

ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗКИ ЛЕСНЫХ ГРУЗОВ

Доцент кафедры ЛМДиТЛП, к.т.н.

Короленя Руслан Олегович

аудитория 130-4

Форма текущей аттестации – зачет.

Лекции – 34 часа

Практические – 32 часов

Всего аудиторных часов по дисциплине – 66 часа

Всего часов по дисциплине – 100

РЕЙТИНГОВАЯ СИСТЕМА ОЦЕНКИ УСПЕВАЕМОСТИ СТУДЕНТОВ

Вводная лекция. Общие сведения о грузах. Грузы как объект транспортировки.

Вопросы:

1. Цели, задачи и содержание дисциплины.
2. Исторические сведения о развитии различных видов транспорта.
3. Наука о транспорте и компоненты транспортной системы.

1. Цели, задачи и содержание дисциплины.

Цель дисциплины – дать необходимый объем знаний по организационным принципам перевозки и поставки грузов в процессе выполнения транспортных.

Основные задачи дисциплины:

- ознакомиться с характеристиками и свойствами перевозимых грузов, способами выполнения погрузочных работ на терминалах и складах;
- получить знания по развитию и структуре существующих видов транспорта и взаимодействию различных транспортных систем;
- изучить перевозочную документацию, правовые и таможенные аспекты перемещения грузов.

Содержание дисциплины:

- Раздел 1. Общие сведения о грузах. Грузы как объект транспортировки.
- Раздел 2. Терминалы, погрузочно-разгрузочные пункты и склады.
- Раздел 3. Механизация погрузочно-разгрузочных работ.
- Раздел 4. Основы транспортного процесса.
- Раздел 5. Взаимодействие различных видов транспорта.
- Раздел 6. Организация и управление транспортным процессом.
- Раздел 7. Перевозочная документация. Страхование на транспорте.
- Раздел 8. Таможенные аспекты перемещения грузов и транспортных средств.
- Раздел 9. Финансово-экономическое обеспечение транспортно-технологических процессов.

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЛИТЕРАТУРА

Основная

1. Насковец, М. Т. Организация перевозок лесной продукции: уч.-метод. пособие / М.Т. Насковец, Р.О. Короленя. – Минск : БГТУ, 2014. – 109 с.
2. Насковец, М. Т. Транспортное освоение лесов Беларуси и компоненты лесотранспорта: монография / М. Т. Насковец. – Минск : БГТУ, 2010. – 176 с.
3. Салминен, Э.О. Лесопромышленная логистика: уч. пособие / Э.О. Салминен, А.А. Борозна, Н.А. Тюрин. – СПб.: ПРОФИ-ИНФОРМ, 2005. – 264 с.
4. Павлов, Ф.А. Транспортные системы, пути и перевозки лесопродукции: учеб. пособие в 3-х томах. / Ф.А. Павлов [и др.]; под ред. Ф.А. Павлова. – Архангельск.: Арханг. гос. техн. ун-т, 2001. – Т.1: Транспортные системы. – 382 с.
5. Павлов, Ф.А. Транспортные системы, пути и перевозки лесопродукции: уч. пособие в 3-х томах. / Ф.А. Павлов [и др.]; под ред. Ф.А. Павлова. – Архангельск.: Арханг. гос. техн. ун-т, 2003. – Т.3: Перевозки лесопродукции. – 496 с.

6. Костевич, Л.С. Математическое программирование: Информационные технологии оптимальных решений: учеб. пособие / Л. С. Костевич. – Минск: Новое знание, 2003. – 424 с.
7. Лукинский, В. С. Модели и методы теории логистики: учеб. пособие. – 2-е изд. / В. С. Лукинский [и др.]; под ред. В. С. Лукинского. – СПб.: Питер, 2007. – 448 с.
8. Редькин, А.К. Основы моделирования и оптимизации процессов лесозаготовок / А.К. Редькин. – М.: Лесн. пром-сть, 1998. – 256 с.
9. Шегельман, И. Р. Вывозка леса автопоездами. Техника. Технология. Организация: учеб. пособие / И. Р. Шегельман [и др.]; под ред. И. Р. Шегельмана. – Санкт – Петербург: ПРОФИКС, 2008. – 304 с.
10. Аксенов, И.Я. Единая транспортная система: Учебник для вузов, по специальности «Эксплуатация автомобильного транспорта». □ М.: Транспорт, 1980. □ 213 с.

Дополнительная

11. Алябьев, В.И. Оптимизация производственных процессов на лесозаготовках / В.И. Алябьев. – М.: Лесн. пром-сть, 1977. – 232 с.
12. Бычков, В.П. Эффективность транспорта в комплексных лесных предприятиях / В.П. Бычков. – Воронеж : Изд-во ВГУ, 1989. – 176 с.
13. Правдин, Н.В. Взаимодействие различных видов транспорта в узлах: учеб. пособие / Н.В. Правдин, [и др.] – Минск: Вышэйшая школа, 1977. – 296 с.
14. Грузоведение, сохранность и крепление грузов / А.А. Смехов и др; подред. А.А. Смехова. □ М.: Транспорт, 1987. □ 239 с.

2. Исторические сведения о развитии различных видов транспорта.

Примерно с 4-го тысячелетия до н.э., с изобретением колеса, колесный транспорт заменил бесколесный, типа волокуш. Появились двух-, а потом и четырехколесные телеги и повозки. Колеса были деревянными, вначале в виде сплошного диска, а потом, со 2-го тысячелетия до н. э. – со ступицей, спицами и гнутым ободом. Позднее на деревянный обод для прочности стали насаживать медную, а затем и желез-ную шину. Тогда основным видом сухопутного транспорта была повозка, запряженная лошадьми.

Самым первым изобретением человечества была, наверное, обыкновенная палка, которую люди начали использовать для защиты или для того, чтобы достать с высокого дерева фрукт.

Потом появились первые сельскохозяйственные орудия, первое колесо, различные транспортные средства...

Кстати, как это было? А вот как.



Первое в мире колесо



Колесо можно считать одним из главных изобретений человечества.

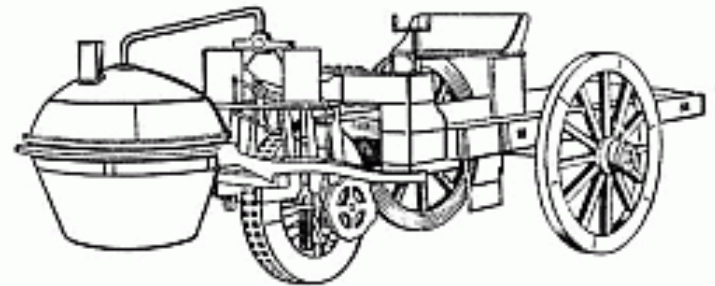
Изобретено оно было в Месопотамии в середине 4 тысячелетия до нашей эры.

Это был диск, который насаживали на ось.

Автомобиль

Первый автомобиль с паровым двигателем был создан в 1770 году французским ученым Кюньо.

Позже, в 1886 году, два немецких ученых, Даймлер и Бенц, сконструировали автомобиль с двигателем внутреннего сгорания.



Велосипед



Слово "велосипед" переводится, как "быстрая нога".

В России первый велосипед было построен крепостным мастером Артамоновым в 1801 году.

Сделан он был из железа, весил свыше 40 килограммов и назывался словом "самокат".

После этого появился так называемый "костотряс" - так называлась тяжелая машина, окованная железом.

Следующим был "паук", у которого было очень большое колесо (почти в рост человека) и большое количество спиц.

И, наконец, в 1876 году появилась цепная передача.

Паровоз

Первый в мире паровоз создал в 1803 году английский изобретатель Ричард Тревитик. Но из-за своей большой массы он так никогда и не использовался.

В 1814 году другой англичанин, Джордж Стефенсон (Стивенсон), усовершенствовал разработку. Свой первый паровоз "Блюхер" он построил для работы на руднике.

В следующем году Стефенсон построил еще два паровоза, а в 1823 году в Ньюкасли Стефенсон создал первый в мире паровозостроительный завод.

В 1825 году появилась первая в мире пассажирская железная дорога, которая соединила города Дарлингтон и Стоктон.

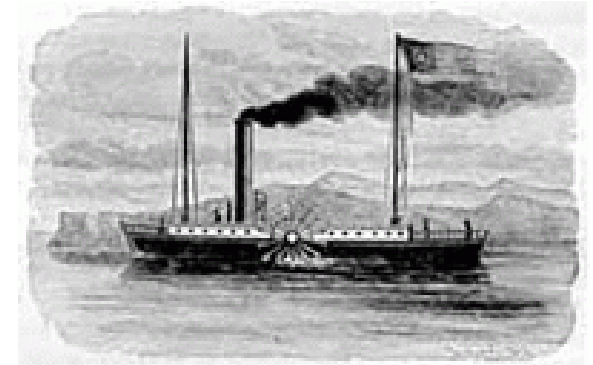
Первый же русский паровоз, а также первую железную дорогу России построили крепостные умельцы отец и сын Черепановы в 1834 году.

Пароход

Появление парохода относят к началу 19 столетия - времени, когда началось производство паровых машин.

Именно тогда, в 1807 году, американский изобретатель Фултон первым в мире построил речной колесный пароход "Клермонт".

В своем первом рейсе речкой Гудзон от Нью-Йорка до городу Олбани пароход двигался с скоростью 5 узлов (то есть около 9 километров в час).

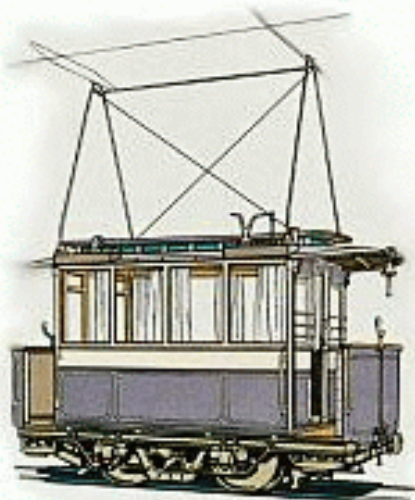


Метрополитен

Первый метрополитен (подземная железная дорога) появилась в Лондоне в 1863 году. Его длина составляла 3,6 километра.

Через три года в Нью-Йорке была открыта надземная (на металлических эстакадах) железнодорожная линия.

Следующие метрополитены появились в Будапеште (1896) и в Париже (1900).



Трамвай

Первая трамвайная линия была открыта в 1881 году около Берлина.

Длина ее составляла 2,5 километра.

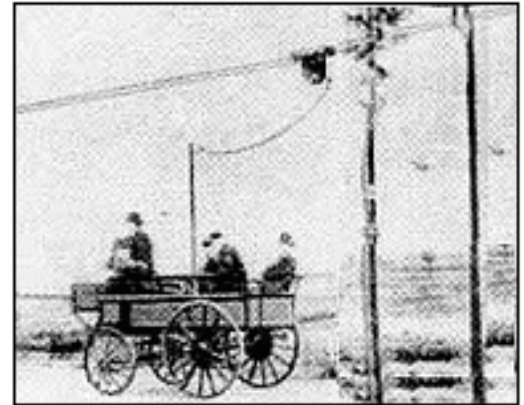
При этом вагон с 20 пассажирами двигался с скоростью 30 километров на час.

В тогдашней России первые трамвайные линии были построены в Киеве (1892), Нижнем Новгороде (1896) и Москве (1899).

Троллейбус

Первый троллейбус был создан в Германии в 1882 году.

В вот в России (точнее, в СССР) они появились только в 1933 году.



3. Наука о транспорте и компоненты транспортной системы

Транспорт (от лат. transports — переношу, перевожу, перемещаю) — стратегически важный комплекс, в значительной степени определяющий мощь государства, так как обеспечивает нужды общества в перевозке грузов и пассажиров.

Существуют и другие определения "транспорта":

- отрасль производства, представляющая собой совокупность средств и путей сообщения, нормаль-ную деятельность которых обеспечивают различные технические устройства и сооружения;
- совокупность средств, предназначенных для перемещения людей, грузов, сигналов и информации из одного места в другое;
- отрасль материального производства, осуществляющая перевозки людей и грузов;
- комплекс технических средств, обеспечивающих передвижение материальной продукции и людей.

Транспортная система — это комплекс различных видов транспорта, находящихся во взаимодействии при выполнении перевозок.

Структурно она состоит из двух подсистем: транспорта общего и не общего пользования.

Общее пользование — это использование всех видов транспорта, кроме промышленного, любым предприятием с любой формой собственности, а также городского транспорта — населением.

Особенности транспорта:

- 1) транспорт не производит новой вещественной продукции, а как бы является продолжением процесса производства в пределах процесса обращения.

Процесс производства продукции заканчивается тогда, когда она доставлена к месту потребления, поэтому транспорт есть продолжение процесса производства.

2) продукция транспорта – перевозка грузов и пассажиров – неотделима от процесса транспортного производства. Ее нельзя накопить, создать ее запасы. Поэтому проблема резервов на транспорте состоит в создании не запасов продукции, а резервов пропускной и провозной способности.

3) транспорт представляет собой крупную динамическую систему. Так, если в любой промышленной отрасли основные средства производства являются относительно статичными, т.е. неподвижными по отношению к тому производственному объекту, на котором они находятся, и вырабатывают свою продукцию, не покидая границ предприятия, то основные средства транспорта должны обязательно перемещаться из одного пункта в другой, обеспечивая перевозочный процесс и создавая тем самым свою транспортную продукцию.

Раздел 1. Общие сведения о лесных грузах.

Вопросы:

1. Классификация грузов.
2. Транспортные характеристики грузов и их свойства.
3. Тара и упаковочные материалы. Маркировка грузов и тары.

1. Классификация грузов.

Груз – это продукт производства (сырье, полуфабрикаты, готовая продукция), принятый тем или другим видом транспорта к перевозке.

Груз характеризуется *режимом хранения, способами упаковки, перегрузки и перевозки, физико-химическими свойствами, размерами, объемом, массой и формой предъявления к перевозке.*

На **автомобильном транспорте** грузы подразделяются по целому ряду обобщенных признаков.

По **народнохозяйственному** признаку вся номенклатура грузов подразделяется на:

- промышленные;
- сельскохозяйственные;
- строительные;
- торговые;
- коммунальные;
- прочие.

По способу **погрузки и разгрузки**, в зависимости от физических свойств грузы подразделяются на:

- наволочные;
- сыпучие;
- жидкие (наливные);
- штучные (тарные и бестарные).

Штучные грузы по массе одного грузового места подразделяются на:

- обычные (нормальной массы)* – масса единицы груза не превышает 250 кг, а для катных грузов – 500 кг;
- повышенной массы* – от 250 (500) кг до 30 т;
- тяжеловесные* – массой более 30 т. Для перевозки последних требуется специальное разрешение соответствующих органов и ГАИ.

По ***условиям перевозки*** различают:

- специфические (скоропортящиеся, застывшие, смерзающиеся, испаряющиеся, антисанитарные, живые, опасные) ;*
- обычные грузы.*

По **степени опасности** грузы подразделяются на 4 класса:

-малоопасные;

-грузы опасные по своим размерам (2,5 м – по ширине, 4,0 м – по высоте, 2 м свисания, вес более 30 т одного места);

-пылящие и горячие;

-опасные.

На **железнодорожном транспорте** наименование и код перевозимого груза указываются в соответствии с алфавитным списком **ЕТСНГ** (Единая тарифно-статистическая номенклатура грузов) с указанием *отличительных признаков* (в твердом или жидком состоянии, в свежем или охлажденном виде).

На **морском транспорте** применяют классификацию грузов, в соответствии с которой все грузы делят на три группы:

-массовые;

-генеральные;

-особорежимные.

К массовым грузам относят:

-насыпные (в основном зерно и семена всех видов сельскохозяйственных культур);

-навалочные (уголь, песок, гравий, и др.);

-наливные (жидкие грузы, которые перевозят в специальном подвижном составе - цистернах, танкерах, бензовозах);

-лесные (заготовленное древесное сырье, пиломатериалы, фанера и другие изделия из древесины).

К **генеральным (штучным)** грузам относят грузы, которые перевозят упакованными в разнообразную тару или без упаковки:

-мешковые (не требующие защиты от механических повреждений);

-катно-бочковые (относят грузы, перевозимые в бочках, барабанах и рулонах);

-ящиковые (грузы, перевозимые в ящиках);

-контейнерные;

-пакетные.

Штучные грузы без тары и упаковки делят на: *негабаритные; тяжеловесные; и легковесные.*

Негабаритными называют грузы, которые по своим размерам выходят за пределы габарита подвижного состава.

Тяжеловесными на водном транспорте считают грузы, имеющие массу одного места более 1 т, а *легковесными* – грузы, масса которых менее 0,5 т.

Особорежимные грузы, т. е. грузы, которые хранят и перевозят при условии соблюдения специальных правил (опасные и скоропортящиеся грузы, а также живой скот и сырые животные продукты).

На **речном транспорте** грузы классифицируют по условиям хранения, перевозки и форме предъявления на следующие группы:

1. *Сухие* – насыпные, навалочные, штучные.
2. *Наливные*.
3. *Тяжеловесные* – масса одного места более 1 т.
4. *Легковесные* – 1 т груза занимает объем более 2 м³.
5. *Негабаритные* – по размерам не помещаются в трюмы или в пролеты судна, их перевозят на открытых судах или на палубе грузовых теплоходов; *длинномерные* – длина свыше 3 м, высота более 2,1 м, ширина более 2,6 м.

2. Транспортные характеристики грузов и их свойства.

Если груз упакован в соответствующую условиям перевозки тару, маркирован согласно правилам, находится в надлежащем кондиционном состоянии и может быть сохранно перевезен, то считается, что он находится в ***транспортабельном состоянии***.

Грузы каждого наименования обладают присущими только им физико-химическими свойствами, объемно-массовыми характеристиками, степенью опасности, определяющими технические условия перевозок. В комплексе с параметрами тары и упаковки специфические свойства груза составляют понятие ***транспортная характеристика груза***.

Транспортные свойства грузов – см. методическое пособие.

3.Тара и упаковочные материалы. Маркировка грузов и тары.

Упаковка – это средство (или комплекс средств), обеспечивающее защиту грузов от повреждений и потерь, окружающую среду – от загрязнений, а также процесс обращения (перемещение, хранение и реализация продукции).

Тара – это основной элемент упаковки, представляющий собой изделие для размещения грузов.

Вспомогательное упаковочное средство – элемент упаковки, который в комплексе с тарой или без нее выполняет функцию упаковки.

Масса упаковки – масса тары и вспомогательных упаковочных средств единицы упаковки.

Масса нетто – масса продукции в единице упаковки,
брутто – масса упаковки и продукции в ней.

Транспортная тара – это тара, образующая самостоятельную транспортную единицу.

Может быть: *крупногабаритная* (размеры превышают 1200×1000×2000); *малогогабаритная*; *индивидуальная*; *разовая*; *возвратная*; *многооборотная*; *инвентарная*; *производственная*; *неразборная*; *разборная*; *складная*; *разборно-складная*; *закрытая*; *открытая*; *штабелируемая*; *комбинированная*; *жесткая*; *мягкая*; *хрупкая*; *изотермическая*; *герметичная*.

Основные виды *транспортной тары*:

ящик – тара с корпусом, имеющим в сечении, параллельном дну, форму прямоугольника, с крышкой или без нее (деревянный ящик без обшивки называется обрешеткой, открытый ящик высотой не более 110 мм – лотком);

бочка – тара с корпусом параболической или цилиндрической формы с обручами или зигами катания, с доньями;

барaban – емкость с гладким или гофрированным корпусом цилиндрической формы без обручей или зигов катания с плоским дном;

фляга – емкость цилиндрической формы, переходящей у горловины в коническую, с устройством для переноса и крышкой, имеющей рычажный или винтовой затвор;

канистра – емкость, имеющая в сечении, параллельном дну, форму, близкую к форме прямоугольника, с устройством для переноса и сливной горловиной с рычажным или винтовым затвором;

баллон – емкость каплеобразной, шарообразной или цилиндрической формы со сферическим дном и узкой горловиной (стеклянный баллон называется **бутылью**);

мешок – мягкая емкость в форме рукава со склеенным, сваренным или сшитым дном, с открытой или закрытой горловиной;

кипы, рулоны, пакеты используются в качестве упаковки, если они содержат грузы, которые могут подвергаться механическим усилиям (сжатие, удары, толчки) и загрязнению.

Кроме тары при перевозках применяется также ***тара-оборудование*** - это изделие, предназначенное для укладки, транспортировки, временного хранения и продажи из него товаров методом самообслуживания.

Кроме тары и тара-оборудования для перевозки грузов применяется **транспортное оборудование:**

- поддоны;
- кассеты;
- блок-кассеты;
- контейнеры.

Маркировка грузов и тары. *Маркировка* – это текст, условные обозначения и рисунки на упаковке и (или) продукции. Она производится в соответствии со стандартами и техническими условиями на продукцию.

Транспортная маркировка информирует о получателе, отправителе и способах обращения с грузом при его транспортировании и хранении и должна содержать:

- основные,
- дополнительные,
- информационные надписи и манипуляционные знаки.

