальний за правильність навантаження і кріплення вантажу у вагоні, вказуючи номер розділу й параграфа ТУ, відповідно до яких провалились навантаження і кріплення вантажу.

У разі перевезення вантажів, спосіб кріплення яких на відкритому рухомому складі Технічними умовами не передбачено, у цій графі робиться відмітка згідно з § 20 розділу 1 Технічних умов.

У графі 4 зворотного боку накладної «Заяви і відмітки відправника» у відповідних випадках проставляються відмітки про оголошену вартість вантажу.

Відправник може вносити до цієї графи й інші відмітки, не обов'язкові для залізниці, зазначати потрібні для одержувача відомості про асортимент вантажів, про марки вугілля тощо.

Також треба провести операції візування накладної:

«За планом №» – зазначається номер плану або номер відповідного розпорядження про дозвіл на перевезення вантажу.

«Увезення вантажу дозволено на число...міс.» – заповнюється у всіх випадках пред'явлення вантажів через склади станції дрібними відправками, а для вагонних відправок тільки у випадках, коли ввезення вантажу дозволено начальником станції раніше від дня, у який повинно провадитися навантаження.

«Навантаження призначено на....число..... міс.» – заповнюється у разі надання дозволу на навантаження на місцях загального і не загального

користування. Порядок візування накладних установлюється начальником станції.

Одержувачем вантажу потрібно провести операцію розкредитування перевізних документів:

У графі «Оформлення видачі вантажу» накладної і дорожньої відомості проставляється календарний штамп з датою розкредитування одержувачем перевізних документів. Одержувач заповнює такі графи дорожньої відомості:

«Код платника №...» – у разі проведення розрахунків через розрахунковий підрозділ залізниці (наприклад, ТехПД), код, присвоєний йому для розрахунків за попередньою оплатою;

«Рахунок одержувача №... у відділенні ..М МФО....» – зазначаються найменування і номер рахунку одержувача, а також міста, де розташована установа банку, який обслуговує одержувача, і код ЄДРПОУ;

«Вантаж одержав числа....місяця ...р.» – вказується дата одержання вантажу;

«За довіреністю №... від р.» – указуються номер довіреності на одержання вантажу і дата її видачі;

«Паспорт серії №.... прописаний у м в\л.... будинок №...., кв. №....» – зазначаються серія і номер паспорта матеріально відповідальної особи, яка одержує вантаж, і адреса її прописки.

3.3.5 Матеріальна відповідальність

Обставини, що можуть бути підставою для матеріальної відповідальності залізниці, вантажовідправника, вантажоодержувача під час залізничного перевезення, засвідчуються комерційними актами або актами загальної форми, які складають станції залізниць.

Комерційні акти складаються для засвідчення таких обставин:

- а) невідповідність найменування, маси і кількості місць вантажу натурою з даними, зазначеними у транспортних документах;
- б) у разі виявлення вантажу без документів або документів без вантажу;
- в) псування, пошкодження вантажу;
- г) повернення залізниці вкраденого вантажу.

Залізниця зобов'язана скласти комерційний акт, якщо вона сама виявила зазначені вище обставини, або якщо про існування хоча б однієї з них заявив одержувач або відправник вантажу [11].

В усіх інших випадках обставини, що виникли в процесі перевезення вантажу, і які можуть бути підставою для матеріальної відповідальності, оформляються актами загальної форми.

3.3.6 Організація комплексного транспортно–експедиторського обслуговування

Транспортно–експедиційне обслуговування (ТЕО) при контейнерній транспортній системі є важливою організаційною основою для її функціонування. Транспортно–експедиційне обслуговування повинно виконувати функції плануватися навантаження та розвантаження контейнерів, ввезення та вивіз контейнерів, оформлення перевізної документації, забезпечувати контроль за часом перебування контейнерів під вантажними операціями та в очікуванні їх. Важливою складовою частиною діяльності транспортно–експедиторського обслуговування є інформація всіх зацікавлених учасників контейнерних перевезень.[9]

Особливості та основні принципи побудови транспортно–експедиторського обслуговування при контейнерній транспортній системі.

Контейнерний спосіб перевезення суттєво спрощує виконання ряду допоміжних операцій. З їх числа виключається зваження вантажів в перевалочних

пунктах, рахування місць, перевірка упаковки; передача вантажу замінюється передачею контейнера. Особливо великим збереженням часу є використання великотонажних контейнерів.

Однак поряд із спрощенням ряду допоміжних операцій виникають додаткові операції, що вимагають більш чіткого та достовірної інформації в зворотньому зв'язку, тобто з сторони клієнтури. В ній мають бути вміщені відомості, необхідні для планування завою–вивозу контейнерів, забезпечення клієнтури порожніми контейнерами (з зазначенням їх типів), по організації роботи обмінних пунктів, віднайденням вантажів для зворотнього завантаження вивільнених контейнерів та ін.

До основних принципів побудови транспортно–експедиторського обслуговування при КТС відносяться наступні. Допоміжні операції повинні розглядатися не самі по собі, а як структурні елементи системи організації перевізного процесу на всьому шляху слідування вантажів «від дверей до дверей».

Побудова транспортно–експедиторського обслуговування повинна найкращим чином забезпечувати неперервність перевізного процесу, що безпосередньо пов'язане з досягненням мінімуму витрат при контейнерних перевезеннях та забезпеченням максимуму швидкості доставки вантажів на всьому шляху їх слідування «від дверей до дверей».

Транспортно–експедиційна організація повинна мати у своєму розпорядженні контейнери, площадки для їх розміщення на контейнерних пунктах, засоби механізації навантажувально–розвантажувальних робіт, автомобілі, необхідні службові приміщення, засоби зв'язку та інформації.

Транспортно–експедиційна організація, крім виконання комплексу допоміжних операцій, повинна забезпечувати: проведення єдиної технічної політики в області контейнеризації та пакетизації перевезень, удосконалення структури контейнерного парку, створення прогресивної технології роботи контейнерних пунктів, впровадження раціональної системи обліку, розробку тарифів на перевезення вантажів в контейнерах, уніфікацію правових норм на

контейнерні перевезення всіма видами транспорту, розробку єдиних правил виконання транспортно–експедиційних операцій з контейнерами. Дуже важливим питанням комплексного транспортно–експедиторського обслуговування при контейнерних перевезеннях є розподіл функцій між перевізниками, транспортно–експедиційною організацією та клієнтурою транспорту. Від правильності цього розподілу залежить організація всього перевізного процесу з контейнерами.

3.3.7 Форми транспортних договорів

Відносини між транспортно–експедиційною організацією та залізничною адміністрацією можуть регулюватися декількома видами договорів, зокрема :

– «Договір про організацію перевезення вантажів і проведення розрахунків за перевезення та надані залізницею послуги», який укладається при здійсненні внутрішніх та експортно–імпортних операцій з технологічним центром по обробці перевізних документів (ТехПД) залізниць відправлення та призначення (при імпорті з залізницями призначення).

– «Договір про організацію перевезень вантажів залізницями України», який укладається при здійсненні транзитних перевезень між транспортно–експедиторським підприємством та головним комерційним управлінням Укрзалізниці.

– «Договір про організацію транспортно–експедиторського обслуговування експортно–імпортних і транзитних вантажів», який являється юридичною основою взаємин клієнта й експедитора, основним принципом якого є рівність і висока відповідальність обох сторін договору – клієнта й експедитора.

Розрахунки при організації перевезень за даними договорами ведуться з розрахунковим центром Укрзалізниці (при транзитних перевезеннях), з ТехПД станцій відправлення та призначення (при експортно–імпортних та внутрішніх перевезеннях).

Окремим транспортно–експедиторським організаціям, які здійснюють відправлення вантажів з декількох станцій різних дирекцій однієї залізниці з дозволу виділяється єдиний код відправника–одержувача.

Укладання договору на практиці може мати різну форму аж до простого обміну документами між клієнтом й експедитором за допомогою поштового, телеграфного, телетайпного, телефонного, електронного або іншого зв'язку, що дозволяє в майбутньому вірогідно встановити, що документ виходив від кожної зі сторін договору.

Укладання договору між клієнтом й експедитором установлює їхню внутрішню юрисдикцію. Практичне ж виконання експедиторських доручень виводить ці відносини на рівень зовнішніх контактів із третіми особами. Склад їх великий, що виражається в широкому спектрі правовідносин сторін: клієнта й експедитора із третіми особами або тільки одного експедитора із третіми особами, у тому числі й у випадках, коли він взаємодіє з ними не від свого імені, а від імені клієнта.

Регламентація взаємних прав і відповідальності всіх учасників ТЕД відбивається в національних правилах транспортно–експедиційної діяльності й конкретних формах транспортно–експедиційної документації.

Світовий процес уніфікації транспортно–експедиційної діяльності привів до створення єдиних проформ основних документів, що враховують національні правила, але погоджені з міжнародним законодавством. Цю роботу в основному проводить FIATA. У той же час FIATA проявляє певну обережність у юрисдикції документів – дія більшості з них ставиться в залежність від національних правил експедирування вантажів.

Розвинені країни багато уваги приділяють протекціоністським заходам відносно національних експедиторів і перевізників, забезпечуючи їм кращі в порівнянні з іноземними фірмами умови для роботи на внутрішньому ринку транспортно–експедиційних послуг. Це досягається в основному за допомогою ліцензування й податкової політики.

Існує чітке розмежування на внутрішніх і міжнародних експедиторів. Як правило, великі експедиторські організації займаються в першу чергу міжнародним експедируванням, більш дрібні фірми – питаннями внутрішньої торгівлі. Проте не виключена участь дрібних фірм в експедируванні зовнішньоторговельного вантажообігу.

Повертаючись до міжнародної організації FIATA слід зазначити, що використання документів міжнародного експедирування, які загально визнані, як гарант якісних професійних послуг експедиторського підприємства.

Основні функції документів FIATA полягають в тому, що вони більш чітко регулюють процес транспортування вантажів на всіх його етапах та в цілому, тобто певним чином доповнюють договір транспортного експедирування, являються умовою здійснення пришвидшених фінансових розрахунків між продавцем та покупцем, в тому числі, шляхом документарного акредитиву.

Крім того документи FIATA є уніфікованими транспортно–експедиторськими документами, які покращують регулювання прав, зобов'язань та відповідальності учасників договору транспортного експедирування в процесі переходу права власності від продавця покупцеві при здійсненні міжнародних вантажних перевезень.

Експедитор, який не користується документами FIATA застосовує самостійно складені форми, які нерідко розробляються невірним чином і це не найкращим чином впливає на процес перевезення та на репутацію експедитора.

До найбільш вживаних документів FIATA можна віднести:

FCR–сертифікат експедитора про отримання вантажу (FIATA Forwarders Certificate of Receipt);

FBL–мультимодальний транспортний коносамент (FIATA Multimodal Transport Bill of Lading);

FFI– форма експедиторських інструкцій (FIATA Forwarding Instructions).

Для розуміння сутності документів FIATA слід розрізняти, які з них видані експедиторами як агентам, а які – як перевізникам згідно договору. Адже

експедитор зараз може виступати як посередник між перевізником та клієнтом і як перевізник, який своїми засобами організовує для клієнта весь спектр послуг.

Доцільним виявляється використання форми інструкції з експедирування FIATA FFI (розроблена FIATA в 1984 році), котра служить полегшенням при складанні та видачі клієнтом експедитору чіткого замовлення на транспортно-експедиторські послуги.

В FIATA FFI концентрується інформація, яка використовується експедитором при оформленні будь-яких транспортно-експедиторських операцій. Наприклад умови купівлі-продажу, оплати, страхування, характеристики вантажу, країна походження, умови документарного аккредитиву, наявність інструкцій поводження з вантажем (у випадку перевезення негабаритних, небезпечних вантажів), та додаткові документи, які можуть не міститися більш ні в одному з транспортних документів.

У випадку невикористання FFI експедитору необхідно збирати інформацію з багатьох інших документів.

FIATA FFI заповнюється та завіряється клієнтом експедитора, передається експедитору разом з такими, як митна декларація, сертифікат про походження вантажу, комерційні рахунки-фактури, транспортні документи іт.д., та може являтися основною для оформлення договору транспортного експедирування.

Заповнення форми, в якій вся інформація представлена досить лаконічно не представляє складності. Отримавши від клієнта офіційні вказівки, конкретизуючи та деталізуючи саме замовлення, експедитор забезпечує собі захист від можливих майбутніх претензій до виконання обов'язків згідно договору транспортного експедирування.

Отож експедиторській організації рекомендується забезпечити своїх клієнтів формами FIATA FFI, проінструктувавши їх про порядок заповнення, та використовувати переваги цих міжнародних документів.

3.3.8 Використання коду експедитора

Єдиний цифровий код експедитора використовується для проведення централізованих розрахунків (включаючи складання рахунків) за перевезення вантажів та надані послуги, для інформаційного забезпечення, а також для ведення оперативного обліку щодо даних експедитора на базі електронного обміну даними між підрозділами залізниць.

Інформація про наданий Укрзалізницею єдиний цифровий код являється конфіденційною, про що зазначається у договорі про організацію перевезення вантажів залізницями України. Єдиний цифровий код діє в межах залізниць України, термін дії – з часу його визначення та надання експедитору до припинення дії договору про організацію перевезення вантажів залізницями України.

З метою забезпечення проведення централізованих розрахунків згідно з параграфом 2 статті 15 "Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення" цей код зазначається у графі 20 перевізних документів СМГС (Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении).

Для запобігання використанню сторонньою особою єдиного цифрового коду експедитора та розрахунків за перевезення вантажів і надані послуги за рахунок власника коду Укрзалізниця надає експедиторській організації необхідну інформацію для перевірки належності їй коду, зазначеного у графі 20 перевізних документів СМГС.

Про прибуття вантажів на вхідну прикордонну станцію України головний інформаційно-обчислювальний центр Укрзалізниці за реквізитами перевізних документів передає інформацію експедиторській організації, код якої вказано в графі 23 перевізних документів СМГС.

У разі виявлення використанню коду сторонньою особою експедитор негайно по телефону, з наступним підтвердженням у письмовій формі,

звертається до Укрзалізниці з вимогою про припинення руху вагонів до з'ясування обставин, які призвели до несанкціонованого використання коду.

Після отримання звернення експедитора Укрзалізниця зупиняє рух указаних вагонів територією України, про що письмово сповіщає експедиторську організацію, станцію відправлення та вантажовідправника.

Експедиторська організація після визначення питання подальшого транспортування вагонів письмово повідомляє Укрзалізницю про прийняте рішення. Це повідомлення є підставою для подальшого перевезення вантажу.

Слід зауважити, що для експортно–імпортних перевезень і транзиту передбачені окремі цифрові коди, що спричиняє певні незручності при веденні розрахунків за перевезення. В даних умовах клієнт чи експедитор, які виконують різні види перевезень, мають розподіляти значну кількість коштів, підтримуючи рівень необхідної передоплати відразу на декількох рахунках. Перерозподіл коштів залізницями також значно ускладнюється. Тому несвоєчасність розраховування хоча б у одній з ланок цього ланцюгу спричиняє значну шкоду для процесу організації перевезення в цілому.

Висновки до розділу 3. Визначено, що ринок експедиторських послуг є складною системою, дослідження й моделювання якої дає можливість із загальносистемних позицій, з урахуванням принципів теорії логістики, оцінити ефективність й функціонування. У зв'язку із цим, дослідження, спрямовані на розробку моделей взаємодії учасників транспортного ринку здобувають особливу актуальність.

Отримано модель ринку транспортних послуг, яка є базою й визначає основні принципи моделювання процесу ТЕО для рішення задач підвищення його ефективності

4 ДОСЛІДЖЕННЯ ТА УДОСКОНАЛЕННЯ ПОСЛУГ ТОВ «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЧНА МАГІСТРАЛЬ»

4.1 Удосконалення транспортно–експедиторського обслуговування

Для підвищення якості транспортно–експедиторських послуг, а саме прискорення технології оформлення, передачі вантажів, скорочення фактичних термінів доставки, забезпечення збереженості вантажів в процесі переміщення необхідна комплексна організація експедирування вантажів «від дверей до дверей».

Такі перевезення можна забезпечити шляхом повного транспортно–експедиторського обслуговування, коли усі операції, пов'язані з доставкою вантажу на всьому шляху перевезення від складу відправника до складу одержувача, здійснює транспортно–експедиторське підприємство (рисунок 4.1).

