



**МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ  
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

**Белорусский национальный  
технический университет**

---

---

**Кафедра «Экономика и логистика»**

**Т. В. Пильгун**

# **ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА**

**Учебно-методическое пособие**

**Часть 1**

**Минск  
БНТУ  
2017**

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ  
Белорусский национальный технический университет

---

Кафедра «Экономика и логистика»

Т. В. Пильгун

## ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА

Учебно-методическое пособие  
для студентов направления специальности 1-27 02 01-01  
«Транспортная логистика (автомобильный транспорт)»

В 2 частях

Часть 1

*Рекомендовано учебно-методическим объединением по образованию  
в области экономики и организации производства*

Минск  
БНТУ  
2017

УДК 656:005.932(076.5)  
ББК 65.291.592-81\*65.37я73  
ПЗ2

**Рецензенты:**

кафедра «Управление эксплуатационной работой» БелГУТ  
(зав. каф. – кандидат технических наук, доцент *А. А. Ерофеев*);  
доктор экономических наук, профессор *Н. П. Беляцкий*, БГЭУ

**Пильгун, Т. В.**

ПЗ2      Транспортная логистика : учебно-методическое пособие для студентов направления специальности 1-27 02 01-01 «Транспортная логистика (автомобильный транспорт)» : в 2 ч. Ч. 1 / Т. В. Пильгун. – Минск : БНТУ, 2017. – 79 с.  
ISBN 978-985-583-009-3 (Ч. 1).

Учебно-методическое пособие предназначено для проведения практических занятий и выполнения курсовой работы по дисциплине «Транспортные системы» для студентов направления специальности 1-27 02 01-01 «Транспортная логистика (автомобильный транспорт)».

Приводятся теоретические основы, задания и практические выкладки в виде примеров выполнения практических работ.

**УДК 656:005.932(076.5)**  
**ББК 65.291.592-81\*65.37я73**

**ISBN 978-985-583-009-3 (Ч. 1)**  
**ISBN 978-985-583-010-9**

© Пильгун Т. В., 2017  
© Белорусский национальный  
технический университет, 2017

## Содержание

Введение .....	4
1. Практические работы .....	5
<i>Практическая работа № 1.</i>	
Анализ конкурентоспособности видов транспорта .....	5
<i>Практическая работа № 2.</i>	
Базисные условия поставки групп «Е» и «F» .....	7
<i>Практическая работа № 3.</i>	
Базисные условия поставки групп «С» и «D» .....	14
<i>Практическая работа № 4.</i>	
Термины и понятия документарного оформления перевозки внешнеторговых грузов морским транспортом.	
Заполнение коносамента .....	19
<i>Практическая работа № 5.</i>	
Оформление документов для перевозки грузов в системе железнодорожного транспорта .....	23
<i>Практическая работа № 6.</i>	
Расчет провозных платежей за перевозку грузов в системе железнодорожного транспорта .....	27
<i>Практическая работа № 7.</i>	
Заполнение транспортных документов при организации автомобильной перевозки грузов, расчет тарифов за автомобильную перевозку при применении сдельной системы оплаты труда .....	31
2. Курсовая работа .....	44
2.1. Постановка задачи и исходные данные для выполнения курсовой работы по теме «Моделирование экспортной перевозки груза» .....	44
2.2. Методические рекомендации по выполнению заданий курсовой работы по теме «Моделирование экспортной перевозки груза» .....	49
Используемая литература .....	57
ПРИЛОЖЕНИЯ .....	58
Приложение А. Наглядное изображение ответственности продавца и покупателя в «Инкотерм-2010» .....	58
Приложение Б. Формы отдельных товаросопроводительных документов .....	59
Приложение В. Методология составления контракта купли-продажи .....	66

## Введение

Учебно-методическое пособие разработано в соответствии с учебной программой по дисциплине «Транспортные системы» для направления специальности 1-27 02 01-01 «Транспортная логистика (автомобильный транспорт)».

Основные задачи учебно-методического пособия:

- изучение студентами системы транспортного обеспечения хозяйственной деятельности, при которой основной целью являются своевременность и высокое качество перевозок грузов и пассажиров;
- ознакомление студентов с основами нормативно-правовой базы, обеспечивающей реализацию методов функционирования современных транспортных систем;
- приобретение навыков для использования в практической работе на предприятиях, осуществляющих транспортно-логистическую деятельность;
- ознакомление с основными терминами и понятиями, касающимися дисциплины «Транспортные системы» и функционального элемента логистических систем «транспортная логистика» в целом, воспитание у студентов мотивации к их изучению, как языка общения современных экономистов-менеджеров и логистов.

Учебно-методическое пособие состоит из двух разделов.

Первый раздел включает практические работы, предназначенные для выполнения студентами на практических занятиях под руководством преподавателя. В практических работах сформированы цель работы и задачи, приведены методики выполнения работы и примеры решения.

Второй раздел включает постановку задач и исходные данные, а также методические рекомендации по выполнению курсовой работы по теме «Моделирование экспортной перевозки грузов».

# 1. ПРАКТИЧЕСКИЕ РАБОТЫ

## *Практическая работа № 1*

### АНАЛИЗ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ВИДОВ ТРАНСПОРТА

**Цель работы:** изучение основных факторов, влияющих на конкурентоспособность видов транспорта, ознакомление с методами расчета конкурентности и конкурентоспособности.

#### **Задачи практической работы**

1. Изучить теоретическую информацию по преимуществам и недостаткам видов транспорта.

2. По наиболее обобщенным экспертным оценкам рассчитать рейтинг железнодорожного, водного, автомобильного, трубопроводного, воздушного видов транспорта для грузовых перевозок. Написать выводы о рейтинге и конкурентоспособности видов транспорта.

3. Пользуясь примером и данными табл. 1.1, определить предпочтение вида транспорта для заданных грузов: зерновые грузы, нефть, строительные грузы, уголь и руда (табл. 1.2). Написать выводы.

Таблица 1.1

Обобщенные экспертные оценки видов транспорта

Вид транспорта	Срок доставки от «двери» до «двери» (1)	Частота отправок по плану (2)	Надежность выполнения графика поставок (3)	Универсальность (4)	Географическая доступность (5)	Стоимость (6)	Рейтинг
Железнодорожный	3	4	3	2	2	3	
Водный	4	5	4	1	4	1	
Автомобильный	2	2	2	3	1	4	
Трубопроводный	5	1	1	5	5	2	
Воздушный	1	3	5	4	3	5	

Таблица 1.2

## Зерновые грузы. Экспертная оценка видов транспорта

Вид транспорта	Оценка по показателям (см. табл. 1.1)						Рейтинг
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	
Железнодорожный							
Водный							
Автомобильный							
Трубопроводный							
Воздушный							

4. Используя пятибалльную шкалу, определить предпочтение вида транспорта для пассажирских перевозок (табл. 1.3): дальних (свыше 1000 км), местных (до 1000 км) и пригородных (до 150 км).

Таблица 1.3

## Пассажирские перевозки

Вид транспорта	Дальние	Местные	Пригородные	Рейтинг
Железнодорожный				
Водный				
Автомобильный				
Трубопроводный				
Воздушный				

**Теоретическая часть**

Работники каждого вида транспорта стремятся удержать своих клиентов за счет расширения услуг и сервисного обслуживания, логистических нормативов транспортного обслуживания, использования современных информационных технологий высокого качества.

В табл. 1.1 приведены обобщенные экспертные оценки по пятибалльной шкале (лучшая оценка – меньшая сумма баллов) и по шести показателям – срок доставки, частота отправления по плану (ритмичность), надежность выполнения графика поставок, универ-

сальность, географическая доступность, стоимость (относительная условная величина).

По экспертным оценкам определяется рейтинг каждого из видов транспорта по условию

$$R_j = \sum r_{i,j},$$

где  $i$  – номер оценки:  $i = 1, 2, 3, \dots, 6$ ;

$j$  – номер вида транспорта:  $j = 1, 2, \dots, 5$ ;

$r_{ij}$  – экспертная оценка по  $i$ -му показателю  $j$ -го вида транспорта.

### **Практическая часть**

Расчеты сводятся в последнюю колонку табл. 1.1. Устанавливается соотношение рейтинга  $R$  и конкурентности  $K$ :

$$R_1 < R_2 < R_3 < R_4 < R_5,$$

$$K_1 > K_2 > K_3 > K_4 > K_5.$$

Экспертные оценки, рейтинги и конкурентности применительно к разным видам транспорта и разным грузам существенно различаются. Перевозку зерна, угля, руды, многих грузов строительной индустрии предпочтительно осуществлять железнодорожным транспортом. По каждому виду этих грузов производятся экспертные оценки (см. табл. 1.2). Это не исключает необходимости повышать конкурентоспособность и качество перевозок и услуг в отношении этих и других продуктов народного хозяйства. Кроме того, в практической деятельности экспертные оценки выставляются в конкретных условиях регионов и логистических маршрутов.

### ***Практическая работа № 2***

#### **БАЗИСНЫЕ УСЛОВИЯ ПОСТАВКИ ГРУПП «Е» И «F»**

**Цель работы:** закрепление знаний, полученных из лекционных материалов, по базовым условиям поставки «Инкотермс», особенностям базисных условий поставки групп «Е» и «F».

## Задачи практической работы

Используя материалы теоретической части, ответить письменно на вопросы по базовым условиям поставки групп «Е» и «F», представленные в практической части работы.

### Теоретическая часть

Одной из частых ошибок при составлении контракта является неправильный выбор условий поставки товара. Зачастую отечественный предприниматель не берет на себя труд посчитать транспортные затраты и старается если продать товар, то прямо с завода (используя при этом формулу «самовывоз»), а если купить – то прямо с доставкой на свой склад. В результате возникают достаточно ощутимые потери как при экспорте, так и при импорте товаров. Поэтому проработка базисных условий поставки товаров в контрактах имеет важное значение для повышения эффективности доставки.

Участникам международной торговли еще в 20–30-е годы XX века было очевидно, что для успешной работы на рынке и грамотного оформления внешнеторговых контрактов требуется наличие универсального терминологического языка, единых формулировок условий передачи от продавца к покупателю прав распоряжения товаром и разделения между собой рисков ущерба товару в ходе его транспортировки.

Международной торговой палатой сложившиеся торговые обычаи обозначены в форме базисных условий поставки товаров, которые были названы Правилами Инкотермс (англ. incoterms – international Commercial Terms) и изданы в 1936 году под названием «Инкотермс-1936». В разные годы в документ вносились изменения и дополнения. В настоящее время Инкотермс действует в редакции 2010 года — «Инкотермс-2010».

Базисные условия поставок, являясь ключевыми условиями договоров международной купли-продажи товаров, регулируют права и обязанности продавца и покупателя, связанные с доставкой товара: упаковкой, таможенным оформлением, страхованием, получением экспортных и импортных разрешений, оплатой расходов по погрузке и выгрузке, передачей товара покупателю. Базисные условия поставок служат основанием для определения цены товара

и момента исполнения продавцом обязанности по передаче товара покупателю и соответственно перехода риска случайной утраты или повреждения товара с продавца на покупателя.

Все условия поставки в Инкотермс разбиты на четыре категории: E, F, C и D, ссылки на которые содержатся в договорах перевозки, страхования, при финансово-банковских расчетах и кредитовании сделки, а также для принятия сторонами контракта обязательств по таможенной очистке, упаковке, маркировке экспортных и импортных товаров. Всего базисных условий (терминов) 11. В качестве индикатора каждой группы используется первая буква термина, которой обозначается данная группа: E, F, C и D.

Классификация делит 11 базовых условий поставок Инкотермс на 2 группы:

1) правила для любого вида транспорта (EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP);

2) правила для водного транспорта (FAS, FOB, CFR, CIF).

При определении базисных условий поставки следует исходить из того, что договаривающиеся стороны могут сделать выбор из трех групп условий:

1) группа E – предусматривает минимальные обязанности продавца по реализации товара;

2) группа F и C – налагает на продавца более широкие обязанности, при выполнении которых он обязан передать товар перевозчику, который может избираться как продавцом, так и покупателем. На перевозчика могут быть возложены обязанности по страхованию груза;

3) группа D – при использовании этой группы обязанности продавца становятся максимальными и включают в себя передачу товаров покупателю в точке назначения (населенном пункте или терминале).

Толкование терминов и наглядное изображение ответственности продавца и покупателя в «Инкотерм-2010» приведены в прил. А.

*Группа E – отгрузка:*

– EXW – означает поставку с завода в поименованном месте. Обязанности и риски продавца: не несет никаких обязательств по транспортировке товаров, выполняет свою обязанность по поставке, предоставляя товар покупателю в поименованном месте в срок, обозначенный в контракте. Обязательства и риски покупателя:

несет ответственность за погрузку товара на транспортное средство, доставку и очистку товара для экспорта (данное условие не должно применяться, если покупатель прямо или косвенно не может выполнить экспортные формальности; в таких обстоятельствах будет применяться условие FCA). Во внешнеторговую цену контракта, сформированную на базе EXW, входят затраты по изготовлению товара + прибыль экспортера.

*Группа F – основная перевозка не оплачена:*

– FCA – свободно у перевозчика. Продавец обязан поставить товар с выполнением таможенных формальностей, связанных с экспортом, на попечение перевозчика, указанного покупателем в поименованном месте, и погрузить товар на предоставленное покупателем перевозочное средство. Покупатель обязан своевременно указать пункт назначения и оплатить провозную плату перевозчику, который принимает на себя ответственность за транспортировку в качестве перевозчика контрагента, он сам заключает договор с владельцем транспортных средств. Цена внешнеторгового контракта включает

цену EXW + перевозку к указанному покупателем месту + услуги экспедитора + погрузку + экспортные и таможенные платежи.

*Под перевозчиком следует иметь в виду любое лицо, которое по договору перевозки, заключенному с покупателем, осуществляет или обеспечивает выполнение перевозки железнодорожным, автомобильным, морским, авиационным, внутренним водным транспортом или сочетанием таких видов транспорта.*

*Перевозчик принимает на себя ответственность за транспортировку. Он сам заключает договор перевозки с владельцами транспортных средств (договор автодорожной, железнодорожной, воздушной, морской или смешанной перевозки) или договор заключается от его имени. Перевозчиком может считаться и экспедиторская фирма, принимающая на себя ответственность за транспортировку.*

*Если покупатель дает указание продавцу поставить груз лицу или транспортно-экспедиторской фирме, не являющейся перевозчиком, продавец считается выполнившим свое обязательство по поставке товаров, когда они находятся в распоряжении такого лица или фирмы;*

– FAS (свободно вдоль борта судна) – применяется только при морской перевозке. Продавец обязан поставить товар за свой счет, в обусловленный порт погрузки, в согласованный срок и расположить товар вдоль борта судна, зафрахтованного покупателем, и выполнить таможенные формальности, связанные с экспортом. Покупатель обязан зафрахтовать судно и оплатить перевозку. Риск случайной гибели или повреждения товара переходит с продавца на покупателя на момент фактической поставки товара вдоль борта судна в обусловленном порту погрузки в согласованный срок. Цена внешнеторгового контракта включает

цену EXW + фрахт до порта отправления + перевалку  
и складирование в порту + доставку к борту судна +  
+ экспортные таможенные платежи.

*Если судно не сможет из-за своих размеров или глубокой осадки производить погрузку у причала и погрузка происходит на рейде, продавец обязан за свой счет и на свой риск доставить товар на лихтерах (самоходные баржи) или другими вспомогательными средствами к борту судна и известить об этом покупателя.*

*Покупатель при этом условии обязан своевременно зафрахтовать судно, заблаговременно сообщить продавцу название судна, время прибытия, условия погрузки и нести все расходы по доставке товара к борту судна. Риск случайной гибели или повреждения товара переходит с продавца на покупателя в момент фактической поставки товара вдоль борта судна в обусловленном порту погрузки в согласованный срок;*

– FOB (свободно на борту судна) – применяется только при морской перевозке. Продавец обязан за свой счет поставить товар (с выполнением таможенных формальностей) на борт судна, зафрахтованного покупателем, в согласованном порту погрузки в установленный срок. Покупатель обязан за свой счет зафрахтовать судно и своевременно известить продавца о сроке и месте погрузки, названии и времени прибытия судна. Риск утраты или повреждения товара переходит с продавца на покупателя в момент перехода товара через поручни судна, с этого момента покупатель несет все расходы. Цена внешнеторгового контракта включает

цену FAS + стоимость погрузки на борт судна.

Укладка груза в трюме не входит в обязанности продавца и по принятым нормам фрахтования выполняется за счет судовладельца и включается в счет фрахта, уплачиваемого покупателем.

### Практическая часть

Ответы на вопросы по условиям поставки оформить в виде следующей таблицы.

Вопрос	EXW	FCA	FAS	FOB
1. Кто организует международную транспортировку груза?				
2. Кто платит провозную плату и до какого пункта?				
3. Включаются ли транспортные расходы в цену товара по контракту?				
4. Когда риск случайной гибели или повреждения товара переходит с продавца на покупателя?				
5. Кто осуществляет таможенные формальности по экспорту?				
6. Кто осуществляет таможенные формальности по импорту?				
7. Кто заключает договор перевозки?				
8. При каких условиях (или условии) ответственность продавца заканчивается при погрузке товара на воздушное транспортное средство (если согласно контракту поименованным пунктом является аэропорт)?				