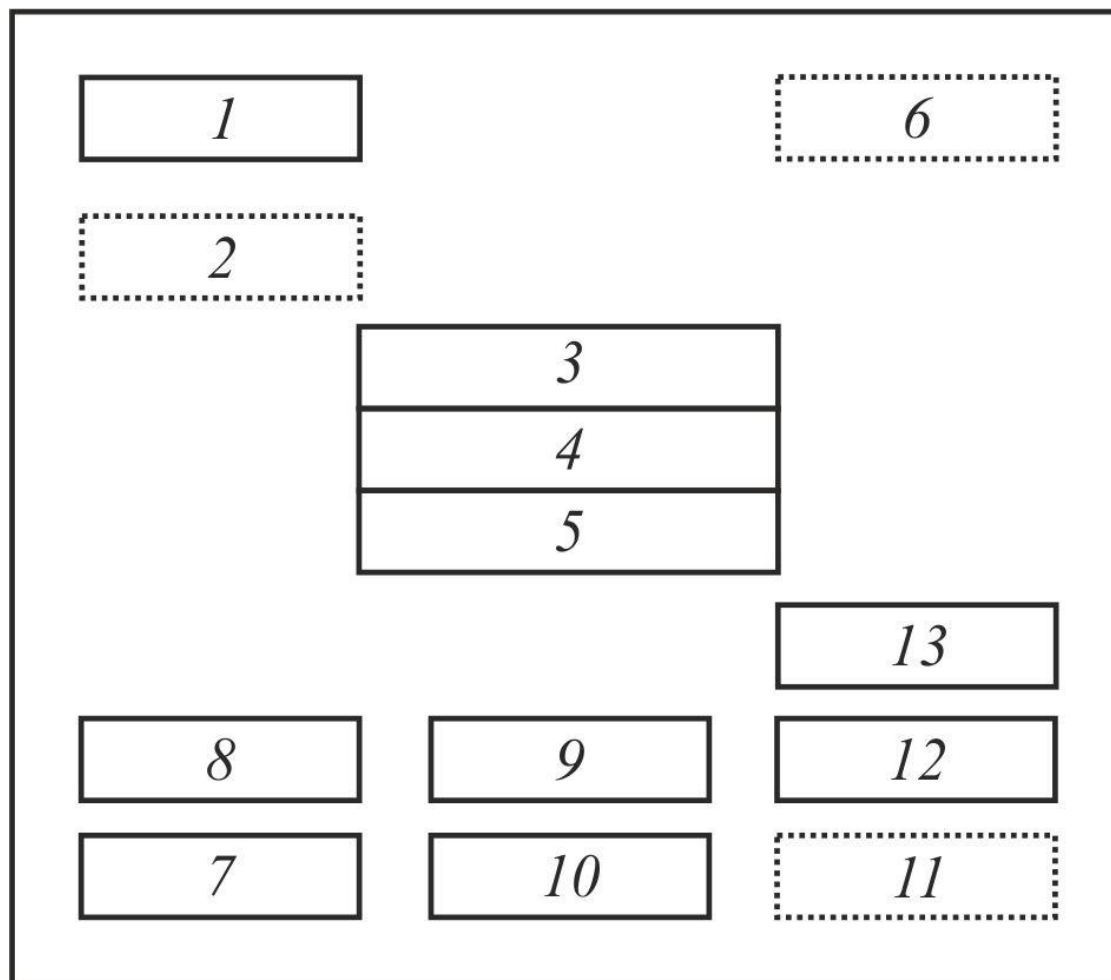


Схема расположения надписей на транспортной маркировке грузов

- 1 – манипуляционные знаки;
- 2 – допускаемые предупреждающие надписи;
- 3 – число мест в партии, порядковый номер партии;
- 4 – наименование грузополучателя и пункта назначения;
- 5 – наименование пункта перегрузки;
- 6 – допускаемые надписи транспортных организаций;
- 7 – объем грузового места;
- 8 – габаритные размеры;
- 9 – масса брутто;
- 10 – масса нетто;
- 11 – допускаемая надпись – страна производитель;
- 12 – наименование пункта отправления;
- 13 – наименование грузоотправителя.

Основные надписи должны содержать:

полное или условное наименование грузополучателя;

пункт назначения с указанием при необходимости станции или порта перегрузки;

число грузовых мест в партии и порядковый номер внутри партии, указываемые дробью: в числителе – число мест в партии, в знаменателе – порядковый номер места.

Дополнительные надписи должны содержать:

полное или условное наименование грузоотправителя;

пункт отправления, сведения о перевозчике;

надписи транспортных организаций (устанавливаются транспортными министерствами).

Информационные надписи сообщают: массу брутто и нетто места, кг; габаритные размеры грузового места, см; объем грузового места, м³. Габаритные размеры не указываются, если они не превышают 1 м (для воздушного транспорта 0,7 м).

Транспортная маркировка наносится на каждое грузовое место. Этой цели служат *бумажные, картонные, фанерные, металлические и другие ярлыки.*

Размеры последних должны быть не менее 60 см² (соотношение сторон 2 : 3).

Если груз транспортируется на открытом подвижном составе или без упаковки, маркировку наносят непосредственно на тару или на груз.

Транспортную маркировку располагают: на ящиках – на одной из сторон; на бочках и барабанах – на днище (свободном от маркировки, характеризующей тару); на мешках – в верхней части у шва; на тюках – на одной из боковых поверхностей; на кипах – на торцевой или боковой поверхностях; на других видах тары (баллонах и др.), а также на грузах, не упакованных в транспортную тару, – в наиболее удобных, хорошо просматриваемых местах.

Манипуляционные знаки – это изображения, указывающие на способы обращения с грузом. Их помещают на каждое грузовое место и располагают в левом верхнем углу на двух соседних стенках тары; на бочках и барабанах – на одном из днищ. Манипуляционные знаки «Места строповки», «Место подъема тележкой» и «Центр тяжести» наносят в соответствующем месте.

Для **опасных грузов** предусмотрены дополнительные требования по маркировке груза и тары.

Тара, упаковка и маркировка грузов при **международных перевозках** должна отвечать требованиям Европейского соглашения ADR. Типы конструкции любой тары должны быть испытаны и утверждены компетентным органом или другим органом, назначенным им.

Раздел 2. Погрузочно-разгрузочные пункты и склады

Вопросы:

1. Терминалы. Классификация терминалов.
2. Склады. Классификация складов.
3. Лесные склады и терминалы.

1. Терминалы. Классификация терминалов.

Понятие «терминал» происходит от английского слова *terminal* и обозначает конечный пункт чего-либо, например транспортного процесса.

Терминал - Комплекс устройств, расположенных в конечном или промежуточном пункте транспортной сети и обеспечивающих взаимодействие различных видов транспорта при перевозке грузов, транспортировании багажа и т. д.

Терминалы можно классифицировать:

по видам транспорта, взаимодействующим через грузовой терминал:

- железнодорожно-морской (ЖМ);
- железнодорожно-автомобильно-морской (ЖАМ);
- железнодорожно-автомобильный (ЖА);
- железнодорожный (Ж);
- автомобильный (А);
- железнодорожно-водный (ЖВ) и т. д.

по роду грузов, перерабатываемых на терминале:

- контейнерный терминал;
- терминал сыпучих грузов (*уголь, руда и т. д.; на морском транспорте начали называть склады сыпучих грузов балкерными терминалами – по названию судов – балкеров, перевозящих сыпучие грузы*);
- терминал жидких грузов (*например, нефтяной терминал и др.*);
- терминал тарно-штучных грузов (*генеральных или сухих*).

по компоновке генерального плана и направлениям грузопотоков:

- линейные, -поперечные, -продольные, -тупиковые,
- кольцевые и т. д.

по организационно-правовому статусу:

- самостоятельное юридическое лицо (коммерческое или унитарное предприятие, акционерное общество и т. д.);
- структурное подразделение транспортного или другого, более крупного предприятия.

-по характеру грузопотоков:

- внешнеторговые (с таможенным складом и таможенным оформлением грузов);
- для внутренних перевозок (без таможенного поста).

2.Склады. Классификация складов.

СТБ 2133-2010. КЛАССИФИКАЦИЯ СКЛАДСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Склад - объект транспортно-логистической системы (здание, сооружение, ангар, либо их отдельная часть, либо открытая площадка, либо площадка под навесом), расположенный на изолированной территории или совместно с производственными, торговыми и другими помещениями и предназначенный для приема, хранения, переработки и отправки грузов.

Складской комплекс - совокупность складов, в том числе различного технического оснащения и функционального назначения, расположенных на выделенной территории.

Склады рекомендуется классифицировать по следующим признакам:

- ассортиментная специализация;
- вид складирования;
- вид складских зданий и сооружений;
- классность;
- масштаб деятельности;
- наличие внешних транспортных связей;
- обеспечение таможенных режимов;
- отношение к областям логистики;
- оценочная стоимость;
- площадь хранения;
- принадлежность;
- режим хранения;
- техническая оснащенность;
- форма собственности;
- функциональное назначение.

По ассортиментной специализации склады делятся на специализированные, универсальные, смешанные.

По виду складирования склады делятся на склады с напольным хранением, склады со стеллажным хранением, склады со смешанным хранением.

По виду складских зданий и сооружений склады делятся на открытые склады, площадки под навесом, закрытые склады.

По классности склады делятся на четыре класса: А, В, С, D.

По масштабу деятельности склады делятся на республиканские, региональные, местные.

По наличию внешних транспортных связей различают склады с причалами, склады с железнодорожными подъездами, склады с автодорожными подъездами, склады со смешанными транспортными связями.

По обеспечению таможенных режимов склады делятся на склады временного хранения и таможенные.

По отношению к областям логистики различают склады производителей, склады торговых, транспортных, экспедиторских и логистических организаций.

По оценочной стоимости склады делятся на категории: I, II, III, IV.

По площади хранения различают:

- склады;
- складские комплексы;
- грузовые терминалы;
- транспортно-логистические центры.

По принадлежности различают склады собственные и арендуемые.

По режиму хранения склады делятся на склады без отопления, отапливаемые, склады-холодильники, склады с фиксированным климатическим режимом.

По технической оснащенности склады делятся на немеханизированные, механизированные, автоматизированные, автоматические.

По функциональному назначению различают склады длительного хранения, перевалочные, распределительные и специальные.

Классификация складов по классности

склад класса «А»: капитальное строение (здание, сооружение), имеющее:

- высоту потолков, позволяющую установку многоуровневого стеллажного оборудования;
- ровный пол с антипылевым покрытием;
- систему пожарной сигнализации и автоматическую систему пожаротушения;
- оборудование, регулирующее температурный режим;
- тепловые завесы на автоматических воротах докового типа с гидравлическим пандусом, регулируемым по высоте;
- центральное отопление и принудительную вентиляцию;
- систему охранной сигнализации и видеонаблюдение;
- офисные помещения, оснащенные оптико-волоконными телефонными линиями;
- территорию, достаточную для отстоя и маневрирования большегрузных автопоездов

склад класса «В»: одно- или многоэтажное капитальное строение (здание, сооружение), имеющее:

- высоту потолков от 4,5 до 8 м;
- асфальтовое или бетонное покрытие пола;
- пожарную сигнализацию и гидрантную систему

пожаротушения;

- пандус для разгрузки автотранспорта;
- офисные помещения и телефонные линии;
- охраняемую территорию.

склад класса «С»: утепленный ангар или производственное помещение с высотой потолков от 3,5 до 8 м, асфальтовым или бетонным покрытием пола.

склад класса «D»: Неотапливаемое производственное помещение, ангар или подвальное помещение.

Складская логистика – это управление складскими операциями с целью обеспечения максимальной эффективности работы склада при минимальных затратах и требуемом качестве обслуживания потребителей и клиентов.

Основные задачи логистики складирования:

- управление логистическими операциями на складе;
- выбор технологии складирования и стеллажного

оборудования;

- выбор складской техники;
- внедрение адресной системы хранения;
- проектирование склада и складских зон

грузопереработки;

- выбор стратегии размещения складской сети;
- определение оптимального месторасположения складов;
- внедрение и использование системы управления складом

WMS (Warehouse Management System) или иных автоматизированных информационных систем управления складским комплексом.

Основные задачи логистики складирования:

- управление логистическими операциями на складе;
- выбор технологии складирования и стеллажного

оборудования;

- выбор складской техники;
- внедрение адресной системы хранения;
- проектирование склада и складских зон

грузопереработки;

- выбор стратегии размещения складской сети;
- определение оптимального месторасположения складов;
- внедрение и использование системы управления складом

WMS (Warehouse Management System) или иных автоматизированных информационных систем управления складским комплексом.

ЛОГИСТИЧЕСКОЕ РЕШЕНИЕ СКЛАДА



1.
Разработка
технического
задания

2.
Разработка
логистического
решения

3.
Разработка и
согласование
проектно-
технической
документации

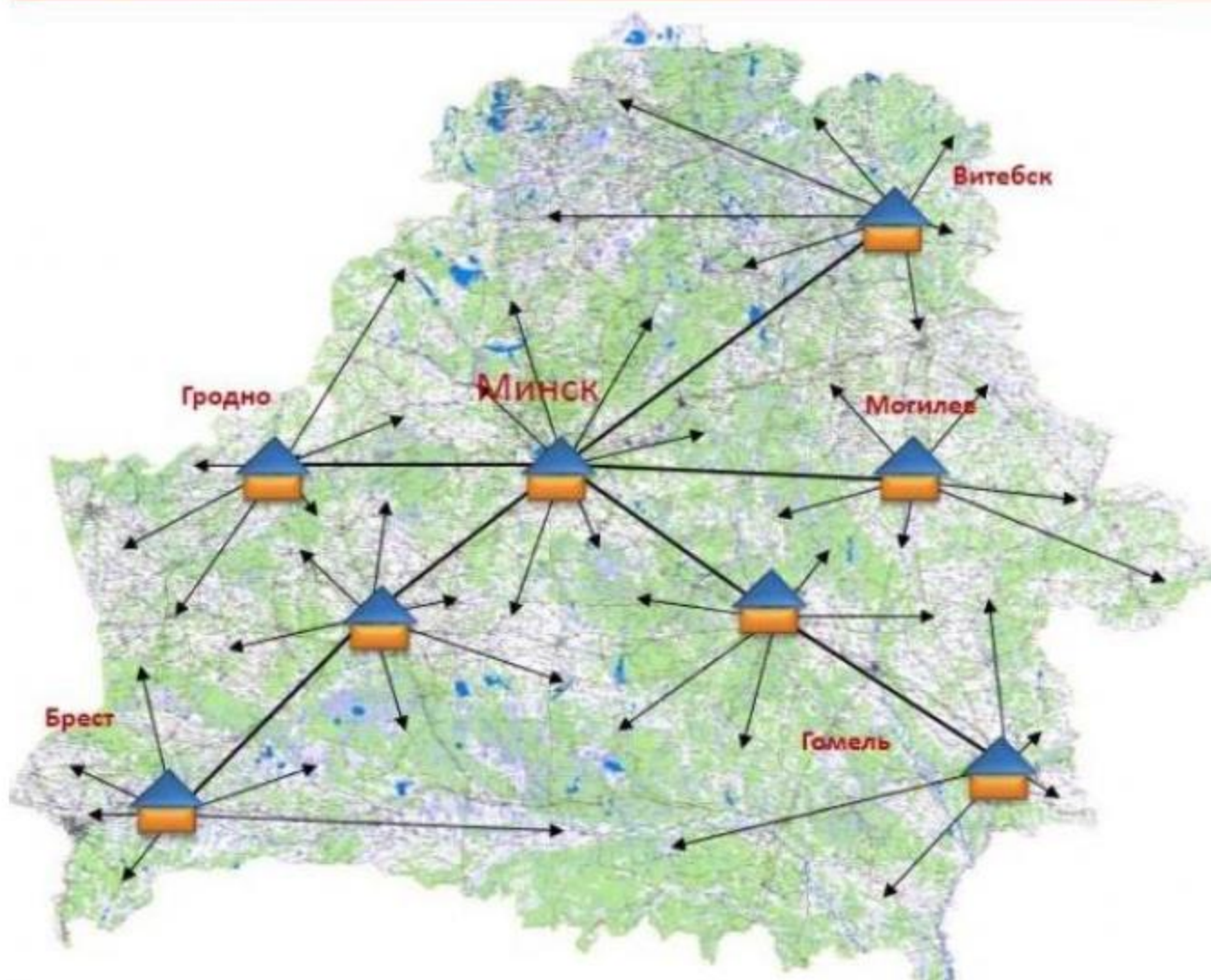
4.
Выполнение
строительных
работ

5.
Оборудование
склада
системами
хранения,
идентификации
и
обработки
грузов

6. Подбор и
обучение
персонала,
внедрение
бизнес-
процессов

7. Вывод
склада на
номинальные
мощности,
продажа
услуг

ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ СОЗДАНИЯ СКЛАДА



Распределение продаж в РБ:

- Минск – 50%
- Регионы – 50%

ЭКОНОМИКА СКЛАДА



Товарная номенклатура?

Универсальность?



ПРОЕКТИРОВАНИЕ СКЛАДА



ПРАВИЛА ПРИЕМКИ ТОВАРОВ НА СКЛАДЕ

- ▶ Обязательное участие материально-ответственных лиц
- ▶ Выгрузка в зоне визуальной видимости
- ▶ Не перемешивать с товарами из других партий (приходов)





Процесс приемки товара на склад с использованием системы адресного хранения на основе штриховой идентификации

КРОСС-ДОКИНГ CROSS-DOCKING

- ▶ **Кросс-докинг (англ. cross-docking)** - от cross - идущий напрямую и dock-док, причал, стыковка, соединение.



- ▶ **Кросс-докинг** – это логистическая операция внутри цепочки поставок, при которой отгрузка товара на склад и его последующая доставка получателю согласованы по времени таким образом, чтобы исключить хранение товара на складе.

Операция отборки товаров из мест хранения, может производиться следующими основными способами:

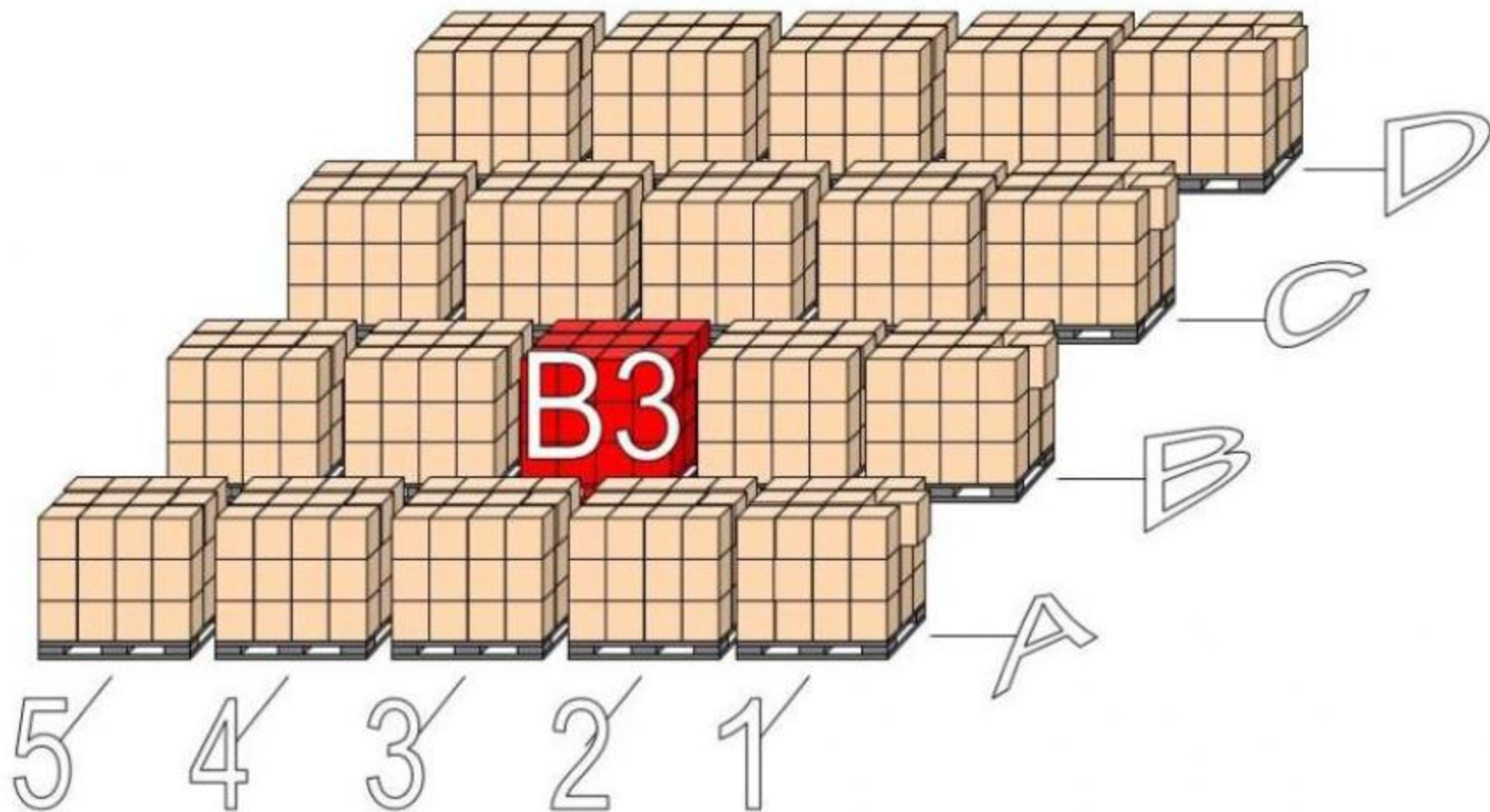
-FIFO (First In, First Out) – «первым входит – первым выходит», отгружаются товары из партии, поступившей на склад раньше других;

-LIFO (Last In, First Out) – «последним входит – первым выходит», большим приоритетом при отгрузке обладает товар из партии, поступившей на склад позже других;

-FEFO (First Expire, First Out) – «первым заканчивается – первым выходит». Как правило, в качестве критерия, определяющего приоритет отгрузки, используется срок годности: товары с меньшим остаточным сроком годности отгружаются в первую очередь;

-FILO (First In, Last Out) «первым входит – последним выходит».