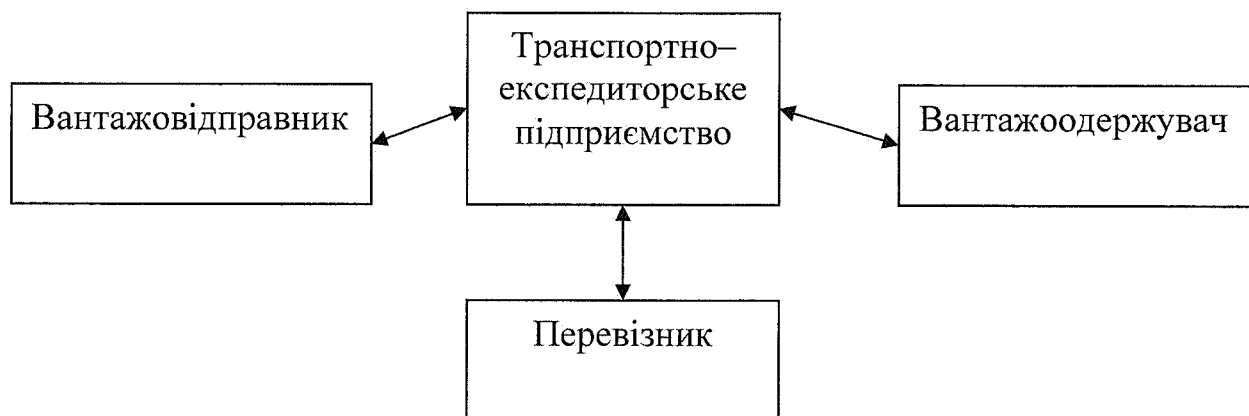


Рисунок 4.1 — Схема повного комплексу транспортно–експедиторських операцій при перевезенні вантажів «від дверей до дверей».

Повне експедиторське обслуговування може виконувати організація, яка знаходиться у підпорядкуванні основного перевізника, як в даному випадку –

залізниці. Повне ТЕО виключає багаторазову передачу вантажу та документів в процесі перевезення, виключає дублювання та паралельне виконання низки операцій, значно підвищує якість і знижує собівартість експедиторських операцій.

Багаторічна практика транспортно–експедиторського обслуговування на залізничному транспорті показує, що найбільш ефективно використовуються засоби виробництва з мінімальними витратами, коли повне експедиторське забезпечення власників вантажу, який перевозиться залізницями, забезпечують підрозділи останніх, діючих у відповідності зі Статутом залізниць України та Правилами перевезень вантажів.

З огляду на велике значення транспортно–експедиторського обслуговування ст. 55 Статуту залізниць передбачає, що «... у складі залізниць можуть створюватись експедиторські та транспортно–експедиторські організації», які найбільш ефективно з мінімальними витратами забезпечують надання транспортно–експедиторських послуг.

Технологічна єдність транспортного процесу – від складу вантажовідправника до складу вантажоодержувача – виключає передачу вантажу і документів організаціям різної відомчої підпорядкованості, зменшує термін доставки вантажу, дозволяє краще використовувати засоби механізації навантажувально–розвантажувальних робіт і забезпечити чітку взаємодію різних видів транспорту в пунктах перевантаження, а також зменшити собівартість транспортно–експедиторських послуг.

Для організації повного транспортно–експедиторського обслуговування вантажовідправників підприємству, окрім забезпечення перевезення основним перевізником (залізницею), необхідно залучати на договірних умовах авто перевізника. Взаємодія з автотранспортом в комплексному обслуговуванні клієнтів в пунктах відправлення та призначення вантажу дозволить спростити транспортні операції, забезпечити швидкість, регулярність поставки вантажів, їх збереження та ліквідацію зайвих перевантажувальних операцій.

Доставку вантажів слід організувати за схемою (рисунок 4.2)

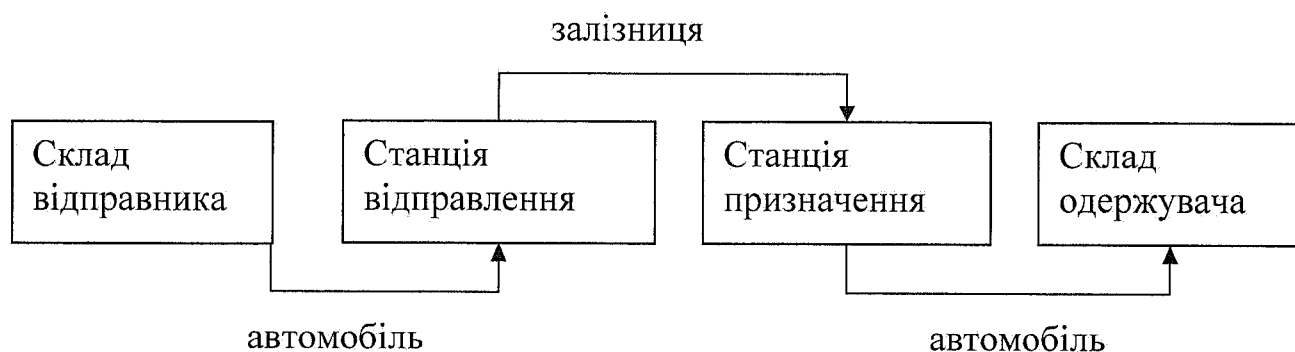


Рисунок 4.2 — Схема доставки вантажу «відправник–одержувач»

Таким чином, вантажний автомобіль зможе забирати вантаж, готовий до відправлення, на складі відправника, доставляти його на станцію, де він буде перевантажений у вагон. Після прибуття на станцію призначення автомобіль підприємства, з яким є домовленість експедиторської організації в пункті призначення, забиратиме вантаж та доставлятиме його безпосередньо до одержувача. Така схема є досить зручною для вантажовласника – оскільки він не приймає безпосередньої участі в перевізному процесі, що економить його час і кошти.

В даному виді обслуговування транспортно–експедиторське підприємство несе відповідальність за визначення вартості перевезення «від дверей до дверей», за складання розкладу використання транспортних засобів, складання маршруту перевезення.

Сучасний вантажний автомобільний транспорт може забезпечити доставку на станцію відправлення майже будь–яких вантажів, за виключенням тільки масових. Але наскільки показує практика, останні – є продукцією великих заводів та підприємств, в підпорядкуванні яких зазвичай є свій власний автопарк.

Останнім часом в світі простежуються тенденції до використання контейнерів для перевезення міжнародних вантажів. Їх використання

забезпечує більшу збереженість вантажів при перевезенні та перевантаженні, що має велике значення при транспортуванні дорогоцінних товарів (високотехнологічна техніка, обладнання, устаткування та ін.).

Для транспортно–експедиторського підприємства, що експедирує окрім кам'яного вугілля, залізної руди, чорних металів (що в основному перевозяться на піввагонами) також і вантажі в контейнерах є економічно виправданим варіантом придбати певну кількість власних контейнерів, які забезпечуватимуть річні обсяги експедирування вантажів в контейнерах.

Переваги власного парку контейнерів в тому, що їх перевезення залізницею здійснюється за зниженою ставкою (що дає змогу регулювати тарифні ставки для клієнтів), підприємство може слідкувати та відповідати за технічний стан контейнерів, забезпечувати збереження вантажу, що перевозиться, розподіляти контейнери за власними потребами.

На сьогодні придбання навіть великої кількості контейнерів не вимагає значних капіталовкладень. Існує система лізингу, яка дозволяє орендувати контейнер у лізингової компанії з правом викупу його в кінці договірної строку.

На даний час лізинговим компаніям належить 51% міжнародного парку контейнерів. Контейнери орендуються як судновласниками, вантажовласниками і експедиторами. Витрати на оренду враховуються при калькуляції розміру тарифної ставки. Відповідно, якщо при відправці вантажу використовується вантажовідправником «власний контейнер», то для нього застосовується знижена тарифна ставка. Різниця у розмірі ставок – є усереднена ставка оренди, діюча на ринку. Вона визначається у вигляді середньозваженої від ставок оренди: в одному напрямі кругового рейсу; оренди на круговий рейс; короткострокове; довгострокове; «використання контейнерного парку за контрактом»; оренди строком від трьох і до п'яти років з переходом у власність орендаря.

Тобто, для оренди визначеної кількості контейнерів, необхідно скласти договір оренди з лізинговою компанією. Раціональний строк оренди – 2 роки.

Орендна ставка 1,2 доларів США за добу. В ставку повинні бути включені всі податки, передбачені законодавством. Платежі повинні проводитися в гривнях за курсом Національного банку на дату виставлення рахунку.

«Власник» зобов'язаний виставляти рахунки «Орендарю» авансом за один місяць. «Орендар» зобов'язаний оплачувати рахунки протягом 5 банківських днів, починаючи з дати виставлення рахунку. Після закінчення двох років і сплати всіх рахунків за оренду та інших платежів «Орендар» має право викупити все, але не менш, ніж всі, що знаходяться в оренді контейнери за ціною залишкової вартості.

При письмовій згоді «Власника» і «Орендаря» контейнери можуть бути передані «Орендарю» у власність до закінчення терміну оренди. Умови дострокової передачі повинні бути оформлені окремою угодою. У разі продажу, втрати контейнера або його повного конструктивного руйнування «Орендар» зобов'язаний продовжувати платити орендну плату до закінчення терміну оренди. Протягом всього терміну оренди «Орендар» своїми силами, засобами і за свій рахунок забезпечує контроль за експлуатацією контейнерів, їх технічне обслуговування, ремонт і зберігання. Власником контейнерів протягом всього терміну оренди до реалізації «Орендарем» права викупу залишається обрана лізингова компанія. «Орендар» має право продавати, передавати в суборенду, закладати контейнери тільки з відома «Власника». «Орендар» не має права, у разі яких-небудь суперечок з «Власником», арештовувати, використовувати як заставу контейнери «Власника».

Сторони звільняються від відповідальності один перед одним і перед третім особами тільки у разі настання форс-мажорних обставин. Щоб уникнути виникнення недобросовісної конкуренції, що може призвести до простою орендованого парку, «Власник» зобов'язується не передавати до закінчення терміну договору контейнерний парк іншим орендарям. «Орендар» не має права знищувати знаки і маркування на контейнерах. З письмової згоди «Власника» «Орендар» має право нанести на контейнери додаткові знаки або маркування.

Перші два роки виплати оренди для підтримання прибутковості підприємства є необхідність користуватися різницею тарифних ставок на перевезення власних контейнерів та контейнерів загального парку залізниць на власну користь. Але вже після закінчення строку оренди, підприємство зможе з метою конкурентоздатності регулювати тарифну політику в залежності від ситуації на ринку транспортних послуг або понижуючи свою ставку на перевезення у власному контейнері, або ж залишаючи її на тому ж рівні.

Тому для України мабуть єдиний вихід – йти по шляху західних держав, де інфраструктура залишилась у власності залізниць, а рухомий склад – вагони і локомотиви – знаходяться у операторів, які забезпечують перевезення вантажів, сплачуючи залізницям відповідну плату за використання інфраструктури.

Одним із технологічних заходів щодо скорочення часу і підвищення якості обслуговування клієнтів ТЕК при збільшенні обсягів перевезень є автоматизація виробничих процесів компанії і створення автоматизованих робочих місць.

Автоматизацію виробничих процесів ТЕК та економічну ефективність роботи компанії в разі придбання власних вантажних вагонів розглянемо в двох наступних розділах.

4.2 Автоматизація виробничих процесів транспортно–експедиторської компанії

Головні виробничі процеси в транспортно–експедиторській компанії, які підлягають автоматизації, пов’язані з основними виробництвом – транспортно–експедиційним обслуговуванням перевезень вантажів і торгівлею. З метою забезпечення нормального функціонування виробництва в ТЕК створена інформаційно–аналітична система управління у складі:

- 1) Локальної обчислювальної мережі;
- 2) Електронної пошти;

- 3) Мережі Internet;
- 4) Міжнародної, міжміської, міської, відомчої та внутрішньої мережі телефонного зв'язку;
- 5) Автоматизованих робочих місць інженерів експедиційного та комерційного відділів, відділу торгівлі, бухгалтерського і складського обліку;
- 6) Програмно–апаратних засобів:
 - програмного забезпечення (ПЗ) «ТМ карта» для розрахунку тарифу по залізничному транспорту держав СНД;
 - операційної системи Windows NT;
 - системи керування базами даних (СКБД) «Informix»;
- 7) Серверів бази даних і додатків;
- 8) Сервера віддаленого доступу (на платформі Linux);
- 9) Web–сервера для мережі Internet;
- 10) Сервера для електронної пошти;
- 11) ПЕОМ та іншої оргтехніки для користувачів.

Мета створення – забезпечення оперативного обліку розрахунків за надані послуги і продані товари та видання по мірі необхідності інформації про стан розрахунків з любим клієнтом за любий проміжок часу.

Програмне забезпечення створюється на договірних умовах фірмою, що спеціалізується на розробці програмного забезпечення за участю співробітників відділу інформаційних технологій транспортно–експедиторської компанії з метою подальшого супроводу власними силами.

В процесі комплексного супроводу промислової експлуатації інформаційних систем ТЕК постійно присутні елементи, які потребують контролю і корекції зі сторони технічних спеціалістів. Зокрема такі елементи як:

- інтенсивний ріст обсягів зберігаємих і оброблюємих даних;
- зростання потоків вхідних/вихідних документів;
- необхідність контролю за роботою серверів системи, а також за надійністю зберігання даних;

- необхідність постійного зростання продуктивності системи;
- забезпечення безвідмовної роботи системи;
- контроль за здійсненням обміну даними між відділами ТЕК і з філіалами;
- захист корпоративних даних від несанкціонованого доступу та ін.

В зв'язку з цим, технічні спеціалісти і системні адміністратори, які здійснюють підтримку інформаційних систем, повинні виконувати певні роботи в протягом всього робочого дня, а також контролювати роботу всіх систем в автоматичному режимі після закінчення робочого дня та в нічний час. Узагальнений перелік таких робіт:

1. Забезпечення присутності протягом робочого дня технічних спеціалістів, які приймають оперативні рішення у випадках можливих збоїв і позаштатних ситуацій, а також отримують консультації із фірми–розробника по телефону (при необхідності в транспортно–експедиторську компанію виїжджають технічні спеціалісти по необхідному напрямку інформаційних технологій).

2. Випуск оновленої версії (один раз в місяць):

- створення в версії нових звітів і документів;
- оптимізація функцій і алгоритмів;
- оптимізація інтерфейсів користувачів і вихідних форм;
- усунення виявлених помилок;
- переведення на нові платформи (операційні системи і СУБД);
- модифікація при змінах нормативно–правової і законодавчої бази;
- тестування і нормо контроль версії.
- Супровід :
- консультації користувачів по використанню;
- оптимізація роботи корпоративної бази даних для збільшення швидкості функціонування;
- контроль створення резервних копій бази даних;
- оновлення нормативно–довідкової бази даних розрахунків тарифів і відстаней;

- забезпечення обміну даними:
 - з філіалами компанії;
 - з ЦМ і РЦП;
 - з ГЮЦ Укрзалізниці;
 - налаштування обміну даними з спів експедиторами і клієнтами;
 - створення додаткових робочих місць користувачів системи з настройкою індивідуального інтерфейсу та підключенням необхідних даному користувачеві функцій;
 - адміністрування та управління правами користувачів на доступ до функцій і баз даних ТЕК;
 - Виконання робіт по системі розрахунку тарифу «ТМкарта»;
 - забезпечення оновлення інформаційно–довідкової інформації;
 - обслуговування робочої інформаційної бази даних для забезпечення безвідмовної роботи системи і виконання контрольнo–діагностичних процедур, очистка, реконфігурація, ущільнення и т.п.;
 - консультації користувачам.
 - Загальносистемне програмне забезпечення ТЕК:
 - адміністрування операційних систем Windows NT на сервері баз даних и сервері додатків;
 - адміністрування сервера віддаленого доступу (на платформі Linux);
 - контроль роботи корпоративної електронної пошти;
 - Забезпечення безвідмовної роботи технічних и апаратних засобів транспортно–експедиторської компанії:
 - сервер баз даних;
 - адміністрування, тестування і моніторинг локальної обчислювальної мережі;
 - з’єднання з провайдером Internet.
 - В транспортно–експедиторської компанії для розрахунку тарифу за перевезення вантажів використовується програма «ТМкарта», яка має чотири

головні призначення:

- розрахунок провізних платежів;
 - відображення маршрутів проходження вантажних потягів;
 - оформлення комплектів перевізних документів;
 - збереження і відображення даних із спостереження за вагонами.
- Програма має зручний графічний інтерфейс, приклад якого зображено на рисунках 4.3, 4.4 та 4.5.