## Окончание таблицы

Вопрос	EXW	FCA	FAS	FOB
9. При каких условиях (или условии) у белорусского покупателя возникнут издержки по транспортировке за границей при закупке импортных товаров?				
10. Где и кому предполагается сдача товара при каждом из условий?				
11. Какие условия распространяются только на водный транспорт?				
12. Определите общую сумму контракта при каждом из условий, если известны затраты*				

\* Стоимость продукции – 800 тыс. USD;

- сборы за таможенное оформление и таможенные пошлины: при вывозе и экспортной пошлины – 4200 USD, ввозе в страну и импортной пошлины – 9800 USD;
- экспортная лицензия – 2000 USD;
- импортная лицензия – 6500 USD;
- транспортные расходы до пункта назначения – 6200 USD;
- страхование основной перевозки – 8000 USD;
- погрузочно-разгрузочные работы: в стране экспортера (погрузка на заводе-изготовителе, выгрузка на основной транспорт) – 3000 USD, в стране импортера (выгрузка с судна на транспорт покупателя и выгрузка на складе предприятия) – 6500 USD.

### Содержание отчета

1. Цель работы.
2. Ответы на вопросы в форме таблицы.
3. Расчеты суммы контракта по каждому условию.

## *Практическая работа № 3*

### **БАЗИСНЫЕ УСЛОВИЯ ПОСТАВКИ ГРУПП «С» И «D»**

**Цель работы:** закрепление знаний, полученных из лекционных материалов по базовым условиям поставки «Инкотермс», особенностям базисных условий поставки групп «С» и «D».

#### **Задачи практической работы**

Используя материалы теоретической части практической работы № 2 и настоящей, ответить письменно на вопросы по базовым условиям поставки групп «С» и «D», представленные в практической части работы.

#### **Теоретическая часть**

##### **Группа С – основная перевозка оплачена:**

CFR (стоимость и фрахт) – применяется только при морской перевозке. Продавец обязан за свой счет зафрахтовать судно, погрузить товар на борт судна в порту отгрузки, оплатить стоимость фрахта до согласованного порта назначения, также выполнить таможенные формальности, связанные с экспортом. Покупатель несет расходы по выгрузке товара в порту, дополнительные расходы, возникшие после того, как товары были поставлены на борт судна. Риск утраты или повреждения товара переходит с продавца на покупателя в момент перехода товара через поручни судна в порту отгрузки.

Цена внешнеторгового контракта

стоимость товара + прибыль экспортеров + затраты по таможенному оформлению + лицензии при экспорте + стоимость доставки до согласованного порта назначения + погрузка товара на борт судна в порту отгрузки + перевалка, складирование (при необходимости) + фрахт до порта назначения;

CPT – перевозка оплачена до ... (место назначения). Продавец обязан заключить за свой счет договор перевозки и передать товар на попечение первого перевозчика на его грузовом терминале, про-

вести таможенное оформление товара для экспорта и нести расходы по перевозке, необходимые для доставки товара в согласованное место назначения. Покупатель обязан принять от перевозчика товар в согласованном пункте назначения. Риск гибели или повреждения товара переходит на покупателя с момента передачи товара перевозчику.

Цена внешнеторгового контракта

стоимость товара + прибыль экспортеров + таможенное оформление, лицензии при экспорте + погрузка товара на транспортное средство +  
+ перевалка, складирование (при необходимости) + оплата  
перевозки до места назначения;

CIF (стоимость страхования и фрахт) – применяется только при морской перевозке. Продавец обязан за свой счет зафрахтовать судно, оплатить стоимость фрахта до согласованного порта назначения и погрузить товар на борт судна в порту отгрузки, оплатить страхование товара от транспортных рисков по минимальной ставке, а также выполнить таможенные формальности по экспорту. Покупатель обязан принять от перевозчика товар в согласованном порту назначения, нести расходы по выгрузке товара. Риск случайной гибели товара переходит с продавца на покупателя в момент перехода товара через поручни судна в порту погрузки. Продавец должен вручить покупателю страховой полис (сертификат), выписанный страховой компанией на имя покупателя.

Цена внешнеторгового контракта

цена CFR + страхование;

CIP – перевозка и страхование оплачены до ... (место назначения). Продавец в соответствии с заключенным им договором перевозки оплачивает стоимость и страхование товара, передает товар на попечение первого перевозчика и выполняет таможенные формальности, связанные с экспортом. Покупатель обязан принять от перевозчика товар в согласованном пункте назначения, риск случайной гибели товара переходит на покупателя с момента передачи товара на попечение первого перевозчика на его складе в пункте отправления.

## Цена внешнеторгового контракта

цена СРТ + страхование.

### **Группа D – прибытие:**

**DAT** – поставка на терминал<sup>\*</sup>. Продавец обязан нести все расходы и риски, связанные с транспортировкой товара и его разгрузкой в согласованном терминале, в поименованном порту или в месте назначения, включая таможенные формальности при экспорте. Покупатель обязан получить любую импортную лицензию, осуществить таможенные формальности для импорта товара и несет все риски потери или повреждения товара с момента поставки товара на терминал.

Цена внешнеторгового контракта

стоимость товара + прибыль экспортеров + затраты по таможенному оформлению, лицензии при экспорте + стоимость доставки на согласованный терминал;

**DAP** – поставка в пункт назначения. Продавец осуществляет поставку, когда товар предоставлен в распоряжение покупателя на прибывшем транспортном средстве, готовом к разгрузке, в согласованном месте назначения и несет все риски, связанные с доставкой товара в поименованное место, не оплачивает импортные таможенные формальности, не уплачивает импортные пошлины при ввозе. Покупатель за свой счет и на свой риск получает любую импортную лицензию, а также выполняет все таможенные формальности для импорта товара, несет все риски потери и повреждения товара с момента поставки товара, все расходы по разгрузке товара с прибывшего транспортного средства в согласованном месте назначения, если договоры по перевозке эти расходы не возлагаются на продавца. Продавец оплачивает перевозку до места назначения, за исключением расходов таможенной очистки и расходов по разгрузке товара.

---

<sup>\*</sup> Терминалом считается любое место, закрытое или открытое: причал, склад, контейнерный или автомобильный двор, железнодорожный или авиакарготерминал.

## Цена внешнеторгового контракта

стоимость товара + прибыль экспортеров + затраты по таможенному оформлению, лицензии при экспорте + стоимость доставки в поименованное место назначения;

DDP – поставка с оплатой пошлин. Продавец обязан предоставить товар в распоряжение покупателя в поименованном месте назначения в стране импорта, несет все расходы и риски, связанные с доставкой товара в место назначения и обязан выполнить таможенные формальности, необходимые не только для вывоза, но и для ввоза, уплатить любые сборы, взимаемые при вывозе и ввозе, и выполнить все таможенные формальности.

Покупатель принимает товар на свой склад, а продавец сдает товар на складе покупателя невыгруженным. Риск случайной гибели товара переходит на покупателя с момента передачи товара в его распоряжение в поименованном месте назначения. Применяется при поставке на склад покупателя. Не применяется, когда продавец не может получить импортную лицензию.

## Цена внешнеторгового контракта

цена DAP + затраты по таможенному оформлению, лицензии в стране ввоза.

## Практическая часть

Ответы на вопросы по условиям поставки оформить в виде следующей таблицы.

Вопрос	CFR	CPT	CIF	CIP	DDP	DAP	DAT
1. Кто организует международную транспортировку груза?							
2. До какого пункта провозная плата вносится продавцом?							
3. Когда риск случайной гибели или повреждения товара переходит с продавца на покупателя?							

## Окончание таблицы

Вопрос	CFR	CPT	CIF	CIP	DDP	DAP	DAT
4. Кто осуществляет таможенные формальности по экспорту?							
5. Кто осуществляет таможенные формальности по импорту?							
6. Кто заключает договор перевозки?							
7. Где и кому предполагается сдача товара при каждом из условий?							
8. При каких условиях предусматривается страхование груза продавцом?							
9. Определите общую сумму контракта при каждом из условий, если известны затраты*							

\*Стоимость продукции – 800 тыс. USD;

- сборы за таможенное оформление и таможенные пошлины: при вывозе и экспортной пошлины – 4200 USD, ввозе в страну и импортной пошлины – 9800 USD;
- экспортная лицензия – 2000 USD;
- импортная лицензия – 6500 USD;
- транспортные расходы до пункта назначения (порта, терминала) – 6200 USD;
- страхование основной перевозки – 8000 USD;
- погрузочно-разгрузочные работы: в стране экспортера (погрузка на заводе-изготовителе, выгрузка на основной транспорт) – 3000 USD, стране импортера (выгрузка с судна на транспорт покупателя и выгрузка на складе предприятия) – 6500 USD.

## *Практическая работа № 4*

### **ТЕРМИНЫ И ПОНЯТИЯ ДОКУМЕНТАРНОГО ОФОРМЛЕНИЯ ПЕРЕВОЗКИ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ГРУЗОВ МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ. ЗАПОЛНЕНИЕ КОНОСАМЕНТА**

#### **Цель работы**

1. Закрепление полученных знаний по основным терминам и понятиям документарного оформления морской перевозки.
2. Отработка навыков заполнения коносамента.

#### **Задачи практической работы**

1. Заполнить бланк коносамента (Bill of Lading).
2. Каждому из приведенных в табл. 4.1 практической части терминов, отмеченных цифрами, найти соответствующее понятие, обозначенное буквой.

#### **Теоретическая часть**

Международные транспортные документы в морских перевозках подразделяются на два типа: обладающие свойствами ценных бумаг и не имеющие свойств ценных бумаг. В морской перевозке к первому типу относится коносамент (Bill of Lading), а ко второму – морская накладная (Seaway Bill).

Функции коносамента:

- является документом, доказывающим факт заключения договора перевозки, содержит в себе все основные условия данного договора;
- несет функцию «расписки» – документа, подтверждающего факт принятия груза перевозчиком (судовладельцем) к перевозке, в указанном в нем количестве и качестве;
- является ценной бумагой, дающей право собственности на конкретный груз (товарораспорядительный документ). Это выражается в том, что коносамент, с конкретно указанным в нем грузом, может быть продан, куплен, передан на определенных условиях другому лицу, и при этом не требуется физическое перемещение товара.

В Республике Беларусь порядок составления коносамента и его необходимые реквизиты установлены Гражданским кодексом Республики Беларусь и Кодексом торгового мореплавания Республики Беларусь от 05.11.1999 г. № 321-3.

Свое применение коносаменты нашли только на морском транспорте и при оформлении перевозок грузов в смешанных мультимодальных сообщениях.

Основные блоки коносамента:

- 1) наименование перевозчика и его местонахождения;
- 2) название судна, если груз принят к морской перевозке на определенном судне;
- 3) место погрузки и дата приема груза перевозчиком в порту погрузки;
- 4) наименование отправителя и его местонахождение;
- 5) место назначения груза либо место назначения или направления судна;
- 6) наименование получателя, если он указан отправителем;
- 7) наименование груза, основные марки, необходимые для его идентификации, а в необходимых случаях – прямое указание относительно опасного характера или особых свойств груза, число мест или предметов и масса груза или его количество, обозначенное иным образом, причем все эти данные указываются так, как они указаны отправителем;
- 8) описание внешнего состояния груза и его упаковки;
- 9) фрахт и другие причитающиеся перевозчику платежи, либо указание, что фрахт должен быть уплачен согласно условиям, изложенным в договоре или другом документе, либо указание, что фрахт уплачен полностью;
- 10) время и место выдачи коносамента;
- 11) число оригиналов коносамента, если их больше одного;
- 12) подпись перевозчика или лица, действующего от его имени.

### **Практическая часть**

1. Заполнение бланка коносамента выполняется с использованием исходных данных. Образец коносамента приведен в прил. Б (рис. Б1).

## *Исходные данные*

Норвежская компания «North Eneregy», зарегистрированная по адресу: Postboks 2201, 5509 HAUGESUND, телефон: 916 89 280, продает оборудование для добычи нефти и газа. Компания ООО «Газпром. Добыча. Шельф», зарегистрированная по адресу: Россия, 117418, Москва, ул. Новочеремушкинская, 65, заключила договор фрахтования с компанией ЗАО «Белфрахт» (фрахтовщик), зарегистрированной по адресу: 163000, г. Архангельск, ул. Поморская, 32, на поставку оборудования в количестве 50 предметов весом 545428 кг от порта Ларвик (Норвегия) до порта Корсаков (Россия).

Номер чартер-партии (договора фрахтования) 2011/328 от 29.06.2016 г.

Упаковка оборудования – на риск и ответственность отправителя. Поставку планируется выполнять на судне «Пионер» (капитан Вщенко И. И.). Нормативный срок доставки груза морским маршрутом – 5 суток. Предусматривается оплата фрахта с выделением фрахового аванса.

2. Установить соответствие терминов и понятий, табл. 4.1.

Таблица 1.4

Термины	Понятия	
Договор складского хранения	А	Документ товарораспорядительный, который оформляется при перевозке груза на судне, идущем по определенному расписанию, с останками в определенных портах, на специально выделенных причалах
Линейный коносамент	Б	Документ товарораспорядительный, обращение которого осуществляется по именованным передаточным надписям (по индоссаменту)
Фрахтовый коносамент	В	Документ товарораспорядительный, владелец которого может распоряжаться грузом, еще не прибывшим в порт, а находящимся в пути. При оформлении такого коносамента в обязательном порядке проставляется запись «Приказу имьярек»

Продолжение табл. 4.1

Термины	Понятия	
Простое складское свидетельство	Г	Первичный документ, содержащий все необходимые данные о грузе и служащий основанием для его приемки на судно
Двойное складское свидетельство	Д	Договор, являющийся основанием для выписывания складских свидетельств
Залоговое свидетельство (варрант)	Е	Товарораспорядительный документ, ценная бумага, состоящая из двух отдельных ценных бумаг
Прямой коносамент	Ж	Документ, содержащий распоряжение о передаче определенному лицу части груза, доставленного судном по коносаменту
Сквозной коносамент	З	Документ, в котором указывается, что товар должен быть доставлен определенному получателю с указанием его наименования и адреса
Погрузочный ордер	И	Договор, являющийся основанием для выписывания коносаментов и других транспортных накладных
Договор перевозки груза	К	Коносамент, выписанный на перевозку груза от порта до порта
Оборотный коносамент	Л	Документ, который выписывается в тех случаях, когда груз следует в порт назначения с перегрузкой в промежуточном порту или с перевалкой на другой вид транспорта
Деливери-ордер	М	Ценная бумага на предъявителя, товарораспорядительный документ, подтверждающий факт заключения договора хранения и принятия товара на хранение, дающая право продать товар, хранящийся на товарном складе
Именной коносамент	Н	Документ, который оформляется для перевозок, осуществляемых нерегулярно
Ордерный коносамент	О	Ценная бумага, которая дает право залога имущества, находящегося на хранении на товарном складе

Термины	Понятия	
Предъявитель-ский коносамент	П	Документ, который оформляется на груз, предназначенный для погрузки на борт судна, но еще не погруженный и находящийся под охраной
Небортовой коносамент	Р	Документ, по которому перевозчиком выдается груз любому лицу-предъявителю такого документа «посредством простого вручения»

### Содержание отчета

1. Цель работы.
2. Заполненный бланк коносамента.
3. Ответы по задаче 2.

### *Практическая работа № 5*

## ОФОРМЛЕНИЕ ДОКУМЕНТОВ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ В СИСТЕМЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

**Цель работы:** закрепление навыков оформления транспортных документов в системе железнодорожного транспорта.

### Задачи практической работы

1. Заполнить заявку на перевозку железнодорожным транспортом.
2. Заполнить железнодорожную транспортную накладную во внутр-республиканском и международном сообщении.
3. Рассчитать нормативный срок доставки груза.

### Теоретическая часть

Для решения задач практической работы необходимо изучить следующие документы:

Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом, утвержденные постановлением Министерства транспорта и комму-

никаций Республики Беларусь от 26.01.2009 г. № 12 (разделы «Правила приема заявок на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего пользования», «Правила заполнения перевозочных документов», «Правила исчисления сроков доставки»);

Перечень грузовых станций Белорусской железной дороги;

Коды железнодорожных администраций;

Тарифное руководство № 4 (таблица тарифных расстояний);

Единая тарифная статистическая номенклатура грузов (ЕТСНГ);

Таблица соответствия ЕТСНГ и ГНГ (Гармонизированная номенклатура грузов);

Справочник по железнодорожным вагонам;

Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС).

Порядок заполнения транспортных железнодорожных документов для перевозки во внутриреспубликанском сообщении регламентируется Правилами перевозки грузов железнодорожным транспортом, в международном сообщении – Соглашением о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС). Указанными документами установлены формы транспортных документов для железнодорожной перевозки.

### ***Определение нормативного срока доставки***

В соответствии с Правилами перевозок грузов срок доставки определяется по формуле

$$T = t_{\text{нк}} + \frac{L_{\text{тар}}}{V_{\text{пер}}} + t_{\text{доп}},$$

где  $t_{\text{нк}}$  – время на начально-конечные операции (добавляются двое суток);

$L_{\text{тар}}$  – тарифное расстояние;

$V_{\text{пер}}$  – норма суточного пробега, км/сут;

$t_{\text{доп}}$  – сумма времени на дополнительные операции при различных условиях организации перевозки (определяется в соответствии с Правилами перевозки грузов).