АДРЕСНОЕ ХРАНЕНИЕ ТОВАРОВ



ИДЕНТИФИКАЦИЯ ТОВАРОВ



СКЛАДСКОЙ УЧЕТ



Учет движения материалов должен выполняться:

- по месту возникновения операций;
- по времени возникновения операций



Любое перемещение ТМЦ должно сопровождаться учетной проводкой!

СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ СКЛАДАМИ

WMS (Warehouse Management System)



- прием заявок и товара на склад;
- автоматизация единовременной приемки и отгрузки товара;
- размещение ТМЦ;
- управление запасами;
- прием заказов от клиента;
- планирование заказов;
- сбор заказа;
- отгрузка товаров;
- инвентаризация;
- управление заданиями персоналу;
- управление хранением и производственными мощностями;
- штучный и коробочный отбор.

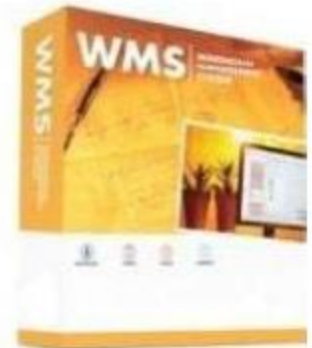


Схема транспортных потоков «Минск-Кристал»

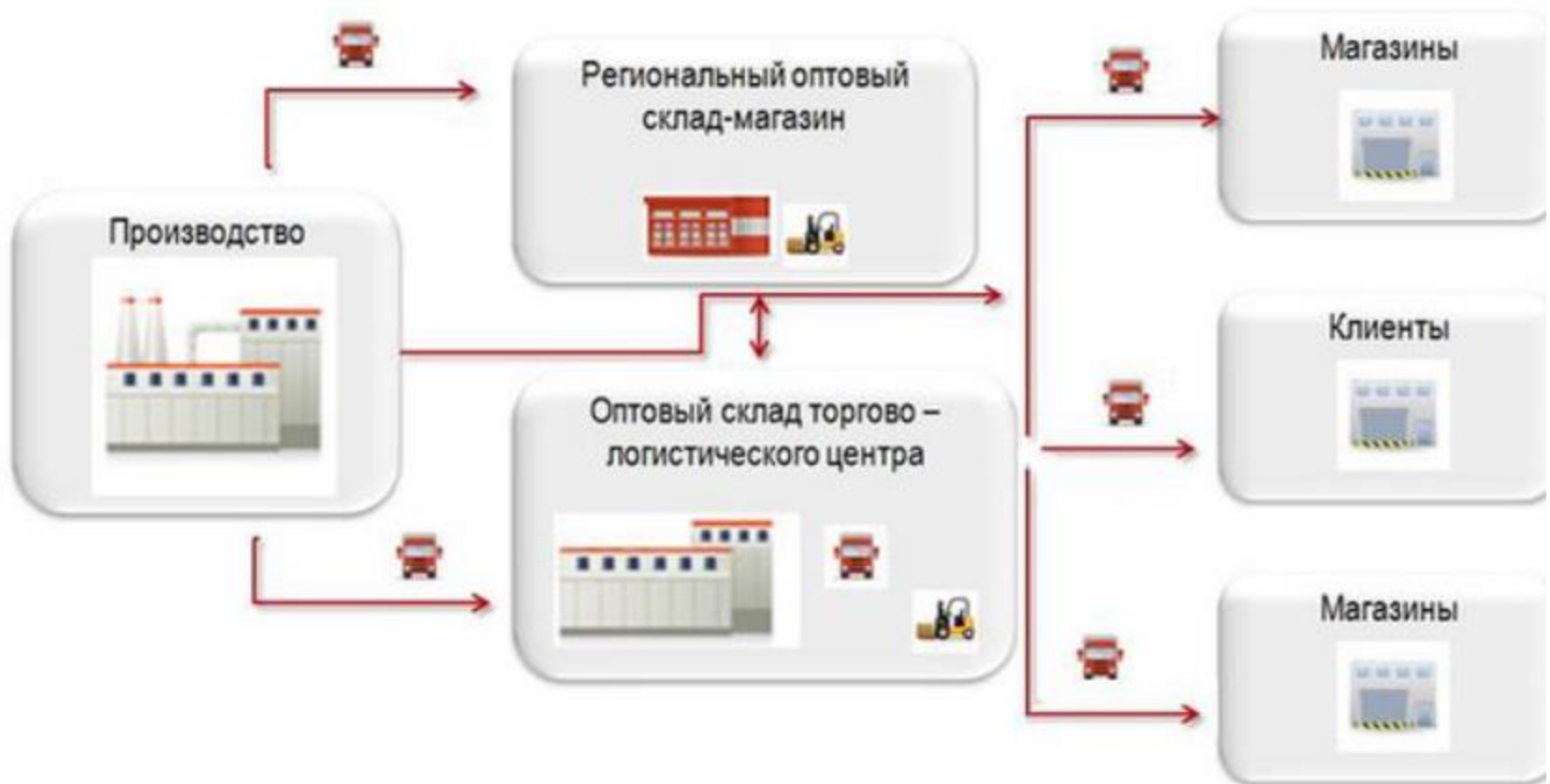


Схема обработки товаров до запуска логистического центра «Милавица»



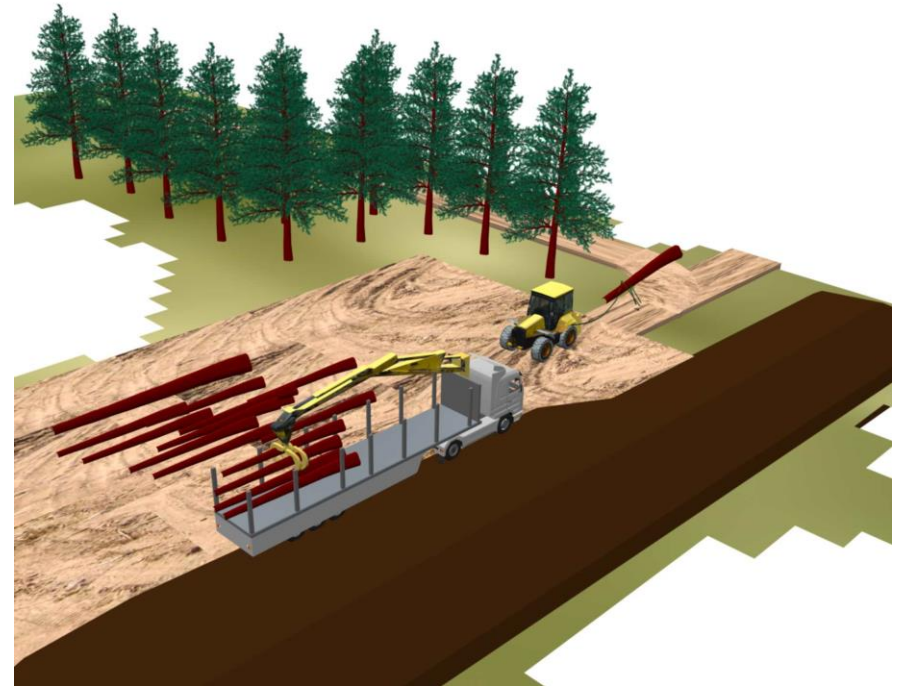
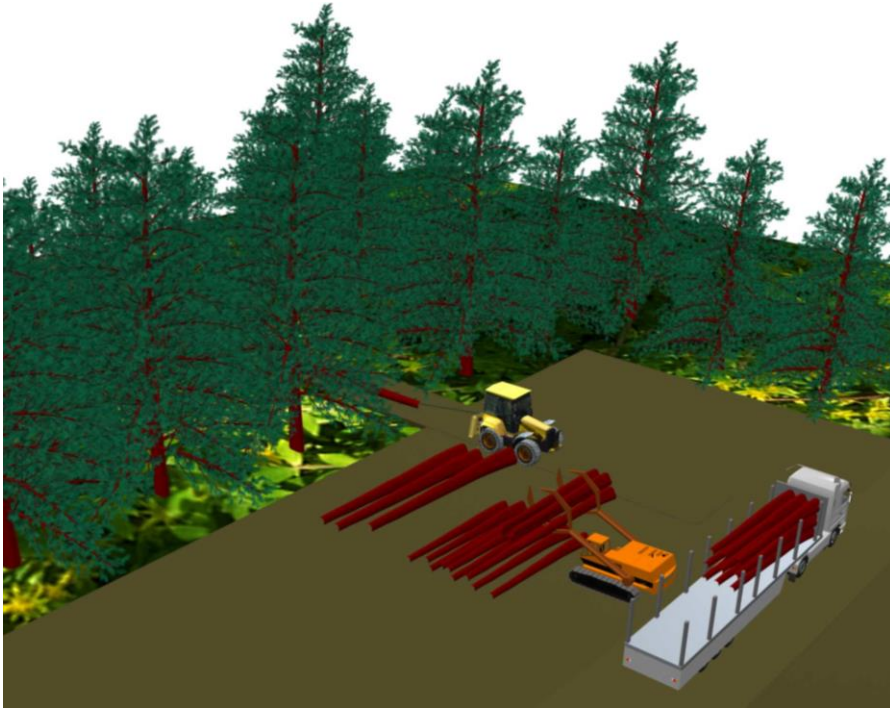
3. Лесные склады и терминалы.

Основная функция лесных терминалов (складов) – обеспечение выполнения лесопогрузочных работ, а также накопление, т. е. создание и хранение запасов лесоматериалов в условиях лесосек посредством их укладки в штабеля.

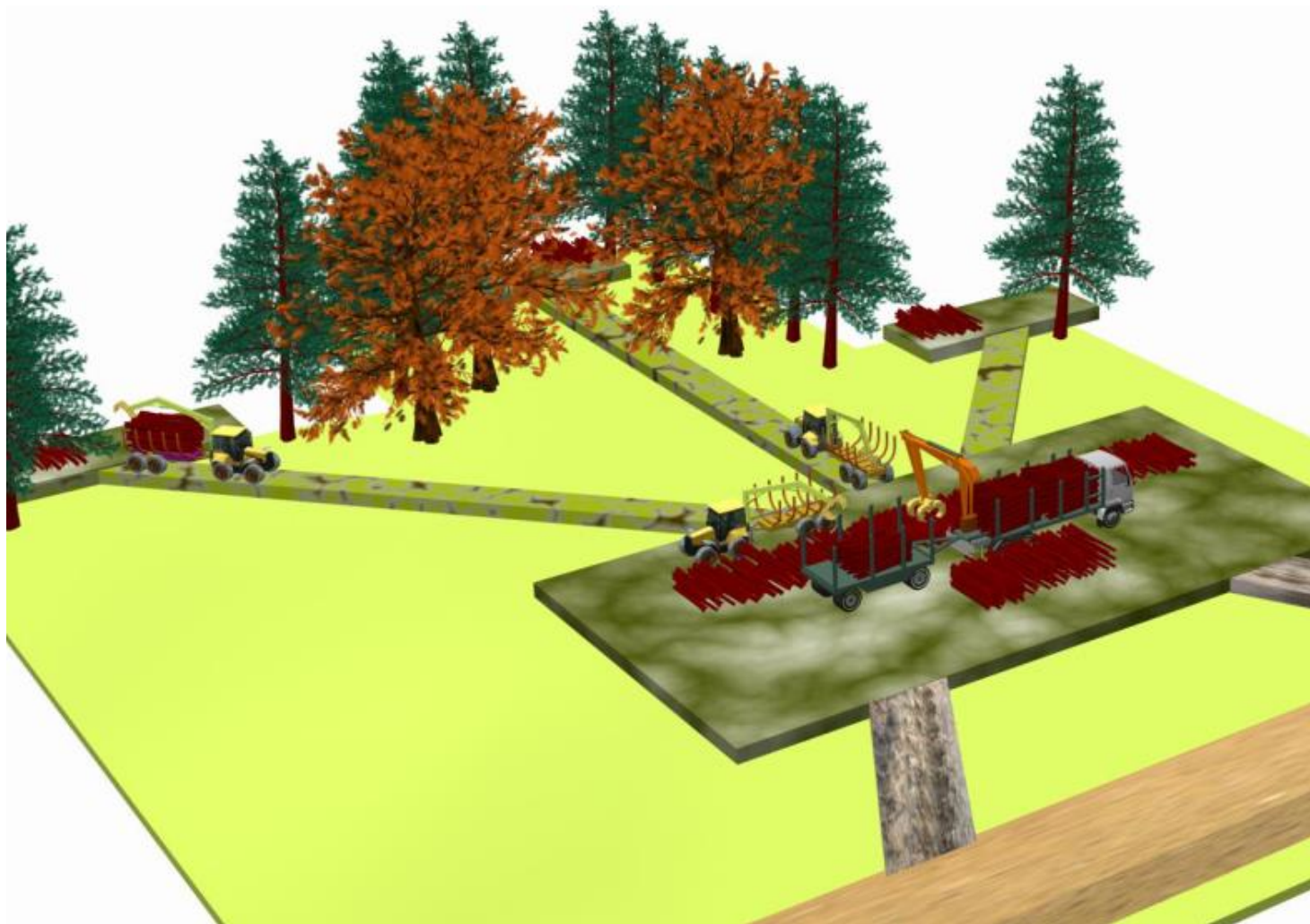
В зависимости от типа терминала, наряду со складированием древесины на нем, может осуществляться частичная разделка и сортировка – процесс разделения круглых лесоматериалов по назначению, размерам, породам и другим признакам.

Различают следующие типы лесных терминалов:

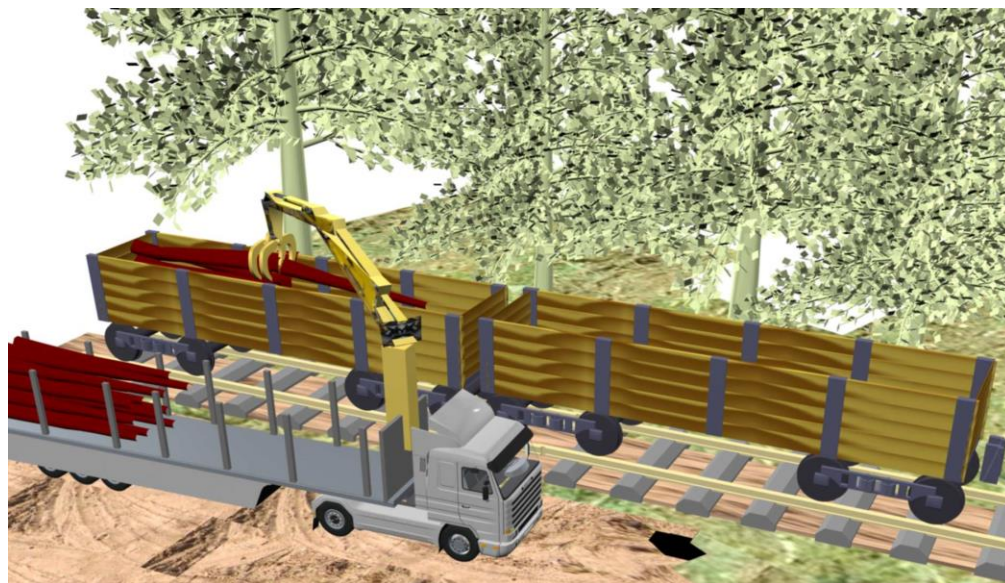
- погрузочный пункт или верхний склад – это площадка определенных размеров, расположенная у лесной дороги (магистральной или подъездного пути) и оборудованная соответствующим образом для выполнения погрузочно-складских работ:



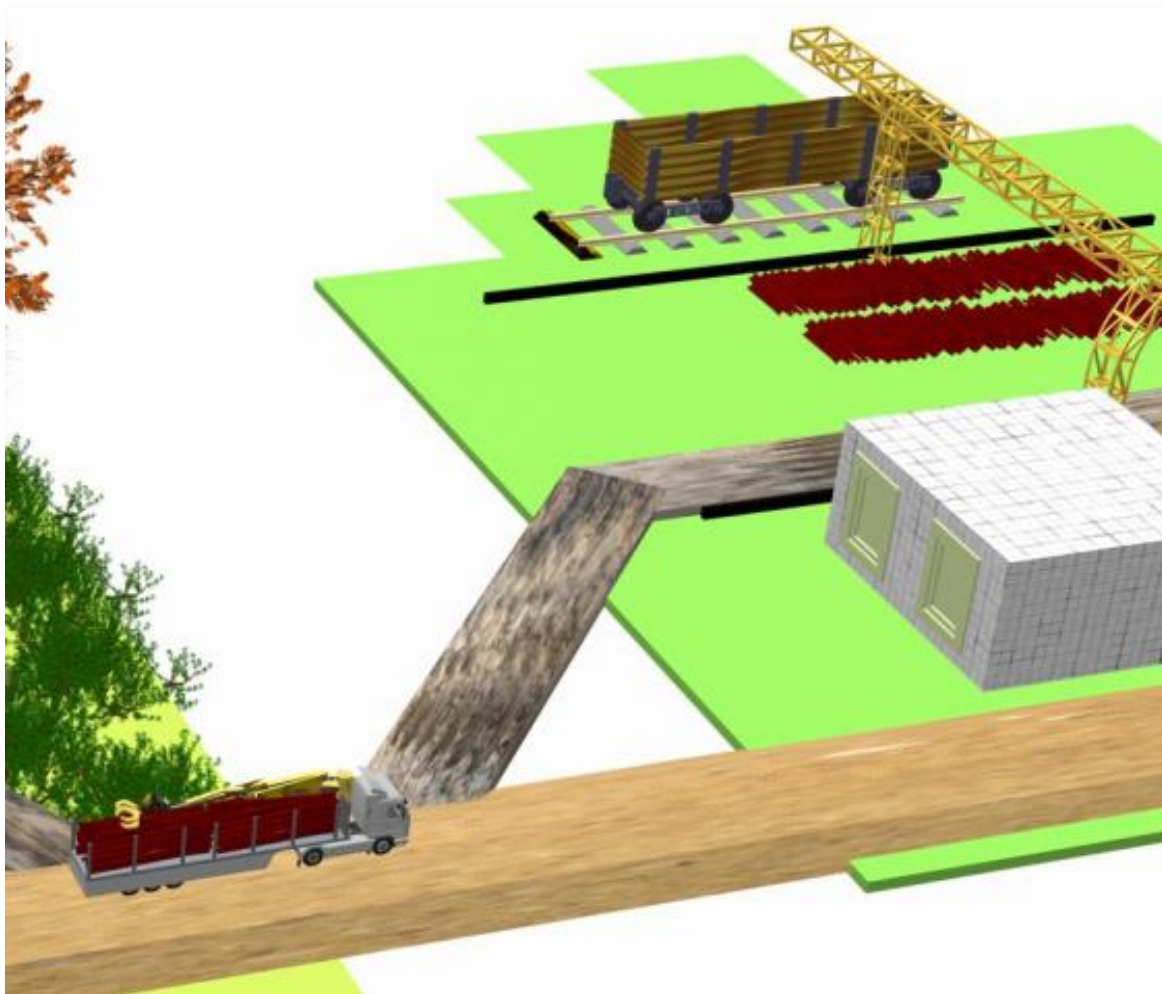
-промежуточный склад:



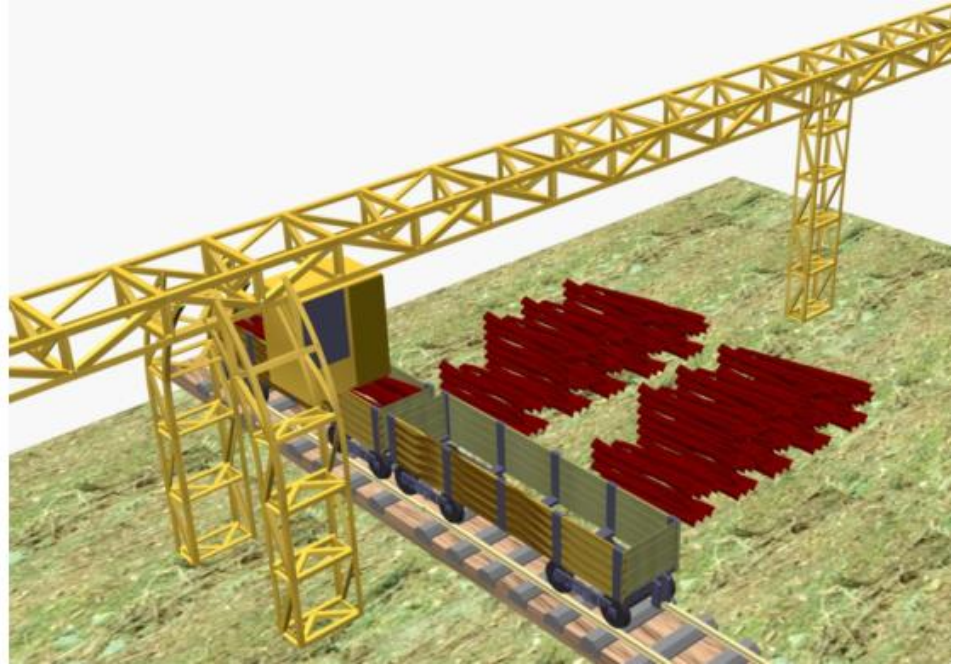
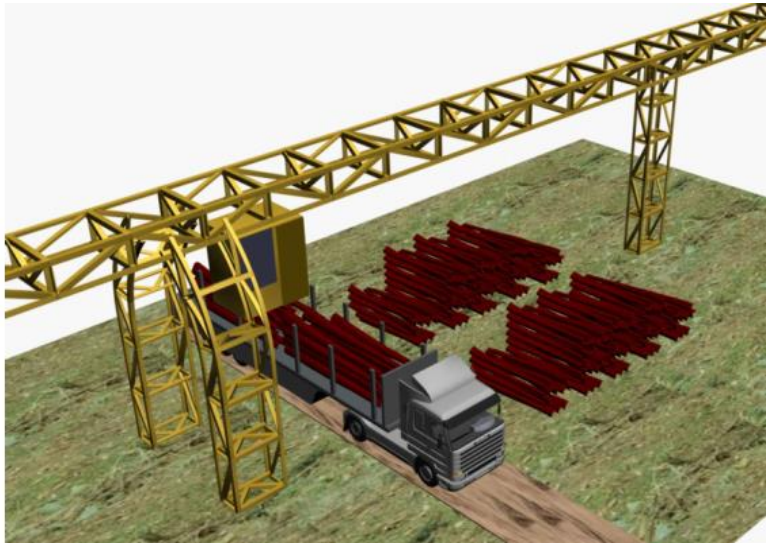
-прирельсовый склад (железнодорожный склад):



-нижний склад:



-биржа сырья для деревообрабатывающих предприятий:



Основные показатели работы лесных терминалов:

Грузооборот терминала определяют как сумму объемов погрузки и разгрузки грузов в тоннах или кубометрах за сутки (суточный грузооборот) или за год (годовой грузооборот).