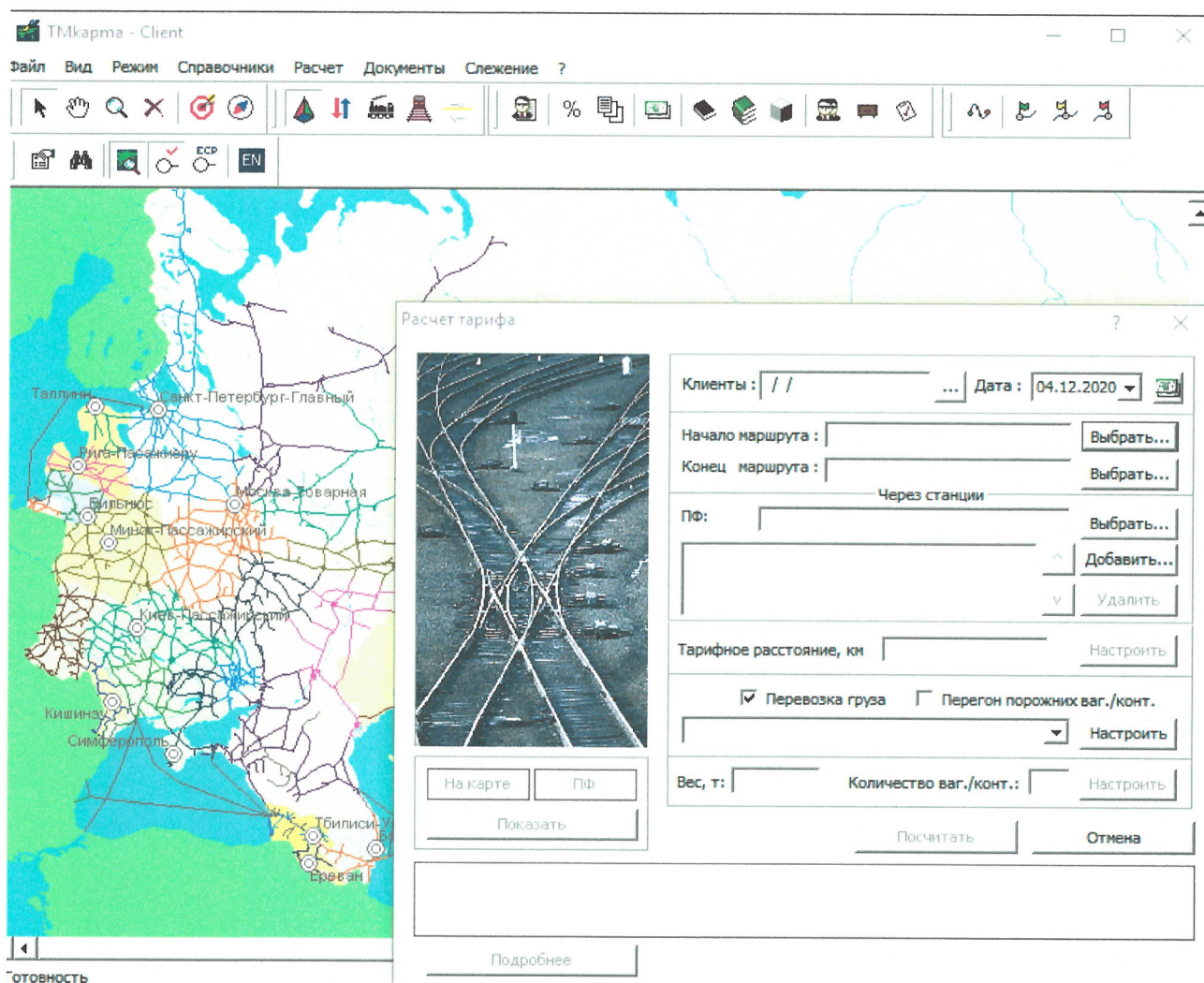
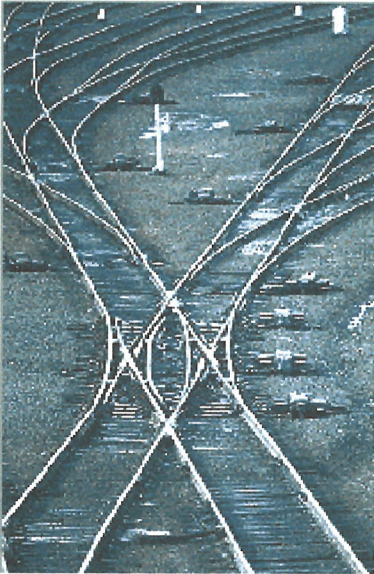


Рисунок 4.3 — Загальний вигляд інтерфейсу програми «ТМкарта»

Расчет тарифа ? X




На карте ПФ

Показать

Клиенты : / / ...	Дата : 04.12.2020
Начало маршрута : 370006 Львов	Выбрать...
Конец маршрута : 424206 Черкасы	Выбрать...
Через станции	
ПФ: ПФ вагонов	Выбрать...
	^ Добавить...
	v Удалить
Тарифное расстояние, км 759	Настроить
<input checked="" type="checkbox"/> Перевозка груза <input type="checkbox"/> Перегон порожних ваг./конт.	
	Настроить
Вес, т:	Количество ваг./конт.:
Посчитать	Отмена

Подробнее

Рисунок 4.4 — Вікно розрахунку тарифу у програмі «ТМкарта»

Станция отправления	325000 Чернигов <Ю-ЗАП>			Расстояние			
Станция назначения	320007 Дарница <Ю-ЗАП>			195 км Детально...			
Наименование груза	161128 Уголь каменный марки д			Время движения, сут.	2		
Вес груза, т	70			Количество вагонов	1		
Наименование	Единица	За единицу			Сумма		
		без НДС	НДС	с НДС	без НДС	НДС	с НДС
 Украина (195 км)							
Участок: 325000 Чернигов - 320007 Дарница							
Курс UAH/UAN: 1 / 1							
Тарифная ставка	ваг, UAH				7109,40	1421,88	8531,28
ИТОГО по стране	т, UAH	101,56	20,31	121,88	7109,40	1421,88	8531,28

Итого за 1 тонну		101,56	20,31	121,88
Итого	Украинская гривня	7109,40	1421,88	8531,28

Рисунок 4.5 — Вікно результатів розрахунків у програмі «ТМкарта»

До функціональних можливостей системи «ТМкарта» відносяться:

- проведення попередніх розрахунків для можливості виконати оцінку вартості вантажних перевезень;
- проведення точного розрахунку з уточненням різних даних по конкретному перевезенню;
- відображення маршрутів слідування вантажних поїздів;
- оформлення комплектів перевізних документів;
- зберігання і відображення даних архіву слідування за вагонами.

4.3 Дослідження вибору виду транспорту при перевезенні з України в Азербайджан

Послуги компанії «УЗМ» включають в себе не тільки організацію процесів по відправленню/отриманню вантажів на станціях, а й організацію експортних, імпорتنих та транзитних перевезень.

Для організації перевезення вантажів із України в Казахстан, клієнт дав компанії «УЗМ» доручення на розрахунок вартості даного перевезення та вибору оптимального виду транспорту.

Вихідні дані для розрахунку:

- Маршрут: ст. Полтава - Київська – ст. Апшерон ;
- Вантаж: Сахар - пісок, код ЄТСНВ 521016, код ГНВ 17019990;
- Кількість вантажу: 60 тонн.

Для визначення найдешевшого та найшвидшого виду транспорту, який можна використати в даному перевезенні, проаналізуємо 4 варіанти з вибору транспортних засобів різного виду та різної власності:

1. Критий вагон, власності загального парку інозалізниці МПС;
2. Критий вагон, власного парку компанії–оператора «К»;
3. Автотранспортом приватної компанії–перевізника «Т»;
4. 20–футові контейнери на платформі, власності Філії "ЦТС "Ліски" АТ "Укрзалізниця".

Вартість перевезення у критих вагонах, будемо визначати за допомогою згаданої вище програми «ТМкарта»; вартість перевезення у контейнерах – опираючись на дані, наданні Філією "ЦТС "Ліски" АТ "Укрзалізниця"; вартість перевезення автотранспортом – опираючись на данні, надані компанією–перевізником «Т».

Для 1–го варіанту (критий вагон парку МПС), загальна вартість перевезення буде складати:

$$B_3 = B_{уз}^m + B_{пар}^m + B_{зр}^m + B_{аз}^m + K_{експ} \quad (4.1)$$

де B_3 – загальна вартість перевезення по всьому маршруту слідування;

$B_{уз}^m$ – залізничний тариф по території України;

$B_{пар}^m$ – тариф паромної переправи ;

$B_{зр}^m$ – залізничний тариф по території Грузії;

$B_{аз}^m$ – залізничний тариф по території Азербайджану

$K_{експ}$ – комісія експедитора (для даного перевезення $K_{експ} = 3\%$ від загальної вартості перевезення).

Залізничний тариф по території України ($B_{уз}^m$) розраховується за допомогою програми «ТМкарта» і буде складати $B_{уз}^m = 24335,19$ грн/ваг (включаючи: 105,50 грн/ваг – збір за митний огляд; 3468,11 грн/ваг - охорона вантажів УЗ; 3124,90 грн/ваг - накат на пором; 984 грн/ваг - додаткові збори на поромах; 3529,68 грн/ваг - додаткові збори по УЗ).

Зважаючи на те, що це перевезення в міжнародному сполученні, буде доцільно обрати одну валюту для оплати. Так, як більшість складових в доларах США, обираємо цю валюту основною.

Приблизний курс переводу із гривні в долар – 28 грн/долар, отже:

$$B_{уз}^m = 20805,51/28 = 869,11 \text{ дол/ваг}$$

Так як, компанія «УЗМ» не акредитована на залізницях ГР та АЗ, то для оплати тарифу по цим територіям компанія долучає компанію–партнера «Г».

Ціна за поромне переправлення вантажів надана компанією ТОВ "Судохідна компанія"УКРФЕРРІ"" та складає 2950 дол/ваг від станції 404005 Поромна (експ. Поті) до станції 572304 Поті (пором,експ.)

Залізничний тариф по території ГР ($B_{гр}^m$) розраховується за формулою:

$$B_{гр}^m = T_{тм} / K_{пер} + D_{зб} + K_{експ}^Г \quad (4.2)$$

де $T_{тм}$ – залізничний тариф по території Грузії, розрахований в «ТМкарта»;
 $K_{пер}$ – коефіцієнт перерахунку із швейцарського франку в долар США ($K_{пер} = 0,9$);

$D_{зб}$ – додаткові збори по території ГР ($D_{зб} = 80$ дол/ваг для транзитних перевезень, $D_{зб} = 70$ дол/ваг – для імпортних та експортних перевезень в навантаженому стані, $D_{зб} = 90$ дол/ваг – для імпортних та експортних перевезень в порожньому стані);

$K_{експ}^Г$ – комісія компанії–партнера «Г»(в даному випадку $K_{експ}^Г = 2\%$ від загальної вартості перевезення).

Залізничний тариф по території АЗ ($B_{аз}^m$) розраховується за формулою:

$$B_{аз}^m = T_{тм} / K_{пер} + D_{зб} + K_{експ}^Г \quad (4.3)$$

де $T_{тм}$ – залізничний тариф по території Азербайджану, розрахований в «ТМкарта»;

$K_{пер}$ – коефіцієнт перерахунку із швейцарського франку в долар США ($K_{пер} = 0,9$);

$D_{зб}$ – додаткові збори по території АЗ ($D_{зб} = 1\%$ від $T_{тм} / K_{пер}$);

$K_{експ}^Г$ – комісія компанії–партнера «Г»(в даному випадку $K_{експ}^Г = 2\%$).

За формулою 4.2 розраховуємо залізничний тариф по території ГР:

$$B_{гр}^m = \left(\frac{1412,4}{0,9} + 80 \right) \cdot 1,02 = 1682,32 \text{ дол/ваг}$$

За формулою 4.3 розраховуємо залізничний тариф по території АЗ:

$$B_{аз}^m = \frac{1902,6}{0,9} \cdot 1,01 \cdot 1,02 = 2177,85 \text{ дол/ваг}$$

За формулою 4.1 розраховуємо загальну вартість перевезення, використовуючи критий вагон парку МПС:

$$B_з = (869,11 + 2950 + 1682,32 + 2177,85) \cdot 1,03 = 7909,65 \text{ дол/ваг}$$

Для 2-го варіанту (критий вагон власного парку компанії–оператора «К»), загальна вартість перевезення буде складати:

$$B_з = B_{уз}^m + B_{пар}^m + B_{гр}^m + B_{аз}^m + C_{тр} + K_{експ}, \quad (4.4)$$

де $B_з$ – загальна вартість перевезення по всьому маршруту слідування;

$B_{уз}^m$ – залізничний тариф по території України;

$B_{гр}^m$ – залізничний тариф по території Грузії;

$B_{аз}^m$ – залізничний тариф по території Азербайджану;

$C_{тр}$ – ставка за користування власним вагоном по всьому маршруту слідування;

$K_{експ}$ – комісія експедитора (для даного перевезення $K_{експ} = 3\%$ від загальної вартості перевезення).

КвР – 275.02 – ДУІТ – КІЗТ – УЗТ – ТТУПП – ПЗ

Необхідно зазначити, що залізничний тариф по Україні, Грузії, Азербайджану для власних вагонів буде значно дешевший ніж для вагонів парку МПС, проте з'являються додаткові витрати у вигляді плати за користування вагоном.

Значення C_{mp} розраховує власник вагону (компанія–оператор «К»), виходячи з відстані перевезення, типу вагона, типу вантажу та можливості завантаження вагону на станції призначення. C_{mp} може включати в себе вартість підсилю порожнього вагону на станцію, користування вагоном та переадресацію порожнього вагону після вивантаження. В даному випадку, $C_{mp} = 1300$ дол/ваг.

Залізничний тариф по території України (B_{yz}^m) розраховується за допомогою програми «ТМкарта» і буде складати $B_{yz}^m = 17825,51$ грн/ваг, відповідно

$$B_{yz}^m = 17825,51/28 = 636,62 \text{ дол/ваг.}$$

За формулою 4.2 розраховуємо залізничний тариф по території ГР:

$$B_{gp}^m = \left(\frac{1200,6}{0,9} + 80 \right) \cdot 1,02 = 1442,3 \text{ дол/ваг}$$

За формулою 4.3 розраховуємо залізничний тариф по території АЗ:

$$B_{az}^m = \frac{808}{0,9} \cdot 1,01 \cdot 1,02 = 925 \text{ дол/ваг}$$

За формулою 4.4 розраховуємо загальну вартість перевезення, використовуючи критий вагон власного парку компанії–оператора «К»:

$$B_z = (636,62 + 2950 + 1442,3 + 925 + 1300) \cdot 1,03 = 7471,53 \text{ дол/ваг}$$

КВР – 275.02 – ДУІТ – КІЗТ – УЗТ – ТТУПІ – ПЗ

Для 3-го варіанту (автотранспортом приватної компанії–перевізника «Т») загальна вартість перевезення буде складати:

$$B_3 = (L_{повн} \cdot C_{км} \cdot n + B_{пар}^m \cdot 3) \cdot K_{експ}, \quad (4.10)$$

де $L_{повн}$ – повна відстань перевезення, яка включає в себе всі території даного маршруту (в даному випадку $L_{повн} = 1520$ км);

$C_{км}$ – ціна 1-го погонного кілометра, яка розраховується перевізником в залежності від відстані перевезення, типу автомобіля, типу вантажу, завантаження і включає в себе: оплату за пробіг порожньої машини до місця завантаження, вартість паливно–мастильних матеріалів, оплату праці водія, амортизаційні витрати та інші витрати (в нашому випадку $C_{км} = 1,2\$$;

n – кількість машин, необхідних для здійснення даного перевезення;

$B_{пар}^m$ – тариф паромної переправи(в даному випадку ціна за переправу однієї машини становить - 1400 дол/машина)

Так, як компанії необхідно перевезти 60 тонн вантажу, то необхідно залучити для перевезення $n = 3$ машини (по 20 тонн вантажу в кожную).

За формулою 4.10 розрахуємо загальну вартість перевезення:

$$B_3 = (1520 \cdot 1,2 \cdot 3 + 1400 \cdot 3) \cdot 1,03 = 9962,16 \text{ дол/маш.}$$

Зважаючи на те, що всі контейнери та більшість фітінгових платформ були передані від «УЗ» у власність Філія "ЦТС "Ліски" АТ "Укрзалізниця", то для розрахунку 4-го варіанту (20-футові контейнери на платформах) компанія «УЗМ» буде звертатися до цього державного підприємства, згідно заключного раніше договору.