Уставом железнодорожного транспорта (статья 14) установлены две категории скорости доставки грузов: «грузовая» и «большая». Правилами перевозок грузов установлены нормы суточного пробега отправок в зависимости от расстояния перевозки и вида отправок (маршрутных, повагонных, мелких) при скоростях грузовой или большой.

### Практическая часть

Исходные данные для заполнения заявки на перевозку и железнодорожной транспортной накладной выбираются студентами из табл. 5.1 на основании порядкового номера фамилии студента в журнале.

Таблица 5.1

#### Исходные данные

Номер шифра	Наименование груза	Станция отправления	Станция назначения	Номенклатура по ГНГ	Пограничная станция Респ. Беларусь
1	Кислота бензольная	Минск	Находка	29163100	Осиновка
2	Эфиры метакриловые	Гродно	Мурманск	29161400	Езерище
3	Цитрусовые	Брест	Брянск	20083051	Закопытье
4	Молоко	Гомель	Достык (Казахстан)	04015031	Осиновка
5	Удобрения минеральные	Калий	Индия ч/р Одессу	31056000	Терюха
6	Ферросплавы	Жлобин	Батуми	72029980	Тереховка
7	Железо в кусках	Осиповичи	Гданьск	72039000	Брест
8	Арматура крепежная	Могилев	Санкт-Петербург	83024900	Езерище
9	Устройство для зарядки аккумуляторов	Молодечно	Мариуполь	85044055	Тереховка
10	Изделия столярные	Ошмяны	Клайпеда	44189080	Гудогай

Но- мер шиф- ра	Наименование груза	Станция отправле- ния	Станция назначения	Номен- клатура по ГНГ	Погранич- ная стан- ция Респ. Беларусь
11	Жмыхи	Жабинка	Орехово- Зуево	23069011	Осиновка
12	Вишня кон- сервированная	Баранови- чи-Центр	Смоленск	20086050	Осиновка
13	Масла тяжелые из нефти	Мозырь	Рига	27490000	Бигосово
14	Сера сублими- рованная	Волковыск	Ахен (Гер- мания)	28020000	Брузги
15	Скот крупный рогатый	Орша	Тюмень	01022929	Осиновка
16	Сыры	Слуцк	Варна	04069086	Горынь
17	Удобрения калийные	Калий 3	Алма-Аты	31049000	Осиновка
18	Красители химические	Мосты	Архангельск	32041900	Заольша
19	Краски и лаки	Лида	Киев	32099000	Терюха
20	Порошки стиральные	Барановичи	Львов	34022020	Горынь
21	Бустилат	Гродно	Херсон	35061000	Терюха
22	Спирт канифольный	Полоцк	Можайск	38069000	Осиновка
23	Станки ткацкие	Барановичи	Иваново	84462900	Осиновка
24	Мебель деревянная	Молодечно	Ереван	94036010	Тереховка
25	Битум нефтяной	Мозырь	Краков	27132000	Брест
26	Мука костная	Волковыск	Екатерин- бург	31010000	Осиновка

Вес груза определить самостоятельно.

Для отработки навыков заполнения транспортных документов для внутриреспубликанской перевозки условно принимается, что груз следует от станции отправления до пограничной станции Республики

Беларусь по маршруту следования. С этой целью в табл. 5.1 указана пограничная станция по маршруту следования.

При заполнении транспортных документов в международном сообщении принимать маршрут следования от станции отправления до станции назначения в соответствии с табл. 5.1.

Формы заявки на перевозку ГУ-12, транспортной железнодорожной накладной ГУ-29-О, железнодорожной накладной СМГС приведены в прил. Б (рис. Б2–Б4).

Коды станций ЕСП, ЕТСНГ, ГНГ можно найти в электронных ресурсах, в том числе на сайте

<https://www.railwagonlocation.com/ru/etsng-codes.php>

### **Содержание отчета**

1. Цель работы.
2. Исходные данные.
3. Заполненные документы: заявка на перевозку, транспортные железнодорожные накладные для перевозки во внутриреспубликанском сообщении и международном.
4. Расчет нормативного срока доставки с обоснованием принятых нормативов.

### ***Практическая работа № 6***

## **РАСЧЕТ ПРОВОЗНЫХ ПЛАТЕЖЕЙ ЗА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ В СИСТЕМЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

**Цель работы:** ознакомление с порядком расчетов провозных платежей за перевозку грузов железнодорожным транспортом во внутриреспубликанском и международном сообщении.

### **Задачи практической работы**

1. Изучить нормативные документы, упомянутые в теоретической части, устанавливающие порядок расчета провозных платежей.
2. Используя исходные данные и транспортные документы, заполненные при выполнении практической работы № 5, рассчитать:

- провозные платежи во внутриреспубликанском сообщении, условно приняв маршрут следования заданного груза от заданной станции отправления до пограничной станции по маршруту;
- провозные платежи в международном сообщении.

## **Теоретическая часть**

Основанием для расчета провозных платежей за перевозку железнодорожным транспортом во внутриреспубликанском сообщении является постановление Министерства экономики Республики Беларусь от 23.04.2013 г. № 26 «О тарифах на перевозку грузов по территории Республики Беларусь железнодорожным транспортом общего пользования, кроме перевозок грузов, следующих транзитом по территории стран-участниц единого экономического пространства, а также работы (услуги), связанные с организацией и осуществлением этой перевозки» (с изменениями от 08.06.2016 г. № 38). Указанным постановлением утверждена Инструкция, которая определяет порядок установления и применения тарифов на перевозку грузов во внутриреспубликанском сообщении железнодорожным транспортом, кроме перевозок грузов, следующих транзитом по Республике Беларусь (далее – Инструкция).

Провозная плата за перевозку определяется на основании сведений и соответствующих отметок в транспортной накладной, предусмотренных Правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования, Соглашением о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) по тарифам соответствующих тарифных схем, приведенных в приложении к Инструкции, и с учетом поправочных коэффициентов, установленных этой инструкцией. Поправочные коэффициенты устанавливаются в зависимости от классов грузов.

Инструкцией установлены следующие виды тарифов:

- тарифы группы «Б»: тарифы за перевозку грузов локомотивом железной дороги в вагонах железной дороги, частных и арендованных вагонах (инфраструктурная составляющая провозной платы);
- тарифы группы «Г»: тарифы на выполнение технических и технологических операций по организации и осуществлению перевозок грузов в вагонах железной дороги (вагонная составляющая провозной платы).

Алгоритм определения провозных платежей (в скобках указан источник информации):

1. Определить тарифное расстояние перевозки (таблицы тарифных расстояний);
2. Определить вид отправки (Правила перевозки грузов);
3. Исходя из свойств груза, выбрать род и принадлежность вагона или контейнера для перевозки (Справочник по вагонам);
4. По коду и позиции ЕТСНГ определить минимальную весовую норму (МВН) – при перевозке в универсальных вагонах, тарифный класс груза – для повагонных, групповых, маршрутных отправок (приложение 1 к Инструкции);
5. Установить номера тарифных схем по типу вагона, контейнера, их принадлежности (приложение 3 к Инструкции);
6. Определить тариф Б по тарифной схеме (приложение к Инструкции);
7. Определить тариф Т (для вагонов принадлежности железной дороге) (приложение к Инструкции);
8. Определить поправочные коэффициенты (прил. 2, табл. 1, 2 Инструкции);
9. Рассчитать провозную плату за перевозку для частных и арендованных вагонов по формуле

Тариф Б · коэффициенты;

10. Рассчитать провозную плату за перевозку вагонов принадлежности железной дороги ((Тариф Б · коэффициенты) + тариф Т);
11. Рассчитать НДС;
12. Итоговый провозной платеж: п. 10 + п. 11.

Расчет провозных платежей в международном сообщении выполняется в соответствии с международными договорами Республики Беларусь с применением документа «Тарифная политика железных дорог государств-участников Содружества Независимых Государств на перевозку грузов в международном сообщении на ... фрахтовый год». Тарифная политика пересматривается и утверждается ежегодно.

Используется также Тарифное руководство № 4, которое предназначено для определения тарифных расстояний перевозки грузов в границах железнодорожных администраций, входящих в Совет

по железнодорожному транспорту государств-участников СНГ и стран Балтии. Тарифное руководство № 4 состоит из трех книг:

– книга 1: «Тарифные расстояния между станциями на участках железных дорог»;

– книга 2, состоящая из двух частей: часть 1: «Алфавитный список железнодорожных станций», часть 2: «Алфавитный список пассажирских остановочных пунктов и платформ»;

– книга 3: «Тарифные расстояния между транзитными пунктами».

При расчетах провозных платежей в международном сообщении в первую очередь необходимо определить тарифное расстояние.

Правила, которыми следует пользоваться для расчета провозных платежей, изложены в разделе 3 Тарифной политики «Исчисление платы за перевозки грузов из/в государств, железнодорожные администрации которых являются участницами Тарифного соглашения, в/из третьей страны, а также между станциями железнодорожных администраций – участниц Тарифного соглашения».

### **Практическая часть**

1. Пример расчета провозных платежей за перевозку ткани из Минска до станции Терюха, код груза по ЕТСНГ – 631004, вес 90 т.

В соответствии с алгоритмом расчета:

1.1. Определяется тарифное расстояние – 343 км;

1.2. Отправка – повагонная;

1.3. Упакованные тюки перевозятся в крытом вагоне железной дороги. Грузоподъемность вагона 78 т;

1.4. По ЕТСНГ (код груза 631004) определяется МВН 25 т, класс груза 3;

1.5. По прил. 3 Инструкции определяется, что для расчета провозных платежей должны использоваться Тарифные схемы Б1 и Т1;

1.6. В соответствии с главой 6 Инструкции и так как перевозится 90 т (более 80), рассчитывается стоимость перевозки 1 т. По строке 80 и колонке 343 км находится тариф 694,15 руб., который делим на 80 и умножаем на 90. За 90 т получаем тариф 780,92 руб.

1.7. Определяется тариф Т – 169,44 руб.

1.8. Определяется коэффициент 1,15 к тарифу.

1.9. Провозная плата без НДС:

$$780,91 \cdot 1,15 + 169,44 = 1067,50 \text{ руб.}$$

1.10. Провозная плата за перевозку с НДС (20 %) – 1280,98 руб.

2. При пользовании документом «Тарифная политика» для расчета провозных платежей за перевозку в международном сообщении рекомендуется учесть следующее: проще ориентироваться по страницам содержания Тарифной политики, прочитать прил. 1 и 2, п. 7.3.

### **Содержание отчета**

1. Цель работы.
2. Расчеты провозных платежей во внутривнутриреспубликанском и международном сообщениях.

### *Практическая работа № 7*

## **ЗАПОЛНЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ДОКУМЕНТОВ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ, РАСЧЕТ ТАРИФОВ ЗА АВТОМОБИЛЬНУЮ ПЕРЕВОЗКУ ПРИ ПРИМЕНЕНИИ СДЕЛЬНОЙ СИСТЕМЫ ОПЛАТЫ ТРУДА**

### **Цель работы**

1. Приобретение навыков заполнения транспортных перевозочных документов при организации автомобильной перевозки грузов, расчетов тарифов за автомобильную перевозку.
2. Ознакомление с нормативной методической документацией для организации автомобильной перевозки грузов.

### **Задачи практической работы**

Используя нормативные и методические документы, упомянутые в теоретической части:

1. Заполнить заявку на автомобильную перевозку груза;
2. Заполнить автомобильные товарно-транспортные накладные для перевозки грузов во внутривнутриреспубликанском и международном

сообщении (название грузоотправителя, грузополучателя, экспедитора, объемы груза и другие данные, необходимые для заполнения бланков спроектировать самостоятельно).

3. Рассчитать тарифы за автомобильную перевозку при применении сдельной системы оплаты труда за 1 т, 1 т-км, 1 км пробега.

### **Теоретическая часть**

Статьей 40 Закона об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках определены транспортные документы, которые признаются при выполнении автомобильных перевозок грузов:

путевой лист;

товарно-транспортная накладная;

международная товарно-транспортная накладная «CMR»;

казак-поручение;

иные документы в соответствии с законодательством.

Документом, подтверждающим договор перевозки автомобильным транспортом, является товарно-транспортная накладная.

Составлению товарно-транспортной накладной предшествует оформление заказа на перевозку путем заполнения стандартного бланка, в котором содержатся сведения о грузоотправителе и грузополучателе, информация о месте приема и адресе назначения груза, сообщаются сведения о грузе и указывается размер платы за перевозки. Соответственно кроме подписей заказчика и автопредприятия предусмотрена также подпись бухгалтера, подтверждающая оплату услуг. Примерные формы заявки на перевозку и ряд форм других документов являются приложениями к Правилам автомобильных перевозок грузов.

Международные автомобильные перевозки грузов в европейских странах, Республике Беларусь, Российской Федерации и многих странах СНГ осуществляются на основе положений Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (сокращенно КДПГ), которая была заключена в Женеве в 1956 г. Конвенцией установлено, что договор перевозки определяется накладной международной дорожной перевозки груза «CMR», форма которой была разработана Международным союзом автомобильного транспорта. Поэтому при пересечении госграницы в процессе доставки груза оформляется товарно-транспортная накладная «CMR».

Порядок заполнения товарно-транспортных накладных для перевозки грузов автомобильным транспортом регламентируется документами [1–7].

Тарифы с учетом видов перевозок устанавливаются перевозчиком по группам подвижного состава в зависимости от грузоподъемности, вместимости (длины) автобусов или по конкретным типам и маркам автотранспортных средств, а также от формы оплаты за транспортную работу и иных факторов. Форма оплаты за транспортные услуги подразделяется на сдельную и повременную.

При применении *сдельной системы* оплаты за автомобильную перевозку грузов тарифы рассчитываются на любой выбранный перевозчиком показатель измерения транспортной работы: на 1 т, 1 т-км, 1 км общего пробега, а при междугородных перевозках – на две единицы: 1 км пробега с грузом и 1 км порожнего пробега.

При применении *повременной системы* оплаты за автомобильную перевозку грузов тарифы рассчитываются на две единицы измерения транспортной работы: на 1 ч использования и 1 км пробега подвижного состава.

Исходными данными для расчета тарифов при применении сдельной системы оплаты за выполненную транспортную работу являются договор или заявка заказчика на перевозку грузов и технико-экономические показатели работы подвижного состава перевозчика.

1. Расчет показателей транспортной работы за одну смену работы.

Количество ездки с грузом за смену  $N_e$  определяется по формуле

$$N_e = \frac{T_n}{\frac{l_{ег}}{\beta v_T} + t_{п-р}},$$

где  $T_n$  – время в наряде:

$$T_n = T_{см} - t_{п-з} - t_{п}, \text{ ч},$$

где  $T_{см}$  – продолжительность рабочего дня (смены) водителя, ч (принимаем 8 ч);

$t_{п-з}$  – подготовительно-заключительное время (с учетом времени предрейсового медицинского осмотра):  $t_{п-з}$  равно 25 мин или 0,417 ч;

$t_{п}$  – время на подачу подвижного состава заказчику:

$$t_{п} = \frac{L_{п}}{v_{т}}, \text{ ч},$$

где  $L_{п}$  – расстояние подачи (нулевой пробег), км;

$v_{т}$  – расчетная скорость движения автомобиля, км/ч, определяемая в соответствии с Рекомендациями по установлению норм времени и принимаемая из [5];

$l_{ег}$  – длина ездки с грузом, км;

$\beta$  – коэффициент использования пробега автомобиля, определяемый в соответствии с Рекомендациями по установлению норм времени [5], без обратной загрузки принять 0,5;

$t_{п-р}$  – время простоя автомобиля под погрузкой-разгрузкой за одну ездку:

$$t_{п-р} = \frac{q\gamma N_{пр}}{60}, \text{ ч},$$

где  $q$  – грузоподъемность автомобиля, т;

$\gamma$  – коэффициент использования грузоподъемности автомобиля в соответствии с классом перевозимого груза. Класс перевозимого груза определяется в соответствии с Правилами перевозок грузов (принять 0,80);

$N_{пр}$  – норма времени погрузки и разгрузки 1 т груза, мин, определяемая в соответствии с Правилами перевозок грузов (принять 2,0 мин).

Пробег автомобиля с грузом за смену

$$L_{гр} = N_e l_{ег}, \text{ км}.$$

Общий пробег автомобиля за смену

$$L_{\text{общ}} = \frac{L_{\text{гр}}}{\beta} + L_{\text{п}}, \text{ км.}$$

Объем перевозок грузов автомобилем за смену

$$Q = N_e q \gamma, \text{ т.}$$

Объем транспортной работы (грузооборот) за смену

$$P = Q l_{\text{ег}}, \text{ т-км.}$$

2. Расчет тарифов на автомобильную перевозку груза.

При применении сдельной системы оплаты за перевозку груза по городу и (или) в пригородном сообщении осуществляется расчет затрат на перевозки по соответствующим статьям.

2.1. Статья «Затраты на оплату труда».