Пропускная способность терминала – это максимальное количество груза, которое может быть погружено и разгружено (в тоннах или кубометрах) за единицу времени (час, смену, сутки).

Вместимость терминала – расчетное количество груза, которое может одновременно храниться на складе.

Лекция 3. Механизация погрузочно-разгрузочных работ при перевозке лесных грузов

Вопросы:

1. Основные формы организации погрузочно-разгрузочных работ.
2. Общие сведения о машинах и устройствах для погрузки и выгрузки грузов.
3. Комплексная механизация и автоматизация погрузочно-разгрузочных работ.

1. Основные формы организации погрузочно-разгрузочных работ.

Удельный вес погрузочно-разгрузочных работ на автомобильном транспорте в общих затратах на перевозки грузов составляет 25–30%, а при перевозках на короткие дистанции достигает 50%.

Погрузка или выгрузка груза сопровождаются выполнением основных и вспомогательных операций.

К числу основных операций относят: *подъем, перемещение и опускание* груза, *укладку* его в кузов (вагон, судно) или штабель, *подъем* из кузова или штабеля и т. п.

Вспомогательные операции включают:

- застропку и отстропку груза;
- наложение и снятие захватных устройств;
- направление и оттяжку грузов;
- крепление грузов;
- подготовку подвижного состава под загрузку;
- скрепление пакетов;
- подачу сигналов крановщикам и др.

Погрузочно-разгрузочные работы могут выполняться следующими способами: ручным (немеханизированным), механизированным (машинным) и автоматизированным.

Ручные способы допускаются при погрузке (разгрузке) штучных грузов небольшой массы. При массовых перевозках грузов ручные работы недопустимы, так как большие простои подвижного состава приводят к большим затратам и штрафам.

При механизированном способе основные операции выполняются машинами или погрузочными устройствами, а вспомогательные – вручную рабочими. При этом уровень механизации труда рабочих может быть разным. Ручные операции можно полностью исключить за счет применения системы специальных машин и подготовки груза. Такой способ выполнения погрузочно-разгрузочных работ называется машинным.

Автоматизированный способ является перспективной и современной формой выполнения погрузочно-разгрузочных работ. Погрузочно-разгрузочные работы при этом способе выполняют универсальные машины или система машин, которые управляются компьютерной программой, в отдельных случаях без участия человека.

2. Общие сведения о машинах и устройствах для погрузки и выгрузки грузов.

Для выполнения технологических операций погрузочно-разгрузочные машины оснащают грузозахватными устройствами.

К простейшим устройствам относят челюстные, рейферные и вилочные захваты, стропы, траверсы (подвески) и клещевые захваты. Обычно они используются как сменное оборудование или их навешивают на грузовые крюки кранов и других грузоподъемных машин.



челюстной захват



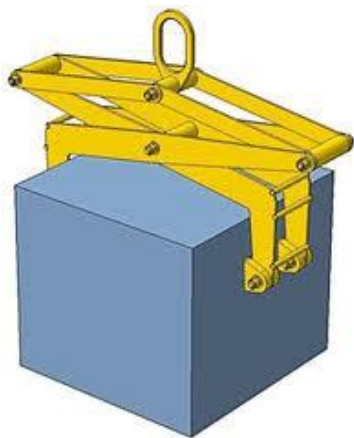
грейферный захват



стропы



вилочный захват



клещевой захват



траверса

Машины и механизмы для погрузки и разгрузки лесных грузов. По степени подвижности погрузочно-разгрузочные средства можно разделить на:

- стационарные;
- полустационарные (имеющие ходовое оборудование для ограниченного передвижения);
- передвижные;
- установленные на транспортном средстве.

По принципу действия рабочего органа все погрузочно-разгрузочные средства подразделяют на:

- механизмы прерывистого (циклического) действия;
- механизмы непрерывного действия.

Машины прерывистого действия работают, многократно повторяя рабочий цикл, который включает: *взятие, перемещение груза, освобождение от него и возвращение рабочего органа* за очередной партией груза.

В машинах непрерывного действия рабочий орган непрерывно перемещает груз.



челюстной погрузчик
перекидного типа



челюстной фронтальный
погрузчик



погрузочно-транспортная
машина (форвардер)



портальный башенный
кран



консольно-козловой кран



самозагружающийся
сортиментовоз

3. Комплексная механизация и автоматизация погрузочно-разгрузочных работ.

Системы автоматизации подъемно-транспортных машин в своем развитии прошли ряд этапов:

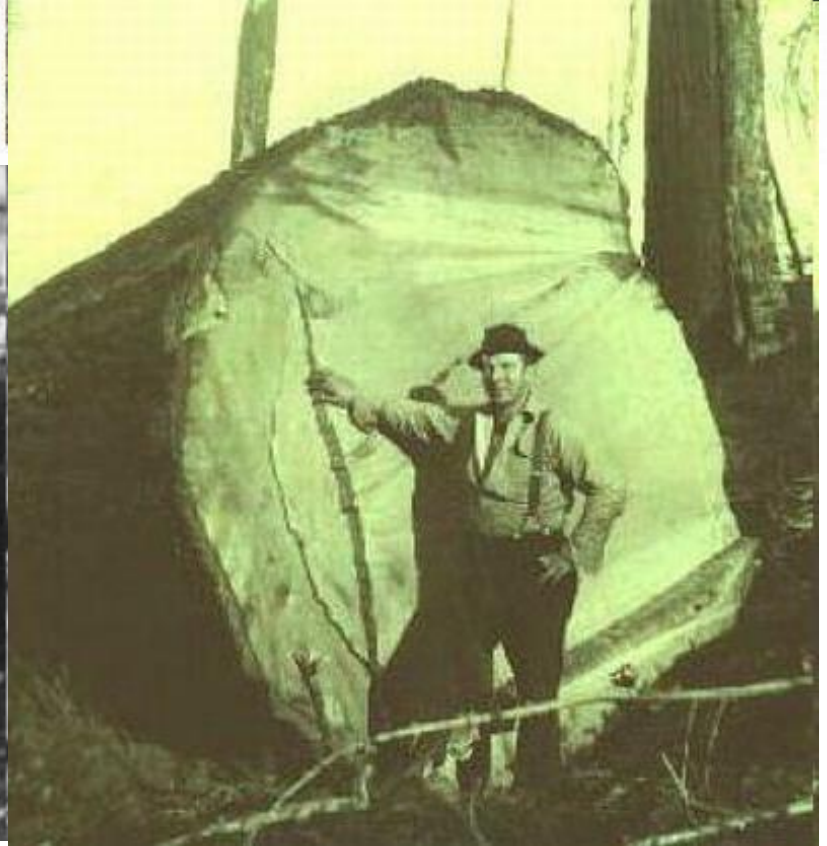
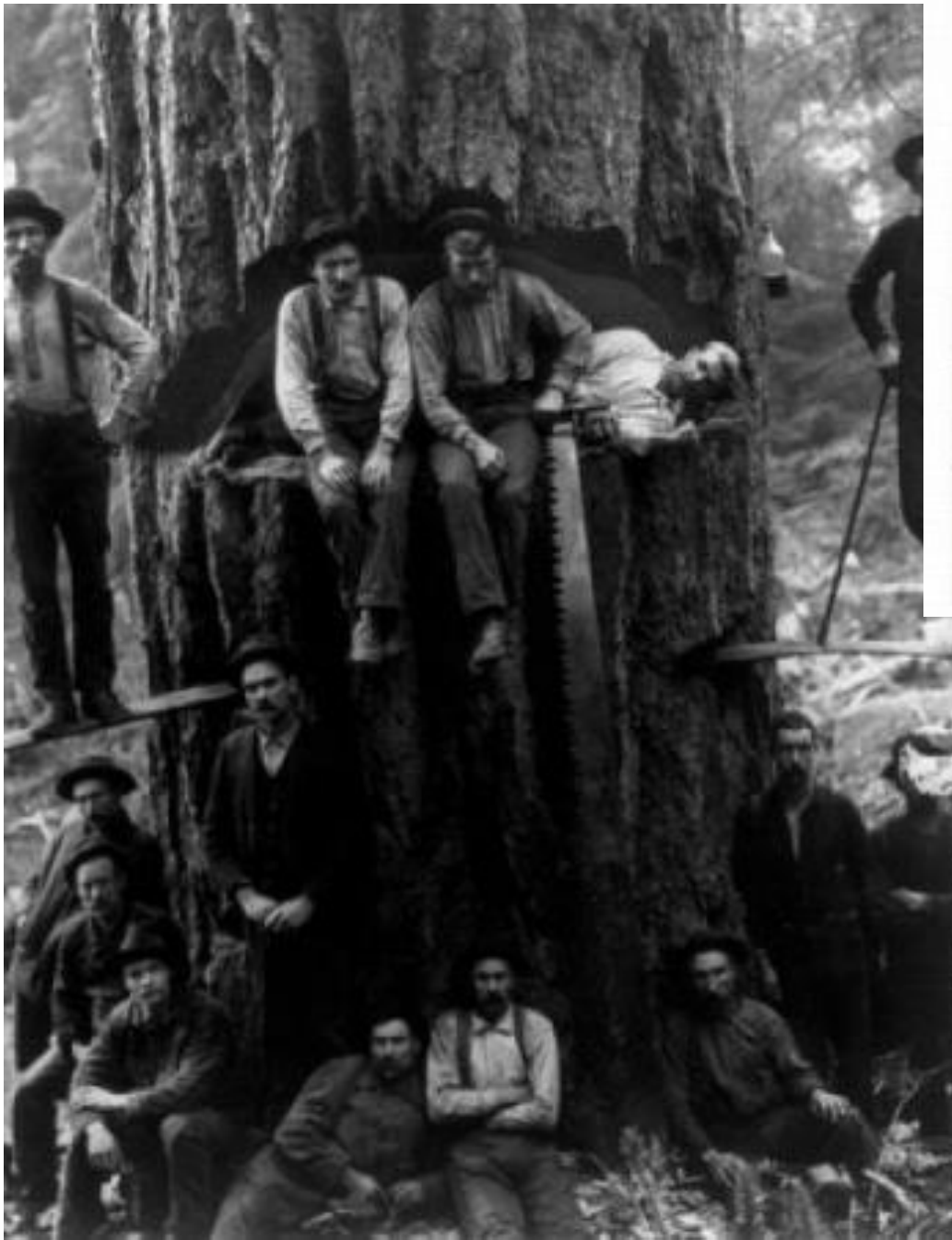
- по основной концепции (автоматизация отдельных машин; групп машин; всех машин);
- по техническим средствам (контактная аппаратура; бесконтактная аппаратура; микропроцессоры);

-по функциональным возможностям и гибкости (жесткая автоматизация по заранее разработанным алгоритмам действий; гибкая автоматизация с возможностью обучения и перепрограммирования);

-по способу задания команд автоматическим механизмам (оператором на цифровом пульте, оператором с промежуточным носителем информации – перфолентой, перфокартой; автоматически по каналу связи от ЭВМ);

-по взаимодействию с управляемым производственным процессом переработки грузов на складе: в пакетном режиме – оф-лайн; в реальном масштабе времени – он-лайн.

Уровень автоматизации подъемно-транспортных работ – это отношение количества грузов Q_a , переработанных на рассматриваемом объекте (складе, станции, заводе и т.д.) за некоторый период времени с применением автоматизированного оборудования, к общему количеству грузов (Q), переработанному на том же объекте за тот же период времени, выраженное в процентах.







CJAU 900004 0

0012
010







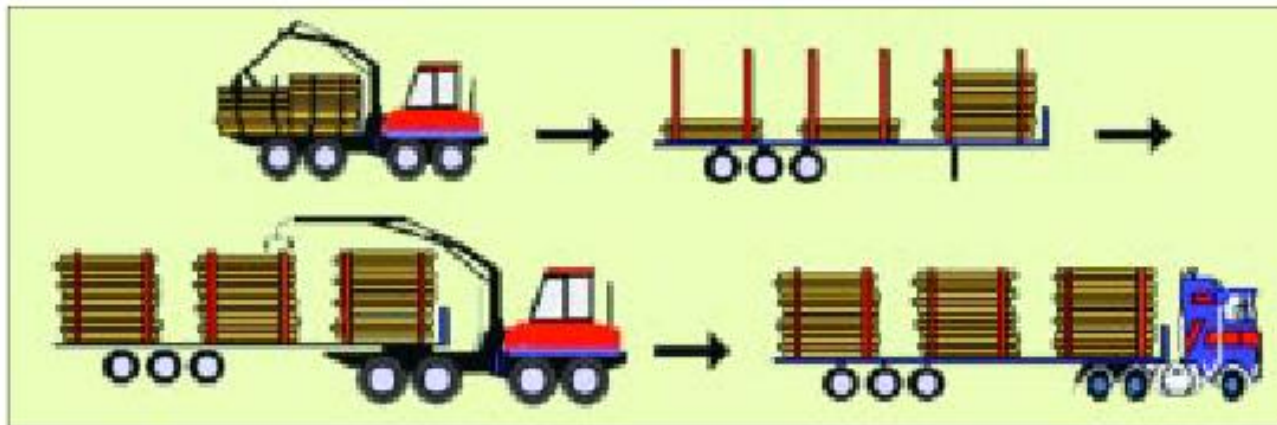












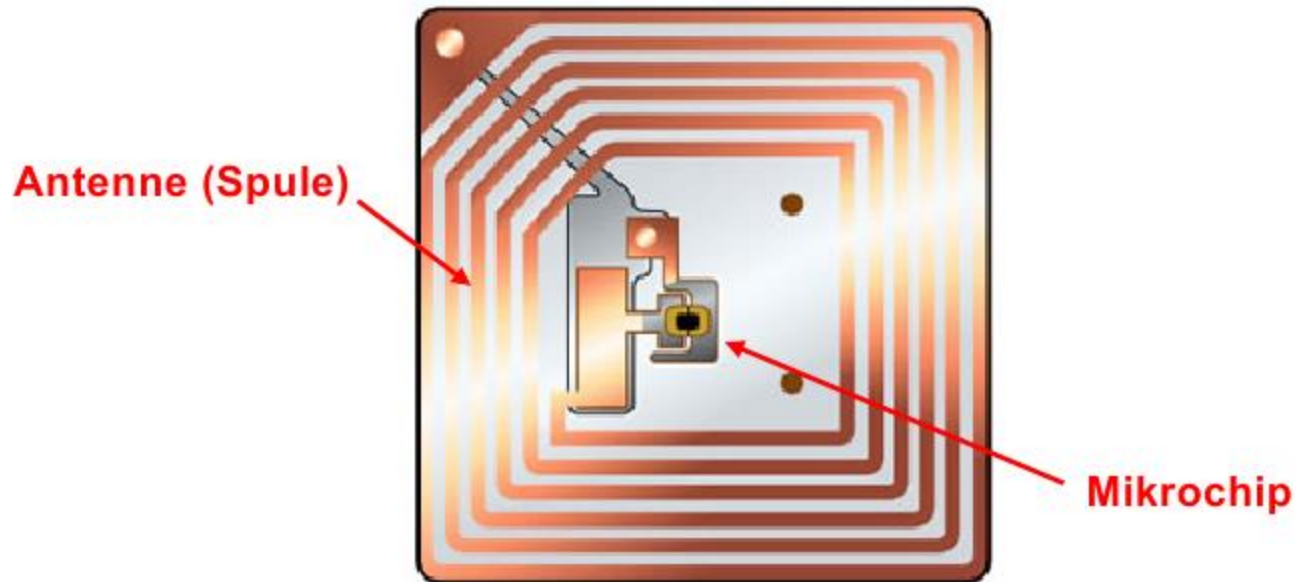










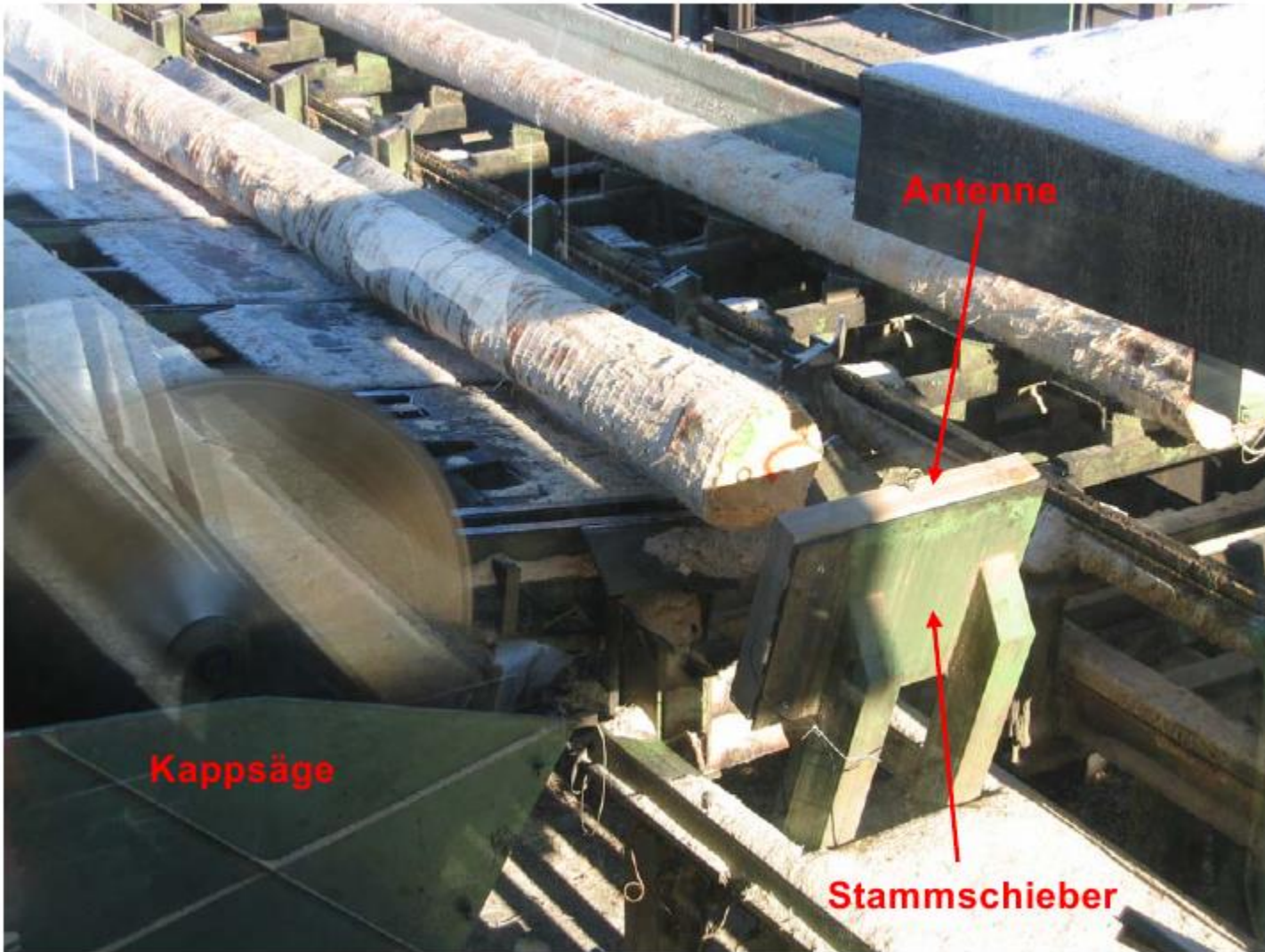
Foto: M. Müller



Foto: M. Müller



Foto: M. Müller





HF-Antenne

ESTER









Раздел 4. Перевозка лесных грузов автомобильным транспортом.

Вопросы:

1. Материально-техническая база автомобильного транспорта.

1. Материально-техническая база автомобильного транспорта.

В материально-технической базе автомобильного транспорта главное место занимают подвижной состав, автомобильные дороги и автотранспортные предприятия.

Подвижной состав автомобильного транспорта представляет собой автомобильные транспортные средства, предназначенные для транспортирования на них грузов или пассажиров.



Под *транспортным средством* понимается одиночный автомобиль (автобус) или состав транспортных средств.

Автомобильные средства (автомобили) классифицируются по *назначению, массе, габаритам, осевым нагрузкам, конструктивной схеме, типу кузова, исполнению, конструктивным признакам* и подразделяются на *дорожные и внедорожные*.

Внедорожные автомобильные средства применяются для перевозок по специально построенным карьерным, лесовозным и другим дорогам, а также вне сети дорог.