Виходячи з цього, загальна вартість перевезення буде складати:

$$B_3 = B_{ліски}^m \cdot N \cdot K_{експ} \quad (4.11)$$

де $B_{ліски}^m$ – вартість послуг по перевезенню та надання в користування контейнерів та платформ Філія "ЦТС "Ліски" АТ "Укрзалізниця".

N – кількість контейнерів, необхідних для здійснення даного перевезення.

Вартість $B_{ліски}^m$ включає в себе: вартість підсилю порожніх контейнерів та платформ на станцію навантаження, вартість вантажного рейсу по всім територіям перевезення ,поромну переправу, вартість повернення контейнерів та платформ на станцію дислокації (порожній рейс), плату за користування контейнерами та платформами на весь маршрут. В даному випадку значення $B_{ліски}^m = 3120$ доларів США за контейнер. Так. як вага вантажу, який необхідно перевезти клієнту складає 60 тонн, то компанії «УЗМ» необхідно використати $N = 3$ 20–ти футових контейнери, які будуть закріплені на 2–х платформах.

За формулою 4.11 визначимо загальну вартість перевезення:

$$B_3 = 3120 \cdot 3 \cdot 1,03 = 9640,8 \text{ дол/ваг}$$

Розрахувавши вартість перевезення по всім 4–м варіантам вибору транспорту, необхідно визначити той варіант, при виборі якого вантаж буде доставлено найшвидше. Це також являється вагомим критерієм у виборі клієнтом типу рухомого складу для даного перевезення.

Для варіантів, де розглядається перевезення залізничним транспортом (не залежно від типу власності та приналежності вагону чи контейнерів) загальна відстань перевезення $L_{повн}^{зал}$ визначається за допомогою програми «ТМкарта», в

якій маршрут перевезення прокладається згідно чинного ПФП (плану формування поїздів).

Для варіанту, де розглядається перевезення автотранспортом загальна відстань перевезення $L_{повн}^{авто}$ визначається за допомогою on-line карт, де обирається найкоротший доступний варіант.

Відповідно,

$$L_{повн}^{зал} = 1503 \text{ км}, \text{ а } L_{повн}^{авто} = 1520 \text{ км}.$$

Загальну кількість діб, за яку транспортний засіб подолає весь маршрут перевезення можна визначити за формулою:

$$t_{заг} = \frac{L_{повн}}{L_{св}} + t_{пор} \quad (4.12)$$

де $L_{св}$ – середня відстань, яку подолає транспортний засіб за 1 добу.

На залізничному транспорті, розрахунковою вантажною швидкістю прийнято вважати 200 км/добу, тобто $L_{св} = 200$. Для автомобільного транспорту $L_{св} = 400$ км/добу (з врахуванням відпочинку водія та зупинок по технічним причинам).

За формулою 4.12 визначаємо загальну кількість діб, за яку транспортний засіб подолає весь маршрут (для варіантів, що розглядають використання залізничного транспорту) і округлюємо до більшого цілого числа:

$$t_{заг} = \frac{1503}{200} + 3 = 11 \text{ діб}$$

Відповідно для варіанту із використанням автотранспорту $t_{заг}$ буде дорівнювати:

$$t_{\text{заг}} = \frac{3420}{400} + 3 = 7 \text{ дiб}$$

Для визначення оптимального виду транспорту, який буде використано в даному перевезенні, вносимо отримані результати в узагальнюючу таблицю 4.1.

Таблиця 4.1 – Порівняльна таблиця показників доставки вантажу різними видами рухомого складу

Вид рухомого складу, що досліджується	Показники	
	Вартість перевезення, доларів/вагон–контейнер–автомобіль	Термін доставки, дiб
Критий вагон, власності загального парку інозалізниці МПС	7909,65	11
Критий вагон, власного парку компанії–оператора «К»	7471,53	11
Автотранспортом приватної компанії–перевізника «Т»	9962,16	7
20–футові контейнери на платформі, власності Філія "ЦТС "Ліски" АТ "Укрзалізниця"	9640,8	11

З таблиці 4.1 випливає, що варіант вибору виду транспорту для перевезення з найменшими витратами – це використання критого вагону власного парку компанії–оператора «К», а варіант із найкоротшим терміном доставки вантажу – це використання для перевезення автотранспорту приватної компанії–перевізника «Т», проте цей варіант водночас є найдорожчим майже в 1,5 рази.

Висновок до розділу 4. Розглянуто чинники щодо вибору транспортно-експедиторського підприємства для організації доставки вантажу. Для підвищення якості транспортно-експедиторських послуг, а саме прискорення технології оформлення, передачі вантажів, скорочення фактичних термінів доставки, забезпечення збереженості вантажів в процесі переміщення необхідна комплексна організація експедирування вантажів «від дверей до дверей».

Такі перевезення можна забезпечити шляхом повного транспортно-експедиторського обслуговування, коли усі операції, пов'язані з доставкою вантажу на всьому шляху перевезення від складу відправника до складу одержувача, здійснює транспортно-експедиторське підприємство.

Визначено основні напрямки удосконалення функцій роботи ТЕК при збільшенні обсягів перевезень.

5 ЕКОНОМІЧНА ЕФЕКТИВНІСТЬ ВВЕДЕННЯ В ЕКСПЛУАТАЦІЮ ДОДАТКОВОГО ВІДДІЛУ "В" ПРИ РОБОТІ ТОВ «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЧНА МАГІСТРАЛЬ»

5.1 Основні напрямки удосконалення організації роботи "УЗМ"

У зв'язку із збільшенням обсягів перевезень вантажів, послуги по транспортуванню залізничним транспортом яких надає транспортно–експедиторська компанія, головним напрямком удосконалення організації роботи діючої транспортно–експедиторської компанії є введення в експлуатацію та організація роботи додаткового відділу на базі ТОВ "УЗМ". Даний відділ «В», буде займатись повною організацією початкових операцій, які на даним момент виконує вантажовідправник та вантажоодержувач.

Перерахуємо одні з основних функцій та можливостей відділу «В», якими, у теперішній час, все частіше користуються клієнти:

- вантажно–розвантажувальні роботи;
- оформленням перевізних документів;
- подача та узгодження електронних заявок на навантаження;
- планування перевезень в системі «АС «Месплан»;
- робота в системі «АС Клієнт УЗ»;
- взаємодія на початковому етапі із Залізницею;
- розробка та узгодження схем навантаження, розміщення та кріплення вантажу, в тому числі не габаритних вантажів;
- розрахунки із Залізницею за додаткові послуги (зважування, користування вагонами, подача та прибирання вагонів та ін.)
- розкредитування порожніх вагонів, що прибули під навантаження;

–митно–брокерські послуги при слідуванні вагонів в експортно–імпортному сполученні;

–сертифікація вантажів та отримання дозволів на перевезення;

–фіто–санітарні сертифікати;

–ветеринарні сертифікати;

–пломбування вагонів;

–очищення рухомого складу перед перевезенням.

Персонал відділу «В» матиме спеціальні допуски та дозволи на проведення вантажно–розвантажувальних робіт. Усі робітники новоствореного відділу матимуть освіту пов’язану з проведенням спеціальних робіт та матимуть великий досвід за плечима у проведенні такого роду обслуговування.

Тому, з метою удосконалення організації роботи діючої транспортно–експедиторської компанії заплановано розглянути питання щодо надання послуг з організацію початкових операцій перед перевезенням вантажів власним або орендованим залізничним рухомим складом, тобто надавати послуги, які на даний момент виконують вантажовідправники та вантажоодержувачі самостійно.

Після завершення робіт відділом «В» в повному обсязі в організацію перевезень повністю підключається відділ транспортного експедирування. Таким чином, перевезення вантажу від початкового етапу повністю контролюється ТОВ "УЗМ" і відповідальність за оформлення вантажу лежить на експедиторській компанії, що також буде вигідно і цікаво усім клієнтам.

5.2 Розрахунок економічної ефективності від основних напрямків удосконалення організації роботи "УЗМ"

5.2.1 Розрахунок витрат вантажовласника (клієнта), пов'язаних зі створенням та функціонуванням транспортного відділу

Кожне підприємство, діяльність якого пов'язана з перевезеннями залізничним транспортом не може обійтись без відділу або окремого працівника, який буде виконувати усі функції, що потрібні для оформлення перевізних документів та організації початково–кінцевих операцій.

Для того, щоб розуміти, які обов'язки найчастіше повинні виконувати працівники підприємств–продавців та підприємств–покупців вантажу позначимо їх наступних чином:

Вантажоодержувач (одержувач вантажу, вантажовласник) – зазначена у документі на перевезення вантажу (накладній) юридична чи фізична особа, яка за дорученням вантажовідправника отримує вантаж.

Вантажовідправник (відправник вантажу, вантажовласник) – зазначена у документі на перевезення вантажу (накладній) юридична чи фізична особа, яка довіряє вантаж залізниці для його перевезення.

Як показує практика останніх років діяльності транспортного експедирування вантажовідправник і вантажоодержувач самостійно виконували обов'язки вантажовідправника. При чому, слід зазначити, що таку роботу повинні виконувати працівники з відповідними дозволами та освітою на виконання навантажувально–розвантажувальних робіт та інший пакет документів. Також дуже важливо, щоб вантажовідправник мав досвід виконання таких робіт. Помилки, які будуть допущені не досвідченим працівником можуть призвести до простоїв вагонів з вантажем на шляху слідування, а в деяких випадках навіть до

перевантаження вантажу в інші вагони. Це дуже негативно впливає на швидкість доставки вантажу, а також, у деяких випадках може призвести до підвищення ціни на перевезення вантажу у декілька разів.

Підрахуємо витрати вантажовідправника для організації відділу, який буде виконувати усі функції, що повинен зробити вантажовідправник перед прийманням залізницею вантажу до перевезення.

Загальні витрати на створення та забезпечення діяльності відділу, який буде займатись відправленням вантажів розраховуємо за формулою 4.1:

$$B_z = B_{nz} + B_{on} + B_{yn} + B_a, \quad (5.1)$$

де B_z – загальні витрати на утримання відділу вантажовідправника;

B_{nz} – витрати на закупівлю програмного забезпечення та обладнання робочого місця вантажовідправника;

B_{on} – витрати на оплату праці працівників відділу;

B_{yn} – витрати на утримання приміщення для діяльності вантажовідправника;

B_a – витрати на автомобільний транспорт, який необхідний вантажовідправнику для пересування в процесі діяльності.

Для розрахунку приймемо такі вихідні дані: закупівля, встановлення програмного забезпечення та його обслуговування коштує мінімум 1 200 гривень на місяць. На підприємстві повинно працювати мінімум 3 особи, для підстрахування один одного та для того, щоб підприємство могло відвантажувати продукцію у будь яку пору року та у разі відсутності або хвороби одного із працівників. Середню заробітну плату з урахуванням усіх податків та додаткових виплат приймаємо 10 000 гривень на місяць. На утримання приміщення, комунальні послуги, оплату телефонного зв'язку, Інтернету підприємство витратить ще мінімум 5 000 грн/міс. А також, для оперативного пересування

персоналу між підприємством, станцією, таможною, лабораторіями та іншими установами необхідно врахувати витрати на забезпечення автомобіля паливно-мастильними матеріалами, приймаємо мінімум 4 000 грн/міс.

Виходячи із таких вихідних даних, можемо приблизно порахувати мінімальні витрати на утримання власного відділу і робітників, які будуть виконувати усі функції та обов'язки вантажовідправника:

$$B_3 = 1200 + 30000 + 5000 + 4000 = 40200 \text{ грн/міс.}$$

Отже, можемо зробити висновок, що не враховуючи витрат на створення відділу по організації функцій вантажовідправника підприємство повинно щомісячно витратити 41200 гривень для утримання такого відділу.

Для підприємств середнього та малого бізнесу така сума складає великий відсоток від загального прибутку. Більшість організацій залюбки скористаються альтернативним варіантом, якщо він буде менш вартісний ніж утримання та створення власного відділу, але в той же час буде виконувати усі необхідні йому функції.

5.2.2 Розрахунок витрат вантажовласника (клієнта), що пов'язані з оплатою послуг ТОВ "УЗМ"

Спеціально для того, щоб був альтернативний варіант для вантажовласника (клієнта) на базі УЗМ створено додатковий і новий відділ, який спеціалізується і націлений на виконання функцій, які до цього часу виконував сам клієнт. За невелику оплату своїх послуг експедитор може запропонувати вантажовласнику виконати усі ті самі послуги які він мав робити власними силами. Винагорода експедитора складає 1–5 % від тарифу за перевезення в залежності від обсягу перевезення, складності навантажувально-

розвантажувальних робіт та відстані перевезення. Розрахуємо витрати, які з'являться у вантажовідправника, якщо він почне користуватися послугами нового відділу у УЗМ. Для цього виберемо декілька різних маршрутів, які будуть відрізнятися за такими критеріями:

- відстанню перевезення;
- класом вантажу, який перевозиться, за ЕТСНВ;
- видом сполучення (експортне, імпортне, внутрішнє).

1) Внутрішнє сполучення, вантаж I класу:

- маршрут перевезення – Старовірівка → Тетерів;
- вантаж – ЕТСНВ 241464 Пісок кварцевий;
- завантаженість вагону – 69 тн;
- рухомий склад – Піввагон парку ЦТЛ (надалі "вагон Перевізника");
- відстань перевезення – 685 км.

Розрахунок по даному маршруту для прикладу зробимо двома способами – за допомогою Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України (ТАРИФНЕ КЕРІВНИЦТВО №1) та за допомогою програмного забезпечення «ТМкарта».

Вартість тарифу обчислюємо за таким алгоритмом: провізні платежі за перевезення вантажу у власному вагоні Перевізника (крім транспортерів Перевізника, проїзду бригад супроводження транспортерів та вагонів для проїзду цих бригад), які складаються з:

1) плати за перевезення (провізної плати) навантаженого власного вагону Перевізника та інших платежів, які визначаються за тарифом, визначеним у Збірнику тарифів встановленим для власного вагону перевізника;

2) компенсації витрат на перевезення у порожньому стані власного вагону Перевізника, яка визначається за тарифною схемою 14 Збірника тарифів за тарифну відстань перевезення вантажу, скориговану на коефіцієнт порожнього пробігу. У випадку оформлення відправки вантажу на експорт сплачуються

додаткові збори, передбачені п. 5, 7 розд. III Збірника тарифів, окремо для завантаженого та порожнього вагонів;

3) плати за використання власного вагону Перевізника в процесі надання послуг з перевезення вантажів (у вантажному та порожньому рейсах) за нормативний термін доставки.

Розмір плати за використання власного вагону Перевізника в процесі надання послуг з перевезення вантажів (у вантажному та порожньому рейсах) визначається в наступному порядку: При перевезенні по території України, як сума плати за використання вагону в процесі надання послуг з перевезення вантажів (у вантажному та порожньому рейсах) за нормативний термін доставки за такими формулами:

$$V = V_{\text{ван}} + V_{\text{пор}};$$

$$V_{\text{ван}} = C_{\text{пл}} \times (T_{\text{ван}} + T_{\text{дод}});$$

$$V_{\text{пор}} = C_{\text{пл}} \times (T_{\text{пор}} + T_{\text{дод}}) \text{ де:}$$

$V_{\text{ван}}$ – плата за використання власного вагону Перевізника під час перевезення вантажу, грн. / вагон.;

$V_{\text{пор}}$ – плата за використання власного вагону Перевізника під час перевезення порожнього вагону, грн. / вагон.;

$T_{\text{ван}}$ – нормативна кількість діб у вантажному рейсі;

$T_{\text{пор}}$ – нормативна кількість діб у порожньому рейсі;

$T_{\text{дод}}$ – кількість діб відповідно до ст. 24 СМГС або п. 2.4 Правил обчислення термінів доставки вантажів (ст. 41, 116 Статуту), затверджених наказом Міністерства транспорту України від 21.11.2000 № 644, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 24.11.2000 за № 865/5086 (далі – Правила

обчислення термінів доставки). Тдод може не застосовуватися за рішенням Перевізника.

$C_{пл}$ – ставка плати за використання власних вагонів Перевізника для відповідного типу, грн /вагон за добу. Плата нараховується за ставками, що діють на дату приймання вантажу до перевезення.