В указанной статье учитываются затраты на оплату труда водителей, ремонтных и вспомогательных рабочих, служащих, непосредственно связанных с осуществлением перевозок.

Затраты на оплату труда за одну смену работы определяются по формуле

$$S_{\text{зп}} = S_{\text{зп}}^{\text{B}} + S_{\text{зп}}^{\text{P}} + S_{\text{зп}}^{\text{C}},$$

где  $S_{\text{зп}}^{\text{B}}$  – заработная плата водителей, руб.;

$S_{\text{зп}}^{\text{P}}$  – заработная плата ремонтных и вспомогательных рабочих, руб.;

$S_{\text{зп}}^{\text{C}}$  – заработная плата служащих, руб.

Общая сумма заработной платы водителей при сдельной системе оплаты труда определяется по формуле

$$S_{\text{зп}}^{\text{B}} = (S_{\text{зп сд}} + S_{\text{зп п-з}} + S_{\text{зп п}} + S_{\text{зп к}}) K_{\text{зп}},$$

где  $S_{\text{зп сд}}$  – заработная плата по сдельным расценкам, руб.;

$S_{\text{зп п-з}}$  – заработная плата за подготовительно-заключительное время, руб.;

$S_{\text{зп п}}$  – заработная плата за подачу подвижного состава заказчику;

$S_{\text{зп к}}$  – доплата с учетом коэффициента повышения тарифной ставки в качестве дополнительной меры стимулирования труда в размере, предусмотренном контрактом, заключенным с работником; принять по усмотрению;  $0 < K_{\text{к}} \leq 0,5$ ;

$K_{\text{зп}}$  – коэффициент, учитывающий выплаты стимулирующего и компенсирующего характера, резерв на оплату отпусков, компенсацию за неиспользованный отпуск (если резерв создается) и иные выплаты, предусмотренные коллективными договорами:  $K_{\text{зп}} \geq 1$ , принять 1,2.

Заработная плата по сдельным расценкам за время простоя автомобиля под погрузкой и разгрузкой груза и выполненную транспортную работу (тонно-километры либо километры пробега)

$$S_{\text{зп сд}} = \text{СР}_{\text{Т}} K_{\text{пов}} Q + \text{СР}_{\text{Т-км}} K_{\text{пов}} P,$$

где  $\text{СР}_{\text{Т-км}}$  – сдельная расценка в расчете на 1 т перевезенного груза (на 1 т-км), руб.;

$K_{\text{пов}}$  – коэффициент повышения тарифной ставки (оклада), а также сдельной расценки, размер и условия установления которого предусматриваются в локальном нормативном правовом акте и (или) трудовом договоре (контракте). При  $K_{\text{пов}} \geq 1$ , принять 1.

Сдельные расценки в расчете на 1 т  $\text{СР}_{\text{Т}}$  перевезенного груза и на 1 т-км  $\text{СР}_{\text{Т-км}}$  определяются по формулам

$$\text{СР}_{\text{Т}} = \frac{T_{\text{ч}}^{\text{В}}}{60} N_{\text{пр}};$$

$$\text{СР}_{\text{Т-км}} = \frac{T_{\text{ч}}^{\text{В}}}{60} H_{\text{вр}},$$

где  $T_{\text{ч}}^{\text{B}}$  – часовая тарифная ставка водителя грузового автомобиля, руб. (принять 0,42 руб.);

$H_{\text{вр}}$  – норма времени на 1 т-км:

$$H_{\text{вр}} = \frac{60}{v_{\text{т}} q \beta}, \text{ мин.}$$

Заработная плата за подготовительно-заключительное время  $S_{\text{зп п-з}}$ , подачу подвижного состава заказчику  $S_{\text{зп п}}$  и доплата с учетом коэффициента повышения тарифной ставки в качестве дополнительной меры стимулирования труда в размере, предусмотренном контрактом, заключенным с работником,  $S_{\text{зп к}}$ , определяются по формулам

$$S_{\text{зп п-з}} = T_{\text{ч}}^{\text{B}} K_{\text{пов}} t_{\text{п-з}};$$

$$S_{\text{зп п}} = T_{\text{ч}}^{\text{B}} K_{\text{пов}} t_{\text{п}};$$

$$S_{\text{зп к}} = T_{\text{ч}}^{\text{B}} K_{\text{к}} T_{\text{см}}.$$

Заработная плата ремонтных и вспомогательных рабочих определяется по формуле

$$S_{\text{зп}}^{\text{р}} = N_{\text{зп}} \frac{T^1 L_{\text{общ}}}{M_{\text{ф}} 1000},$$

где  $N_{\text{зп}}$  – норма затрат на заработную плату ремонтных и вспомогательных рабочих на 1000 км пробега, безразмерный коэффициент, принять согласно [6];

$T^1$  – тарифная ставка первого разряда на текущий год (в 2016 г. – 29,80 руб.);

$M_{\text{ф}}$  – среднемесячная расчетная норма рабочего времени (160 ч).

Зарботная плата служащих определяется по формуле

$$S_{зп}^c = S_{зп}^B K_c,$$

где  $K_c$  – коэффициент заработной платы служащих, приходящейся на 1 руб. заработной платы водителей (условно принять 0,33).

2.2. Статья «Отчисления на социальные нужды».

Отчисления на социальные нужды определяются по формуле

$$S_{occ} = S_{зп} \frac{N_{occ}}{100},$$

где  $N_{occ}$  – ставка отчислений на социальные нужды от средств на оплату труда:  $N_{occ} = 15\%$ .

В состав прямых материальных затрат включаются стоимость израсходованного на перевозки топлива, смазочных и других эксплуатационных материалов; затраты на ремонт автомобильных шин, ремонт и техническое обслуживание подвижного состава.

2.3. Статья «Топливо».

Затраты на автомобильное топливо  $S_T$  определяются исходя из расхода топлива в зависимости от пробега, выполненной транспортной работы, стоимости топлива по формуле

$$S_T = R_T C_T,$$

где  $R_T$  – расход топлива на плановое задание, л;

$C_T$  – цена 1 л автомобильного топлива без учета налога на добавленную стоимость, уплаченного при его приобретении, руб. (принять 1,20 руб.).

Расход топлива на плановое задание

$$R_T = \left[ \frac{N_{л} + N_{п}(G_{п} + 0,5q\gamma)}{100} L_{общ} K_T + \frac{(P - q\beta L_{общ})}{100} N_{p0,5} + N_{ег} N_e + N_{co} T_H \right] K_T,$$

где  $N_{л}$  – линейная норма расхода топлива (бензин, дизельное топливо, сжатый и сжиженный газ) на 100 км пробега  $N_{л}$ ; принимается согласно исходным данным;

$N_{п}$  – дополнительный расход топлива на 1 т собственного веса прицепа (полуприцепа), л (принять 1,3). Если прицепа или полуприцепа не имеется – слагаемое не рассчитывается;

$G_{п}$  – собственный вес прицепа (полуприцепа), т;

$K_{т}$  – коэффициент корректировки линейных норм расхода топлива, определяемый в соответствии с [7] как сумма (разность) повышений (понижений) линейной нормы расхода топлива (для усредненных условий принять 0,85);

$N_{р0,5}$  – дополнительный расход (или экономия) топлива на каждые 100 т-км перевыполненной (или невыполненной) транспортной работы по отношению к транспортной работе, выполняемой при коэффициенте динамического использования грузоподъемности 0,5 (принять 1 л);

$N_{ег}$  – дополнительный расход топлива на езду с грузом, л (принять 1,1 л);

$N_{со}$  – усредненный дополнительный расход топлива, в том числе на работу специального оборудования, л (принять 1,05);

$K_{г}$  – коэффициент, учитывающий дополнительный расход топлива на внутригаражные разезды и технические надобности (принять 1,005 л).

2.4. Статья «Смазочные и другие эксплуатационные материалы».

Затраты на смазочные и другие эксплуатационные материалы определяются по формуле

$$S_{см} = S_{т} \frac{N_{см}}{100},$$

где  $N_{см}$  – норма расхода смазочных и других эксплуатационных материалов на 1 руб. затрат на топливо, %. Определяется в соответствии с Нормами затрат на ТО и Р [5].

## 2.5. Статья «Ремонт автомобильных шин».

Затраты на ремонт и восстановление автомобильных шин определяются по формуле

$$S_{\text{ш}} = C_{\text{ш}} n_{\text{ш}} \frac{N_{\text{ш}} L_{\text{общ}}}{100 \cdot 1000},$$

где  $C_{\text{ш}}$  – цена одного комплекта шин без учета налога на добавленную стоимость, принять 250 руб.;

$n_{\text{ш}}$  – количество шин, установленных на автомобиле (прицепе, полуприцепе), ед. (принять 8);

$N_{\text{ш}}$  – норма износа в процентах на 1000 км пробега к стоимости шины:

$$N_{\text{ш}} = \frac{1000}{L_{\text{э}} K_{\text{ш}}} 100 \%,$$

где  $L_{\text{э}}$  – эксплуатационная норма пробега одной шины до списания, км (принять 90 тыс. км);

$K_{\text{ш}}$  – коэффициент, учитывающий условия эксплуатации подвижного состава (принять 1,0).

## 2.6. Статья «Ремонт и техническое обслуживание подвижного состава».

Материальные затраты на техническое обслуживание и ремонт подвижного состава определяются по формуле

$$S_{\text{р}} = N_{\text{мз}} \frac{L_{\text{общ}} I_{\text{т}}}{1000 \cdot 100},$$

где  $N_{\text{мз}}$  – норма затрат на запасные части, узлы, агрегаты и материалы для технического обслуживания и ремонта подвижного состава, руб. на 1000 км пробега, определяемая из [6]; для расчета в денонмированных рублях делить на 10000;

$I_{\text{т}}$  – индекс цен производителей промышленной продукции производственно-технического назначения на момент расчета тарифов нарастающим итогом, % (принять 105 %).

## 2.7. Статья «Амортизационные отчисления».

Расчет амортизации основных средств, в том числе на полное восстановление подвижного состава, производится по формуле

$$S_a = B_a \frac{N_{ac}}{100} \frac{L_{общ}}{1000} K_a,$$

где  $B_a$  – балансовая стоимость автомобиля (принять 50 тыс. руб.);

$N_{ac}$  – норма амортизационных отчислений на полное восстановление основных фондов в процентах от стоимости машины на 1000 км пробега (принять 0,17);

$K_a$  – коэффициент корректировки норм амортизации подвижного состава от условий эксплуатации (принять 1,0).

## 2.8. Статья «Общехозяйственные расходы».

Общехозяйственные расходы без учета налогов и платежей

$$S_H = S_{зп}^B K_H^B,$$

где  $K_H^B$  – коэффициент, учитывающий общехозяйственные расходы, соответственно приходящиеся на 1 руб. заработной платы водителей или персонала по организации и осуществлению перевозок (принять 0,8).

## 2.9. Статья «Налоги и платежи».

Кроме перечисленных затрат отдельной статьей прямым счетом рассчитываются также налоги и платежи, предусмотренные действующим законодательством, не учтенные при расчете других статей. В данной работе не учитываются.

Затраты на осуществление перевозок определяются как сумма затрат по статьям (пп. 2.1–2.9) по формуле

$$S = S_{зп} + S_{occ} + S_T + S_{cm} + S_{ш} + S_p + S_a + S_H.$$

Плановая прибыль определяется по формуле

$$P_T = S \frac{R}{100},$$

где  $R$  – рентабельность перевозок, % (принять 25 %).

Стоимость перевозки определяется как сумма затрат на осуществление перевозок  $S$ , прибыли  $P_T$ , налогов, сборов и отчислений, уплачиваемых из выручки  $S_{\text{НВ}}$  ( $S_{\text{НВ}}$  в данной работе не учитывается):

$$D_{\text{п}} = S + P_T + S_{\text{НВ}}.$$

Для определения тарифа на необходимую единицу измерения полученная стоимость перевозки делится на соответствующий объем транспортной работы:

– тариф за 1 т

$$T_T = \frac{D_{\text{п}}}{Q} \frac{100 + N_{\text{НДС}}}{100};$$

– тариф за 1 т-км

$$T_{\text{Т-км}} = \frac{D_{\text{п}}}{P} \frac{100 + N_{\text{НДС}}}{100};$$

– тариф за 1 км общего пробега

$$T_{\text{км}} = \frac{D_{\text{п}}}{L_{\text{общ}}} \frac{100 + N_{\text{НДС}}}{100}.$$

### **Практическая часть**

Исходные данные выбираются из таблицы по цифрам четырехзначного шифра, равного произведению порядкового номера фамилии студента в журнале, умноженному на 326. Для студентов, находящихся в списке под номерами 1, 2, 3, к полученному трехзначному числу добавляется цифра 0.

Формы заявки и товарно-транспортных накладных приведены в прил. Б (рис. Б5–Б7).

Исходные данные	Порядковая цифра шифра	Цифра шифра									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	0
Расстояние подачи (нулевой пробег), км	1-я	5	7	9	3	6	5	9	8	3	5
Расстояние перевозки грузов, км	2-я	20	30	40	50	30	20	60	80	40	30
Категория дороги	3-я	I	II	III	IV	V	I	II	III	IV	II
Пробег автомобиля с начала эксплуатации, тыс. км	4-я	120	250	100	130	140	160	200	190	210	180
Балансовая стоимость автомобиля, руб.	1-я	5000	5500	6000	6500	7000	6800	7500	8000	5000	4500
Тип автомобиля МАЗ (самосвал)	2-я	555142-4230	5551A2-4327	555402-220	650108	652036 (МАН)	555142-4230	5551A2-4327	555402-220	650108	652036 (МАН)
		27,7	28,8	36,0	43,2	35,5	27,7	28,8	36,0	43,2	35,5
Линейная норма расхода дизтоплива, л/100 км		13	11	10	20	22	13	11	10	20	22
Грузоподъемность автомобиля МАЗ, т		4 × 2	4 × 2	4 × 4	6 × 4	6 × 4	4 × 2	4 × 2	4 × 4	6 × 4	6 × 4
Колесная формула (общ. кол-во × ведущие)		4 × 2	4 × 2	4 × 4	6 × 4	6 × 4	4 × 2	4 × 2	4 × 4	6 × 4	6 × 4

## Содержание отчета

1. Цель работы.
2. Исходные данные.
3. Заполненные бланки документов автомобильной перевозки: заявка на перевозку, товарно-транспортная накладная, СМР-накладная.
4. Расчеты тарифов за автомобильную перевозку при применении сдельной системы оплаты труда за 1 т, 1 т-км, 1 км пробега.

## 2. КУРСОВАЯ РАБОТА

### 2.1. Постановка задачи и исходные данные для выполнения курсовой работы на тему «Моделирование экспортной перевозки груза»

#### *Общие указания*

Задание на выполнение курсовой работы по теме «Моделирование экспортной перевозки груза» выдается студентам дневной и заочной формы обучения для выполнения в рамках дисциплины «Транспортные системы».

Курсовая работа выполняется на листах формата А4 и включает содержание, список использованных источников, разделы с изложенным текстом с соответствующими расчетами, схемами, таблицами, выполненными согласно заданию.

#### **Цель курсовой работы**

1. Закрепление полученных теоретических знаний по планированию, организации и расчету показателей транспортировки экспортных грузов.
2. Изучение методологических принципов составления контракта купли-продажи, структуры контракта и факторов, ее определяющих.

#### **Задачи курсовой работы**

1. Изучить особенности и дать описание заданного базисного условия поставки согласно Incoterms-2010, охарактеризовать группу, к которой относится данное условие.

2. Разработать контракт купли-продажи на поставку заданного экспортного груза с использованием указанного базисного условия поставки.

3. На основании исходных данных рассчитать наиболее рациональный вариант доставки экспортного груза в нормативный срок.

### Исходные данные

Выбор исходных данных осуществляется по цифрам индивидуального четырехзначного числа (шифра), полученного умножением порядкового номера фамилии студента из журнала на 326. Для студентов, имеющих в списке порядковый номер фамилии от 1 до 3, для получения четырехзначного шифра добавляется цифра 0.

Для выполнения первого и второго требований задания необходимо с использованием индивидуального шифра из табл. 2.1 выбрать:

по первой цифре шифра – наименование груза из колонки 2;

второй цифре шифра – вес груза из колонки 3;

третьей цифре шифра – базисное условие поставки.

Таблица 2.1

Исходные данные

Цифры шифра	Наименование груза	Вес, т	Базовые условия поставки	Стоимость 1 грузовой операции, руб. за 1000 т
1	2	3	4	5
0	Сахар (в мешках)	5000	FCA*	500
1	Кофе в зернах (в мешках)	3000	CPT*	600
2	Плоды тропические в ящиках	4500	CIP*	400
3	Краска масляная в коробках	5000	DAT*	300
4	Яблоки в ящиках	7000	DAP*	400
5	Рыба вяленая в коробках	2000	FAS*	500
6	Конфеты в коробках	3000	CFR*	400
7	Мука пшеничная (в мешках)	5000	CIF*	600
8	Инструменты для обработки металла (в ящиках)	6000	DDP*	700
9	Оборудование по переработке молока	3500	FOB*	600

\* Место назначения, порт погрузки или порт назначения выбрать самостоятельно.