В зависимости от *назначения* автомобили подразделяются:

- на транспортные — для перевозки грузов и пассажиров;
- специального назначения (пожарные, спортивные и другие).

Транспортные автомобили делятся на *грузовые, пассажирские и тягачи.*

Грузовые автомобили по конструкционной схеме подразделяются на *одиночные и автопоезда.*

Тягач, соединенный с полуприцепом или прицепом, а также автомобиль, соединенный с прицепом, называется *автопоездом.*

В свою очередь, тягачи подразделяются на *автомобили-тягачи, седельные и буксирные тягачи.*

Одним из основных классификационных признаков каждого из видов грузовых автомобилей является их градация в зависимости от грузоподъемности.

Грузовой подвижной состав по грузоподъемности делят на пять групп:

1. особо малые — до 0,5 т;
2. малые — от 0,5 до 2 т;
3. средние — от 2 до 5 т;
4. большие — от 5 до 15 т;
5. особо большие — более 15 т.

Грузоподъемность автопоезда складывается из грузоподъемности автомобиля-тягача и прицепов (полуприцепов).

По типу кузова грузовые автомобили делятся:

- на универсальные;
- специализированные;
- самосвалы;
- фургоны;
- цистерны;
- контейнеровозы;
- панелевозы;
- цементовозы
- сортиментовозы и т. д.

Автомобильные дороги представляют собой комплекс инженерных сооружений, обеспечивающий независимо от времени года, суток и погодных условий возможность непрерывного, безопасного и экономичного движения автомобилей с расчетными нагрузками и скоростями.

В зависимости от административного подчинения, экономического и культурного значения автомобильные дороги подразделяются на:

- международные автомобильные магистрали европейской сети, обозначаемые буквой "Е";
- магистрали — "М";
- республиканские дороги — "Р";
- местные дороги;
- внутрипроизводственные (ведомственные);
- городские;
- частные.

По типу дорожного покрытия дороги бывают с покрытием и без него (грунтовые).

Автомобильная дорога состоит из земляного полотна и искусственных сооружений (мостов, путепроводов, эстакад и др.), на которых возводится проезжая часть в виде основания, дополнительного слоя основания и дорожкой одежды или покрытия (верхний слой).

На автомобильных дорогах имеются комплексы *вспомогательных сооружений*, которые предназначены:

-для обслуживания подвижного состава (автозаправочные станции и станции технического обслуживания);

-для отдыха пассажиров, туристов и водителей — мотели, автовокзалы и дорожные гостиницы; на перегонах между ними — остановочные пункты, станции, площадки отдыха.






Автомобильный транспорт в Республике Беларусь.

Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования составляет 85,7 тыс. километров, в том числе 15,4 тыс. километров - республиканских и 70,3 тыс. километров местных дорог. На дорогах имеется 5,3 тыс. мостов и путепроводов общей длиной 176 километров. Плотность сети автомобильных дорог общего пользования составляет 412 километров на 1000 кв. километров территории.



По территории Республики Беларусь проходят 5 международных автомобильных дорог категории «Е» общей протяженностью 1841 километр.

Условные обозначения

ТРАНСЪЕВРОПЕЙСКИЕ КОРИДОРЫ

-  II Берлин – Варшава – Брест – Минск – Смоленск – Москва – Нижний Новгород
-  IX Хельсинки – Санкт-Петербург – Витебск – Могилев – Гомель – Киев – Одесса
-  IXБ Гомель – Минск – Вильнюс – Клайпеда – Калининград
-  Международный маршрут E85
-  Номер международного маршрута

МЕЖДУНАРОДНЫЕ МАРШРУТЫ СНГ:

-  основные маршруты
-  промежуточные маршруты



ДОРОГИ БЕЛАРУСИ

Несущая способность дорожных одежд республиканских автомобильных дорог Беларуси по состоянию на 01.01.2014 г. распределяется следующим образом:
6 т на ось — 1 661 км; 10 т — 12 535 км; 11,5 т — 1 542 км

Численность объектов придорожного сервиса, расположенных на автомобильных дорогах общего пользования Республики Беларусь, за 2009–2013 гг. (на конец года)

Показатель	Значения по годам				
	2009	2010	2011	2012	2013
Гостиницы и аналогичные средства размещения	40	43	47	49	57
Станции технического обслуживания (с 2012 г. — без учета объектов по хранению транспортных средств)	190	182	232	66	56
Автозаправочные станции	372	396	463	493	480
Объекты общественного питания	420	441	464	483	501

За последние годы наблюдается повышение экономических темпов роста предприятий, занимающихся международными перевозками. Улучшается техническая оснащенность международных перевозчиков

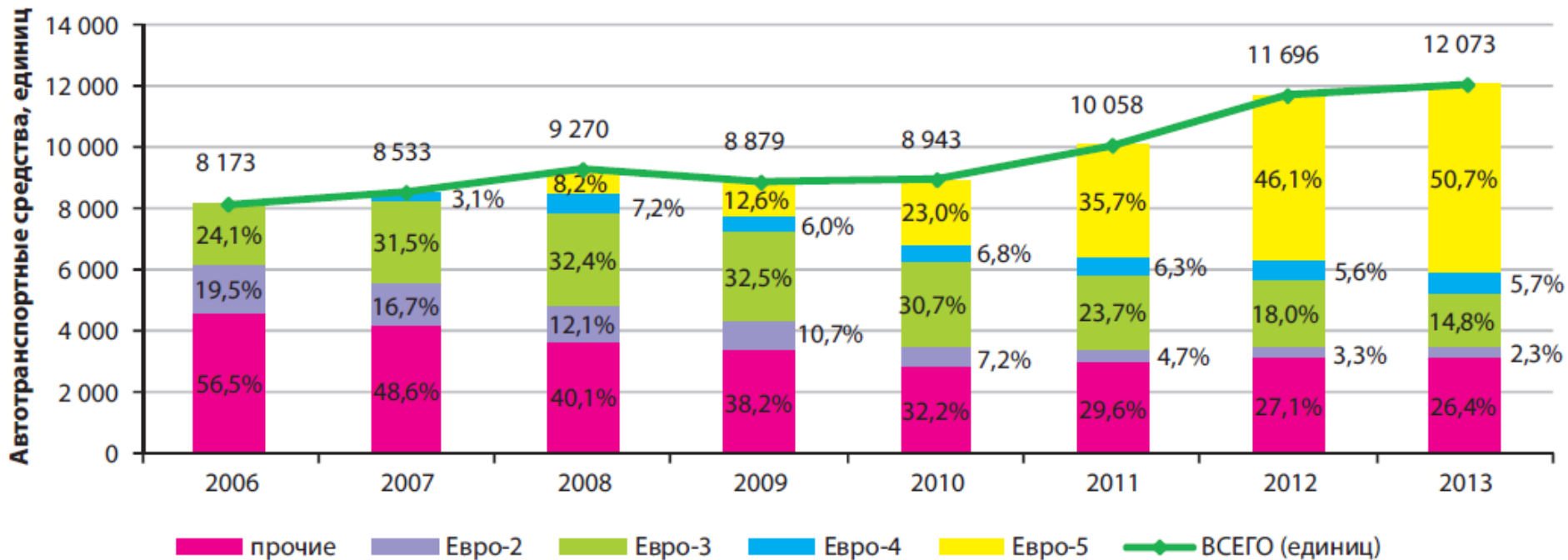
Количество автомобилей, соответствующих экологическим требованиям:

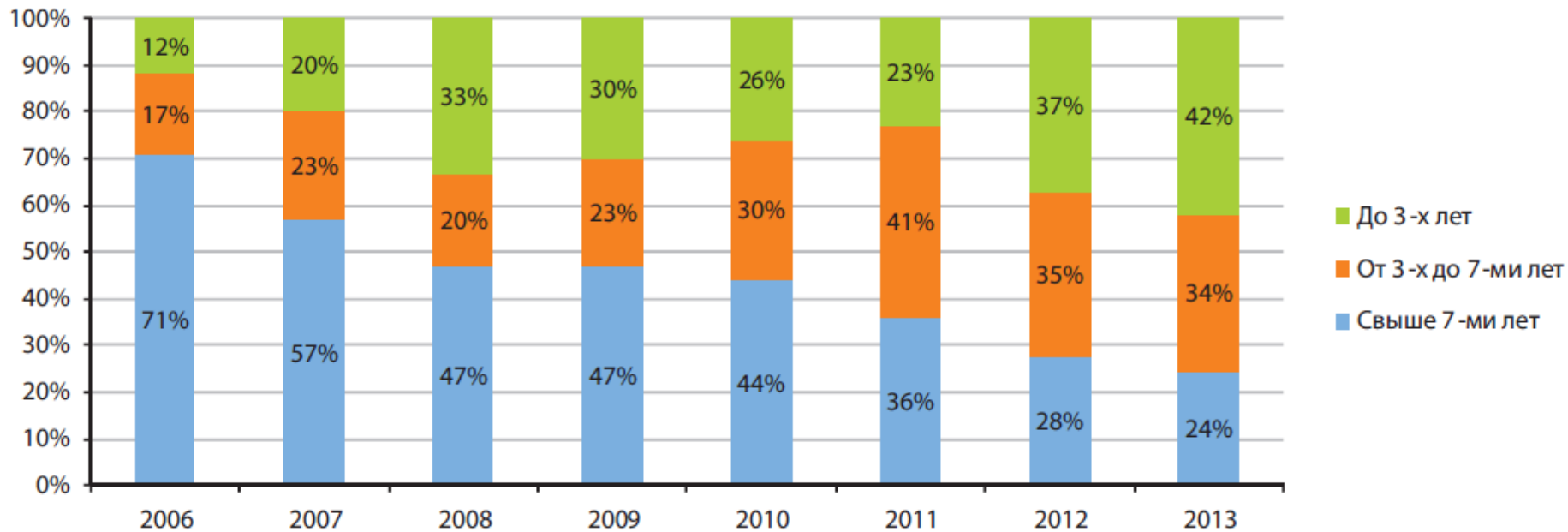
ЕВРО - 2 — уменьшилось и составляет 15,4% от общего парка АТС,

ЕВРО - 3 — увеличилось и составляет 31,9% от общего парка АТС,

ЕВРО - 4 — увеличилось и составляет 4,8% от общего парка АТС,

ЕВРО - 5 — увеличилось и составляет 0,1% от общего парка АТС.

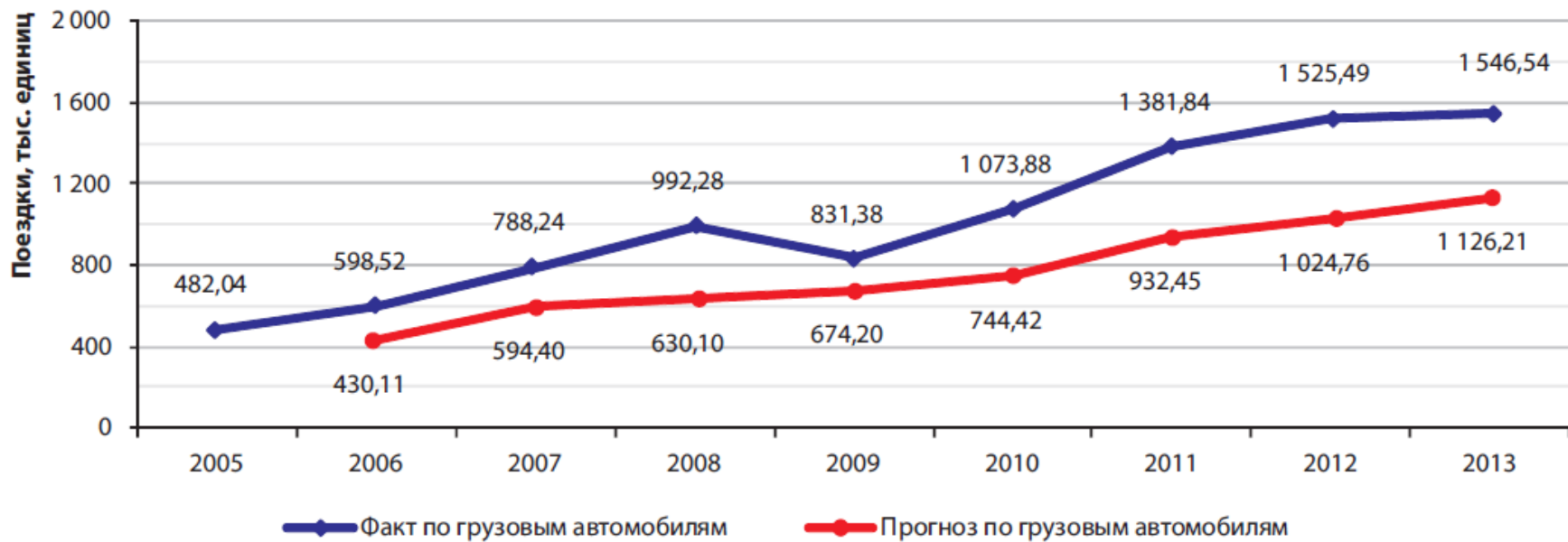


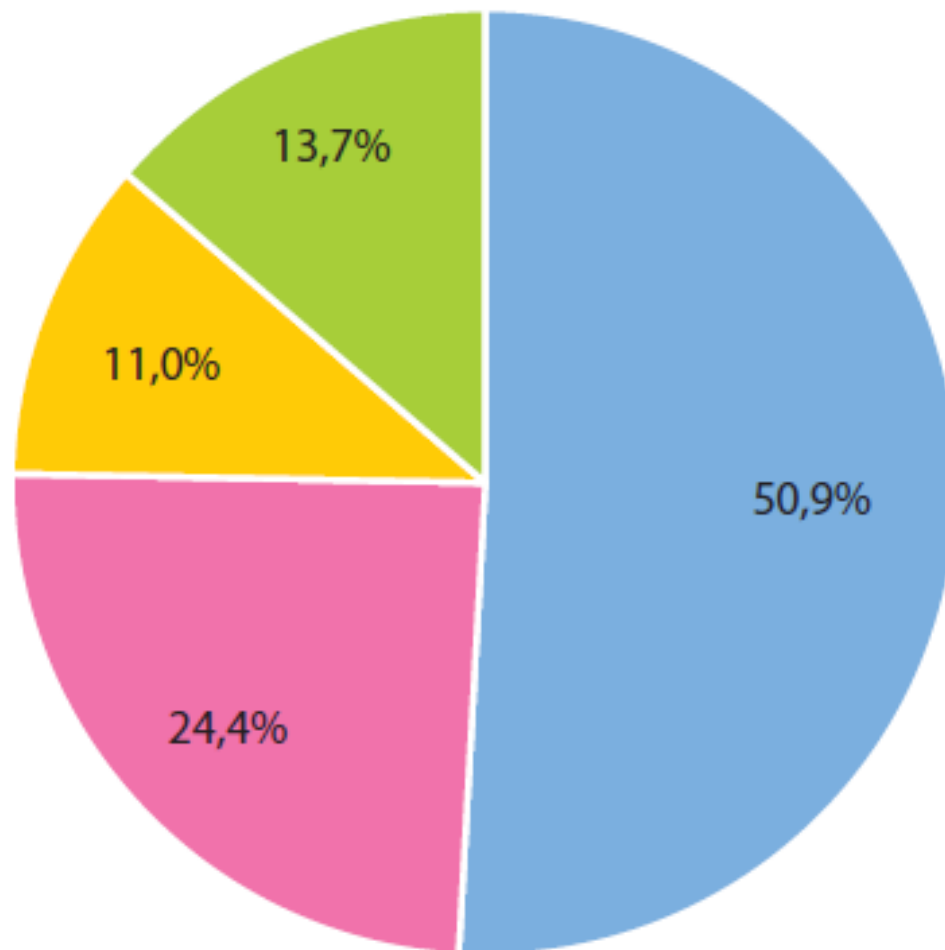


Объем транзитных автомобильных перевозок грузов по территории Республики Беларусь в 2008–2013 гг., млн т

Показатель	Значения по годам				
	2009	2010	2011	2012	2013
Общий объем транзитных автомобильных перевозок	9,252	11,169	13,263	14,890	16,100
в т. ч. выполненных резидентами Республики Беларусь	1,504	1,672	1,871	2,381	2,691







- Российская Федерация
- Республика Польша
- Литовская Республика
- другие страны

Достоинства автомобильного транспорта:

- большая маневренность и подвижность;
- высокая скорость доставки грузов и пассажиров;
- в ряде случаев более короткий путь движения грузов и пассажиров;
- регулярность поставок;
- менее жесткие требования к упаковке товара, по сравнению с другими видами транспорта;
- возможность использования различных маршрутов и схем доставки;
- возможность отправки груза малыми партиями.

Недостатки автомобильного транспорта:

- сравнительно высокая стоимость перевозок;
- относительно высокая стоимость материально-технической базы обслуживания;
- возможность хищения груза;
- возможность угона автотранспорта;
- сравнительно малая грузоподъемность;
- зависимость от сезонных и дорожных условий.

Раздел 5. Перевозки лесных грузов железнодорожным транспортом.

Вопросы:

1. Общие сведения о железнодорожном транспорте.
2. Достоинства железнодорожного транспорта.
3. Недостатки железнодорожного транспорта.

1. Общие сведения о железнодорожном транспорте.



Железнодорожный транспорт является сложным многоотраслевым хозяйством, в состав которого входит железная дорога и предприятия, а также

административно-хозяйственные, культурно-бытовые и медицинские учреждения. Для выполнения перевозочного процесса железная дорога имеет технические средства. Основу технического оснащения железнодорожного транспорта составляют:

- 1) путь с искусственными сооружениями;
- 2) станции и другие отдельные пункты с пассажирскими, грузовыми и экипировочными устройствами;
- 3) подвижной состав;
- 4) депо;
- 5) устройства энергоснабжения, включая тяговые подстанции и контактную сеть на электрифицированных линиях;
- 6) устройства водоснабжения;
- 7) специальные средства для регулирования движением и управления эксплуатационной работой;
- 8) средства связи.

Железнодорожный путь — это комплекс инженерных сооружений, предназначенный для пропуска по нему поездов с установленной скоростью. Железнодорожный путь состоит из нижнего и верхнего строений.



Нижнее строение пути включает земляное полотно (насыпь, выемка, полунасыпь, полувыемка) и искусственные сооружения.

Искусственные сооружения устраиваются при пересечении железнодорожными линиями рек, каналов, дорог и других препятствий. К ним относятся мосты, путепроводы, виадуки, эстакады, тоннели, галереи, трубы и другие сооружения.

К ***верхнему строению*** пути относятся балластный слой, шпалы, рельсы, скрепления, противоугоны, стрелочные переводы.

Балластный слой служит для равномерной передачи давления от шпал на возможно большую поверхность основной площадки земляного полотна, чтобы не допустить его деформации. Для балласта применяется щебень, гравий, песок.

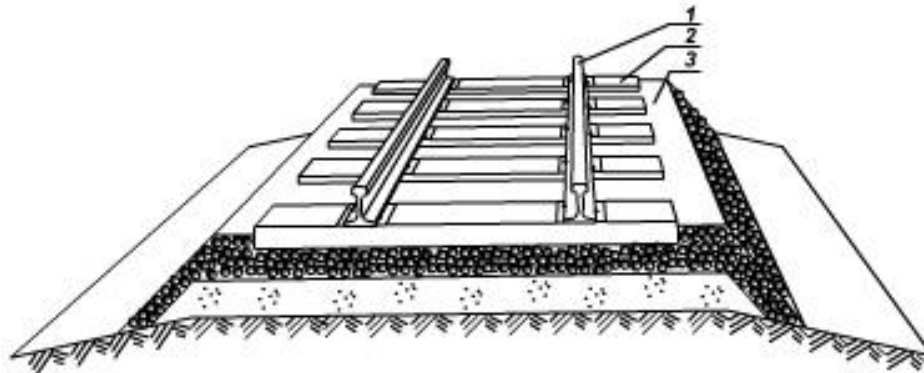
Рельсы предназначены для направления движения колес подвижного состава, восприятия нагрузки от него и передачи её на шпалы. Они являются главнейшим элементом верхнего строения пути.

Скрепления служат для прикрепления рельсов к шпалам и соединения концов рельсов между собой.