Нормативна кількість днів використання власного вагону Перевізника у вантажному або порожньому рейсах визначається за такими формулами:

$$T_{ван} = L_{ван} / V_{дост},$$

$$T_{пор} = L_{ван} \times K_{пп} / V_{дост},$$

де, $L_{ван}$ – тарифна відстань перевезення вантажу, км;

$V_{дост}$ – нормативна кількість кілометрів за одну добу (км/добу) відповідно до п. 1

Правил обчислення термінів доставки незалежно від виду сполучення, при цьому:

для маршрутного, контейнерного поїзда – 320 км/добу;

для перевезень вантажів з погодженим скороченим терміном доставки маршрутними, контейнерними поїздами – 480 км/добу.

У всіх випадках за кожне перевезення (за вантажний або порожній рейси) неповна доба використання округляється до повної;

$K_{пп}$ – коефіцієнт порожнього пробігу

Отже:

$$T_{\text{ван}} = 685/200 = 4 \text{ доби}$$

$$T_{\text{пор}} = 685 \times 0,55/200 = 2 \text{ доби}$$

$$T_{\text{дод ван}} = 1 \text{ доба}$$

$$B_{\text{ван}} = 800 \times 5 = 4000 \text{ грн/ваг.}$$

$$B_{\text{пор}} = 800 \times 2 = 1600 \text{ грн/ваг.}$$

$$B = 4000 + 2400 = 6400 \text{ грн/ваг.}$$

Розрахунок проводимо за схемою №1, так як, піввагон – універсальний рухомий склад. Відстань по тарифній схемі обираємо 651–700 км, а завантаженість вагона – відповідно 70 тн. На перетині рядка і стовпця обираємо для власного або орендованого вагона І. Коефіцієнт для вантажу ЕТСНВ 241464 Пісок кварцевий (І клас) вибираємо з таблиці коефіцієнтів відповідно до вантажу ЕТСНВ і він має значення 1,346. Усі необхідні дані ми маємо – підставляємо в формулу 5.2, отримуємо:

$$R_{\text{пор}} = (255,5 \times 4) \times 1,242 = 1269,3 \text{ грн/ваг.}$$

$$R_{\text{ван}} = 5366 \times 1,346 = 7223 \text{ грн/ваг.}$$

$$R = (7223 + 1269,3 + 5600) \times 1,2 = 16910,76 \text{ грн/ваг.}$$

За допомогою «ТМкарти» проведемо такий самий розрахунок. Для цього вносимо маршрут та дані про вантаж до вікна «розрахунок тарифу».

Расчет тарифа

Клиенты :	/ /	...	Дата :	04.12.2020	
Начало маршрута :	430404	Староверовка	Выбрать...		
Конец маршрута :	321508	Тетерев	Выбрать...		
Через станции					
ПФ:	ПФ вагонов			Выбрать...	
				Добавить...	
				Удалить	
Тарифное расстояние, км	685			Настроить	
<input checked="" type="checkbox"/> Перевозка груза <input type="checkbox"/> Перегон порожних ваг./конт.					
	*Песок кварцевый, кроме строительного			Настроить	
Вес, т:	69		Количество ваг./конт.:	1	
				Настроить	
			Посчитать	Отмена	

При перевозках в собственных вагонах УЗ установлен особый порядок расчета. Для указания пр...

Подробнее

Рисунок 5.1 — Дані про маршрут занесені до програми «ТМкарта»
Після внесення усіх необхідних даних до програми отримуємо наступний результат:


Станция отправления	430404 Староверовка <ЮЖН>			Расстояние			
Станция назначения	321508 Тетерев <Ю-ЗАП>			685 км Детально...			
Наименование груза	241464 Песок кварцевый, кроме строительного			Время движения, сут.	5		
Вес груза, т	69			Количество вагонов	1		
Наименование	Единица	За единицу			Сумма		
		без НДС	НДС	с НДС	без НДС	НДС	с НДС
 Украина (685 км)							
Участок: 430404 Староверовка - 321508 Тетерев							
Курс UAN/UAH: 1 / 1							
Тарифная ставка	ваг, UAH				14092,30	2818,46	16910,76
ИТОГО по стране	т, UAH	204,24	40,85	245,08	14092,30	2818,46	16910,76
Итого за 1 тонну					204,24	40,85	245,08
Итого		Украинская гривня			14092,30	2818,46	16910,76
<input data-bbox="247 952 406 985" type="button" value=" < Назад "/> <input data-bbox="422 952 582 985" type="button" value=" Подробно "/> <input data-bbox="598 952 758 985" type="button" value=" Печать "/> <input data-bbox="774 952 933 985" type="button" value=" Экспорт "/> <input data-bbox="949 952 1109 985" type="button" value=" Сохранить "/> <input data-bbox="1125 952 1284 985" type="button" value=" Документы "/> <input data-bbox="1300 952 1460 985" type="button" value=" Закрыть "/>							

Рисунок 5.2 — Результаты розрахунків у програмі «ТМкарта»

Програма підтверджує правильність виконаних нами розрахунків, які ми отримали за допомогою Тарифного керівництва №1 в ручному режимі.

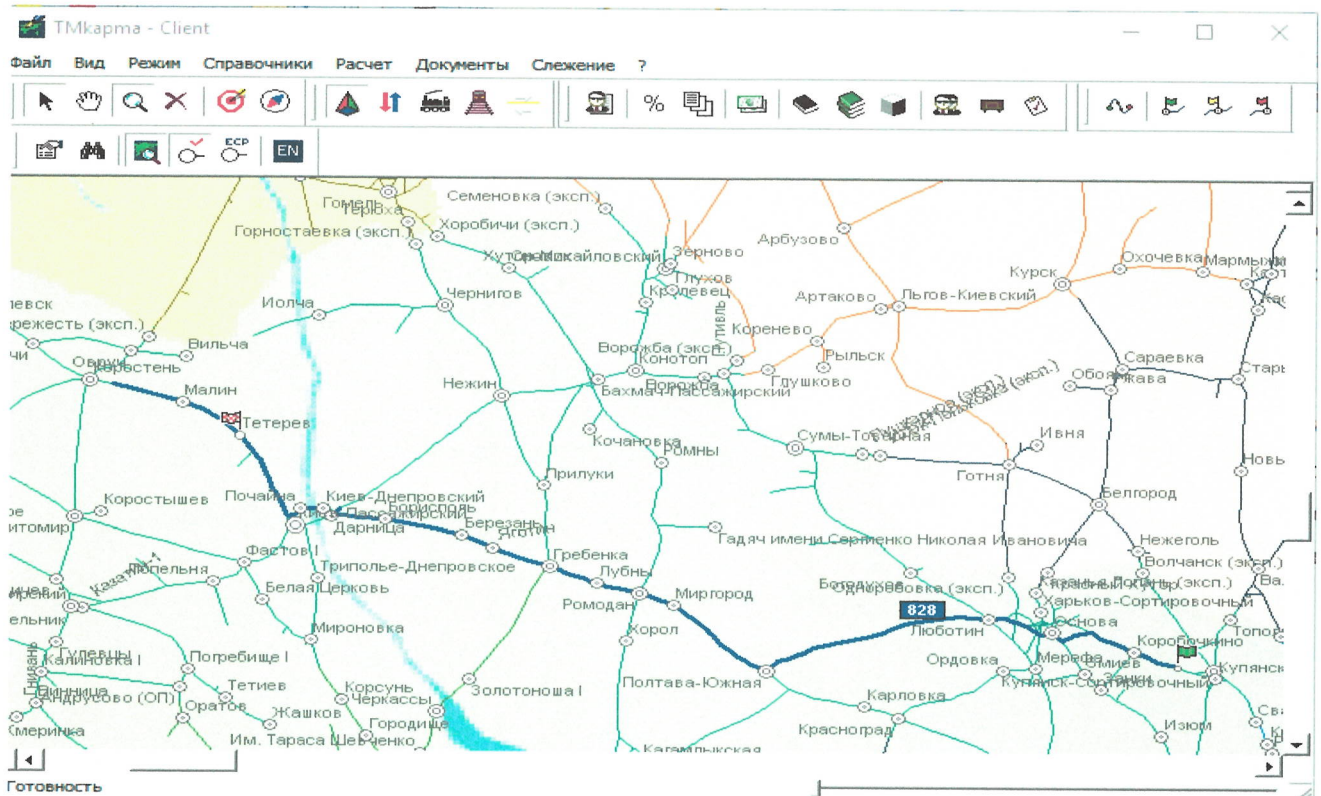


Рисунок 5.3 — Відображення маршруту слідування вагонів у програмі «ТМкарта»

При такому розмірі тарифу на перевезення вантажовласник (клієнт) повинен оплатити послуги новоствореного відділу «В» у розмірі 5%. Розрахуємо вартість оплати послуг експедитору в такому випадку:

$$B_{екс} = R \cdot k_{екс}, \quad (5.3)$$

де $B_{екс}$ – винагорода експедитора;

R – собівартість тарифу на перевезення;

$k_{екс}$ – коефіцієнт, що враховує витрати на винагороду експедитора в розмірі 5%, (0,05)

$$B_{\text{екс}} = 16910,76 \cdot 0,05 = 845,53 \frac{\text{грн}}{\text{ваг}}$$

Отже, у даному випадку, користуючись послугами нового відділу «В», який ми створили у компанії «УЗМ», вантажовласник (клієнт) буде додатково оплачувати винагороду експедитору за надані послуги в розмірі 845,53 грн/ваг.

2) Внутрішнє сполучення, вантаж II класу:

- маршрут перевезення Славута I → Рогань;
- вантаж – ЕТСНВ 018112 Солод в зерні;
- завантаженість вагону – 68 тн;
- рухомий склад – критий парку ЦТЛ;
- відстань перевезення – 849 км.

Результати розрахунків по даному маршруту наведені на рисунку 5.4.


Станция отправления	341408 Славута I <Ю-ЗАП>			Расстояние			
Станция назначения	440707 Рогань <ЮЖН>			849 км Детально...			
Наименование груза	018112 Солод в зерне			Время движения, сут.	6		
Вес груза, т	68			Количество вагонов	1		
Наименование	Единица	За единицу			Сумма		
		без НДС	НДС	с НДС	без НДС	НДС	с НДС
 Украина (849 км)							
Участок: 341408 Славута I - 440707 Рогань							
Курс UAN/UAH: 1 / 1							
Тарифная ставка	ваг, UAH				25648,30	5129,66	30777,96
ИТОГО по стране	т, UAH	377,18	75,44	452,62	25648,30	5129,66	30777,96
Итого за 1 тонну					377,18	75,44	452,62
Итого		Украинская гривня			25648,30	5129,66	30777,96
< Назад		Подробнее	Печать	Экспорт	Сохранить	Документы	Закреть

Рисунок 5.4 — Розрахунок по маршруту Славута I → Рогань

Розмір винагороди експедитора в даному випадку:

$$B_{екс} = 30777,96 * 0,05 \approx 1538,9 \frac{грн}{ваг}$$

3) Внутрішнє сполучення, вантаж III класу:

- маршрут перевезення – Дієвка → Клепарів;
- вантаж – ЕТСНВ 411155 Вироби з чорних металів;
- завантаженість вагону – 68 тн;
- рухомий склад – критий вагон власного парку (орендований);
- відстань перевезення – 1034 км.

Розрахунок по даному маршруту для прикладу зробимо двома способами. Вартість тарифу обчислюємо за алгоритмом, коли при перевезенні у власному або орендованому вагоні базовою ставкою плати є інфраструктурна складова для власних або орендованих вагонів ($I_{вл}$).

$$R = I_{вл} \cdot K \cdot 1,2, \quad (5.4)$$

де $I_{вл}$ – інфраструктурна складова для власних або орендованих вагонів;


K – коефіцієнт, який залежить від класу вантажу (код за ЕТСНВ);

1,2 – коефіцієнт, що враховує податок на додану вартість (ПДВ 20%).

$$R = 7566 \cdot 3,722 \cdot 1,2 = 33793,2 \frac{грн}{ваг}$$

Розрахунок за допомогою програмного забезпечення «ТМкарта» по даному маршруту наведено на рисунках 5.5–5.6. Як бачимо, наші розрахунки ще раз підтверджені і співпадають з розрахунками, які ми провели в ручному режимі.

Расчет тарифа



Клиенты : // ... Дата : 04.12.2020

Начало маршрута : 451400 Диевка [Выбрать...](#)

Конец маршрута : 370400 Клепаров [Выбрать...](#)

Через станции

ПФ: ПФ вагонов [Выбрать...](#)

[Добавить...](#)

[Удалить](#)


Тарифное расстояние, км 1034 [Настроить](#)

Перевозка груза Перегон порожних ваг./конт.

*Изделия из черных металлов производственног [Настроить](#)


Вес, т: 68 Количество ваг./конт.: 1 [Настроить](#)

[Посчитать](#) [Отмена](#)

 При перевозках в собственных вагонах УЗ установлен особый порядок расчета. Для указания пр...

[Подробнее](#)

Рисунок 5.5 — Розрахунок по маршруту Дієвка→ Клепарів

Станция отправления	451400 Диевка <ПРИДН>			Расстояние			
Станция назначения	370400 Клепаров <ЛьВ>			1034 км Детально...			
Наименование груза	411155 Изделия из черных металлов производственно			Время движения, сут.	7		
Вес груза, т	68			Количество вагонов	1		
Наименование	Единица	За единицу			Сумма		
		без НДС	НДС	с НДС	без НДС	НДС	с НДС
 Украина (1034 км)							
Участок: 451400 Диевка - 370400 Клепаров							
Курс UAN/UAH: 1 / 1							
Тарифная ставка	ваг, UAH				28161,00	5632,20	33793,20
ИТОГО по стране	т, UAH	414,13	82,83	496,96	28161,00	5632,20	33793,20

Итого за 1 тонну		414,13	82,83	496,96
Итого	Украинская гривня	28161,00	5632,20	33793,20
<input data-bbox="261 875 421 913" type="button" value=" < Назад "/> <input data-bbox="459 875 596 913" type="button" value=" Подробно "/> <input data-bbox="635 875 772 913" type="button" value=" Печать "/> <input data-bbox="810 875 948 913" type="button" value=" Экспорт "/> <input data-bbox="986 875 1123 913" type="button" value=" Сохранить "/> <input data-bbox="1161 875 1299 913" type="button" value=" Документы "/> <input data-bbox="1337 875 1474 913" type="button" value=" Закрыть "/>				

Рисунок 5.6 — Результаты розрахунку по маршруту Дієвка→ Клепарів в програмі «ТМкарта»

Розрахуємо розмір винагороди експедитора, яку вантажовласник витратить на оплату послуг відділу «В» в даному випадку. Так вантаж III-го тарифного класу, який є найбільш дорогим при перевезенні залізничним видом транспорту компанія може зменшити винагороду експедитора до 2%:

$$V_{\text{екс}} = 33793,2 * 0,02 = 675,86 \frac{\text{грн}}{\text{ваг}}$$

5.2.3 Обсяги перевезень, при яких досягається економічна ефективність від надання нових послуг відділом «В»

На основі даних, які ми розраховували в попередніх підпунктах, розрахуємо економічну ефективність від того, що вантажовласник передасть свою роботу до транспортно–експедиторської компанії «УЗМ», а саме до новоствореного відділу «В». Також визначимо «поріг», при переході через який досягається така економічна ефективність і коли така ефективність перестає існувати. Так званий «поріг» можна розрахувати для будь якого вантажовласника, клієнта, класу вантажу та відстані перевезення, а найкраще його показати – в вагонах на місяць (ваг/міс).

Маючи два види витрат, які ми розраховували зі сторони вантажовласника, а саме – витрати на створення власного відділу на підприємстві для оформлення документів та витрати на оплату послуг експедитора, зможемо порівняти ці витрати і підрахувати «поріг» економічної ефективності.

$$P_{ef} = \frac{V_{вант}}{V_{експ}}, \quad (5.5)$$

де P_{ef} – «поріг» економічної ефективності, ваг;

$V_{вант}$ – витрати, що будуть у вантажовідправника (клієнта), на створення власного відділу на підприємстві, грн/міс;

$V_{експ}$ – витрати на оплату послуг транспортно–експедиторської компанії, грн/ваг.

Витрати на створення власного відділу приймемо сталими для всіх видів відправок і маршрутів перевезення. Отримані дані за формулою 5.5 округлюємо до меншого цілого значення:

$$P_{\text{эф1}} = \frac{40200}{845,53} = 48 \frac{\text{ваг}}{\text{міс}};$$

$$P_{\text{эф2}} = \frac{40200}{1538,9} = 27 \frac{\text{ваг}}{\text{міс}};$$

$$P_{\text{эф3}} = \frac{40200}{675,86} = 60 \frac{\text{ваг}}{\text{міс}}.$$

Отже, ми визначили для кожного напрямку, який розглянули в роботі, кількість вагонів при якій вантажовласнику вигідно перекласти обов'язки вантажовідправника на відділ «В».