Для выполнения третьего требования задания приводится расчетная схема автодорожной транспортной сети (рис. 2.1), на которой указаны расстояния между пунктами и скорость движения. Пункты П, Р, Д являются пунктами пограничного перехода. Данная схема используется для определения маршрутов доставки груза.

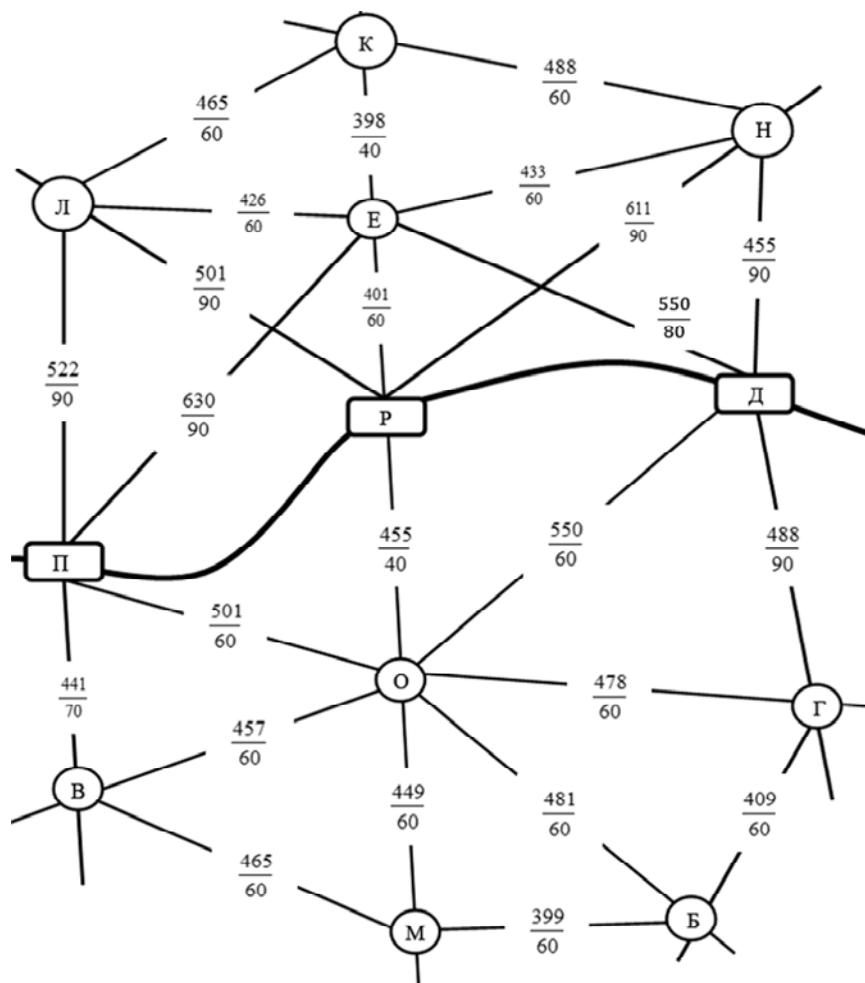


Рис. 2.1. Схема автодорожной сети

Также необходимо выбрать исходные данные по табл. 2.2:

направление движения транспортного средства, от пункта погрузки до пункта выгрузки – по первой цифре шифра из колонки 2;

число, корректирующее скорость движения по участкам, – из колонки 3 по второй цифре шифра;

число, корректирующее продолжительность таможенного оформления и пограничных операций в пунктах перехода, – из колонки 4 по третьей цифре шифра;

число, корректирующее продолжительность грузовых операций (погрузка, выгрузка, перегруз), – из колонки 5 по четвертой цифре шифра.

Таблица 2.2

Выбор направления движения  
и корректировка исходных данных

Цифра шифра	Направление движения	Корректировка $v$ , км/ч	Корректировка $T_{там}$ , ч	Корректировка $T_{гр.оп}$ , ч	Срок доставки нормативный, сут
1	2	3	4	5	6
0	В–К	5	0,5	0,15	35
1	В–Н	10	1,0	0,30	36
2	М–Л	15	1,5	0,45	37
3	М–Н	20	2,0	0,60	38
4	Б–Л	5	2,5	0,75	39
5	Б–К	10	0,5	0,15	38
6	Г–Л	15	1,0	0,30	37
7	Г–К	20	1,5	0,45	36
8	О–Л	5	2,0	0,60	35
9	О–Н	10	2,5	0,75	37

Нормативный срок доставки следует выбрать из колонки 6 по строке, соответствующей первой цифре шифра.

Для расчетов принимается общая продолжительность таможенного оформления грузов и выполнения пограничных операций по пунктам перехода  $T_{там}$ : пункт П – 8,6 ч; пункт Р – 6,1 ч; пункт Д – 8,1 ч.

Для определения продолжительности времени, затраченного на грузовые операции, время, затрачиваемое на эти операции, принять  $T_k = 0,95$  ч.

В процессе выполнения работы для получения индивидуальных исходных данных расстояния между пунктами и скорость движения по выбранным маршрутам доставки, приведенные на рис. 2.1, необходимо откорректировать следующим образом: для расстояния к заданному значению прибавить последнюю цифру шифра (к примеру, для шифра 9313 *это цифра 3*), для скорости движения по участкам – к исходным данным прибавить выбранное число корректировки скорости движения.

Выбор исходных данных из табл. 2.3 и 2.4 будет осуществляться в процессе выполнения задания согласно методическим рекомендациям.

Таблица 2.3

Данные для расчета вероятности исполнения срока доставки

Шифр	$\overline{T_0}$ , ч	$\sigma$	Шифр	$\overline{T_0}$ , ч	$\sigma$
1	2	3	1	2	3
0	1,0	1,5	5	1,5	1,5
1	1,5	1,75	6	1,0	1,75
2	2,0	2,0	7	1,5	2,0
3	2,5	2,25	8	2,0	2,25
4	2,0	2,5	9	2,5	2,5

Таблица 2.4

Средняя стоимость перевозки груза

Тарифное расстояние, км	Стоимость, руб. за 1000 т-км
801–900	200
901–1000	195
1001–1100	190
1101–1200	185
1201–1300	180
1301–1400	175
1401–1500	170
1501–1600	165

## **2.2. Методические рекомендации по выполнению заданий курсовой работы на тему «Моделирование экспортной перевозки груза»**

### **Задание 1**

*Выполнить описание заданного базисного условия поставки согласно «Incoterms-2010», охарактеризовать группу, к которой относится данное условие.*

Для качественного описания указанного в контракте базисного условия поставки и составления характеристики группы, к которой относится данное условие, необходимо изучить основные положения международных правил торговых терминов «Инкотермс-2010». Некоторые особенности «Инкотермс-2010» кратко изложены в теоретической части к практическим работам № 2 и 3, а также прил. А.

### **Задание 2**

*Разработать контракт купли-продажи на поставку экспортного груза с применением заданного базисного условия поставки.*

Для составления проекта контракта купли-продажи необходимо изучить методологию составления внешнеторговых контрактов купли-продажи, изложенную в прил. В, после чего творчески приступить к разработке контракта согласно индивидуальным исходным данным.

В практической деятельности проект контракта остается проектом до момента подписания. После подписания проекта контракта и его юридической регистрации (приобретение номера) проект становится полноценным контрактом купли-продажи.

### **Задание 3**

*На основании исходных данных рассчитать наиболее рациональный вариант доставки экспортного груза в нормативный срок.*

## Порядок выполнения задания 3

### *Теоретическая часть*

Согласно заданию груз должен быть доставлен от грузоотправителя к грузополучателю в нормативный срок. При этом необходимо сделать не только экономически обоснованный выбор варианта доставки, но и провести оценку исполнения срока доставки груза. Методика построения оперативного плана доставки грузов автомобильным транспортом от поставщика до потребителей основана на логистическом подходе. Она оперирует нормативными интервалами доставки грузов.

Количество составляющих перевозочного процесса зависит от вида перевозки. По сравнению с внутренней международная перевозка увеличивается за счет процедурной подготовки документов для перевозки, таможенного контроля на границе и пограничных операций.

Функционирование транспортной системы носит вероятностный характер. Поэтому для организации перевозочного процесса в соответствии с принципом «точно в срок» требуется оценить допустимое время доставки груза получателю. Методика моделирования перевозочного процесса на примере международной перевозки (экспорт) предусматривает, что составляющие элементы любого перевозочного процесса – это случайные величины. Поэтому их количественная оценка может быть получена с использованием вероятностных характеристик.

Превышение нормативного времени, установленного для доставки груза, объясняется тем, что на пути материального потока образуются барьеры, которыми обусловлены дополнительные потери скорости доставки.

В логистике существует понятие «функциональность цикла» (ФЦ) или «цикл исполнения заказа» [12]. Вероятностная трактовка ФЦ позволяет определить его продолжительность  $T_{ц}$  с заданной доверительной вероятностью. Например, при условии, что функция распределения времени ФЦ подчиняется нормальному закону:

$$T_{ц} = \bar{T} + \alpha_p \sigma, \quad (2.1)$$

где  $\bar{T}$ ,  $\sigma$  – соответственно среднее значение и среднее квадратическое отклонение времени выполнения  $i$ -го элемента ФЦ;

$\alpha_p$  – квантиль нормального распределения, соответствующий вероятности  $P$  (табл. 2.5).

Таблица 2.5

Квантили стандартного нормального распределения

Вероятность, %	99,99	99,90	99,0	97,72	97,50	95,0	90,0	84,13	50,0
Квантиль	3,72	3,09	2,33	2,00	1,96	1,65	1,28	1,00	0

*Квантиль в математической статистике – число, которое означает, что заданная случайная величина не превышает его лишь с фиксированной вероятностью.*

Таким образом, с помощью формулы (2.1) можно рассчитать вероятность выполнения заказа доставки.

Схематическое изображение, отражающее принцип организации международной перевозки, показано на рис. 2.2.

Во исполнение условий контракта автомобиль отправляется из автотранспортного предприятия к пункту погрузки П грузоотправителя, затем на таможенный пункт  $T_1$ , где заполняются соответствующие документы, и далее следует через пограничный переход по территории другой страны до таможенного пункта  $T_2$ , где выполняются таможенные операции, затем доставляет груз в пункт Р, где в зависимости от исходных данных разгружается или перегружается на судно.

Продолжительность перевозки включает затраты времени на движение автомобиля между пунктами и на оформление документов. Вводятся следующие условные обозначения параметров продолжительности технологических операций:

$t_n$  – погрузка в пункте П;

$t_1$  – движение от П до  $T_1$ ;

$\tau_1$  – оформление на таможене;

$t_2$  – движение от пункта  $T_1$  до границы;

$\tau_2$  – пересечение границы;

$t_3$  – движение автомобиля от границы до пункта  $T_2$ ;

$\tau_3$  – таможенное оформление груза;  
 $t_4$  – движение автомобиля от пункта  $T_2$  до терминала  $P$ ;  
 $t_B$  – разгрузка и складирование на терминале  $P$ .

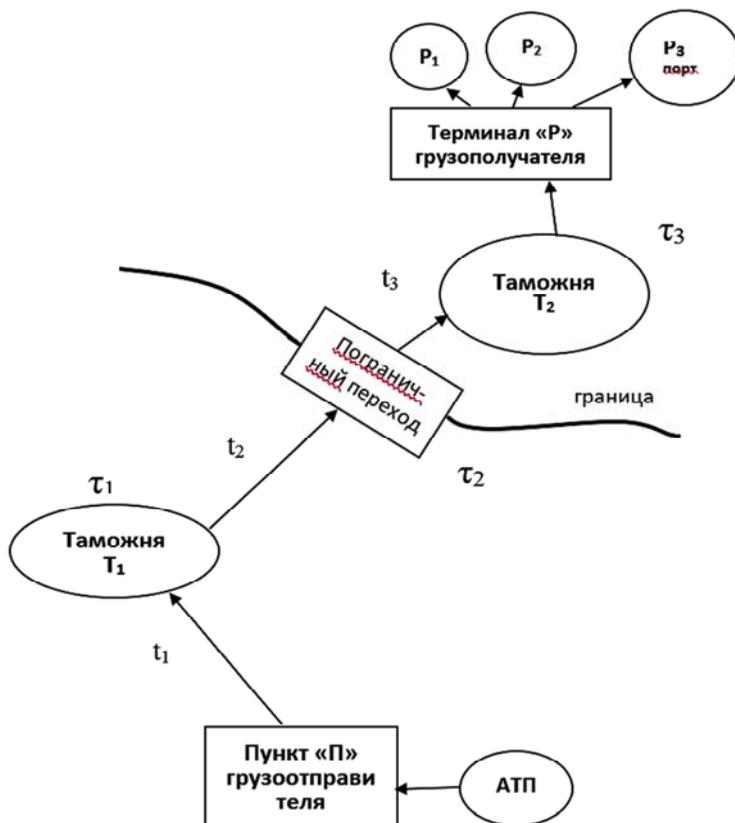


Рис. 2.2. Пример организации перевозки

Срок доставки экспортного груза определяется по формуле

$$T_0 = \sum_{i=1}^m t_{i,i+1} + \sum_{j=1}^n \tau_j + \sum_{k=1}^l t_k, \quad (2.2)$$

где  $t_{i,i+1}$  – продолжительность движения автомобиля между  $i$ -м и  $(i + 1)$ -м пунктами;

- $\tau_i$  – продолжительность таможенных операций на  $j$ -м пункте;
- $t_k$  – продолжительность погрузки-разгрузки на  $k$ -м пункте;
- $m$  – количество участков движения автомобиля;
- $n$  – количество пунктов таможенного оформления;
- $l$  – количество пунктов погрузки-разгрузки.

Сравнение вариантов и выбор оптимального может осуществляться с учетом срока доставки, а также по общим затратам на доставку, которые определяются по формуле

$$\mathcal{E} = C_{\text{пр}} + C_{\text{к}},$$

где  $\mathcal{E}$  – общие затраты по маршруту;

$C_{\text{пр}}$  – стоимость перевозки груза по тарифному расстоянию;

$C_{\text{к}}$  – стоимость выполненных грузовых операций.

В данном случае таможенные операции будут аналогичны для любого из вариантов, поэтому при определении общих затрат их можно не учитывать. Кроме того, примем, что таможенные и пограничные операции производятся в одном пункте пограничного перехода.

### *Пример выполнения задания*

Выбираем исходные данные для условного шифра 9313.

В соответствии с шифром и табл. 2.1 задан груз – оборудование для переработки молока, весом 5000 т, стоимость грузовых операций 300 руб. за 1000 т.

Данные, выбранные из табл. 2.2, сводим в табл. 2.6.

Таблица 2.6

### Исходные данные

Цифры шифра	Направление движения	Корректировка $v$ , км/ч	Корректировка $T_{\text{там}}$ , ч	Корректировка $T_{\text{к}}$ , ч	Срок доставки нормативный
9	О–Н				37 ч
3		20			
1			1,0		
3				0,60	

По схеме автодорожной сети (см. рис. 2.1) намечаем варианты маршрута перевозки от пункта О до пункта Н: 1-й вариант: О–Р–Н; 2-й вариант: О–Д–Н.

Первый вариант маршрута проходит через пограничный переход Р, второй – через пограничный переход Н.

Продолжительность таможенных операций и пограничного контроля с учетом корректирующих коэффициентов определяется в пункте Р как

$$6,1 \text{ ч} + 1,0 \text{ ч} = 7,1 \text{ ч},$$

в пункте Д – как

$$8,1 + 1,0 = 9,1 \text{ ч}.$$

С учетом корректировки исходных данных по расстояниям и скорости для конкретного шифра полученные данные для расчета срока перевозки по вариантам сведем в табл. 2.7.

Таблица 2.7

#### Расчет параметров для определения срока доставки

Направление	№ маршрута	Маршрут	Расстояние $L_m$ , км	Скорость $v$ , км/ч	Время в движении $T_{дв}$ , ч	$T_{там}$ , ч	$T_k$ , ч
О–Н	1	О–Р–Н	$455 + 3 = 458$	$40 + 20 = 60$	7,63	$6,1 + 1,0 = 7,1$	$0,95 + 0,6 = 1,55$
			$611 + 3 = 614$	$90 + 20 = 110$	5,58		
			Итого 1072		13,21		
	2	О–Д–Н	$550 + 3 = 553$	$60 + 20 = 80$	6,91	$8,1 + 1,0 = 9,1$	$0,95 + 0,6 = 1,55$
$455 + 3 = 458$			$90 + 20 = 110$	4,16			
Итого 1011				11,07			

Произведем расчеты для определения срока доставки  $T_0$  по вариантам перевозки по формуле (2.2):

$$T_{01} = 13,21 + 7,1 + 1,55 = 21,86 \text{ ч};$$

$$T_{02} = 11,07 + 9,1 + 1,55 = 21,72 \text{ ч}.$$

Расчетами получено ожидаемое время перевозки по вариантам. Однако, как было отмечено в теоретической части, составляющие

элементы формулы (2.2) являются случайными величинами и в практической действительности отсутствуют гарантии точного исполнения этого времени. Поэтому реальный срок доставки груза должен рассматриваться с учетом соответствующих доверительных границ времени перевозки груза. С учетом методов математической статистики определим вероятность доставки груза в заданный срок (в примере нормативный срок задан 37 ч).