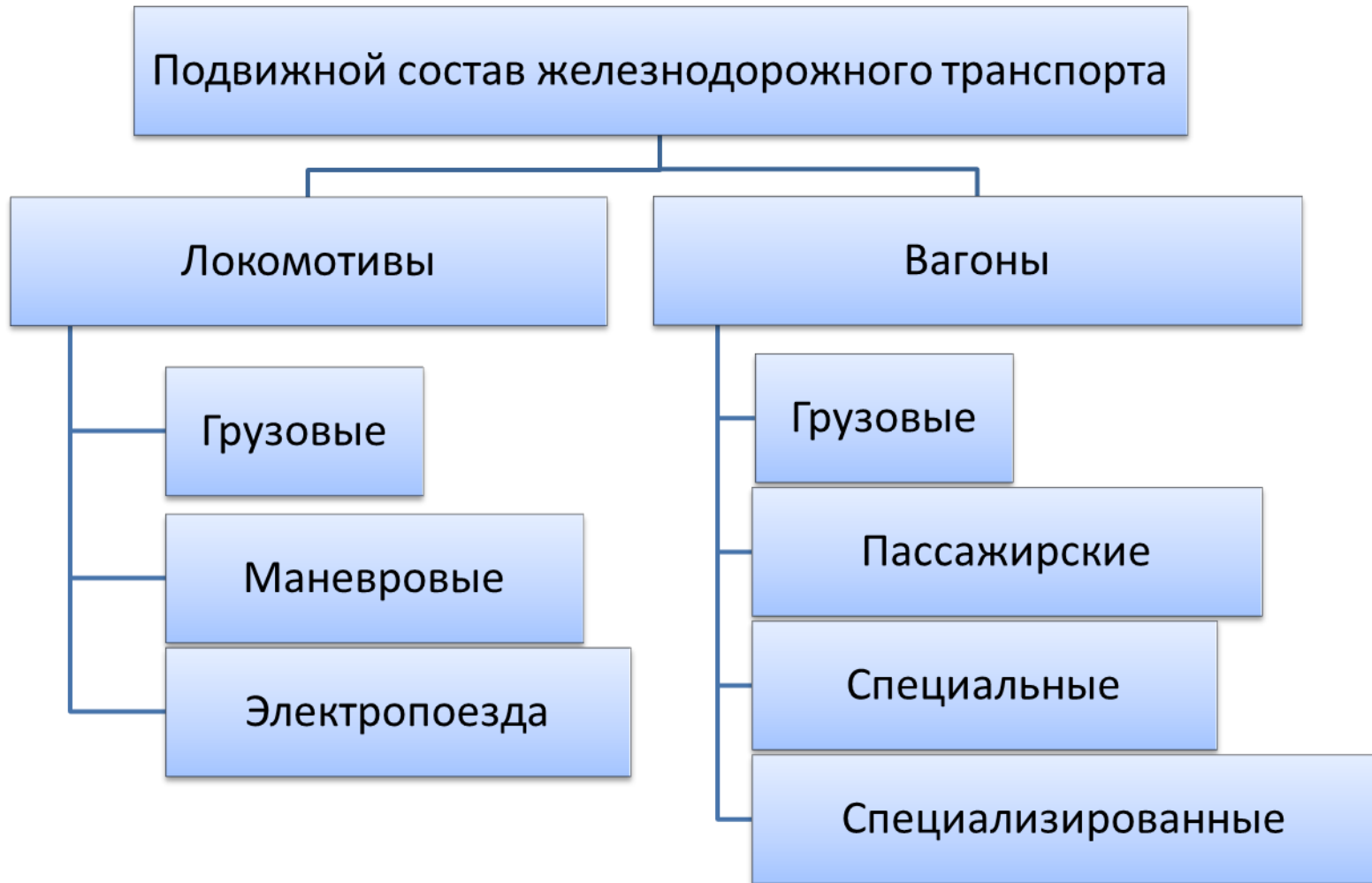
Шпалы являются основным видом подрельсовых оснований и служат для восприятия давления от рельсов и передачи его на балластный слой.

Противоугол — это скоба, закрепленная на подошве железнодорожного рельса, упирающаяся в шпалу. Он препятствует угону (продольному смещению) рельсов от действия на них колёс подвижного состава.

Для перехода подвижного состава с одного пути на другой служат устройства по соединению и пересечению путей. К ним относятся *стрелочные переводы* и *съезды*.



Классификация подвижного состава железнодорожного транспорта:



Белорусская железная дорога.

Белорусская железная дорога является одним из основных звеньев транспортного комплекса страны.

Сегодня Белорусская магистраль осуществляет около 75% всех выполняемых в республике грузовых и более 50% пассажирских перевозок.

Эксплуатационная длина Белорусской железной дороги составляет свыше 5,5 тысяч километров. Двухпутная электрифицированная линия Брест — Минск — Орша — граница Российской Федерации протяженностью 612 км обеспечивает скорость движения грузовых поездов до 90 км/час, пассажирских — до 120 км/час.

Пригородное и пассажирское сообщение на Белорусской железной дороге обеспечивает связь между районными и областными центрами республики.

Сегодня графиком движения предусмотрено курсирование 424 пар пригородных поездов, 26 поездов внутриреспубликанского сообщения.

Функционируют 201 железнодорожный вокзал, более 560 пассажирских остановочных пунктов и 320 железнодорожных станций.

Белорусская железная дорога является государственным объединением, подчиненным Министерству транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, в состав которого входят 93 организации, имеющие статус юридического лица и 2 представительства, из них:

-54 республиканских унитарных предприятий, из которых 22 дочерних, в том числе: 6 отделений дороги (Минское, Барановичское, Брестское, Гомельское, Могилевское, Витебское);

-7 заводов (Минский и Гомельский вагоноремонтные, Гомельский электромеханический, Брестский электротехнический, Барановичский завод автоматических линий, Борисовский шпалопропитывающий, Пинский завод опытных машин);

-39 учреждений (учреждения здравоохранения и образования).

2. Достоинства железнодорожного транспорта:

1. Неразрывная связь с предприятиями промышленности и сельского хозяйства.

2. Возможность строительства железнодорожных путей сообщения практически на любой сухопутной территории страны.

3. Высокая провозная и пропускная способность.

4. Возможность осуществления массовых перевозок грузов в сочетании с относительно низкой стоимостью перевозок.

5. Возможность бесперебойного и равномерного осуществления перевозок во все времена года и периоды суток.

6. Сравнительно высокая скорость движения и сроки доставки грузов.

7. Доставка грузов и пассажиров по более короткому пути следования.

8. Относительно высокие экономические показатели и достаточно совершенная технология перевозок.

3. Недостатки железнодорожного транспорта:

- ограниченное число перевозчиков;
- большие капитальные вложения в производственно-техническую базу;
- высокая энергоемкость перевозок;
- низкая доступность к конечным потребителям.

Раздел 6. Транспортная логистика.

Вопросы:

1. Организация процесса перевозок. Логистика.
2. Логистический комплекс Республики Беларусь.
3. Управление и оперативное руководство грузоперевозками. Информационные системы управления грузовыми потоками.

1. Организация процесса перевозок. Логистика.

Процесс **организации грузовых** перевозок состоит:

- подготовка, выбор подвижного состава, погрузочно-разгрузочных механизмов;
- выбор оптимального способа взаимодействия транспортных и погрузочно-разгрузочных средств;
- определение маршрута движения;
- планирование транспортировки грузов;
- оперативное управление;
- установление порядка документооборота и расчетов за перевозки, учет и контроль.

Последовательность технологических операций, выполняемых в ходе транспортного процесса, называется **технологией перевозок**.

Логистика – наука о планировании, организации, управлении и контроле движения материальных и информационных потоков в пространстве и во времени от их первичного источника до конечного потребителя.

В литературе встречается:

- новое направление в организации движения грузов;
- теория планирования различных потоков в человеко-машинных системах;
- совокупность различных видов деятельности с целью получения необходимого количества груза в нужном месте, в нужное время с минимальными затратами;
- интеграция перевозочного и производственного процессов;
- процесс планирования затрат по перемещению и хранению грузов от производства до потребления;
- инфраструктура экономики;
- форма управления физическим распределением продукта;
- эффективное движение готовой продукции от места производства до места потребителя;
- новое научное направление, связанное с разработкой рациональных методов управления материальными и информационными потоками;
- наука о рациональной организации производства и распределения и др.

По мнению специалистов (экспертная оценка), применение логистики позволяет:

- снизить уровень запасов на 30-50%;
- сократить время движения продукции на 25-45%;
- сократить повторные складские перевозки в 1,5-2,0 раза;
- сократить расходы на автоперевозки на 7-20%, на железнодорожные – на 5-12%.

Применение логистики значительно превышает производительность труда, как в сфере обращения, так и в сфере производства.

Функциональные области (части) логистики:

1) **закупочная** (обычно называют *закупочная логистика*) – это процесс обеспечения предприятия материальными ресурсами, где решаются задачи снабжения предприятия сырьем и материалами: изучаются и выбираются поставщики, заключаются договоры и контролируется их исполнение, размещаются и хранятся ресурсы на складах, выдаются в производство;



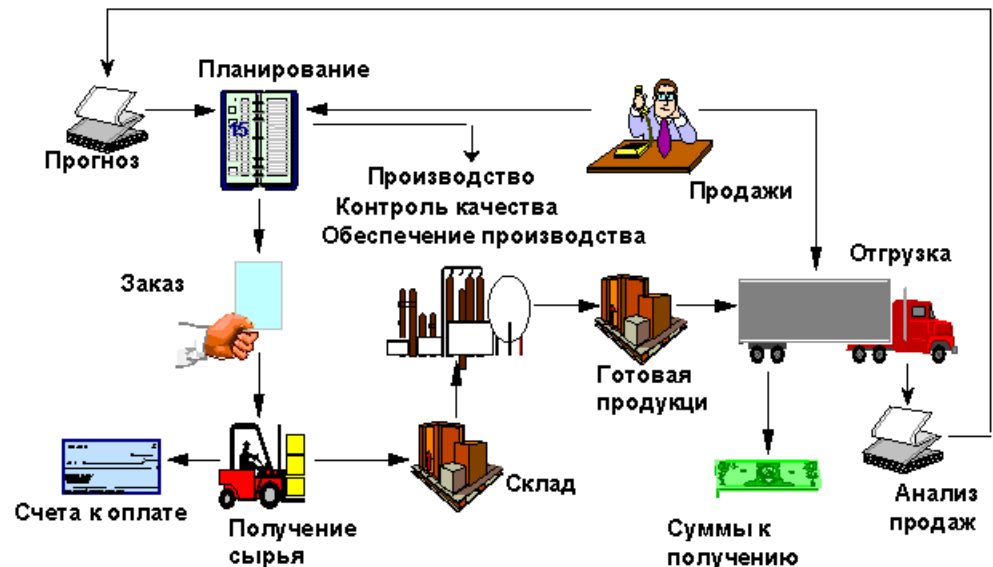
2) **производственная** (*производственная логистика*) – процесс управления материальным потоком внутри предприятия, который проходит ряд производственных звеньев, где создаются материальные блага.



3) распределительная (*распределительная логистика*) – это процесс распределения материального потока между различными оптовыми покупателями. Здесь происходит управление материальными потоками в процессе реализации готовой продукции. Распределительная область логистики охватывает всю систему распределения: маркетинг, доставку, складирование и др.;



4) **информационная** (*информационная логистика*) – это часть логистики, обеспечивающая связь между снабжением, производством и сбытом предприятия и занимающаяся организацией потока данных, который сопровождает материальный поток в процессе его перемещения. Информационные системы обеспечивают управление материальными потоками на основе современной техники, информационной технологии с целью организации электронного документооборота при перемещениях материального потока;



5) **транспортная** (*транспортная логистика*) – процесс управления доставкой грузов, связанный с изменением местоположения материальных ценностей с использованием транспортных средств.



Задачи транспортной логистики:

- выбор вида транспортных средств;
- определение эффективных логистических схем доставки;
- совместное планирование транспортного процесса со складским и производственным;
- совместное планирование транспортных процессов на различных видах транспорта при смешанных перевозках в пределах логистических транспортно-технологических систем различных видов;
- обеспечение технологического единства транспортно-складского процесса.

Предметом транспортной логистики является комплекс задач планирования и управления, связанных с перемещением грузов транспортом:

- обеспечение технической и технологической сопряженности участников транспортного процесса, согласования их экономических интересов;
- обеспечение технологического единства транспортно-складского хозяйства;
- совместное планирование производственного, транспортного и складского процессов;
- выбор вида транспортного средства;
- выбор типа транспортного средства;
- определение рациональных маршрутов;
- выбор перевозчика и экспедитора.

Методы и модели логистики:

- модели выбора (поставщика, посредника, перевозчика, экспедитора, типа транспортного средства и т. д.);
- модели выявления номенклатурных групп (ABC, XYZ);
- аддитивные временные модели («точно-во-время»);
- модели определения потребностей, основанные на теории восстановления;
- модели управления запасами и др;
- определение оптимальной величины заказа (закупочная и складская логистика);
- алгоритмы управления запасами (закупочная, складская и транспортная логистика);
- формирование номенклатуры и ассортимента распределительных и торговых центров различных уровней;
- выбор вида транспорта и способа перевозки.



www.Sstarsp

Доставка товара клиенту...
Сервис гарантирован...



2. Логистический комплекс Республики Беларусь.



По состоянию на 1 сентября 2014 г. функционируют 25 логистических центров. Восемь из них являются государственными, остальные созданы за счет средств национальных и иностранных инвесторов.

СТБ 2046-2010

«Транспортно-логистический центр. Требования к техническому оснащению и транспортно-экспедиционному обслуживанию».

Распространяется на проектируемые объекты, а также существующие грузовые терминалы, на базе которых создаются транспортно-логистические центры. Стандарт устанавливает порядок балльной оценки транспортно-логистического центра.

СТБ 2047-2010

«Логистическая деятельность. Термины и определения».

Устанавливает основные понятия в области логистической деятельности.

СТБ 2133-2010

«Классификация складской инфраструктуры».

Определение рыночной стоимости при заключении договоров купли-продажи складской недвижимости, а также потребности в строительстве новых объектов складской инфраструктуры транспортно-логистических центров.

СТБ 2306-2013

«Услуги логистические. Общие требования и процедура сертификации».

Устанавливает виды логистических услуг, категории исполнителей, общие требования. Кроме того, данным стандартом вводится добровольная сертификация услуг, оказываемых логистическими центрами, транспортно-экспедиционными и торговыми организациями.

СТБ 2345-2013

«Логистическая деятельность. Требования к профессиональной компетентности персонала исполнителей логистических услуг и процедура сертификации».

Устанавливает три уровня/ступени профессиональной компетентности для сертификации персонала логистического оператора (в том числе, персонала логистического центра и иного субъекта хозяйствования): ElogSO — операционная ступень; ElogSE — высшая ступень; ElogST — стратегическая ступень.



Страна	Интегральный показатель LPI (место страны)			
	2007	2010	2012	2014
Латвия	3,02 (42)	3,25 (37)	2,78 (76)	3,40 (36)
Эстония	2,95 (47)	3,16 (43)	2,86 (65)	3,35 (39)
Литва	2,78 (58)	3,13 (45)	2,95 (58)	3,18 (46)
Украина	2,55 (73)	2,57 (102)	2,85 (66)	2,98 (61)
Казахстан	2,12 (133)	2,83 (62)	2,69 (86)	2,70 (88)
Россия	2,37 (99)	2,61 (94)	2,58 (95)	2,69 (90)
Беларусь	2,53 (74)	–	2,61 (91)	2,64 (99)

3. Управление и оперативное руководство грузоперевозками. Информационные системы управления грузовыми потоками.

Подсистема *управления перевозками* представляет собой совокупность задач планирования, организации, контроля, регулирования, учета перевозочного процесса, для решения которых используются экономико-математические методы и современные электронно-вычислительные средства.

Сферы применения ИТ на транспорте:

- Обеспечение безопасности перевозок и регулирование движения ;
- Связь;
- Решение навигационных задач;
- Автоматизация управления транспортными средствами;
- Автоматизация управления технологическими процессами;
- Планирование перевозок;
- Автоматизация проектирования транспортных систем;
- Коммерческие операции, виртуальные логистические предприятия;
- Обучающие системы и тренажёрные комплексы.

Задачи
оперативного
контроля

```
graph TD; A[Задачи оперативного контроля] --- B[Диспетчеризация]; A --- C[Управление]; A --- D[Прогнозирование]; A --- E[Хранение];
```

Диспетчеризация

Управление

Прогнозирование

Хранение

Системы спутникового мониторинга транспорта решают следующие задачи:

мониторинг включает определение координат местоположения транспортного средства, его направления, скорости движения и других параметров: расход топлива, температура в рефрижераторе и др.;

контроль соблюдения графика движения - учёт передвижения транспортных средств и др.;

сбор статистики и оптимизация маршрутов - анализ пройденных маршрутов, скоростного режима, расхода топлива и др.;

обеспечение безопасности - возможность определения местоположения помогает обнаружить угнанный автомобиль.

Раздел 7. Международные перевозки лесных грузов автомобильным транспортом.

Вопросы:

1. Основные документы, регламентирующие условия и правила перевозок.
2. Понятие страхования на автомобильном транспорте.
3. Страхование грузов (*карго*).
4. Международные перевозки. Основные положения.
5. Таможенные органы: функции и задачи. Процедуры таможенной переработки грузов.

1. Основные документы, регламентирующие условия и правила перевозок.

ЗАКОН РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ от 14 августа 2007 г. №278-З

Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках

Транспортными документами при выполнении автомобильных перевозок грузов признаются:

- путевой лист;
- товарно-транспортная накладная (ТТН);
- международная товарно-транспортная накладная «CMR»;
- заказ-поручение;
- иные документы в соответствии с законодательством.

Договор об автомобильных перевозках

Включает:

- 1) предмет договора;
- 2) обязанности сторон;
- 3) расчеты за перевозку;
- 4) ответственность сторон;
- 5) заключительные положения;
- 6) срок действия договора и юридические адреса сторон.

ДОГОВОР

ОБ ОРГАНИЗАЦИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

и _____ 20__ г. г. _____ № _____

(наименование юридического лица, фамилия, имя, отчество индивидуального предпринимателя)

имеющему в дальнейшем перевозчик, в лице _____
(должность, фамилия, имя, отчество)

действующего на основании _____
(устав, положение, доверенности, свидетельства - инх. номер, дата)

с одной стороны, и _____
(наименование юридического лица, фамилия, имя, отчество индивидуального предпринимателя)

имеющего в дальнейшем заказчика, в лице _____
(должность, фамилия, имя, отчество)

действующего на основании _____
(устава, положения, доверенности, свидетельства - инх. номер, дата)

с другой стороны,

заключили настоящий Договор о нижеследующем.

ПРЕДМЕТ ДОГОВОРА

1. Перевозчик обязуется принимать, а заказчик - предоставлять к автомобильной перевозке грузы в объемах и в сроки, предусмотренные

(срочной, месячной, декадной, недельной и другой)

заказкой на автомобильную перевозку груза согласно приложению.

К месячной заказке прилагается согласованный с перевозчиком

график выполнения автомобильных перевозок по декадам, сменам с

указанием суточного (среднесуточного) объема автомобильных

перевозок, маршрутов автомобильных перевозок грузов, способов выполнения погрузочно-

разгрузочных работ, а также потребного количества грузовых транспортных средств по маркам, необходимого для

выполнения заявленных заказчиком объемов автомобильных перевозок.

2. Суточный объем автомобильных перевозок определяется в размере _____

согласованного месячного объема автомобильных перевозок. В пределах суточного объема допускается отклонение

до _____ процентов как для заказчика, так и для перевозчика.

3. Все изменения к согласованной заказке (график) вносятся

только по согласованию сторон не позднее 11 часов дня, предшествующего дню автомобильных перевозок.

ОБЯЗАННОСТИ СТОРОН

4. Перевозчик обязан:

4.1. при приеме заказки определить типы и количество грузовых

транспортных средств, необходимых для выполнения автомобильных перевозок грузов, в зависимости от объема и

характера автомобильных перевозок и обеспечить подачу грузовых транспортных средств по всем

пунктам погрузки в часы, указанные в согласованном сторонами графике;

4.2. подавать под погрузку грузовые транспортные средства в состоянии, пригодном для автомобильной перевозки

данного вида груза и обеспечивать санитарные требования;

4.3. принимать на себя ответственность за сохранность и пути всех перевозимых в соответствии с настоящим

Договором грузов, за исключением:

_____;

Путевой лист грузового автомобиля, выполняющего перевозки во *внутриреспубликанском* сообщении выписывается в одном экземпляре и уполномоченным лицом выдается водителю под расписку на один рабочий день при условии сдачи водителем путевого листа за предыдущий день работы.

При *междугородных* перевозках путевой лист выдается на более продолжительный срок, но, как правило, не более чем на семь суток.

ПУТЕВОЙ ЛИСТ грузового автомобиля № _____

(серия) _____

Типовая межотраслевая форма № 4-
Утверждена постановлением Госкомстата России
от 28.11.97 № 78

Место для штампа
организации

Организация _____
(наименование, адрес и номер телефона)

« _____ » _____ года

Форма по ОКУД
по ОКПО

Код
0345005

Марка автомобиля _____
Государственный номерной знак _____
Водитель _____
(Фамилия, имя, отчество)

Удостоверение № _____ Класс _____

Лицензионная карточка стандартная, ограниченная
(подразделительный)

Регистрационный № _____ Серия _____ № _____

Прицеп 1 _____ Государственный номерной знак _____

Прицеп 2 _____ Государственный номерной знак _____

Сопровождающие лица: _____

ЗАДАНИЕ ВОДИТЕЛЮ				
в часе распоряжения (наименование и адрес заказчика)		время, ч. мин.		количество
		прибытия	убытия	часов ездки
18		19	20	21 22

Водительское удостоверение проверил,
задание выдал, выдать горючего _____ литров

Диспетчер _____
(подпись) (расшифровка подписи)

Водитель по состоянию здоровья
к управлению допущен _____
(должность) (подпись) (расшифровка подписи)

Л И Н И Я О Т Р Е З А

ТАЛОН ВТОРОГО ЗАКАЗЧИКА (заполняется в организации-владельца автотранспорта)										
К путевому листу № _____ от « _____ » _____ года										
Результат по второму заказчику	Время оплачиваемое	Езды	Экспедитор	Пробег		Перепробег	Тонны	Т-км		Всего к оплате
				всего	с грузом					
	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42
Единица измерения	ч. мин.	ед.	да/мет	км	км	км	т	ткм		руб. коп.
Выполнено										X
Тариф, руб. коп.										X
К оплате, руб. коп.										