Тобто, для першого випадку, якщо вантажовласник відправляє до 48–ти вагонів на місяць, то йому дешевше і вигідніше користуватися послугами транспортно–експедиторської компанії, оплачувати невелику комісію і витратити максимально свої зусилля на випуск продукції.

У другому випадку рентабельність та «пори́г» економічної ефективності досягається при об'ємах роботи до 27–ми вагонів на місяць.

Третій варіант передбачає економічну ефективність для клієнта, якщо його об'єми не перевищують 60–та вагонів в місяць.

Висновок до розділу 5. На основі проведених розрахунків та аналізу витрат вантажовласника на створення нового транспортного відділу на базі підприємства та витрат на оплату послуг компанії «УЗМ» доведена економічна ефективність введення в експлуатацію додаткового відділу "В" в «УЗМ». Запропоновано та досліджено повний спектр послуг, як основних так і додаткових, що дає можливість клієнту отримати повний цикл транспортних послуг, економлячи при цьому час та ресурси клієнта та ТОВ "УЗМ".

6 ОХОРОНА ПРАЦІ

6.1 Вимоги до виробничих приміщень для експлуатації ВДТ ЕОМ та ПЕОМ у ТОВ «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЧНА МАГІСТРАЛЬ»

Об'ємно–планувальні рішення будівель та приміщень для роботи з ВДТ ЕОГМ і ПЕОМ мають відповідати і відповідають вимогам цих Правил, а саме[4]:

–Розміщення робочих місць з ВДТ ЕОМ і ПЕОМ у підвальних приміщеннях, на цокольних поверхах відсутнє;

–Площа на одне робоче місце становить не менше ніж 6,0 м.кв., а об'єм не менше ніж 20,0 м.куб;

–Приміщення для роботи з ВДТ мають природне та штучне освітлення відповідно до ДБН В 25–28–2006;

–Природне освітлення здійснюється через світлові прорізи, орієнтовані переважно на північ чи північний схід і забезпечує коефіцієнт природною освітленості (КПО) не нижче ніж 1,5%;

–Виробничі приміщення для роботи з ВДТ (операторські, диспетчерські) не межують з приміщеннями, в яких рівні шуму і вібрації перевищують допустимі значення (виробничі цехи, майстерні тощо) за СН 3223–85;

–Звукоізоляція огорожувальних конструкцій приміщень з ВДТ забезпечує параметри шуму, що відповідають вимогам СН 3223–85, ГОСТ 12.1.003–83, ГОСТ 12.1.012–90;

–Приміщення для роботи з ВДТ обладнані системами опалення, кондиціонування повітря та вентиляцією відповідно до ДБМ 2.04.05–91;

–Нормовані параметри мікроклімату, іонного складу повітря, вмісту шкідливих речовин мають відповідати вимогам СН 4088–86, СН 2152–80, ГОСТ 12.1.005–88, ГОСТ 12.1.007–76;

–Віконні прорізи приміщень для роботи з ВДТ обладнані регульованими пристроями (жалюзі, завіски, зовнішні козирки);

- У приміщеннях з ВДТ щоденно робиться вологе прибирання;
- Приміщення з ВДТ оснащені аптечками першої медичної допомоги;

6.2 Гігієнічні вимоги до організації і обладнання робочих місць з ВДТ ЕОМ і ПЕОМ у ТОВ «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЧНА МАГІСТРАЛЬ»

Обладнання і організація робочого місця працюючих з ВДТ ЕОМ і ПЕОМ мають забезпечувати відповідність конструкції всіх елементів робочого місця та їх взаємного, розташування ергономічним вимогам з урахуванням характеру і особливостей трудової діяльності (ГОСТ 12.2.032–78, ГОСТ 22.269–76, ГОСТ 21.889–76).

Конструкція робочого місця користувача ЕОМ і ПЕОМ з ВДТ має забезпечити підтримання оптимальної робочої пози.

Робочі місця з ВДТ слід так розташовувати відносно світових прорізів, щоб природне світло падало збоку переважно зліва. При розміщенні робочих столів з ВДТ слід дотримувати такі відстані між бічними поверхнями ВДТ 1,2 м, відстань від тильної поверхні ВДТ до екрана іншого ВДТ – 2,5 м.

Конструкція робочого столу має відповідати сучасним вимогам ергономіки і забезпечувати оптимальне розміщення на робочій поверхні використовуваного обладнання (дисплея, клавіатури, принтера) і документів.

Висота робочої поверхні робочого столу з ВДТ має регулюватися в межах 680...800 мм, а ширина і глибина – забезпечувати можливість виконання операцій у зоні досяжності моторного поля (рекомендовані розміри: 600...1400 мм, глибина – 800..1000 мм).

Робочий стіл повинен мати простір для ніг заввишки не менше ніж 600 мм, завширшки не менше ніж 500 мм, завглибшки (на рівні колін) не менше ніж 450 мм, на рівні простягнутої ноги – ніж 650 мм. Робочий стілець має бути підйомно-поворотним, регульованим за висотою, з кутом і нахилом сидіння та спинки і за

відстанню від спинки до переднього краю сидіння поверхня сидіння має бути плоскою, передній край – заокругленим. Регулювання за кожним із параметрів має здійснюватися незалежно, легко і надійно фіксуватися. Шаг регулювання елементів стільця має становити: для лінійних розмірів –15...20 мм, для кутових 2...5 град. Зусилля регулювання має не перевищувати 20Н [27].

Висота поверхні сидіння має регулюватися в межах 400...500 мм, а ширина і глибина становити не менше ніж 400 мм. Кут нахилу сидіння – до 15 град. вперед і до 5 град. назад. Висота спинки стільця має становити (300 ± 20) мм, ширина – не менше ніж 380 мм, радіус кривизни горизонтальної площини – 400 мм. Кут нахилу спинки має регулюватися в межах 1...30 град. від вертикального положення. Відстань від спинки до переднього краю сидіння має регулюватися в межах 260...400 мм.

Для зниження статичного напруження м'язів верхніх кінцівок слід використовувати стаціонарні або змінні підлокітники завдовжки не менше ніж 250 мм, завширшки 50...70 мм, що регулюються за висотою над сидінням у межах 230...260 мм і відстанню між підлокітниками в межах 350...500 мм.

Поверхня сидіння і спинки стільця має бути напівм'якою з нековзним, повітронепроникним покриттям, що легко чиститься і не електризується.

Робоче місце має бути обладнане підставкою для ніг завширшки не менше ніж 300 мм, завглибшки не менше ніж 400 мм, що регулюється за висотою в межах до 150 мм і за кутом нахилу опорної поверхні підставки до 20 град. Підставка повинна мати рифлену поверхню і бортик по передньому краю заввишки 10 мм.

Екран ВДТ має розташовуватися на оптимальній відстані від очей користувача, що становить 600...700 мм, але не ближче ніж за 600 мм з урахуванням розміру літерно-цифрових знаків і символів. Розташування екрана ВДТ має забезпечувати зручність зорового спостереження у вертикальній площині під кутом +30 град. до нормальної лінії погляду працюючого [28].

Клавіатуру слід розташовувати на поверхні столу на відстані 100...300 мм від краю, звернутого до працюючого. У конструкції клавіатури має передбачатися опорний пристрій (виготовлений із матеріалу з високим коефіцієнтом тертя, що перешкоджає мимовільному її зсуву), який дає змогу змінювати кут нахилу поверхні клавіатури у межах 5...15 град. Висота середнього рядка клавіш має не перевищувати 30 мм. Поверхня клавіатури має бути матовою з коефіцієнтом відбиття 0,4. Розташування пристрою введення – виведення інформації має забезпечувати добру видимість екрана ВДТ, зручність ручного керування в зоні досяжності моторного поля і за висотою – 900...1300 мм, за шириною 400...500 мм.

Робоче місце з ВДТ слід обладнати попінтром для документів, що легко переміщуються.

Для забезпечення захисту і досягнення нормованих рівнів комп'ютерних випромінювань необхідно застосування екранних фільтрів, локальних світлофільтрів (засобів індивідуального захисту очей) та інших засобів захисту, що пройшли випробування в акредитованих лабораторіях і мають щорічний гігієнічний сертифікат.

Висновок до розділу 6. Визначено умови праці для працівників на всіх підприємствах, установах та організаціях. Забезпечення цих умов покладається на власника або уповноважений ним орган. Умови праці на робочому місці, безпека технологічних процесів, машин, механізмів, устаткування та інших засобів виробництва, стан засобів колективного та індивідуального захисту, що використовуються працівником, а також санітарно-побутові умови повинні відповідати вимогам нормативних актів про охорону праці.

7 ОХОРОНА НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА В УМОВАХ ТОВ «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЧНА МАГІСТРАЛЬ»

7.1 Основні напрямки впливу залізничного транспорту на навколишнє середовище

За характером впливу на стан середовища залізничним транспортом проблема має два аспекти:

1. Використання транспортом природних ресурсів;
2. Транспортне забруднення середовища.

Залізничний транспорт впливає на екологію як великий споживач паливних, лісових і земельних ресурсів, мінеральних і будівельних матеріалів. Хоча в порівнянні з іншими видами транспорту (особливо автомобільним), він заподіює менше екологічного збитку.

Структура негативного впливу залізничного транспорту на середовище включає порушення стійкості природних ландшафтів транспортною інфраструктурою шляхом розвитку ерозій і зсувів; забруднення атмосфери відпрацьованими газами; постійний ріст рівня забруднення землі нафтою, свинцем, продуктами видування й опадання сипучих вантажів (вугілля, руда, цемент). Особливо небезпечні аварії на залізницях. Природоохоронною діяльністю на залізничному транспорті займається відділ безпеки руху й охорони праці. Засоби, зв'язані з поліпшенням екологічної ситуації, безпосередньо зв'язані з модернізацією залізничного транспорту. Особливо важливий тут перехід залізничного транспорту на екологічно чисту електричну тягу.

Оздоровленню навколишнього середовища буде сприяти культура вантажних перевезень, тобто перехід на контейнерні перевезення й інші види прогресивних методів доставки продукції.

Нещастям для екології є аварії на вантажних потягах. Безаварійність перевезень головна задача залізничного транспорту.

Реалізація заходів для зниження негативного впливу залізничного транспорту на навколишнє середовище, з налагодженням ефективної природоохоронної діяльності на інших видах транспорту, може значно поліпшити екологічну ситуацію в Україні. Стан навколишнього середовища при взаємодії з об'єктами залізничного транспорту залежить від інфраструктури по будівництву залізниць, виробництву рухливого складу, виробничого устаткування й інших пристроїв, інтенсивності використання рухливого складу й інших об'єктів на залізницях, результатів наукових досліджень і їхнього впровадження на підприємствах і об'єктах галузі.

Залізничний транспорт по обсягу вантажних перевезень займає перше місце серед інших видів транспорту, по обсягу перевезень пасажирів друге місце після автомобільного транспорту. Залізничний транспорт робить, звичайно, менший вплив на екосистему міста ніж автотранспорт.

Основний забруднюючий фактор – шум. Рівні шуму від рухомого складу ліній залізниці і метрополітену, що проходять поблизу жилої забудови перевищує всі припустимі норми. Другий не менш важливий фактор впливу важкого транспорту, до якого відноситься рейковий транспорт, на місто – вібрації. Джерелами вібрації в житлових і суспільних будинках, крім інших причин, є транспортні засоби (метрополітен дрібного закладення, важкі вантажні автомобілі, залізничні потяги, трамваї), що створюють при роботі великі динамічні навантаження, що викликають поширення вібрації в ґрунті і будівельних конструкціях будинків. Ці вібрації часто є також причиною виникнення шуму в приміщеннях будинків. Дослідження показали, що коливання в міру видалення на різну відстань від метрополітену загасають, однак це процес не монотонний, він залежить від складених ланок на шляху поширення вібрації: рейка – стіна тунелю – ґрунт – фундамент будинку – будівельні конструкції. У тих випадках, коли будинки розташовуються в безпосередній близькості від рейкової дороги, вібрації в них можуть перевищувати гранично-припустимі значення, встановлені Санітарними нормами, у 10разів (на 20 дБ).

Протягом кількох років проводиться робота зі створення антишумових антивібраційних прокладок під рейкові шляхи. Проблема захисту будинків від вібрацій досить складна і здебільшого носить науково-технічний характер. Багато задач по поширенню хвиль не мають простих рішень і в основному досліджуються на чисельних моделях, що не завжди відбивають реальні властивості ґрунтових середовищ і будівельних конструкцій. Тому в більшості випадків мова йде про прогностичну оцінку вібрацій і якісне дослідження хвильових процесів.

7.2 Робота Укрзалізниці над зменшенням негативного впливу залізничного транспорту на навколишнє середовище

Збереження чистоти навколишнього середовища завжди було одним з пріоритетів Укрзалізниці при організації перевезень. Маючи на меті зменшення шкідливого впливу залізничного транспорту на довкілля, забезпечення екологічної безпеки на транспорті та раціонального використання природних ресурсів, залізничні підприємства щорічно розробляють та здійснюють цілу низку заходів, що мають природоохоронний ефект. Зокрема, такі заходи містяться у «Плані реалізації на транспортно-дорожньому комплексі Основних напрямків державної політики в галузі охорони довкілля, використання природних ресурсів та забезпечення екологічної безпеки на 2006–2011 роки», що затверджений наказом Міністерства транспорту України. Зокрема, розділом 2 «Охорона і раціональне використання водних ресурсів» на всі залізниці України покладено завдання реконструкції каналізаційних очисних споруд стічних вод, ремонту та реконструкції локальних каналізаційних споруд попереднього очищення стічних вод, будівництво та реконструкцію систем оборотного водопостачання, будівництва каналізаційних мереж з підключенням до міських каналізаційних очисних споруд, установки водомірів.

Щодо охорони атмосферного повітря, спільними зусиллями всіх шести залізниць України створені пункти екологічного контролю тепловозних дизелів. У 2002 році на Донецькій залізниці було проведено реконструкцію та газифікацію котелень. Такі самі роботи проводилися на Придніпровській залізниці у 2002–2004 роках. На даний момент продовжується газифікація котелень Львівської, Одеської, Південної та Південно–Західної залізниць.

У 2002 році на Львівській залізниці, у 2004–2005 роках – на Південно–Західній, а в 2002–2003 роках – на Одеській залізниці розширено полігон електричної тяги. На Придніпровській залізниці дані роботи планується провести у наступному році.

Розділом 4 Плану, в якому йдеться про охорону та раціональне використання земель, на Одеську та Південно–Західну залізницю покладено місію очистки місць забруднення ґрунтів нафтопродуктами. В рамках цих робіт Південно–Західною залізницею визначається ступінь забруднення ґрунтів та підземних вод в районі розташування бази нафтопродуктів.

Починаючи з 2002 року проводиться планова реконструкція та відновлення гідротехнічних (водовідвідних) споруд на об'єктах залізничного транспорту всіх залізниць України. На підприємствах Укрзалізниці постійно розробляються та впроваджуються системи статистичної звітності підприємств залізничного транспорту з питань охорони та використання природних ресурсів, забезпечення екологічної безпеки. Усі структурні підрозділи залізниць як первинні природні користувачі та платники податку та оперативно підпорядковані Укрзалізниці ремонтні заводи забезпечують екологічну безпеку шляхом дотримання нормативів екологічної безпеки та використання природних ресурсів в межах лімітів та дозволів, які видаються спеціально уповноваженими органами виконавчої влади з питань охорони навколишнього середовища та екологічної безпеки за місцем розташування підприємств. З метою виховання молоді, якій небайдужий екологічний стан довкілля, усіма залізницями України щорічно

проводиться підготовка та підвищення кваліфікації фахівців в галузі охорони навколишнього середовища [29].

Слід відзначити, що фінансування програм, спрямованих на збереження навколишнього природного середовища, здійснюється за рахунок власних коштів залізниць та капіталовкладень. Особливо екологічно шкідливе для довкілля використання дизельної тяги. І, оскільки сьогодні повністю відмовитися від неї не можливо, розроблено низку технологій для мінімізації шкідливих викидів. Це, наприклад, установка на турбіни дизелів спеціальних каталізаторів, які знижують викиди шкідливих речовин в атмосферу на 80 відсотків.