В практических условиях необходимо провести статистические исследования элементов перевозки: времени движения автомобиля на маршруте, продолжительности таможенных операций, продолжительности грузовых операций, определить характеристики статистического распределения – математическое ожидание (принимается как среднее значение продолжительности операции) и среднеквадратическое отклонение. Причем объем статистической выборки должен быть достаточным для выводов.

В данной курсовой работе условно примем готовые значения статистических исследований: математическое ожидание срока доставки и среднеквадратическое отклонение срока доставки.

Данные для корректировки математического ожидания срока перевозки  $\overline{T}_0$  и среднеквадратического отклонения  $\sigma$  приведены в табл. 2.3. Число корректировки для определения среднего времени перевозки определяется по второй цифре шифра (в примере 2,5), среднеквадратическое отклонение  $\sigma$  – по третьей цифре шифра ( $\sigma = 1,75$ ). Среднее время перевозки составит

$$\overline{T}_{01} = 21,86 + 2,5 = 24,36 \text{ ч};$$

$$\overline{T}_{02} = 21,72 + 2,5 = 24,22 \text{ ч}.$$

Квантиль рассчитывается на основе формулы (2.1) и в примере принимает следующие значения:

$$\alpha_p^1 = \frac{37 - 24,36}{1,75} = 7,22;$$

$$\alpha_p^2 = \frac{37 - 24,22}{1,75} = 7,30.$$

С учетом полученных расчетов и табл. 2.5 вероятность доставки груза «точно в срок» составит 100 %:

Рассчитаем стоимость перевозки по вариантам.

Удельная стоимость перевозки определяется по табл. 2.4 в зависимости от тарифного расстояния. Для обоих вариантов она равна 190 руб. за 1000 т-км. Расчеты сведены в табл. 2.8.

Таблица 2.8

Расчет общей стоимости перевозки

№ варианта	$L_m$ , км	Стоимость 1000 т-км, руб.	$C_{пр}$ , тыс. руб.	Стоимость 1 грузовой операции, руб. за 1000 т	Кол-во перегруженных тонн	$C_k$ , тыс. руб.	$\Sigma$ , тыс. руб.
1	1072	190	$1072 \cdot 0,19 \cdot 5000 = 1018,4$	300	$5000 \cdot 2$	$0,300 \cdot 10000 = 3000$	4018,4
2	1011	190	$1011 \cdot 0,19 \cdot 5000 = 960,4$	300	$5000 \cdot 2$	$0,300 \cdot 10000 = 3000$	3960,4

*Вывод.* Согласно расчетам вариант доставки груза от пункта О до пункта Н через пограничный переход Д со сроком доставки 24,22 ч и стоимостью 3960,4 тыс. руб. более рациональный, чем через пограничный переход Р. Расчетная вероятность доставки в заданный срок составляет 100 %.

В случае если расчетная вероятность менее 100 %, студенту рекомендуется внести предложения по ускорению перевозки с целью повышения вероятности доставки груза по принципу «точно в срок».

## Используемая литература

1. Инструкция о порядке оформления международной товарно-транспортной накладной «CMR»: утв. постановлением М-ва транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 20.02.2012 г., № 11.

2. Инструкция о порядке заполнения товарно-транспортной накладной, товарной накладной: утв. постановлением М-ва финансов Республики Беларусь от 22.04.2011 г., № 23.

3. Правила автомобильных перевозок грузов: утв. постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30.06.2008 г., № 970.

4. Методические рекомендации по расчету тарифов на автомобильные перевозки грузов и пассажиров в Республике Беларусь: утв. приказом М-ва транспорта и коммуникаций от 23.04.2013 г., № 158-Ц.

5. Рекомендации по установлению норм времени на единицу транспортной работы, норм затрат на техническое обслуживание и ремонт автомобильных транспортных средств: утвержденные приказом М-ва транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 19.07.2012 г., № 391-Ц.

6. О внесении изменений в приказ от 19.07.2012 г., № 391-Ц: приказ М-ва транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 18.07.2014 г., № 279-Ц.

7. Инструкция о порядке применения норм расхода топлива для механических транспортных средств, машин, механизмов и оборудования: утв. постановлением М-ва транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 31.12.2008 г., № 141.

8. Плужников, К. И. Транспортное экспедирование / К. И. Плужников, Ю. А. Чунтомова. – Москва : Транслит, 2006. – 528 с.

9. Шмойлова, Р. А. Практикум по теории статистики / Р. А. Шмойлова, В. Г. Минашкин, Н. А. Садовникова. – 3-е изд. – Москва : Финансы и статистика, 2011. – 416 с.

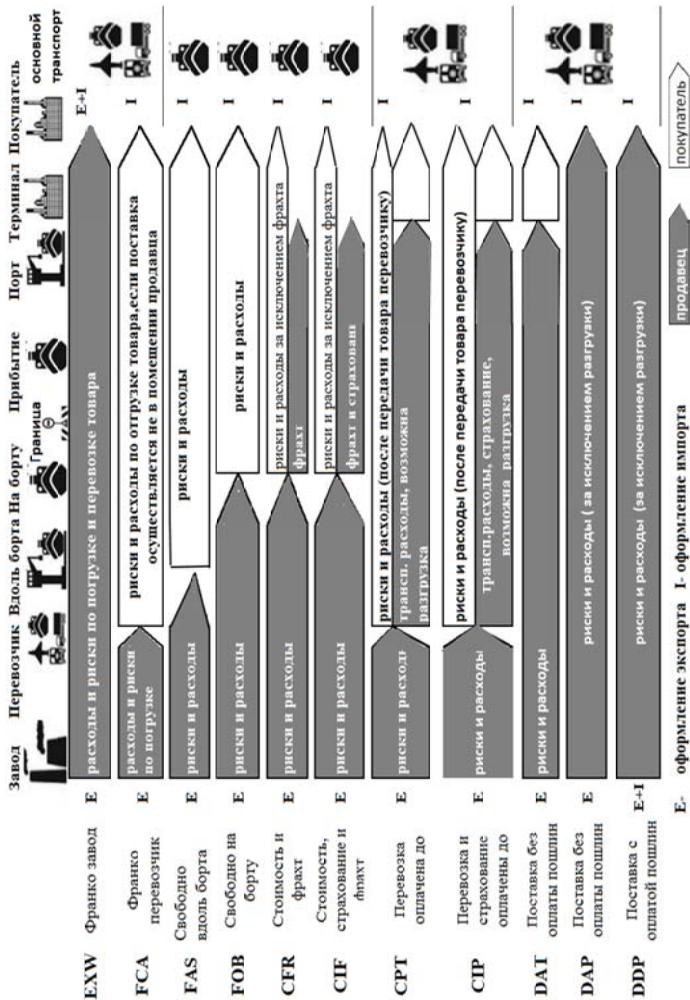
10. Гражданский кодекс Республики Беларусь.

11. Incoterms 2010 с комментариями. Режим доступа: <https://docviewer.yandex.by>.

12. Основы теории транспортных процессов и систем / А. А. Михальченко [и др.]. – Гомель : БелГУТ, 2015. – 382 с.

# ПРИЛОЖЕНИЯ ПРИЛОЖЕНИЕ А

## Наглядное изображение ответственности продавца и покупателя в «Инкотерм-2010»



# ПРИЛОЖЕНИЕ Б

## Формы отдельных товаросопроводительных документов

Date: _____		<b>BILL OF LADING</b>			Page _____			
<b>SHIP FROM</b>				Bill of Lading Number: _____  BAR CODE SPACE				
Name: _____ Address: _____ City/State/Zip: _____ SID#: _____ FOB: <input type="checkbox"/>								
<b>SHIP TO</b>				CARRIER NAME: _____ Trailer number: _____ Seal number(s): _____ SCAC: _____ Pro number: _____  BAR CODE SPACE				
Name: _____ Location #: _____ Address: _____ City/State/Zip: _____ CID#: _____ FOB: <input type="checkbox"/>								
<b>THIRD PARTY FREIGHT CHARGES BILL TO:</b>				Freight Charge Terms: (freight charges are prepaid unless marked otherwise) Prepaid _____ Collect _____ 3 <sup>rd</sup> Party _____ <input type="checkbox"/> (check box) Master Bill of Lading with attached underlying Bills of Lading				
Name: _____ Address: _____ City/State/Zip: _____								
SPECIAL INSTRUCTIONS: _____								
<b>CUSTOMER ORDER INFORMATION</b>								
CUSTOMER ORDER NUMBER		# PKGS	WEIGHT	PALLET/SUP (CIRCLE ONE)		ADDITIONAL SHIPPER INFO		
				Y    N				
				Y    N				
				Y    N				
				Y    N				
				Y    N				
<b>GRAND TOTAL</b>								
<b>CARRIER INFORMATION</b>								
HANDLING UNIT		PACKAGE		WEIGHT	H.M. (X)	COMMODITY DESCRIPTION <small>Commodities requiring special or additional care or attention in handling or stowage must be so marked and packaged as to ensure safe transportation with ordinary care. See Section 2(b) of NMFC item 300.</small>	LTL ONLY	
QTY	TYPE	QTY	TYPE				NMFC #	CLASS
<b>GRAND TOTAL</b>								
<small>When the rate is dependent on value, shippers are required to state specifically in writing the agreed or declared value of the property as follows: *The agreed or declared value of the property is specifically stated by the shipper to be not exceeding _____ per _____.</small>						COD Amount: \$ _____		
						Fee Terms: Collect: <input type="checkbox"/> Prepaid: <input type="checkbox"/> Customer check acceptable: <input type="checkbox"/>		
<b>NOTE: Liability Limitation for loss or damage in this shipment may be applicable. See 49 U.S.C. § 14706(c)(1)(A) and (B).</b> <small>RECEIVED, subject to individually determined rates or contracts that have been agreed upon in writing between the carrier and shipper, if applicable, otherwise to the rates, classifications and rules that have been established by the carrier and are available to the shipper, on request, and to all applicable state and federal regulations. The carrier shall not make delivery of this shipment without payment of freight and all other lawful charges.</small>							Signature _____ Shipper	
<b>SHIPPER SIGNATURE / DATE</b> <small>This is to certify that the above/specified materials are properly classified, described, packaged, marked and labeled, and are in proper condition for transportation according to the applicable regulations of the U.S. DOT.</small>				<b>Trailer Loaded:</b> <input type="checkbox"/> By Shipper <input type="checkbox"/> By Driver		<b>Freight Counted:</b> <input type="checkbox"/> By Shipper <input type="checkbox"/> By Driver/pallets said to contain <input type="checkbox"/> By Driver/Pieces		
				<b>CARRIER SIGNATURE / PICKUP DATE</b> <small>Carrier acknowledges receipt of packages and required placards. Carrier certifies emergency response information was made available and/or carrier has the U.S. DOT emergency response guidebook or equivalent dissemination in the vehicle. Property described above is received in good order, except as noted.</small>				

Рис. Б1. Форма коносамента

## ЗАЯВКА НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ от 07.05.2015 № 1305028034

Дополнительная	
Белорусская железная дорога	21
Дата погрузки	10.05.2015
Страна отправления	БЕЛАРУСЬ Код 112
Номенклатурная группа	Грузы в контейнерах Код 42
Наименование грузоотправителя	ОАО "Лавокарская г/Лидя
Наименование грузополучателя	ЭКСПЕДИТОР СЕКЕРИС.
Наименование экспедитора	"ЛГ ЭКСПЕДИЦИЯ" (ЗАО).
Код экспедитора	24000140
Результат согласования	1
Станция отправления ЛИДЯ	Код 137608
Идентификатор	1
Номер заявки	1305028034
Дата регистрации заявки	07.05.2015
Код	1136
Принадлежность вагонов	3
Принадлежность контейнеров	2
Код	3342
Причина отказа администрации	

№ п/п	Код ЕТСНГ наименования груза	Код ПНГ	Наименование станции, железной дороги, страны назначения	Коды	Количество вагонов, контейнеров	Количество вагонов, контейнеров	Количество вагонов, контейнеров	Коды родов вагонов, грузоподъемность контейнеров	КРТ	ФТГ	Наименование родов вагонов, контейнеров	Количество вагонов, контейнеров	Количество вагонов, контейнеров	Количество вагонов, контейнеров
1	723085	3	ДРАУГИСТЕ-ПОРТ (ЭКСП.), фталевый	5	4	6	7							
			Литовская, ИЛДИЯ	106101		356						80	4	2
Всего												80	4	2

**Примечание:** ВИКИНГ; Погрузка разрешена. 2015-05-7 10:57

Отметка о результате согласования заявки; заявка согласована

7: контейнер общего назначения максимальной массой brutto 25 т, длиной до 60м

Рис. Б2. Заявка на перевозку грузов железнодорожным транспортом

732934

Белорусская железная дорога

копия ЭПД с ЭЦП Форма ГУ-29-О

1

Место для особых  
отметок и штампов **махеховое перемещение****ОРИГИНАЛ ТРАНСПОРТНОЙ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ НАКЛАДНОЙ**

Род вагона	№ вагона	Грузопод. вагона	Кол-во осей	Тип цист	Индекс надежности	№ <b>02513156</b>	
ПВ	/ 60198538 / 21	70.0	4			Грузовая	2
Станция отправления	ЛУНИНЕЦ, БЕЛ		139406	Станция назначения	БАРАНОВИЧИ-ЦЕНТРАЛЬНЫЕ, БЕЛ		138507
Отправитель (полное наименование)	Лунинецкий участок УП "Брестторчермет"		2074	Получатель (полное наименование)	Барановичский цех УП Брестторчермет		2076
Почтовый адрес отправителя	225644 г. Лунинец ул. Белинского 4			Почтовый адрес получателя	г. Барановичи Слоновское шоссе 4км.		
Платежные реквизиты отправителя	Лунинецкий участок УП "Брестторчермет"		2074	Платежные реквизиты получателя			
Счет отправителя	3012791411542 в Ф-Л 100 АСБ "БЕЛАРУСБАНК"			Погрузка в вагон совладельцем			
код банка	150501246		пор.	отправитель / перевозчик			
Объем кузова вагона	0	Техническая норма загрузки	Н/У	Масса груза в кг. определенная	Тарифные отметки		316073
Длина рамы платформы	10.0				Схема Б1 ТЗ Испол. тариф №		
Знаки и черты отправления	Классификация мест	Упаковки	НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗА	отправителем	перевозчиком	Вид отправки	ВО
НАВ	Н/У		ЕТСНГ:316073 Лом черных металлов, не поименованный в алфавите	17100		Вагон подан вагон	
			лом стальной БЫТОВОЙ 36Н удостоверение 148			Расчет платежей за 120 км	Руб. Код
			Итого			При отправлении	
Итого мест (примечание)	НАВАЛОМ		Брутто	40500		Провозная плата	2 621 415
Итого масса (примечание)	Семнадцать тысяч сто		Тара вагонов "проем" с брусом	23400		НДС 20%	524 283
			Нетто	17100		Провозник	
Объявленная ценность						Итого при отправлении	3 145 698
Платежи взысканы на станции отправления по						По прибытии	
Перевозчик	Босовец Н.А.					Провозная плата	
Способ определения массы	автомоб. весы 20КГ		Марка перевозчика				
	(на весы, по стандарту, по тарифу, по описи, расчетным путем. Стандартная масса одного места)						
Сведения о ЗПУ, пломбах	Тип ЗПУ, пломбы	Классы	Классы				
отправитель / перевозчик	масса груза определяется с участием перевозчика		За правильность внесенных в накладную сведений отвечаю	Конопацкий В.И.			
	(подпись при определении массы перевозчиком и с участием перевозчика)			(подпись отправителя, фамилия разборчиво)			
Платежи взысканы на станции назначения по						Итого по прибытии	
Перевозчик						Всего при отправлении и по прибытии	
По заявке №							
Всего грузов разрешено на		число		мес.		« 13 » мая 20 16 г.	
Погрузка назначена на	13	число	МЗЯ	мес.	Перевозчик	Сибб С.С.	
		(примечание)					

\* Неужелые зачеркнуты

Рис. Б3. Железнодорожная товарно-транспортная накладная

45х12 Накладная СМГС БЧ	1 Отправитель ОАО "БМЗ-управляющая компания холдинга БМК" 247210, Республика Беларусь, г. Жлобин, ул. Промышленная, д. 37	3437	2 Станция отправления <b>ЖЛОБИН БЧ</b>		155004			
	3 Получатель ИП «Курочкин В.В.» 111111, Республика Казахстан, г. Астана, ул. Космонавтов, д.5	2665	3 Заголовок отправления Приложено 6 дополнительных листов накладной Пункт 2.4 главы 3 ТУ Петров Н.Н.					
5 Страница извещение <b>Алма-Ата-II КЗХ</b>		700100	Итого извещений, образцов: 16000 13 Массы 127 Титанов					
6 Пограничные станции переездов Осиновка эксп. БЧ 169100 Озинки эксп. РЖД 628508	7 Вагон 61270534 БЧ	8 П	9 70	10 4	11 23200	12	Посадочный вагон	
							13 Массы вагона	14 К-во вагона
15 Наименование груза Лолуфабрикаты из не легированной стали, содержащие менее 0,25 мас. % углерода прямоугольного сечения катанные или литые, кроме из автоматной стали, толщиной более 130 мм. ГНГ 72071116, ЕТСНГ 314059	16 Род упаковки пакет ну	17 К-во мест 40 т	18 Масса (кг) 67700	19 Упаковка к-во		знаки		
					20 Электроны отправитель		21 Способ определения массы На электронных весах	
Скорость не более 50 км/час	22 Перевозчик БЧ 21		Участков(до) Жлобин - Осиновка эксп.		Колышаный 155004			
23 Уплата провозных платежей РЖД Белинтертранс 200463/156893	РЖД 20		Красное эксп. - Озинки эксп.		171346		628508	
	КЗХ 27		Семилаевый Мар - Алма-Ата		665000		700100	
24 Документы, прилагаемые отправителем Счет-фактура Сертификат качества Декларация на товары								
							25 Информация, не являющаяся основой для перевозчика, № договора на поставку Для ИП "Пупкина Р.Р."	
26 Дата заключения договора перевозки <b>14.05.2015</b>	27 Дата прибытия	28 Отметки для выполнения таможенных и других административных формальностей						

Рис. Б4. Железнодорожная товарно-транспортная накладная СМГС

**ЗАЯВКА НА АВТОМОБИЛЬНУЮ ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗА**

N \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Наименование заказчика автомобильной перевозки груза (далее - заказчик) \_\_\_\_\_

(наименование юридического лица, фамилия, имя, отчество

индивидуального предпринимателя)

(фамилия, имя, отчество, должность ответственного за

использование транспорта, телефоны)

Адрес заказчика: \_\_\_\_\_

Расчетный счет заказчика \_\_\_\_\_ в \_\_\_\_\_.