Таксировщик _____ Начальник эксплуатации _____
(подпись) (расшифровка подписи) (подпись) (расшифровка подписи)

Работа водителя и автомобиля							
операции	время по графику				купеной пробег, км	показание спидометра, км	время фактическое, число, месяц, ч. мин.
	число	месяц	ч.	мин.			
1	2	3	4	5	6	7	8
время на гараже							
возвращения в гараж							

Движение горючего							Время работы, ч. мин.	
прочее		кацамо	остаток при		сдано, л	коэффициент изменения нормы	спецооборудование	двигатели
марка	код марки		завезде, л	возвращении, л				
9	10	11	12	13	14	15	16	17

ПОДПИСЬ				
заказчика	механика	механика	заказчика	диспетчера

Автомобиль технически исправен _____ Особые отметки _____
Выезд разрешен Механик _____
(подпись) (расшифровка подписи)

Автомобиль принял Водитель _____
(подпись) (расшифровка подписи)

При возвращении автомобиль исправен _____
неисправен _____

Сдал водитель _____ Принял механик _____
(подпись) (расшифровка подписи) (подпись) (расшифровка подписи)

ТАЛОН ПЕРВОГО ЗАКАЗЧИКА (заполняется в организации-владельца автотранспорта)										
К путевому листу № _____ от « _____ » _____ года										
Результат по первому заказчику	Время оплачиваемое	Езды	Экспедитор	Пробег		Перепробег	Тонны	Т-км		Всего к оплате
				всего	с грузом					
	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
Единица измерения	ч. мин.	ед.	да/мет	км	км	км	т	ткм		руб. коп.
Выполнено										X
Тариф, руб. коп.										X
К оплате, руб. коп.										

Таксировщик _____ Начальник эксплуатации _____
(подпись) (расшифровка подписи) (подпись) (расшифровка подписи)

Путевой лист является бланком строгой отчетности, его выдача регистрируется в журнале учета движения путевых листов. Дата выписки путевого листа должна совпадать с датой регистрации путевого листа в журнале.

В путевом листе указывается режим работы: в будние дни, командировка, работа в выходные и праздничные дни и др., что необходимо в целях начисления заработной платы и контроля за соблюдением требований охраны труда.

Товарно-транспортная накладная (ТТН) предназначена для учета движения товарно-материальных ценностей (ТМЦ) при их перемещении с участием транспортных средств и является основанием для списания ТМЦ у грузоотправителя и оприходования их у грузополучателя.

Как правило, оформляется грузоотправителем. Однако по согласованию сторон документ может составляться и перевозчиком.

ФОРМА НАКЛАДНОЙ ТТН-1

1-й экз. – грузополучателю	УНП	Грузоот- правитель	Грузополу- чатель	Заказчик автомо- бильной перевозки (плательщик)
2-й экз. – грузоотправителю				
3-й и 4-й экз. – перевозчику				
Серия _____				

ТОВАРНО-ТРАНСПОРТНАЯ НАКЛАДНАЯ

к _____ 20__ г.

Автомобиль _____ Прицеп _____ К путевому листу № _____

(номер государственной регистрации) (номер государственной регистрации)

Владелец автомобиля _____ Водитель _____

(индивидуальное) (фамилия и инициалы)

Заказчик автомобильной перевозки (плательщик) _____

(индивидуальное, адрес)

Грузоотправитель _____

(индивидуальное, адрес)

Грузополучатель _____

(индивидуальное, адрес)

Основание отпуска _____ Пункт погрузки _____ Пункт разгрузки _____

(дата и номер договора или другого документа) (адрес) (адрес)

Переадресовка _____

(индивидуальное, адрес нового грузополучателя, фамилия, инициалы, подпись уполномоченного должностного лица)

I. ТОВАРНЫЙ РАЗДЕЛ

Наименование товара	Единица измерения	Колес- ность	Цена, руб.	Стои- мость, руб.	Ставка НДС, %	Сумма НДС, руб.	Стои- мость с НДС, руб.	Количество грузовых мест	Масса груза	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
ИТОГО	X		X		X					

Количество ездов (завдгов) _____

Всего сумма НДС _____

(прописью)

Всего стоимость с НДС _____

(прописью)

Всего масса груза _____ Всего количество грузовых мест _____

(прописью) (прописью)

Отпуск разрешил _____ Товар к перевозке принял _____

(должность, фамилия, инициалы, под- (должность, фамилия, инициалы, под-
пись) (подпись)

Сдал грузоотправитель _____ по доверенности _____ выданной _____

№ пломбы _____ (номер, дата) (индивидуальное наименование организации)

Принял грузополучатель _____ № пломбы _____

(должность, фамилия, инициалы, под- (подпись)

Штамп (печать) грузоотправителя

Штамп (печать) грузополучателя

II. ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫЕ ОПЕРАЦИИ

Операция	Исполнитель	Способ (ручной, механизированный)	Код	Дата, время (д, мин)			Дополнительные операции		Поспись	Транспортные услуги
				прибытия	убытия	простоя	др. др.	наименование		
			14	15	16	17	18	19	20	
Погрузка										
Разгрузка										

III. ПРОЧЕ СВЕДЕНИЯ (заполняются перевозчиком)

Расстояние перевозки по группам дорог, км					Код экспедиции	За транспортные услуги	Поправочный коэффициент		Штраф	Отметки о составлении актов
всего	в городе	I	II	III			расценки водителя	основной тариф		
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

Расчет стоимости	За тонны	За расстояние перевозки	За специальный транспорт	За дополнительные услуги	Погрузочно-разгрузочные работы, р.
	32	33	34	35	36
По заказу					
Выполнено					
Расценка					
К оплате					

Расчет стоимости	Сверхнормативный простой		Прочие доплаты	Дополнительные услуги (включая доплаты)	К оплате	
	погрузка	разгрузка			итого	в том числе ТЭП
	37	38	39	40	41	42
По заказу						
Выполнено						
Расценка						
К оплате						

Гаксирована

С товаром переданы документы:

Товарно-транспортная накладная выписывается в нескольких экземплярах, количество зависит от формы накладной.

Первый - остается у грузоотправителя и предназначается для списания товарно-материальных ценностей;

Второй - предназначается для оприходования товарно-материальных ценностей у получателя груза (сдается водителем грузополучателю);

Третий (передается организации-владельцу автотранспорта) - служит основанием для расчетов;

Четвертый (передается организации-владельцу автотранспорта) - прилагается к путевому листу и служит основанием для учёта транспортной работы и начисления заработной платы водителю.

На предприятиях системы Министерства лесного хозяйства при осуществлении внутрихозяйственных перевозок лесоматериалов на каждый рейс автомашины, трактора или иного транспортного средства выписывается ***ярлык на вывозку лесопродукции*** (форма П-6).

В ***ярлыке на вывозку лесопродукции*** указываются: сортимент, порода, сорт, длина, диаметр, количество штук.

Ярлык на вывозку лесопродукции составляется в трех экземплярах: *первый экземпляр* вручается материально-ответственному лицу получателя древесины, *второй* – остается у отправителя лесоматериалов (с отметкой водителя), *третий* – прилагается к путевому листу водителя.

Министерство лесного хозяйства

Республики Беларусь

Организация _____

1-й экземпляр - получателю

2-й экземпляр - отправителю

3-й экземпляр - перевозчику (подателю)

Срок

ЯРЛЫК

на перевозку ~~лесоматериала~~ № _____

"__" _____ 20__ г.

Автомобиль _____ к путевому листу № _____
(марка, государственный номер)Владелец транспорта _____ Водитель _____
(наименование) (инициалы, фамилия)

Расстояние перевозки _____

Отправитель _____ Пункт отгрузки _____
(наименование) (адрес)Получатель _____ Пункт разгрузки _____
(наименование) (адрес)

Основной перевозчик _____

СВЕДЕНИЯ О ГРУЗЕ

Отправлено					Принято			
наименование	длина	толщина	шт.	куб.м	длина	толщина	шт.	куб.м
лесоматериала	(м)	(см)			(м)	(см)		
ИТОГО								

Сдел отправитель _____
(должность, подпись) (И.О. Фамилия)Премл податель _____
(подпись) (И.О. Фамилия)Сдел податель _____
(подпись) (И.О. Фамилия)Премл получатель _____
(должность, подпись) (И.О. Фамилия)Отметки о расхождениях, замечаниях при приемке ~~лесоматериала~~"__" _____ 20__ г. _____
(подпись)

Приложен к товарно-транспортной накладной № _____ от _____

При вывозке лесоматериалов непосредственно потребителю выписывается *товарно-транспортная накладная* ТТН-1. При вывозке деловой древесины дополнительно к форме ТТН-1 прикладывается спецификация на отгруженную лесопroduкцию (форма ЛП-5лх). В отличие от ярлыка, в форме ТТН-1 дополнительно указывается информация о стоимости лесопroduкции.

Документы на отпуск лесопродукции составляются мастером или иным уполномоченным лицом. В товаросопроводительных документах должна присутствовать подпись лесника, у которого отпускаемая древесина находилась на хранении.

Приемка лесоматериалов на нижнем складе (у потребителя) производится работником склада. Водитель, доставивший лесоматериалы, предъявляет работнику склада ярлык на вывозку лесопродукции (форма П-6) или товарно-транспортную накладную.

Работник склада сверяет фактически привезенные лесоматериалы с данными, указанными в сопроводительных документах.

Международная товарно-транспортная накладная "CMR" (далее - CMR-накладная) является бланком строгой отчетности и применяется всеми юридическими лицами независимо от формы собственности и индивидуальными предпринимателями Республики Беларусь при осуществлении международной автомобильной перевозки грузов, начинающейся с территории Республики Беларусь.

ФОРМА НАКЛАДНОЙ CMR

1 Отправитель (наименование, адрес, страна) Отправитель (Name, Adresse, Land)		Междунар. конв. о перевозки - транспортная накладная Internationaler Frachttarifvertrag				
3 Получатель (наименование, адрес, страна) Empfänger (Name, Adresse, Land)		16 Перевозчик (наименование, адрес, страна) Frachtführer (Name, Adresse, Land)				
8 Место разгрузки груза Abfertigungsort des Gutes Место / Ort Страна / Land		17 Последующий перевозчик (наименование, адрес, страна) Nachfolgender Frachtführer (Name, Anschrift, Land)				
4 Место и дата загрузки груза Ort und Tag der Uebernahme des Gutes Место / Ort Страна / Land Дата / Datum		18 Описание и замечания перевозчика Verhältnisse und Bemerkungen der Frachtführer				
5 Прилагаемые документы Beigefügte Dokumente						
6 Знаки и марки Kenn- zeichen und Nummern	7 Количество Anzahl der Packstücke	8 Вид упаковки Art der Verpackung	9 Наименование груза Bezeichnung des Gutes	10 Страна № Statistik - №	11 Вес Gewicht, in Kilogramm, kg	12 Объем в Literen in m ³
Класс Klasse	Цифра Ziffer	Буква Buchstabe	ДОПОГ ADR			
13 Упаковка отправителя (наименование и прочее Angaben des Absenders (Zell- und sonstige zeitliche Bezeichnung)			19 Подпись отправителя Zu zahlen vom	Отправитель Absender	Адрес Wohnung	Получатель Empfänger
Максимальная стоимость груза Höchster Wert des Gutes			Дополнительные Angaben Nebenabreden			
Примечание Bemerkung			Прочие Sonstige			

Wenn der Wert des Gutes den in Kap. IV, Art. 23, Abs. 3 bestimmten Höchstbetrag übersteigt, so wird er erstnach Vereinbarung des Zuschläges zur Frachtung erhoben		Мировая оценка За заявленную Гр. 23								
14 Belegur Rückrechnung										
15 Verrechnungsart Frachtrahlgeweiungen				20 Особые соглашения условия Бонусные Vereinbarungen						
Тип Фрм										
Категория Услуг										
21 Составление Ausgeführt in		Место am		24 Тип маршрут Gut составлен			Место Datum			
22		23		25			19			
Удостоверен под подписью Автора для Автора Автора		час Uhr Min		Местный номер №			час Uhr Min		час Uhr Min	
Удостоверен Автора		час Uhr Min		Удостоверен Автора			час Uhr Min		час Uhr Min	
				не указано						
Подпись и штамп отправителя Unterschrift und Stempel des Absenders				Подпись и штамп перевозчика Unterschrift und Stempel des Frachtführers			Подпись и штамп получателя Unterschrift und Stempel des Empfängers			
25 Перевозчик и номер /Ави. Командиров /ави. А.А.		26 Марка/Тип /ави. А.А. /Маршрут /Авиатор		27 Тариф I за 1 т		Тарифное расстояние	% за сверх /таможня/фр.	Полная оплата	Прочие платежи	Сумма
Перевозчик/Авиатор		Перевозчик/Авиатор								
28		Тарифное расстояние км	Сумма	Тариф за 1 т	НДС 0000%	Сверх %	Прочие платежи	К оплате	Отчисления	
Тариф II									Оплата зазначеном	
									К оплате	
29									Материал Код платежа/услуг	
Тариф III										

СМР-накладная представляет собой бланк, состоящий из десяти (четырнадцати) страниц незаполненных граф, отпечатанных на самокопирующейся бумаге, имеет учетную серию и номер, одинаковые для всех страниц.

Реквизиты бланка СМР-накладной приведены на русском и немецком языках.

Изготовление бланков СМР-накладной осуществляется в соответствии с законодательством.

CMR-накладная выписывается отправителем не менее чем на четырех страницах.

Первые четыре страницы CMR-накладной имеют собственное наименование, которое присваивается типографским способом:

первая страница CMR-накладной называется

"1 Экземпляр для отправителя";

вторая страница CMR-накладной называется

"2 Экземпляр для получателя";

третья страница CMR-накладной называется

"3 Экземпляр для перевозчика";

четвертая страница CMR-накладной называется

"4 Для расчетов";

Все последующие страницы не имеют специального наименования.

Все последующие дополнительные страницы CMR-накладной, заверенные подписями и печатями (штампами) отправителя и подписями перевозчика (водителя, экспедитора), предназначаются для таможенных (при осуществлении таможенного оформления не менее трех страниц) и других органов, а количество дополнительных страниц CMR-накладной определяется условиями перевозки.

При перевозке грузов в адрес нескольких получателей CMR-накладная заполняется на каждого получателя груза.

Заказ-поручение оформляется перевозчиком при оказании услуг по автомобильным перевозкам грузов физических лиц в комплексе (или выборочно по желанию заказчика автомобильной перевозки) с услугами по упаковке-распаковке, погрузке-разгрузке, сборке-разборке и т.д. Оформляется в трех экземплярах. *Первый* является сопроводительным документом перевозчика, а при наличии подписи заказчика автомобильной перевозки о получении груза – подтверждением выполнения перевозчиком заказа; *второй* выдается заказчику автомобильной перевозки после оплаты стоимости заказа; *третий* с подписью водителя (грузчика) о приеме заказа к исполнению остается у перевозчика.

2. Понятие страхования на автомобильном транспорте.

На транспорте различаются следующие риски:

- **каско;**
- **карго;**
- **ответственности;**
- **риски личного характера** (связанные, например, с причинением ущерба жизни и здоровью пассажиров и экипажа в процессе дорожного движения).

Риски «каска» подразумевают страхование воздушных, морских и речных судов, железнодорожного подвижного состава и автомобилей во время движения, стоянки (простоя) и ремонта (например, утрата (гибель) или повреждение автомобиля (дополнительного оборудования) в результате дорожно-транспортного происшествия, стихийных бедствий (наводнения, урагана, пожара, града, ливня, землетрясения и т.п.), боя стекол, взрыва, угона или кражи транспортного средства или его частей; противоправные действия, приведшие к повреждению транспортного средства или (и) дополнительного оборудования; неисправность или поломка транспортного средства (его узла, агрегата или детали) в процессе эксплуатации или вследствие заводских дефектов (техническая авария), затопление автомобиля).

Риски «карга» подразумевают **страхование грузов**, перевозимых воздушным, морским, речным, железнодорожным, автомобильным и смешанным транспортом, связаны с повреждением, гибелью (утратой) всего или части груза, произошедшие вследствие: огня, взрыва; молнии, бури, вихря, вулканических извержений, других стихийных бедствий; столкновения судов, самолетов и других перевозочных транспортных средств между собой, а также с любым объектом, например, с водой, при посадке судна на мель, из-за выбрасывания на берег, опрокидывания, затопления, повреждения судна льдом, подмочки груза забортовой водой; провала мостов и тоннелей; падения транспортного средства или летательного аппарата или его частей на груз; аварии при погрузке-выгрузке и укладке груза, заправке транспортного средства топливом; пропажи груза вместе с транспортным средством без вести и пр.; убытками, расходами, взносами по аварии по доле груза; целесообразными и необходимыми расходами по спасанию груза и по уменьшению размеров убытка и пр.

Риски ответственности связаны со *страхованием ответственности владельцев* транспортных средств (за вред, причиненный жизни (здоровью) физических лиц, их имуществу либо имуществу юридических лиц в результате дорожно-транспортного происшествия (страхового случая), зарегистрированного в компетентных органах); *перевозчика* (за повреждение и (или) утрату груза, принятого к перевозке в соответствии с Конвенцией КДПГ/CMR-, перед таможенными органами в связи с уплатой таможенных пошлин, налогов, сборов и прочих сумм, взимаемых при ввозе (вывозе) или в связи с ввозом (вывозом) груза (по данному виду риска не покрывается ответственность по Конвенции МДП/TIR (1975 г.); за финансовые убытки, понесенные клиентом страхователя, наступившие вследствие просрочки в доставке груза, а также по возмещению провозных платежей и расходов; и т.д.

3. Страхование грузов (*карго*).

Страхование грузов (*карго*) относится к добровольным видам страхования. Объектом страхования являются имущественные интересы страхователя (выгодоприобретателя - грузополучателя, грузоотправителя, перевозчика, экспедитора и т.п.), связанные с повреждением, гибелью или утратой грузов, в том числе экспортных и импортных, перевозимых автомобильным, железнодорожным, воздушным, морским, речным, смешанным транспортом. Договор страхования грузов может заключаться на следующих условиях:

Вариант 1. «С ответственностью за все риски» - страховая защита предоставляется при всех видах ущербов и по любой причине повреждения, полной гибели (утраты) всего или части груза.

Вариант 2. «С ответственностью за частную аварию» - возмещаются убытки от повреждения или полной гибели всего или части груза, произошедшие вследствие: огня, взрыва; молнии, бури, вихря, вулканических извержений, других стихийных бедствий, кроме наводнений, землетрясений и цунами и др.

Вариант 3. «Без ответственности за повреждение, кроме случаев крушения». По договору страхования, заключенному по этому варианту, страховщик возмещает убытки только от полной гибели всего или части груза, а также за повреждение груза, если оно вызвано аварией, произошедшей вследствие негативных событий, а также все необходимые расходы по спасанию груза, уменьшению размера ущерба и расследованию причин совершения страхового случая.

При любых видах страхования имущества последовательность проведения урегулирования ущерба можно разделить на следующие этапы:

- установление факта кражи (гибели, повреждения) имущества;
- определение причины нанесения ущерба и наличия страхового (нестрахового) случая;
- установление пострадавших объектов и расчет суммы нанесенного ущерба по объектам страхования;
- выплата страхового возмещения.

4.Международные перевозки. Основные положения.

Международные транспортные организации и их деятельность:

- Европейская экономическая комиссия ООН (UN ECE/ЕЭК ООН);
- Международный транспортный форум МТФ (ITF);
- Всемирная таможенная организация (WCO);
- Всемирная торговая организация (WTO);
- Евроазиатский транспортный союз (EATU/EATC);
- Европейская интермодальная ассоциация (EIA);
- Европейская организация экспедиторских, транспортных, логистических и таможенных услуг (CLECAT);

- Исполнительный комитет СНГ;
- Конференция ООН по торговле и развитию (UNCTAD);
- Международный союз автомобильного транспорта МСАТ (IRU),
- Международная автомобильная федерация (FIA);
- Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA);
- Международная федерация экспедиторских ассоциаций (FIATA/ОНАТА);
- и др.

В Республике Беларусь развитию международных перевозок грузов способствуют:

- Ассоциация международных автомобильных перевозчиков "БАМАП" (БАМАП/ВАМАР);
- Ассоциация международных экспедиторов (БАМЭ/ВАИФ).

Международные автомобильные перевозки грузов - перевозки грузов с пересечением, по крайней мере, одной государственной границы.

При этом выделяют:

- двусторонние перевозки;
- транзит;
- и перевозки между третьими странами.

Двусторонняя перевозка - международная перевозка, осуществляемая на автомобильном транспортном средстве, зарегистрированном в стране, являющейся страной начала или окончания перевозки.

Транзит - автомобильная перевозка через территорию страны, которая не является ни страной погрузки, ни страной выгрузки груза.

Перевозка между третьими странами - транспортировка груза, погруженного в одной стране и выгруженного в другой стране, осуществляемая на автомобильном транспортном средстве, зарегистрированном в стране, не являющейся ни страной погрузки, ни страной выгрузки груза.

Договор международной перевозки груза автомобильным транспортом устанавливается товарно-транспортной накладной на условиях Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (Конвенция CMR/КДПГ, 1956 г.) и протокола к ней 1978 г.

В СНГ принято Соглашение о взаимодействии государств – участников СНГ в области международных автомобильных грузовых перевозок (2003 г.).

Для таможенного оформления международных перевозок действует ряд систем:

- по документам таможенного транзита (ТД) Таможенного союза в рамках ЕврАзЭС;
- по карнетам TIR на основе Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с использованием карнетов TIR (книжек МДП) от 1975 г.;
- по карнетам АТА (временный ввоз товаров) или CPD (временный ввоз транспортных средств) на основе Таможенной конвенции о карнете АТА для временного ввоза товаров 1961 г. и Конвенции о временном ввозе 1990 г.;
- по системам таможенного контроля ЕС.

Общий перечень документов для международных перевозок грузов:

- 1 Индивидуальные (личные).
- 2 На автомобильное транспортное средство.
- 3 На груз.
- 4 Отчетные.