Обладнання це не з дешевих. Але якщо поставити його навіть на всі тепловози, то в плані економічного ефекту отримаємо мінус, адже податкова нараховує нам відрахування, виходячи з кількості придбаного дизельного пального, а не з фактичного обсягу забруднення атмосфери. А варто б тут підходити з державницьких позицій і подумати про наших дітей, про спадок, що його залишимо майбутнім поколінням.

Висновок до розділу 7. Визначено основні напрямки впливу залізничного транспорту на навколишнє середовище. Проаналізовано роботу АТ «Укрзалізниці» над зменшенням негативного впливу залізничного транспорту на природне довкілля.

ВИСНОВОК

В результаті виконання даної кваліфікаційної роботи і проведеного аналізу роботи транспортно-експедиторської компанії «Українська Залізнична Магістраль» можна зробити наступні висновки і пропозиції:

Досліджений і порівняний вітчизняний і світовий досвід розвитку транспортно-експедиторської діяльності. В сучасних ринкових умовах, коли на вітчизняний ринок все більше впроваджуються іноземні технології транспортних робіт для українського підприємства важливо мати добре розвинену транспортно-експедиторську діяльність.

Більшість досліджуваних наукових робіт показали, що управління транспортно-експедиторською діяльністю розвинене на недостатньому рівні. В основі методів управління лежить логістичний підхід, що включає в себе базові функції менеджменту та спеціалізовані управлінські рішення з питань транспортного розвитку. Кожне підприємство повинно самостійно вирішувати, які найбільш оптимальні рішення потрібно зробити, для того щоб раціонально використати відведені кошти на транспортування. Потрібно враховувати, що збільшення витрат на транспортування вантажу негативно впливає на кінцеву вартість вантажу, оскільки ці кошти є невід'ємною складовою формування цінової політики компанії.

Проаналізовані показники роботи транспортно-експедиторської компанії «УЗМ» за період 2018 – 2020 рр. та зпрогнозовані показники роботи компанії на період 2021-2025 рр. За цей період компанія показала себе відповідальним та надійним партнером і досить добре закріпилась на ринку залізничних перевезень України.

Досліджена організація роботи компанії «УЗМ», основні функції та задачі експедитора на залізничному транспорті.

Було визначено, що головним критерієм ефективної діяльності транспортно-експедиторської компанії є якість надання послуг, що має відображення в показниках задоволеності клієнта, швидкості доставки, розмірів перевезень та інших показників активності транспортно-експедиторських послуг. Проаналізовано загальну характеристику діяльності та структуру компанії «УЗМ». За цей період компанія показала себе відповідальним та надійним партнером і досить добре закріпилась на ринку залізничних перевезень України. Одним із підтверджень цього є постійне збільшення обсягів перевезень вантажів залізничним транспортом України та країн СНД.

На основі аналізу світового досвіду розвитку транспортно-експедиторської діяльності запропоновані шляхи удосконалення транспортно-експедиторського обслуговування.

Визначено, що ринок експедиторських послуг є складною системою, дослідження й моделювання якої дає можливість із загальносистемних позицій, з урахуванням принципів теорії логістики, оцінити ефективність й функціонування. У зв'язку із цим, дослідження, спрямовані на розробку моделей взаємодії учасників транспортного ринку здобувають особливу актуальність.

Отримано модель ринку транспортних послуг, яка є базою й визначає основні принципи моделювання процесу ТЕО для рішення задач підвищення його ефективності.

Проведені розрахунки вартості перевезення та терміну доставки вантажу різними видами транспорту, запропонований найоптимальніший вид перевезень.

На основі проведених розрахунків та аналізу витрат вантажовласника на створення нового транспортного відділу на базі підприємства та витрат на оплату

послуг компанії «УЗМ» доведена економічна ефективність введення в експлуатацію додаткового відділу в «УЗМ».

Проаналізований стан охорони праці в компанії «Українська Залізнична Магістраль» дослідженні та встановлені основні вимоги до виробничих приміщень та робочих місць співробітників компанії.

Досліджена та проаналізована робота «Укрзалізниці» над зменшенням негативного впливу залізничного транспорту на навколишнє середовище.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- 1 Закон України «Про залізничний транспорт» від 05.07.12 р. ВВР, 2013 р., №30, ст.345.
- 2 Закон України «Про транспортно–експедиторську діяльність» від 01.07.2004 р. ВВР, 2013 р., № 28, с. 295.
- 3 Закон України «Про транзит вантажів» від 20.10.1999 р. ВВР, 2014 р., № 20-21, ст. 712.
- 4 Закон України «Про охорону праці» від 16.10.12 р. ВВР, 2013 р., № 48, ст. 682.
- 5 Статут залізниць України. Затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 25.12.2002 р., № 1973.
- 6 Правила перевезення вантажів. Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 09.12.2002 р., № 873.
- 7 Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) .К.: КИЖТ, 2000. 282 с.
- 8 Мироненко В.К., Габа В.В., Мацюк В.І., Петренко Л.М. Залізничні вантажні перевезення К.: ДЕТУТ, 2015. 247 с.
- 9 Петренко Л.М., Габа В.В. Управління вантажною та комерційною роботою на залізничному транспорті К.: КУЕТТ, 2004. 460 с.
- 10 Габа В.В., Кириченко Г.І., Родкевич О.Г. Транспортно-експедиторська діяльність на залізничному транспорті К.: ДЕТУТ, 2012. 152 с.
- 11 Габа В.В., Дьоміна А.К. Транспортно-експедиторська діяльність – К.: ДЕТУТ, 2012. 72 с.
- 12 Аксьонов І.М, Габа В.В., Шерепа К.М. Транспортна логістика . К.: ДЕТУТ, 2012. 212 с.
- 13 Тарифні керівництва №1 та №4. Транспорт України, 2011 р.
- 14 Тарифна політика залізниць України. Укрзалізниця, 2011 р.

15 Кивал Н.Г. Основы транспортно-экспедиционного обслуживания: учеб. пособие . Н.Г. Кивал, А.П. Кивал. - Владивосток : Изд-во ДВГТУ, 2009. 156 с.

16 Плужников К.И. Транспортное экспедирование : учеб. пособие/ К.И. Плужников, Ю.А. Чунтомова. М.: Транслит, 2006. 528 с.

17 Сханова С. Транспортно-экспедиционное обслуживание : учеб. пособие. С.Сханова, О.Попова, А. Горев. М.: Академия, 2008. 432 с.

18 Рекомендації з техніко-економічних розрахунків окремих показників експлуатаційної роботи залізниць. Розроб.: О.Ф. Вергун, Н.В. Липовець, Л.Ю. Гаркуша. К.: Транспорт України, 2002. 64 с.

19 Гмурман В.Е., Теория вероятностей и математическая статистика. Учеб. пособие для вузов. Изд. 7-е, стер., М.: Высш. шк., 1999. 479 с.

20 Дьомін Ю.В. Залізнична техніка міжнародних транспортних систем (вантажні перевезення). К.: «Юнікон-Прес», 2001. 342 с.

21 Петренко Л.М., Габа В.В. Перевезення вантажів залізничним транспортом: Навчальний посібник. К.: КУЕТТ, 2004. 461 с.

22 Довідник по економічній оцінці експлуатаційної діяльності залізниць України за 1998 р. К. 1999.

23 Державна цільова програма реформування залізничного транспорту України на 2009-2019 роки, затверджено постановою КМУ від 16.12.2009 р. № 1390, в редакції постанови КМУ від 26.10.2011 р. № 1106. 9 с.

24 Чупайленко О.А. Перерозподіл функцій в транспортно – експедиторської діяльності . О.А. Чупайленко . Управління проектами, системний аналіз і логістика. К. : НТУ, 2013. Вип. 12. Режим доступу: <https://www.irbis-nbuv.gov.ua>

25 С.В. Войцех Транспортно-експедиторська діяльність за кордоном від 27.04.2008 р. , 4 с. Режим доступу: <http://www.kpi.kharkov.ua>

26 Особливості транспортно-експедиторської діяльності України в умовах нестабільності ринку / К.М. Романенко // Економічні інновації: Зб. наук. пр.

Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2011. Вип. 46. С. 295-304. Режим доступу:
<http://dspace.nbuv.gov.ua/handle/123456789/67352>

27 Бузанов С.П., Харламов В.Ф. Охрана труда на железнодорожном транспорте. М.: Транспорт, 1998. 239 с.

28 Бурлаев Ю.В., Павлова Е.И. Безопасность жизнедеятельности на транспорте. Учеб. для ВУЗов., М.: Транспорт, 1999. 200 с.

29 Постанова кабінету Міністрів України від 01.03.07 р., №303 «Про затвердження Порядку встановлення нормативів збору за забруднення навколишнього природного середовища і стягнення цього збору».

ДОДАТОК А

Мета, предмет та об'єкт дослідження роботи

Мета – дослідження доцільності створення на базі транспортно-експедиторської компанії структурного підрозділу або додаткового відділу з організації та проведення навантажувально-розвантажувальних робіт. Відділ, який буде виконувати усі функції, що лежать на плечах вантажовідправника (вантажовласника)

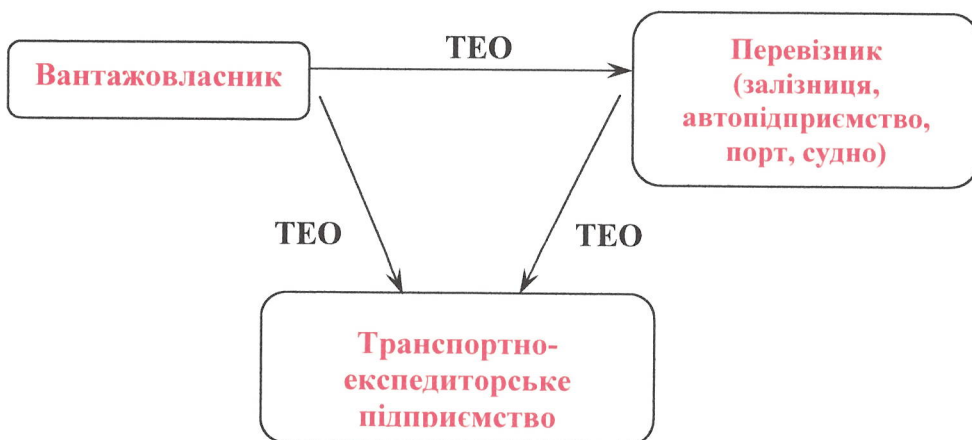
Об'єктом дослідження є робота експедиторських компаній на залізницях та підприємствах України.

Предметом є взаємодія засобів та технологій підвищення ефективності роботи експедиторських компаній.

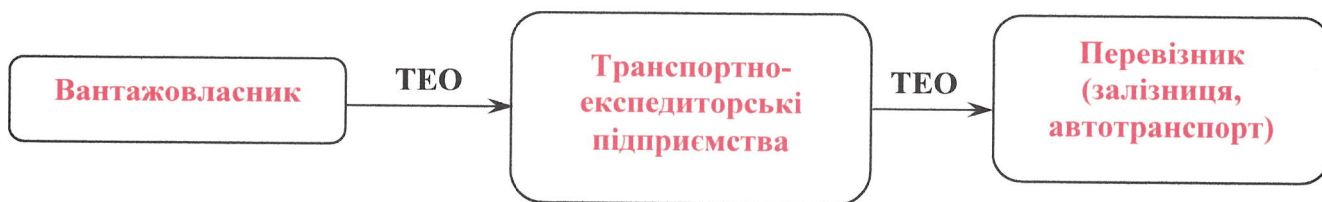
Практична цінність – відкриття на базі транспортно-експедиторської компанії нового відділу "В". Впровадження і застосування такого відділу можливо у будь-якій транспортно-експедиторській компанії України.

ДОДАТОК Б

Види транспортного обслуговування в залежності від повноти



Часткового виконання операцій у пункті відправлення



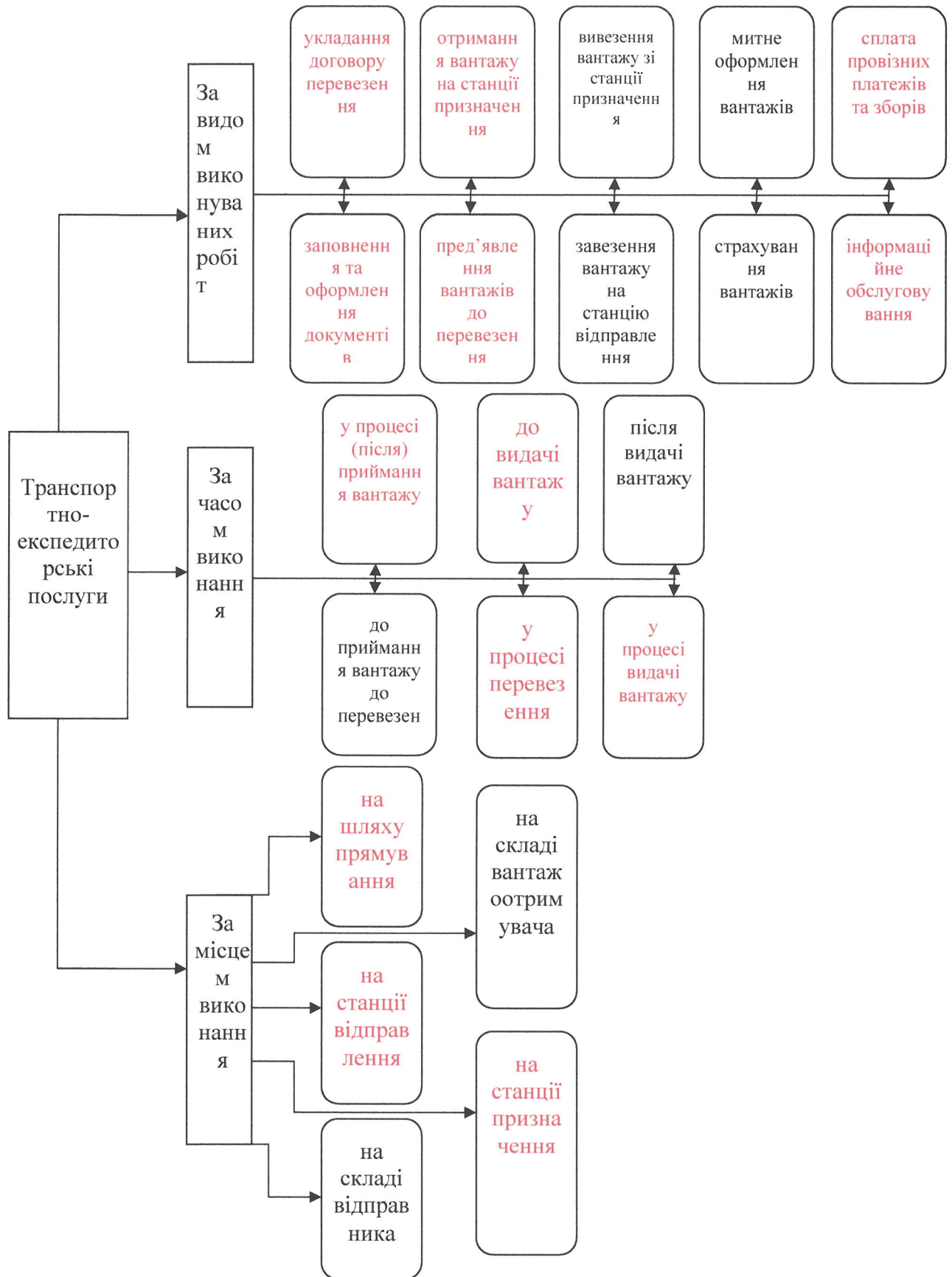
Місцевого виконання операцій експедиторського обслуговування в пункті відправлення



Повне виконання операцій транспортно-експедиторського обслуговування при перевезенні вантажів

ДОДАТОК В

Систематизація транспортно-експедиторських послуг



ДОДАТОК Г
Обсяги перевезень компанією «УЗМ» за минулі роки

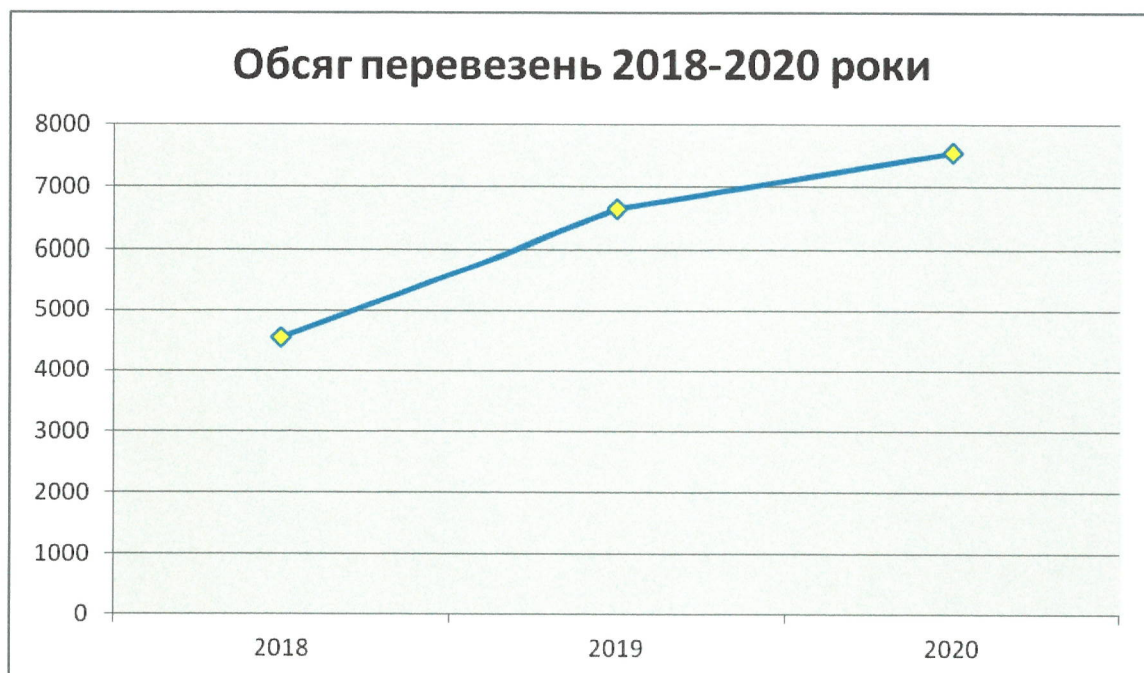


Рисунок 2.1 — Обсяги перевезень в вагонах на рік компанією «УЗМ» за 2018–2020 рр.