(наименование и адрес банка)

Объем автомобильных перевозок на месяц \_\_\_\_\_ т \_\_\_\_\_ т/км

\_\_\_\_\_ платных авт.-часов.

Заявляется к автомобильной перевозке на месяц \_\_\_\_\_ т \_\_\_\_\_

т/км \_\_\_\_\_ платных авт.-часов.

Наименование груза	Класс груза	Заполняется заказчиком транспорта					Ежедневное количество груз. трансп. средств, подаваемых под погрузку	Заполняется перевозчиком				
		Наименование грузоотправителя и адрес подачи грузового транспортного средства	Наименование грузополучателя и адрес доставки груза	Масса груза, тонн	Способ погрузки	Способ разгрузки		Расстояние автомобильной перевозки	Расчет предварительной стоимости			
									расценка	расценка	Сумма, руб.	Примеч.

**Дополнительные условия**

1. Сопровождение и выдача груза производится \_\_\_\_\_.
2. Содержание в исправном состоянии подъездных путей к пунктам погрузки осуществляется \_\_\_\_\_.
- а к пунктам выгрузки \_\_\_\_\_.
3. Оплата услуг по автомобильной перевозке осуществляется \_\_\_\_\_.
4. Другие дополнительные условия \_\_\_\_\_.
5. Автомобильная перевозка груза осуществляется в соответствии с графиком по примерной форме согласно приложению.

Ответственное лицо заказчика \_\_\_\_\_  
(подпись) (инициалы фамилия)

Заявку принял \_\_\_\_\_  
(подпись) (инициалы, фамилия)

Рис. Б5. Форма заявки на автомобильную перевозку

1-й экз. – грузополучателю

2-й экз. – грузоотправителю УНП  
3-й и 4-й экз. – перевозчику  
Серия \_\_\_\_\_

Грузоотправитель	Грузополучатель	Заказчик автомобильной перевозки (плательщик)

**ТОВАРНО-ТРАНСПОРТНАЯ НАКЛАДНАЯ**

\_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Автомобиль \_\_\_\_\_ Прицеп \_\_\_\_\_ К путевому листу № \_\_\_\_\_  
(марка, государственный номер) (марка, государственный номер)

Водитель \_\_\_\_\_  
(фамилия и инициалы)

Заказчик автомобильной перевозки (плательщик) \_\_\_\_\_  
(наименование, адрес)

Грузоотправитель \_\_\_\_\_  
(наименование, адрес)

Грузополучатель \_\_\_\_\_  
(наименование, адрес)

Основание отпуска \_\_\_\_\_ Пункт погрузки \_\_\_\_\_ Пункт разгрузки \_\_\_\_\_  
(наименование, дата и номер документа) (адрес) (адрес)

Переадресовка \_\_\_\_\_  
(наименование, адрес нового грузополучателя, новый пункт разгрузки, фамилия, инициалы, подпись лица, принявшего решение о переадресовке)

I. ТОВАРНЫЙ РАЗДЕЛ										
Наименование товара	Единица измерения	Количество	Цена, руб.коп.	Стоимость, руб.коп.	Ставка НДС, %	Сумма НДС, руб.коп.	Стоимость с НДС, руб.коп.	Количество грузовых мест	Масса груза	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Итого	X		X		X					X

Всего сумма НДС \_\_\_\_\_ руб. \_\_\_\_\_ коп.

Всего стоимость с НДС \_\_\_\_\_ (прописью) \_\_\_\_\_ (цифрами) коп.

Всего масса груза \_\_\_\_\_ (прописью) \_\_\_\_\_ (цифрами)

Отпуск разрешил \_\_\_\_\_ Товар и перевозке принял \_\_\_\_\_  
(должность, фамилия, инициалы, подпись) (должность, фамилия, инициалы, подпись)

Сдал грузоотправитель \_\_\_\_\_ № пломбы \_\_\_\_\_ по доверенности \_\_\_\_\_ выданной \_\_\_\_\_  
(должность, фамилия, инициалы, подпись) (номер, дата) (наименование организации)

Принял грузополучатель \_\_\_\_\_ № пломбы \_\_\_\_\_  
(должность, фамилия, инициалы, подпись)

Штамп (печать) грузоотправителя \_\_\_\_\_ Штамп (печать) грузополучателя \_\_\_\_\_

**II. ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫЕ ОПЕРАЦИИ**

Операция	Исполнитель	Способ (ручной, механизированный)	Код	Дата, время (ч, мин)				Дополнительные операции	Подпись	Транспортные услуги _____
				прибытия	убытия	простоя	времени			
				14	15	16	17	18	19	20
12		13								
Погрузка										
Разгрузка										

III. ПРОЧИЕ СВЕДЕНИЯ (заполняются перевозчиком)											
Расстояние перевозки по группам дорог, км		Код экспедирования			За транспортные услуги			Поправочный коэффициент		Штраф	
всего	в доп. до	I	II	III	расценки водителю	основной тариф					
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	

Расчет стоимости	Сверхнормативный простой										К оплате	
	За тошны	За расстояние перевозки	За специальный транспорт	За транспортные услуги	Погрузочно-разгрузочные работы, т	погрузка	разгрузка	Прочие доплаты	Дополнительные услуги (экспедирование)	итого	в том числе транспортно-экспедированному предприятию	
	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	
За заказку												
Итого												
Разница												
К оплате												

Рис. Б6. Форма товарно-транспортной накладной ТТН-1

1 Отправитель (наименование, адрес, страна) Absender (Name, Anschrift, Land)		Международная товарно-транспортная накладная <b>Internationale Frachtbrief</b> Данный перевозка, несмотря ни на какие прочие договоры, осуществляется в соответствии с условиями Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)		<b>CMR</b>		Diese Beförderung unterliegt trotz einer gegenteiligen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im intern. Straßengüterverkehr (CMR)	
2 Получатель (наименование, адрес, страна) Empfänger (Name, Anschrift, Land)		16 Перевозчик (наименование, адрес, страна) Frachtführer (Name, Anschrift, Land)					
3 Место разгрузки груза Auslieferungsort des Gutes Mastro-Ort		17 Последующий перевозчик (наименование, адрес, страна) Nachfolgende Frachtführer (Name, Anschrift, Land)					
4 Место и дата погрузки груза Ort und Tag Übernahme des Gutes Mastro-Ort		18 Оговорки и замечания перевозчика Vorbehalte und Bemerkungen der Frachtführer					
5 Прилагаемые документы Beigefügte Dokumente							
6 Знаки и номера Kennzeichen und Nummern		7 Количество мест Anzahl der Packstücke	8 Ред уявокови Art der	9 Наименование груза Bezeichnung des Gutes	10 Статист № Statistik-Nr.	11 Вес	12 Объем, м³ Umfang m³
Класс Klasse		Цифра Ziffer	Буква Buchstabe	ДОПОГ ADR			
13 Указания отправителя (таможенная и прочая обработка) Anweisungen des Absenders (Zoll- und sonstige amtliche Bearbeitung)		19 Подлежит оплате Zu zahlen vom:		Отправитель Absender	Валюта Währung	Получатель Empfänger	
		Ставка Fracht					
		Скидки Ermäßigungen					
		Разность Zwischensumme					
		Надбавки Zuschläge					
		Дополнительные сборы Nebengebühren					
		Прочие Sondergeb.					
		Итого к оплате Zu zahlende Ges.-Summe					
14 Возврат Rückerstattung		20 Особые согласованные условия Besondere Vereinbarungen					
15 Условия оплаты Frachtzahlungsanweisungen							
Франко Frei Нефранко Unfrei							
21 Составлен в Ausfertigt in		Дата am		24 Груз получен Datum		Дата Datum	
22		23		An		20	
Подпись и штамп отправителя Unterschrift und Stempel des Absenders				Прибытие под погрузку Ankunft für Beladung		_____ мин.	
25 Регистрац. номер/ Amtliches Tягу/К/К		26 Марка/Тур Tягач/Kiz		Подпись и штамп получателя Unterschrift und Stempel des Empfängers		Убытие Abfahrt	
						_____ мин.	

Рис. Б7. Форма товарно-транспортной накладной «CMR»

## ПРИЛОЖЕНИЕ В

### Методология составления контракта купли-продажи

Правовые отношения контракта купли-продажи регламентированы Венской конвенцией ООН 1980 г. о договорах международной купли-продажи товаров, а также Гражданским кодексом Республики Беларусь (ст. 391).

Контракт купли-продажи товара является коммерческим документом, по которому одна сторона договора (продавец, поставщик) обязуется передать вещь (товар) в собственность другой стороне (покупателю, заказчику), а другая сторона обязуется принять товар и уплатить за него определенную денежную сумму – цену.

Контракт купли-продажи состоит из разделов:

- вводная часть;
- предмет контракта;
- количество-качество товара;
- срок и дата поставки;
- базисные условия поставки;
- цена и общая стоимость, предусмотренные в контракте;
- осуществление платежа;
- порядок сдачи-приемки;
- требования к упаковке и маркировке;
- условия гарантий;
- штрафные санкции и возмещение убытков;
- страхование;
- форс-мажорные обстоятельства;
- арбитраж;
- формулировка транспортных и прочих условий;
- адреса сторон и их подписи.

*К юридическим условиям контракта относятся:*

1. Вводная часть – указание места и даты его подписания, наименование сторон. Место подписания контракта, указанное в договоре, – это географический пункт и страна. Место подписания контракта может иметь юридическое значение: если стороны не оговорили условия о праве, которым они будут руководствоваться при рассмотрении споров, то именно место заключения контракта укажет на применяемое право.

Особое значение имеет дата подписания контрактов, так как при ухудшении, например, таможенных правил указывается, что они не распространяются на контракты, подписанные до определен-ного срока.

Наименования сторон в договоре, страны их принадлежности должны быть полными и точными, без сокращений.

2. Формирование номера контракта.
3. Установление санкций на случай неисполнения или ненадле-жащего исполнения одной из сторон своих обязательств.
4. Определение условий предъявления рекламаций.
5. Условия прекращения контракта.
6. Арбитраж.

### ***Коммерческие условия контракта***

#### *Содержание условия «Предмет контракта»*

В данном условии определяется предмет сделки: его наименова-ние, краткая характеристика, количество, срок поставки и базисные условия поставки в соответствии с «Инкотермс-2010».

Как правило, детальная характеристика предмета сделки дается в приложении к контракту как неотъемлемой части контракта.

#### *Пример формулировок условия «Предмет контракта»:*

«Продавец продал, а Покупатель купил линию по розливу мо-лочных продуктов в полимерные бутылки, стоимость, количество и технические характеристики которых определены в спецификаци-ях (приложение № \_\_), на условиях CIF порт Неаполь со сроком по-ставки в сентябре-октябре 2005 года».

#### *Содержание условия «Цена контракта»*

В данном разделе обязательно должны быть отражены следую-щие показатели:

- цена единицы товара;
- валюта цены;
- базисные условия поставки;
- способ фиксации цены;
- общая сумма контракта.

Цена единицы товара должна быть определена, так как при недоставке, браке и т. п. исходной для расчета между сторонами будет именно цена единицы товара.

Выбор *валюты цены* имеет большое значение для снижения риска валютных потерь, т. е. возможности неполучения эквивалента стоимости, предусмотренной в момент предложения цены в оферте и подписания контракта.

В условии «Цена контракта» указываются базисные условия поставки, а также предусматривается возможность пересмотра цены контракта в случае изменения, например, пункта назначения или каких-либо других изменений. Помимо цены единицы товара определяется общая сумма контракта, это имеет особое значение, если в контракте фиксируются такие виды цены, как подвижная и скользящая.

Способы фиксации и виды цены имеют огромное значение как страхование от риска потерь, связанных с изменениями цен; это так называемые ценовые оговорки.

Существуют *два метода фиксации цены в контракте*:

- 1) определение цены в момент подписания контракта;
- 2) с последующей фиксацией, т. е. в процессе исполнения контракта.

Цена, зафиксированная в момент подписания контракта, бывает трех видов: твердая, подвижная и скользящая.

**Твердая цена** – это фиксированная цена, т. е. установленная в момент подписания контракта и не подлежащая изменению, которая устанавливается в сделках при незначительном разрыве в сроках между подписанием контракта и его исполнением. Твердая цена выгодна экспортеру, если на внешнем рынке складывается конъюнктура, ведущая к снижению цены.

*Пример условия «Цена товара» в контракте купли-продажи кофе:*

«Цены на растворимый кофе в банках устанавливаются в евро в соответствии с прил. 1 к Инструкции, являющимся неотъемлемой частью данного контракта. В цену товара включена стоимость тары, упаковки и маркировки, погрузки товара на борт судна в порту г. Гамбурга, укладка товара, страховка и фрахт до порта г. Новороссийска. Цена твердая, изменению не подлежит».

Видом **фиксированной цены** является подвижная цена.

**Подвижная цена** – это цена, которая может быть пересмотрена в случае существенных колебаний цен мирового рынка в период между подписанием контракта и его исполнением. В случае фиксации подвижной цены в условии «Цена» должны быть оговорены:

сама возможность изменять цену по инициативе продавца или покупателя;

граница допустимого отклонения рыночной цены от контрактной, при котором пересмотр контракта не производится, например,  $\pm 2-5\%$ ;

источник, по которому будут определяться изменения рыночной цены.

**Скользкая цена** – это зафиксированная в момент подписания контракта так называемая базисная договорная цена, которая может быть пересмотрена при изменении величины издержек производства, произошедших в период между подписанием контракта и его исполнением. Скользящая цена применяется в контрактах на поставку продукции, требующей длительного изготовления.

Второй способ установления цены в контракте – с последующей фиксацией. При этом способе установления цены в контракте определяются, во-первых, момент фиксации цены и, во-вторых, принципы определения уровня цены.

Разновидностью цен с последующей фиксацией являются так называемые онкольные цены, которые устанавливаются при сделках на биржевые товары: кофе, зерновые, хлопок и другие сельхозтовары при их закупках. В этих случаях в контракте оговаривается:

срок, в течение которого покупатель обязан уведомить продавца о своем желании зафиксировать цену;

по котировке какой биржи и по какой рубрике котированного бюллетеня будет определяться цена.

На практике контрактная цена является предметом переговоров и может варьироваться в определенных пределах. Для правильного построения тактики переговоров важно знать эти пределы, т. е. минимально допустимую цену при экспорте и максимально допустимую при импорте.

### *Содержание условия «Качество товара»*

В условие «Качество товара» включается подробное определение технического уровня качества. Основанием для определения качества служит стандарт, поэтому в контракте рекомендуется указать стандарт (ГОСТ, ТУ и т. п.), которому должны соответствовать товар, его номер и дата.

*Пример условия «Качество товара»:*

«Плоды, являющиеся предметом данного контракта, должны быть высокого экспортного качества: свежесобранными, здоровыми, чистыми, плотной консистенции, не зараженными и не поврежденными сельскохозяйственными вредителями, нормального для данного сорта цвета, с гладкой поверхностью. Допускается наличие плодов диаметром 5–6 см – не более 10 % и размером 7 см и более – не меньше 90 % к общему количеству. Качество товара должно быть удостоверено сертификатом качества и фитосертификатом, выданными соответствующими государственными органами в стране Продавца».

Это настолько важная составляющая сделки, что в контракте условие «Качество» может предшествовать условию «Цена», так как в зависимости от содержания полезных и вредных веществ цена может быть повышена или понижена.

Статья «Качество товара» обязательно должна содержать указание, на каком этапе будет контролироваться качество. Может быть указано на участие представителя покупателя в проверке качества в стране продавца, в таком случае фиксируется обязанность продавца информировать покупателя о готовности товара к проверке и обеспечении возможности такой проверки для покупателя.