К личным документам каждого водителя относятся:

- 1 Паспорт с правом выезда за границу.
- 2 Медицинская страховка.
- 3 Водительское удостоверение в соответствии с Конвенцией о дорожном движении.
- 4 Свидетельство ADR (при перевозке опасных грузов).
- 5 Командировочное удостоверение.
- 6 Медицинская справка о состоянии здоровья.
- 7 Карточка водителя и (или) бланк подтверждения деятельности (при необходимости).
- 8 Свидетельство о подготовке (переподготовке) по выполнению международных автомобильных перевозок грузов.
- 9 Документ на таможенное оформление личных вещей и другие документы, оформляемые на водителя персонально.

При выполнении перевозок грузов должны быть следующие документы на каждое **транспортное средство**:

- 1 Свидетельство о регистрации ТС.
- 2 Документ (сертификат) о прохождении государственного технического осмотра и для ТС с разрешенной максимальной массой более 3,5 т международный сертификат технического осмотра.
- 3 Свидетельство о допуске ТС международной перевозки для перевозки товаров под таможенными печатями и пломбами.
- 4 Разрешение органа связи на использование средств радиосвязи и спутниковой связи при их наличии.
- 5 Для ТС, оборудованного тахографом, свидетельство о проверке тахографа.
- 6 Страховка на транспортное средство АвтоКаско (добровольное страхование).

7 Документ, подтверждающий заключение договора обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства (договор пограничного страхования либо договор страхования «Зеленая карта»);

8 Разрешения на перевозки по иностранным территориям и при необходимости дополнительные документы.

9 Путевой лист установленной формы.

10 Карты DKV, UTA, ESSO, SHELL или другие на заправку и сервисное обслуживание или гарантия оплаты за оказание технической и другой помощи.

11 Документы (устройства), подтверждающие оплату за пользование дорогами (за проезд по ним) и других сборов.

и др.

На перевозимые **грузы** должны быть следующие документы:

1 Накладная на условиях Конвенции CMR (CMR-накладная), заполненная (при перевозке) с прилагаемыми документами.

2 Лицензии (разрешения) на ввоз (вывоз) отдельных видов товаров.

3 Статистическая форма для перемещения товаров (перевозка товаров таможенного союза в/из России).

4 Карнет TIR, АТА или другой таможенный документ для перемещения грузов под таможенным контролем.

5 Страховка (при ее наличии) на груз или ответственности перевозчика за перевозимый груз (CMR-страхование).

и т.д.

В соответствии с законодательством РБ в пунктах пропуска через Государственную границу Республики Беларусь при автомобильных перевозках грузов осуществляются следующие виды контроля:

- *пограничный* - подразделениями органов пограничной службы;
- *таможенный* - структурными подразделениями таможни;
- *санитарно-карантинный* - органами и учреждениями Министерства здравоохранения Республики Беларусь;
- *ветеринарный и фитосанитарный* - учреждениями Министерства сельского хозяйства и продовольствия Республики Беларусь;
- *автомобильный* - Транспортной инспекцией Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (далее - Транспортная инспекция).

При выполнении международных перевозок грузов и транспортно-экспедиционной деятельности имеют место следующие основные виды рисков и их страхование.

Вид транспортного риска	Вид страхования	Обязательность страхования
Дорожно-транспортное происшествие	Обязательное страхование гражданской ответственности владельца транспортного средства («Зеленая карта» и др.)	Обязательное
	Страхование транспортного средства (АвтоКаско)	Добровольное
Несчастный случай или внезапное заболевание члена экипажа (водителя)	Медицинское страхование	Обязательное
Потеря груза (полная, частичная), снижение качества груза	CMR-страхование или страхование груза	Добровольное
Невыполнение договорных обязательств экспедитора перед клиентами	Страхование гражданской ответственности экспедитора перед клиентами	Добровольное
Недоставка товаров под таможенным контролем	Страхование перед гарантийной цепью при перевозке по карнету TIR	Обязательное
	Страхование гражданской ответственности перед таможенными органами	Добровольное

При международной автомобильной перевозке грузов взаимоотношения **перевозчики - грузоотправитель - грузополучатель** определяются положениями Конвенции CMR, а договор поставки, как правило, заключается с применением международных торговых терминов **Incoterms**.

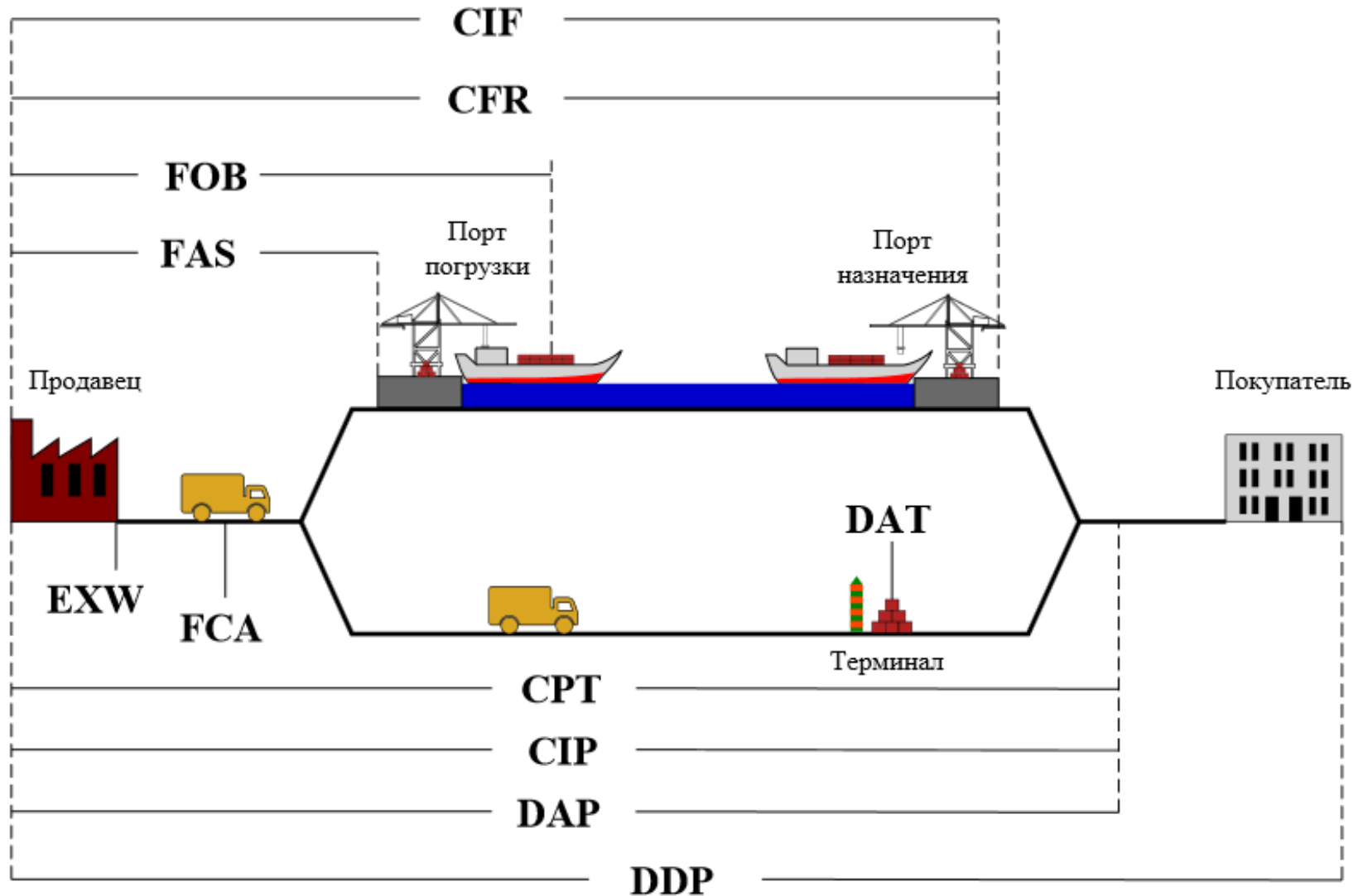
Инкотермс 2010

Правила *Incoterms*® (*Инкотермс*)

представляют сокращенные по первым трем буквам торговые термины, отражающие предпринимательскую практику в договорах международной купли-продажи товаров.

Правила Инкотермс определяют в основном обязанности, стоимость и риски, возникающие при доставке товара от продавцов к покупателям в международном сообщении.

Инкотермс 2010



Классификация 11 терминов Инкотермс 2010

ПРАВИЛА ДЛЯ ЛЮБОГО ВИДА ИЛИ ВИДОВ ТРАНСПОРТА

- **EXW** *Ex Works* Франко завод
- **FCA** *Free Carrier* Франко перевозчик
- **CPT** *Carriage Paid to* Перевозка оплачена до
- **CIP** *Carriage and Insurance Paid to* Перевозка и страхование оплачены до
- **DAT** *Delivered at Terminal* Поставка на терминале
- **DAP** *Delivered at Place* Поставка в месте назначения
- **DDP** *Delivered Duty Paid* Поставка с оплатой пошлин

ПРАВИЛА ДЛЯ МОРСКОГО И ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

- **FAS** *Free Alongside Ship* Свободно вдоль борта судна
- **FOB** *Free on Board* Свободно на борту
- **CFR** *Cost and Freight* Стоимость и фрахт
- **CIF** *Cost Insurance and Freight* Стоимость, страхование и фрахт

***Категория E - Отгрузка
EXW (EX Works (... named place))
Франко завод (...название места)***

означает, что продавец

считается выполнившим свои обязанности по поставке, когда он предоставит товар в распоряжение покупателя на своем предприятии или в другом названном месте (например: на заводе, фабрике, складе и т.п.). Продавец не отвечает за погрузку товара на транспортное средство, а также за таможенную очистку товара для экспорта.

***Категория F - Отгрузка
FCA (Free Carrier (...named place))***

Франко перевозчик (...название места)

означает, что продавец доставит прошедший таможенную

очистку товар указанному покупателем перевозчику до названного места. Следует отметить, что выбор места поставки повлияет на обязательства по погрузке и разгрузке товара на данном месте. Под словом «Перевозчик» понимается любое лицо, которое на основании договора перевозки обязуется осуществить или обеспечить перевозку товара по железной дороге, автомобильным, воздушным, морским и внутренним водным транспортом или комбинацией этих видов транспорта.

***FAS (Free Alongside Ship
(... named port of shipment)
Франко вдоль борта судна
(... название порта отгрузки)***

означает, что продавец выполнил поставку, когда товар размещен вдоль борта судна на причале или на лихтерах в указанном порту отгрузки. Это означает, что с этого момента все расходы и риски потери или повреждения товара должен нести покупатель. По условиям термина **FAS** на продавца возлагается обязанность по таможенной очистке товара для экспорта.

FOB (Free On Board (... named port of shipment))

Франко борт (... название порта отгрузки)

означает, что продавец выполнил поставку, когда товар перешел через поручни судна в названном порту отгрузки. Это означает, что с этого момента все расходы и риски потери или повреждения товара должен нести покупатель. По условиям термина **FOB** на продавца возлагается обязанность по таможенной очистке товара для экспорта. Данный термин может применяться только при перевозке товара морским или внутренним водным транспортом. Если стороны не собираются поставить товар через поручни судна, следует применять термин **FCA**.

CFR (Cost and Freight (... named port of destination))

Стоимость и фрахт (... название порта назначения)

означает, что продавец выполнил поставку, когда товар перешел через поручни судна в порту отгрузки. Продавец обязан оплатить расходы и фрахт, необходимые для доставки товара в названный порт назначения, **ОДНАКО**, риск потери или повреждения товара, а также любые дополнительные расходы, возникающие после отгрузки товара, переходят с продавца на покупателя. По условиям термина **CFR** на продавца возлагается обязанность по таможенной очистке товара для экспорта. Данный термин может применяться только при перевозке товара морским или внутренним водным транспортом. Если стороны не собираются поставить товар через поручни судна, следует применять термин **CPT**.

CIF (Cost, Insurance and Freight (... named port of destination))

Стоимость, страхование и фрахт (...название порта назначения)

означает, что продавец выполнил поставку, когда товар перешел через поручни судна в порту отгрузки. Продавец обязан оплатить расходы и фрахт, необходимые для доставки товара в указанный порт назначения, НО риск потери или повреждения товара, как и любые дополнительные расходы, возникающие после отгрузки товара, переходят с продавца на покупателя. Однако, по условиям термина **CIF** на продавца возлагается также обязанность приобретения морского страхования в пользу покупателя против риска потери и повреждения товара во время перевозки.

CIP (Carriage and Insurance Paid To (... named place of destination))

Фрахт/перевозка и страхование оплачены до

(...название места назначения)

означает, что продавец доставит товар названному им перевозчику. Кроме этого, продавец обязан оплатить расходы, связанные с перевозкой товара до названного пункта назначения. Это означает, что покупатель берет на себя все риски и любые дополнительные расходы после доставки таким образом товара. Однако, по условиям **CIP** на продавца также возлагается обязанность по обеспечению страхования от рисков потери и повреждения товара во время перевозки в пользу покупателя. Следовательно, продавец заключает договор страхования и оплачивает страховые взносы. Покупатель должен принимать во внимание, что согласно условиям термина **CIP** от продавца требуется обеспечение страхования с минимальным покрытием.

CPT (Carriage Paid To (... named place of destination))

Фрахт/перевозка оплачены до (...название места назначения)

означает, что продавец доставит товар названному им перевозчику. Кроме этого, продавец обязан оплатить расходы, связанные с перевозкой товара до названного пункта назначения. Это означает, что покупатель берет на себя все риски потери или повреждения товара, как и другие расходы после передачи товара перевозчику.

DAT (Delivered At Terminal (... named terminal of destination))

Поставка на терминале (... название терминала)

означает, что продавец осуществляет поставку, когда товар, разгруженный с прибывшего транспортного средства, предоставлен в распоряжение покупателя в согласованном терминале в поименованном порту или в месте назначения.

"Терминал" включает любое место, закрытое или нет, такое как причал, склад, контейнерный двор или автомобильный, железнодорожный или авиа карго терминал. Продавец несет все риски, связанные с доставкой товара и его разгрузкой на терминале в поименованном порту или в месте назначения.

DAP (Delivered At Point (... named point of destination))

Поставка в пункте (... название пункта)

означает, что продавец осуществляет поставку, когда товар предоставлен в распоряжение покупателя на прибывшем транспортном средстве, готовым к разгрузке, в согласованном месте назначения. Продавец несет все риски, связанные с доставкой товара в поименованное место.

DDP (Delivered Duty Paid (... named place of destination))

Поставка с оплатой пошлины (... название места назначения)

означает, что продавец предоставит прошедший таможенную очистку и неразгруженный с прибывшего транспортного средства товар в распоряжение покупателя в названном месте назначения. Продавец обязан нести все расходы и риски, связанные с транспортировкой товара, включая (где это потребуется) любые сборы для импорта в страну назначения (под словом «сборы» здесь подразумевается ответственность и риски за проведение таможенной очистки, а также за оплату таможенных формальностей, таможенных пошлин, налогов и других сборов). В то время как термин EXW возлагает на продавца минимальные обязанности, термин **DDP** предполагает максимальные обязанности продавца.

5. Таможенные органы: функции и задачи.

В Республике Беларусь осуществляется единая таможенная политика, являющаяся составной частью внутренней и внешней политики Республики Беларусь.

Таможенное регулирование – установление порядка и правил перемещения товаров через таможенную границу Республики Беларусь, использования товаров, ввезенных на таможенную территорию Республики Беларусь либо вывозимых за ее пределы, в соответствии с таможенным режимом или таможенной процедурой, а также определение плательщиков и отдельных элементов обложения таможенных платежей и регламентация властных отношений между таможенными органами и лицами, реализующими права владения, пользования и распоряжения указанными товарами.

Общее руководство таможенным делом осуществляет Президент Республики Беларусь.

Республиканским органом государственного управления, осуществляющим непосредственное руководство таможенным делом, является ***Государственный таможенный комитет Республики Беларусь***, который обеспечивает реализацию в таможенных целях задач в области таможенного дела и единообразия применения таможенного законодательства всеми таможенными органами на территории Республики Беларусь.

Таможенное законодательство составляет систему принятых (изданных) на основании нормативных правовых актов, которая включает:

- Таможенный кодекс Республики Беларусь и принятые в соответствии с ним законы;
- акты Президента Республики Беларусь по вопросам таможенного регулирования;
- постановления Правительства Республики Беларусь,;
- нормативные правовые акты Государственного таможенного комитета Республики Беларусь.

Если нормами международных договоров, действующих для Республики Беларусь, установлены иные правила, чем те, которые содержатся в Таможенном Кодексе или иных актах таможенного законодательства, то применяются нормы международного договора, если иное не установлено в соответствии с нормами международного права, действующими для Республики Беларусь.

Документы, представляемые таможенному органу в зависимости от вида транспорта, на котором осуществляется международная перевозка.

при международной перевозке автомобильным транспортом:

- документы на транспортное средство международной перевозки;
- транспортные (перевозочные) документы;
- документ, сопровождающий международные почтовые отправления при их перевозке, определенный актами Всемирного почтового союза;
- имеющиеся у перевозчика коммерческие документы на перевозимые товары;

СПРАВОЧНО:

Карнет АТА - международный таможенный документ, который используется в качестве таможенной декларации при помещении ввозимых на таможенную территорию Республики Беларусь товаров (за исключением транспортных средств) под таможенные режимы временного ввоза или транзита и при помещении вывозимых за пределы таможенной территории Республики Беларусь товаров под таможенный режим временного вывоза и в качестве международно-действующей гарантии (обеспечения) уплаты ввозных таможенных пошлин, налогов на таможенной территории Республики Беларусь в отношении таких товаров.

Carnet TIR (книжка МДП, международных дорожных перевозок) — документ таможенного транзита, дающий право перевозить грузы через границы государств в опломбированных таможенной кузовах автомобилей или контейнерах с упрощением таможенных процедур. Документ покрывает автомобильные и мультимодальные перевозки грузов (осуществляемые в автофургонах, трейлерах, полутрейлерах и контейнерах) между государствами, признавшими «Таможенную конвенцию о международной перевозке грузов с применением книжки международной дорожной перевозки (МДП)» 1959 г. и 1975 г. Все автомобильные транспортные средства должны иметь соответствующие разрешения компетентных органов на их использование. Выдаётся национальным гарантийным объединением (ассоциацией), авторизованной в свою очередь компетентными органами страны. Список национальных ассоциаций - на сайте ЕЭК ООН: <http://www.unece.org/tir/system/tir-system-countries.htm>

Представляет собой книжку с отрывными листами, отрываемыми при прохождении грузом очередной таможни. Может состоять из максимум 20 отрывных страниц, что позволяет осуществлять перевозку через максимум 10 стран (включая страну отправления и назначения).

Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 г.) -[международное соглашение](#), принятое в [1975](#) г. под эгидой [Европейской экономической комиссии ООН](#). Целью Конвенции является создание системы транспортировки грузов, упрощающей процедуры оформления грузов при пересечении им границ.

Чтобы обеспечить беспрепятственное перемещение грузов с минимальными задержками в пути и в то же время обеспечить максимальную таможенную безопасность, режим МДП содержит пять основных элементов:

Грузы должны перевозиться в безопасных (с точки зрения таможни) транспортных средствах или контейнерах;

Уплата таможенных пошлин и налогов, в отношении которых существует риск неуплаты, должна быть обеспечена международной гарантией;

Грузы должны сопровождаться признанным всеми государствами - участниками Конвенции таможенным документом (книжкой МДП), принятым к оформлению в государстве отправления и служащим документом контроля в государствах отправления, транзита и назначения;

Меры таможенного контроля, принимаемые в государстве отправления, должны признаваться всеми странами транзита и назначения;

Доступ к процедуре МДП для национальных объединений (разрешение на выдачу книжек МДП) и физических и юридических лиц (разрешение на использование книжек МДП) должен контролироваться уполномоченными национальными органами.

Для обеспечения безопасности перевозок Конвенция МДП устанавливает, что грузы должны перевозиться в контейнерах или грузовых отделениях транспортных средств, сконструированных таким образом, чтобы исключить возможность доступа к содержимому запломбированной части транспортного средства или контейнера без оставления видимых следов вскрытия грузового отделения транспортного средства, контейнера или повреждения таможенных печатей и пломб.

Книжка МДП (Carnet TIR) – международный таможенный документ, который представляет собой краеугольный камень всей транзитной системы и подтверждает то, что в отношении перевозимых по процедуре МДП товаров существует международная гарантия.

На сегодняшний день Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) - единственная международная организация, которая получила (под контролем Исполнительного совета МДП) право на централизованное изготовление и распространение книжек МДП среди национальных гарантийных объединений в соответствии с договорными обязательствами, утвержденными Административным комитетом МДП. В свою очередь, каждое национальное гарантийное объединение выдает книжки МДП перевозчикам своего государства на условиях, определенных в декларации - обязательстве перевозчика.

Первая страница обложки, а также отрывные листки и корешки, сгруппированные по два, являются наиболее важной частью книжки МДП для таможенного контроля и действия гарантийной системы.

Комплект из двух отрывных листков и двух корешков используется в каждом государстве, на территории которого осуществляется операция МДП.

Предъявление должным образом заполненной перевозчиком именной книжки МДП, содержащей подписи и печати международной организации и выдавшего её гарантийного объединения, уже само по себе является доказательством существования и действительности гарантии. Книжка МДП действительна до завершения перевозки МДП в таможне назначения при условии, что операция начата в таможне отправления в сроки, установленные выдавшим книжку МДП гарантийным объединением.

Зеленая карта (англ. *Green Card*) —
международный договор (полис)
страхования автогражданской
ответственности, а также соглашение о
взаимном признании странами-членами
Соглашения страхового полиса по
страхованию ответственности владельцев
средств автотранспорта.