ДОДАТОК Д
Прогноз обсягів перевезень компанією «УЗМ» на перспективу

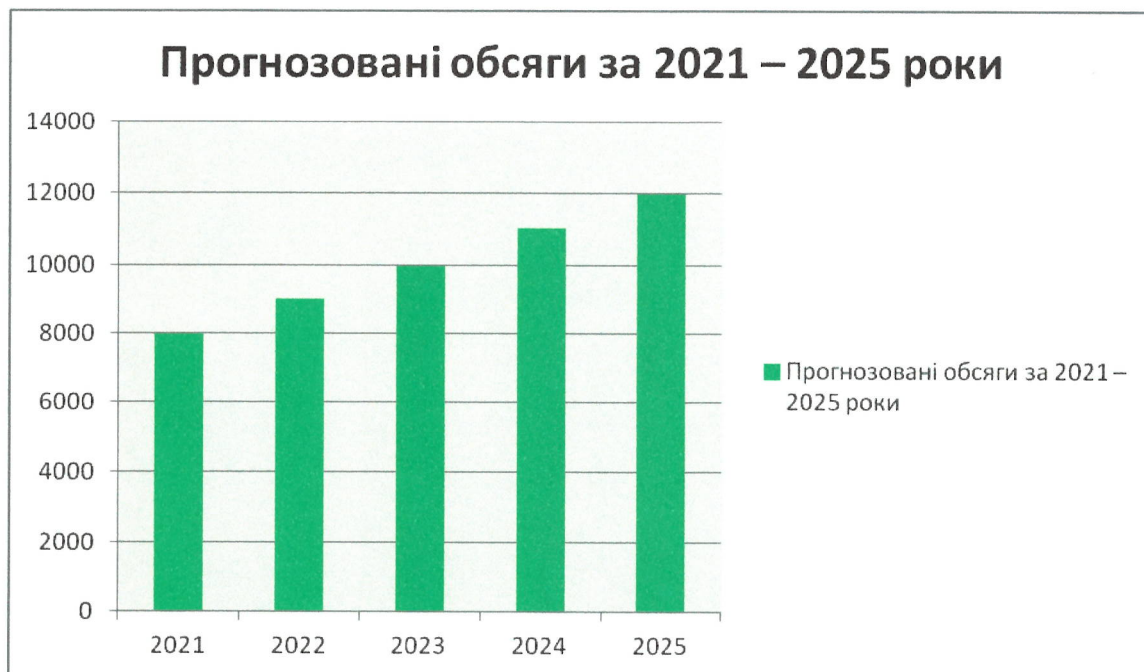


Рисунок 2.2 — Прогнозовані обсяги перевезень в вагонах за рік компанією «УЗМ» за 2021 – 2025 рр.

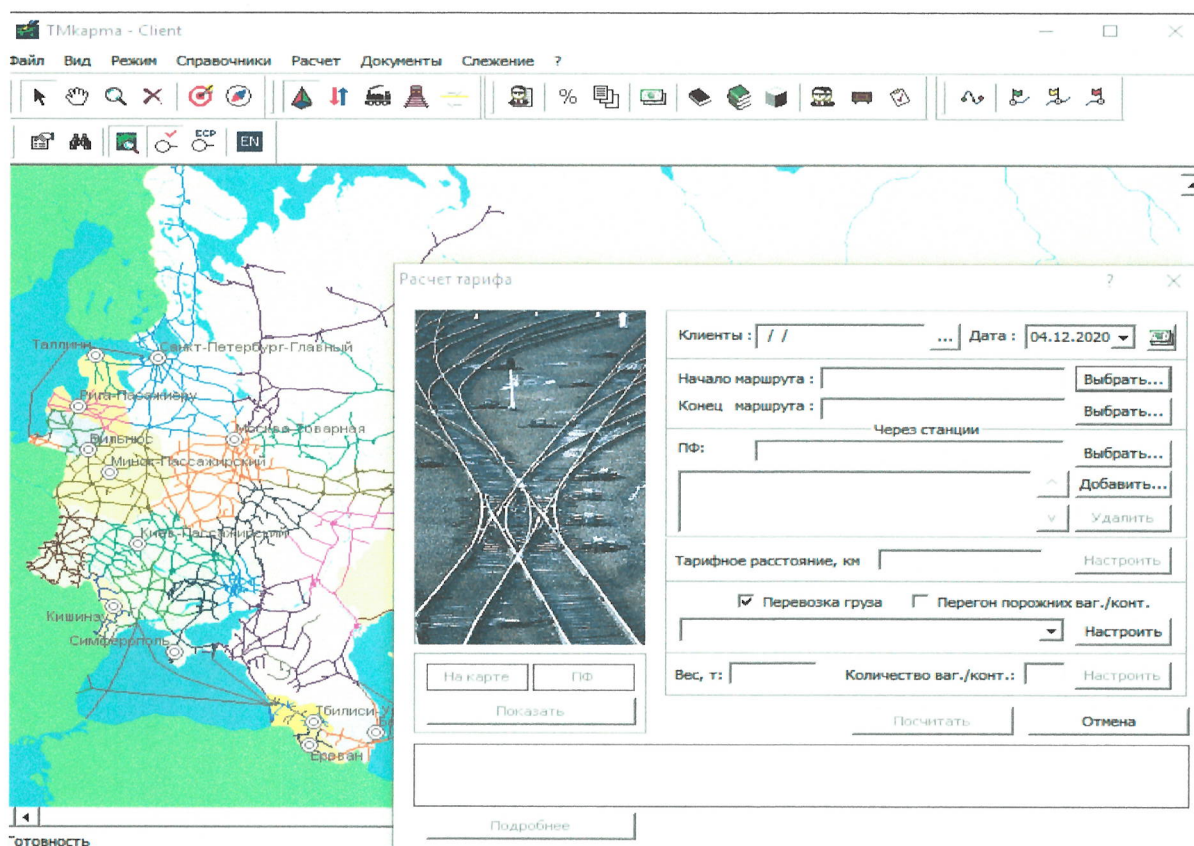
ДОДАТОК Е

Етапи надання експедиторських послуг та їх послідовність



ДОДАТОК К

Интерфейс программного обеспечения «ТМкарта»



Вікно для введення даних про маршрут та розрахунку тарифу у програмі

Станция отправления	325000 Чернигов <Ю-ЗАП>	Расстояние		195 км		Детально...	
Станция назначения	320007 Дарница <Ю-ЗАП>	Время движения, сут.		2			
Наименование груза	161128 Уголь каменный марки д	Количество вагонов		1			
Вес груза, т	70						
Наименование	Единица	За единицу			Сумма		
		без НДС	НДС	с НДС	без НДС	НДС	с НДС
Украина (195 км)							
Участок: 325000 Чернигов - 320007 Дарница							
Курс UAH/UAH: 1 / 1							
Тарифная ставка	ваг, UAH				7109,40	1421,88	8531,28
ИТОГО по стране	т, UAH	101,56	20,31	121,88	7109,40	1421,88	8531,28

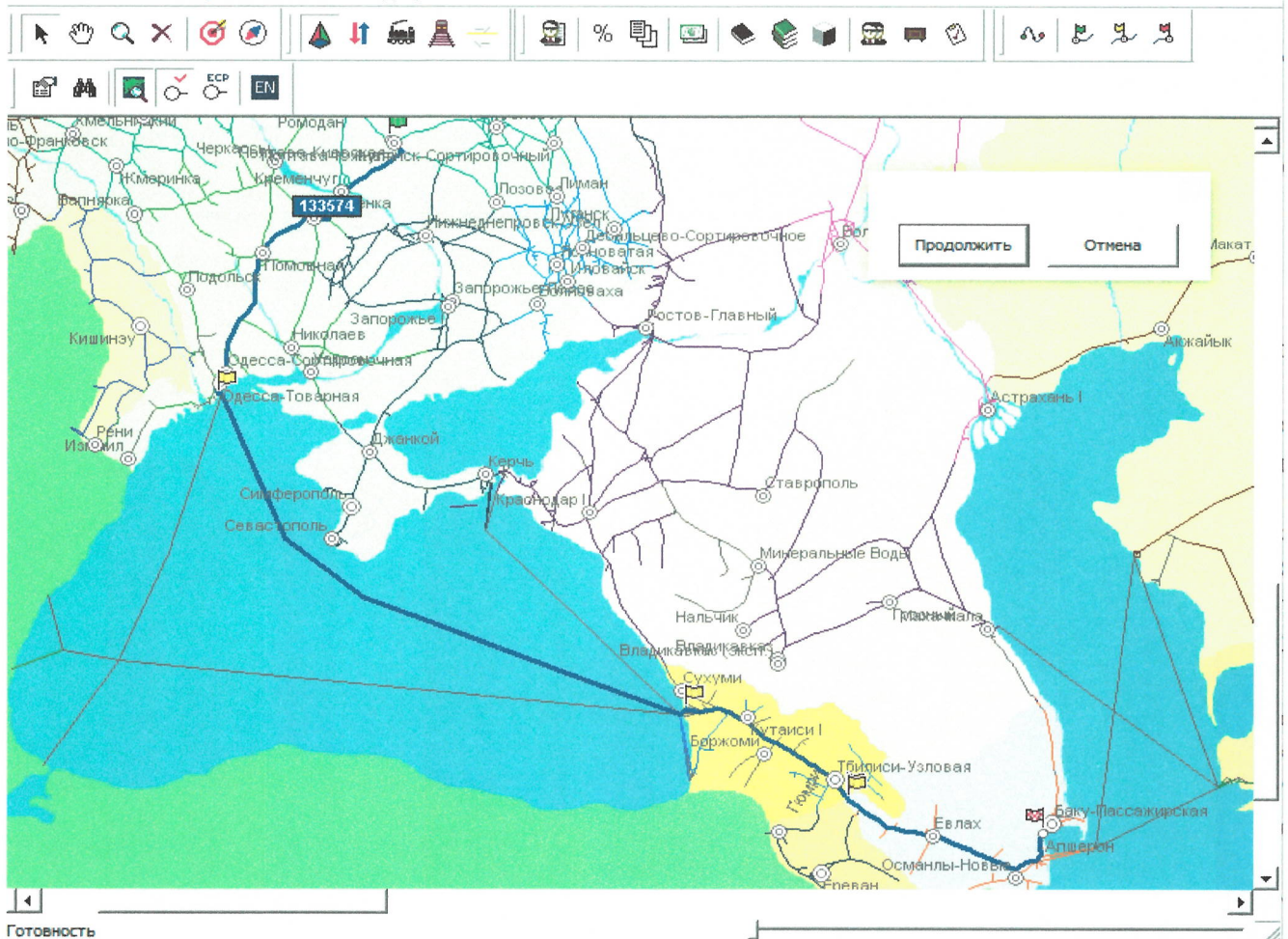
Итого за 1 тонну	Украинская гривня	101,56	20,31	121,88
Итого		7109,40	1421,88	8531,28

[< Назад](#)
[Подробнее](#)
[Печать](#)
[Экспорт](#)
[Сохранить](#)
[Документы](#)
[Закрыть](#)

Вікно з результатами розрахунків по заданому маршруту

ДОДАТОК Л

Відображення розрахункового маршруту Полтава-Київська - Апшерон в програмі «ТМкарта»



ДОДАТОК М
Результати розрахунків вартості перевезення та терміну доставки різними
видами транспорту

Вид рухомого складу, що досліджується	Показники	
	Вартість перевезення, доларів/вагон– контейнер–автомобіль	Термін доставки, діб
Критий вагон, власності загального парку інозалізниці МПС	7909,65	11
Критий вагон, власного парку компанії–оператора «К»	7471,53	11
Автотранспортом приватної компанії– перевізника «Т»	9962,16	7
20–футові контейнери на платформі, власності Філія "ЦТС "Ліски" АТ "Укрзалізниця"	9640,8	11

Таблиця 4.1 — Порівняльна таблиця показників доставки вантажу різними
видами рухомого складу

ДОДАТОК Н

Розрахунок по маршруту Старовірівка – Тетерів двома способами

I спосіб: за допомогою
Тарифного
керівництва №1

$$R = (7223 + 1269,3 + 5600) \times 1,2 = 16910,76 \text{ грн/ваг.}$$

Витрати часу на розрахунок –
10-15 хвилин на один маршрут.

Є ймовірність допущення помилок
під час розрахунку.

II спосіб: за допомогою програми
"ТМкарта"

Витрати часу на розрахунок –
1-2 хвилини на один маршрут.

Ймовірність допущення помилок
майже відсутня.

Станция отправления	430404 Старовірівка <ЮЖН>	Расстояние	685 км	Детально...		
Станция назначения	321508 Тетерів <Ю-ЗАП>	Время движения, сут.	5			
Наименование груза	241464 Песок кварцевый, кроме строительного	Количество вагонов	1			
Вес груза, т	69					

Наименование	Единица	За единицу			Сумма		
		без НДС	НДС	с НДС	без НДС	НДС	с НДС
Украина (685 км)							
Участок: 430404 Старовірівка - 321508 Тетерів							
Курс UAH/UAN: 1 / 1							
Тарифная ставка	ваг, UAH				14092,30	2818,46	16910,76
ИТОГО по стране	т, UAH	204,24	40,85	245,08	14092,30	2818,46	16910,76

Итого за 1 тонну		204,24	40,85	245,08			
Итого	Украинская гривня	14092,30	2818,46	16910,76			

ДОДАТОК П

«Поріг» економічної ефективності від створення нового відділу «В» для клієнтів

1) Внутрішнє сполучення, вантаж I класу:

– маршрут перевезення – Старовірівка → Тетерів;– вантаж – ЕТСНВ 241464 Пісок кварцевий;

$$P_{\text{еф1}} = \frac{20800}{520,38} = 39 \frac{\text{ваг}}{\text{міс}};$$

2) Внутрішнє сполучення, вантаж II класу:

– маршрут перевезення Славута I → Рогань;

– вантаж – ЕТСНВ 018112 Солод в зерні;

$$P_{\text{еф2}} = \frac{20800}{553,2} = 37 \frac{\text{ваг}}{\text{міс}};$$

3) Внутрішнє сполучення, вантаж III класу:

– маршрут перевезення – Дієвка → Клепарів;

– вантаж – ЕТСНВ 411155 Вироби з чорних металів;

$$P_{\text{еф3}} = \frac{20800}{230,04} = 90 \frac{\text{ваг}}{\text{міс}}.$$

ДОДАТОК Р
Структура транспортно-експедиторської компанії «УЗМ»