Данная статья содержит перечень документов, подтверждающих качество, его проверку, акты испытания и т. д.

### *Содержание условия «Количество товара»*

Количество не является обязательной статьей контракта. Но независимо от того, есть ли эта статья или она объединена с другой статьей, в ней обязательно должны быть отражены следующие параметры:

- единица измерения количества;
- система мер и весов;

порядок определения количества;  
оговорка о включении в количество упаковки и тары;  
условия представления рекламации при несоответствии поставленного товара условиям контракта.

### *Содержание условия «Срок поставки»*

**Срок поставки** – это предусмотренный в контракте момент или временной период, когда продавец обязан передать в собственность покупателю товар, являющийся предметом контракта. Правовой основой установления в контракте сроков поставки является ст. 33 Венской конвенции, согласно которой «продавец должен поставить товар:

а) если договор устанавливает или позволяет определить дату поставки – в эту дату;

б) если договор устанавливает или позволяет определить период времени для поставки – в любой момент этого периода, поскольку из обстоятельств не следует, что дата поставки назначается покупателем;

в) в любом другом случае – в разумный срок после заключения договора» (глава 40 Гражданского Кодекса Республики Беларусь).

Срок может определяться указанием на событие, которое должно неизбежно наступить.

### *Содержание условия «Упаковка товара»*

Эта статья может быть включена в контракт как самостоятельная, а может быть совмещена с условием маркировки. Кроме общих требований к упаковке существуют специфические требования, связанные с видом транспорта и климатическими условиями. Эти требования могут вытекать из законов страны-импортера и стран, по которым груз проходит транзитом. Например, оборудование, отправляемое в тропические страны морским транспортом, поверх двух слоев парафиновой бумаги должно иметь полиэтиленовое покрытие (чехол, пленку). В контракте различают внешнюю и внутреннюю упаковку, не отделимую от товара.

В контракт также включается оговорка о материальной ответственности продавца за повреждение товаров, если оно произошло из-за несоответствия упаковки условиям, оговоренным в контракте.

*Пример формулировки условия «Упаковка товара» из контракта купли-продажи запасных частей:*

«1. Запасные части должны отгружаться в морской экспортной упаковке, соответствующей характеру запасных частей.

2. Упаковка должна обеспечивать полную сохранность груза от всякого рода повреждений или коррозии при перевозке его морем, по железной дороге и смешанным транспортом, с учетом нескольких перегрузок в пути, а также длительного хранения.

3. Упаковка должна быть приспособлена как к крановым погрузкам, так и перегрузкам ручным способом, на тележках и автокарах, поскольку это допускается весом и объемом отдельных мест.

4. Продавец несет ответственность перед Покупателем за порчу, повреждение или поломку груза вследствие ненадлежащей упаковки, за образование коррозии из-за недостаточной или несоответствующей смазки.

5. Каждое грузовое место не должно превышать следующих размеров: длина ..., ширина ..., высота ...».

#### *Содержание условия «Маркировка товара»*

Это условие может быть выделено в контракте в отдельную статью, но может быть объединено с условием «Упаковка».

В данное условие контракта должна быть включена оговорка об ответственности продавца за потерю груза при неправильной маркировке.

*Пример условия «Маркировка товара»:*

«1. Ящики, в которые упаковано оборудование, маркируются с трех сторон, на двух противоположных боковых сторонах и сверху ящика.

2. Маркировка должна быть нанесена четко, несмываемой краской и включать следующие реквизиты: адрес конечного получателя; верх; «Осторожно»; «Не кантовать»; «Контракт №»; продавец (наименование); «Наряд №»; транс №; ящик №; вес брутто ... кг; вес нетто ... кг; размер ящика, см (длина, ширина, высота).

Продавец несет ответственность за дополнительные транспортные и складские расходы, за повреждения товара, возникшие в связи с засылкой оборудования не по адресу вследствие неполноценной или неправильной маркировки».

### *Содержание условия «Сдача-приемка товара»*

Это условие включает:

- характер сдачи-приемки (предварительная и окончательная);
- место сдачи-приемки (на складе продавца, при поступлении товара, наименование станции поступления, наименование станции приемки и сдачи, наименование станции отправления);
- способы сдачи-приемки (выборочный или сплошной контроль и др.);
- срок сдачи (немедленная приемка после сдачи груза);
- кто осуществляет приемку (покупатель или третье независимое лицо).

### *Содержание условия «Осуществление платежа»*

Наличие условия платежа в контракте необходимо, так как от этого зависят его своевременность и получение всей суммы сделки, предусмотренной в момент ее заключения. Экспортер должен принять все меры, чтобы экспортная валютная выручка была переведена импортером на его счет в установленные сроки. На этапе заключения контракта экспортер должен застраховать себя от неоплаты, недоплаты и нарушения сроков оплаты. Для этого в условия платежа в соответствии с договоренностями сторон включаются следующие позиции:

- валюта платежа;
- сроки платежа;
- форма расчетов;
- оговорки на случай, если валюта платежа не совпадает с валютой цены;
- курс пересчета валюты цены в валюту платежа;
- валютные оговорки, страхующие от рисков валютных потерь;
- названия банков, через которые осуществляются расчеты;
- порядок отнесения комиссий и расходов, возникающих на этапе проведения расчетов через банки;
- перечень документов, которые являются основанием для платежа.

**Срок платежа.** В контракте стороны обычно устанавливают конкретные сроки платежа.

Форма платежа (расчетов) определяет, когда производится оплата товара по отношению к поставке, механизм осуществления самого платежа.

**Авансовый платеж** является наиболее безопасным вариантом для экспортера, так как нет риска отказа импортера от товара и платежа и экспортер кредитуются импортером.

**Оплата после отгрузки.** В этом случае согласно контракту продавец оплачивает товар только после того, как будет произведена отгрузка. По этой форме экспортер должен оповестить покупателя об отгрузке и указать все ее подробности. После этого продавец ожидает немедленного выполнения платежа покупателем. Если импортер не выполнит платеж после отгрузки, то экспортер все еще имеет право собственности на товар, поскольку держит у себя документы на право собственности. Для импортера данный способ несколько безопаснее авансового платежа. Для экспортера же возникает вопрос о том, что делать на месте назначения с товаром в случае отказа от оплаты, поскольку товар уже в пути.

**Торговля по открытому счету.** Данная форма представляет собой продажу в кредит, при которой у экспортера нет никакой гарантии, что покупатель рассчитается по своим долгам в определенные сроки. Экспортер отправляет товар покупателю вместе с отгрузочными документами, следовательно, он теряет контроль над товаром, а также свое юридическое право собственности на него. При этом импортер, давая согласие оплатить товары в оговоренный срок в будущем, может распоряжаться товарами по своему усмотрению.

Данная форма расчетов предполагает большое доверие к импортеру, которое возникает, как правило, в процессе регулярных деловых отношений между торговыми партнерами.

Имеются и другие формы платежа – документарный безотзывный аккредитив и документарное инкассо, предусматривающие использование специальных банковских процедур.

*Пример оформления условий платежа в контракте:*

«Платеж за товар производится в долларах США. Предварительный платеж производится Покупателем в долларах США в размере 100 % стоимости товара в течение 90 дней от даты коносамента против представления Продавцом Покупателю следующих отгрузочных документов на инкассо в банке \_\_\_\_\_ Покупателя: (приво-

дится перечень отгрузочных документов). Для обеспечения платежей за товар Покупатель за 15 дней до назначения даты отгрузки товара через банк \_\_\_\_\_ должен открыть безотзывную банковскую гарантию на полную стоимость товара, подлежащего отгрузке, плюс 15 % на покрытие возможного опциона и возможного повышенного качества товара. Срок действия гарантии 60 дней. Окончательный расчет будет производиться переводом согласно п. 5 настоящего Контракта в течение 10 дней с момента получения Покупателем окончательного счета в 3 экз., выписанного Продавцом в соответствии с условиями, указанными в п. 5 как в части качества, так и в части веса и влажности товара. Все расходы, связанные с открытием банковской гарантии и с платежом за товар, оплачиваются Покупателем. В случае если проверка веса и/или качества товара не произведена в порту выгрузки, окончательный расчет будет произведен на базе коносаментного веса и данных сертификата качества, выданного Продавцом или лабораторией страны Продавца».

### *Транспортные условия контракта*

В статье контракта «Транспортные условия» зафиксированы базисные условия поставки, а также организация транспортировки груза, так как транспортная составляющая в цене товара иногда достигает половины и более его цены (при поставках, например, сырьевых товаров). Поэтому в процессе подготовки контракта продавец и покупатель должны учесть транспортные тарифы, расходы на погрузочно-разгрузочные работы, оплату складов и т. д., надежность транспортных средств (особенно это относится к морской перевозке) и самих фирм перевозчиков, страховых фирм и т. д.

Данное условие весьма существенно, потому что в процессе транспортировки должны быть сохранены качество и количество товара, и он должен быть доставлен в определенные в контракте сроки. В некоторых контрактах оно может не выделяться в отдельную статью, но тогда в других статьях контракта должны быть предусмотрены все аспекты, раскрывающие содержание транспортных условий.

К данному разделу контракта должны прилагаться:

обоснование базисных условий поставки;

схема транспортно-экспедиторского обслуживания сделки;

определение транспортной составляющей в проекте контрактной цены.

В раздел контракта купли-продажи «Транспортные условия» стороны включают следующее:

- место поставки, где права собственности и риски переходят на товар;

- переход страховых и транспортных расходов с поставщика/продавца на заказчика /покупателя;

- срок отгрузки товара из пункта/порта отправления либо доставки товара в пункт/порт назначения;

- наименование пункта отправления и пункта назначения;

- порядок сдачи товара продавцом покупателю или через перевозчика с принятием товара покупателем от владельца транспортного средства; наименование портов, пограничных железнодорожных станций и пунктов перегрузки и передачи товаров;

- порядок информирования продавца или покупателя, с одной стороны, о готовности товара к грузовым операциям, а с другой – о сроках прибытия транспортного средства под грузовые операции;

- условия оплаты расходов по погрузке, выгрузке и другим видам услуг, включая их распределение между продавцом и покупателем, например, расходов на аренду транспортного оборудования и приспособлений в стране ввоза или вывоза товара;

- согласование вида договора, которым должна быть оформлена международная перевозка;

- нормы погрузки-выгрузки товара, порядок расчета времени на выполнение грузовых операций (стальнойное времени);

- порядок расчетов по демереджу за простой и диспачу за досрочную обработку судна в порту;

- сведения о транспортировке груза транзитом по территории третьих стран;

- транспортная упаковка и маркировка (если не указаны в специальном разделе);

- средства укрупнения грузовых мест (если отсутствует специальный раздел контракта);

- другие условия, связанные с транспортными особенностями конкретной перевозки, определяемые характеристикой товара, спецификой способа и маршрута перевозки, в том числе обязательства

по заключению стивидорных и терминальных контрактов, назначению транспортных агентов и экспедиторов;

– обязательства, связанные с хранением товаров в ходе доставки, их экспортной или импортной подработкой и пр.;

– вопросы, связанные с таможенным оформлением товара в процессе доставки.

### *Условия страхования*

В самостоятельной статье «Страхование» определяются:

предмет страхования;

кто страхует;

перечень рисков;

за чей счет осуществляется страхование;

в чью пользу осуществляется страхование;

ответственность.

*Пример условия страхования в контракте купли-продажи оборудования:*

«Покупатель принимает на себя все заботы по страхованию в пользу Продавца поставляемого по контракту оборудования с момента его отгрузки с завода Продавца до момента поставки в соответствии с правилами транспортного страхования. Расходы по страхованию от завода Продавца до момента поставки товара в размере 0,075 % от страховой суммы относятся за счет Продавца и удерживаются при оплате счетов Покупателем. Страхование за время всего периода транспортировки и перевалок производится на условиях с ответственностью за частную аварию, включая повреждение грузов кранами, маслом, пресной водой и другими грузами, включая поломку, кражу целых и части мест и недопоставку целых мест, и во всех указанных выше случаях независимо от процентов повреждения».

### *Обстоятельства непреодолимой силы*

Обычным условием любого внешнеторгового контракта является форс-мажор. Под форс-мажором понимаются обстоятельства непреодолимой силы, т. е. независимые от воли любой из сторон контракта.

*Пример содержания этой статьи:*

«1. Стороны освобождаются от ответственности за ненадлежащее исполнение, частичное или полное неисполнение принятых на

себя обязательств, если оно явилось следствием обстоятельств непреодолимой силы, а именно: стихийных бедствий, правительственных актов, межгосударственных соглашений. При этом срок исполнения обязательств по контракту отодвигается соразмерно степени действий таких обязательств и их последствий.

2. Сторона, для которой создавалась невозможность исполнения контракта, обязана немедленно, однако не позднее пяти дней с момента наступления и прекращения обстоятельств, в письменной форме уведомить другую сторону о наступлении, предполагаемом сроке действия и прекращении вышеуказанных обстоятельств. Факты, изложенные в уведомлениях, должны быть подтверждены Торгово-промышленной палатой, иными компетентными органами или другими организациями соответствующей страны, неуведомление или несвоевременное уведомление лишает стороны права ссылаться на любое вышеуказанное обстоятельство как на основание, освобождающие от ответственности за неисполнение обязательств.

3. В случае если форс-мажорные обстоятельства длятся более одного месяца, каждая из сторон вправе отказаться от дальнейшего исполнения своих обязательств, причем ни одна из сторон не может требовать возмещения возможных убытков».

### *Санкции и арбитраж*

Средствами обеспечения обязательств сторонами контракта являются условия: «Санкции» и «Арбитраж». Содержание статьи «Санкции» определяет вид, способ и размер ответственности одной стороны при невыполнении ею своих обязательств перед другой стороной.

*Пример содержания условия «Санкции»:*

«В случае если поставка товара будет производиться с нарушением сроков, установленных в настоящем контракте согласно Приложению №..., являющемуся неотъемлемой частью контракта, Продавец уплачивает Покупателю штраф, исчисленный из расчета \_\_\_% от стоимости недопоставленного в срок товара за каждый день просрочки. Если нарушение срока поставки превышает 30 дней, начисление штрафов прекращается и Продавец уплачивает Покупателю сверх суммы начисленного штрафа неустойку в размере \_\_\_% стоимости недопоставленного в срок товара. Уплата штрафа и неустойки не освобождает

ет Продавца от обязанности исполнения настоящего контракта. Размер штрафа не может быть изменен в арбитражном порядке».

Существуют два способа принудительного взыскания убытков: обращение в государственные суды и использование арбитража (третейского разбирательства). Эти способы регламентируются во всех государствах соответствующим законодательством и международными договорами. Обращение в государственные суды имеет место в тех случаях, когда стороны в своих контрактах или в отдельном соглашении по каким-либо причинам не предусмотрели так называемые арбитражные оговорки, т. е. условия о рассмотрении возникающих споров арбитражным (третейским) судом.

В международной практике известны два вида третейских судов: так называемые изолированные и постоянно действующие.

Изолированный третейский суд создается сторонами специально для рассмотрения данного конкретного спора. Стороны сами определяют порядок создания третейского суда и правила рассмотрения в нем дела. После вынесения решения по делу такой суд прекращает свое существование. Он получил также название третейского суда.

В отличие от третейских судов постоянно действующие третейские суды создаются при различных организациях и ассоциациях, при торгово-промышленных и торговых палатах.

Арбитражный метод разрешения споров получил прочное закрепление в законодательстве Республики Беларусь. В соответствии со статьей 10 Гражданского кодекса Республики Беларусь третейский суд рассматривается в качестве одной из форм судебной защиты наряду с судом общей юрисдикции и хозяйственным судом.

*Примерное содержание условия «Арбитраж»:*

«Стороны должны принять предупредительные меры по решению всех спорных вопросов, предусмотренных настоящим договором или в связи с ним, путем переговоров. Неурегулированные споры будут передаваться в Арбитражный суд. Все спорные вопросы, предусмотренные настоящим договором или в связи с ним, будут рассмотрены в соответствии с законодательством Арбитражного суда Международной торговой палаты по правилам регламента указанного суда. Местом проведения Арбитражного суда будет г. Цюрих, Швейцария. Решение такого Арбитражного суда будет являться окончательным и обязательным для Сторон».

Учебное издание

**ПИЛЬГУН** Татьяна Владимировна

**ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА**

Учебно-методическое пособие  
для студентов направления специальности 1-27 02 01-01  
«Транспортная логистика (автомобильный транспорт)»

В 2 частях

Часть 1

Редактор *Т. Н. Микулик*  
Компьютерная верстка *Н. А. Школьниковой*

Подписано в печать 22.05.2017. Формат 60×84 <sup>1</sup>/<sub>16</sub>. Бумага офсетная. Ризография.  
Усл. печ. л. 4,65. Уч.-изд. л. 3,64. Тираж 200. Заказ 273.

Издатель и полиграфическое исполнение: Белорусский национальный технический университет.  
Свидетельство о государственной регистрации издателя, изготовителя, распространителя  
печатных изданий № 1/173 от 12.02.2014. Пр. Независимости, 65. 220013, г. Минск.