# Министерство образования науки Российской Федерации

Федеральное агентство по образованию

Федеральное государственное образовательное учреждение

среднего профессионального образования

«ЧЕЛЯБИНСКИЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ ТЕХНИКУМ»

Специальность «Сервис на транспорте (автомобильном)»

100112

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

курсовой работе

по дисциплине: «Организация сервиса на транспорте (автомобильном)»

# ТСВ-303.148.22.25.ПЗ

Тема курсовой работы:

«Организация сервиса при доставке грузов потребителям транспортной продукции с оптовой базы»

# Руководитель работы:

# Ипатова Л.В.

# Автор работы:

Студент группы ТСВ-303

Токарев Я.А.

# Челябинск 2008

**Содержание:**

## **Задание**

Введение

1 Характеристика погрузочного пункта

* 1. Характеристика складского хозяйства;
	2. Характеристика подвижного состава и средств механизации погрузочных работ;
	3. Характеристика средств оперативной связи, подъездных путей, освещения и прочее;

2 Технологический расчёт

2.1 Определение площади склада;

2.2 Среднесуточная пропускная способность склада;

2.3 Эксплуатационная производительность подъёмно-транспортного механизма;

2.4 Суточная производительность автомобиля;

2.5 Определение потребного количества автомобилей;

2.6 Определение числа постов погрузки;

3 Правила приёмки и выдачи грузов

4 Требования к упаковке, транспортной таре, маркировке и пломбирования груза

5 Организация документооборота (транспортная и путевая документация)

Заключение

Приложения

Федеральное государственное учреждение

среднего профессионального образования

«ЧЕЛЯБИНСКИЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ ТЕХНИКУМ»

Специальность «Сервис на транспорте (автомобильном)»

100112

ЗАДАНИЕ

студенту дневного отделения группы ТСВ-303

Токарева Якова Андреевича

на разработку курсовой работы по дисциплине «Сервис на транспорте (автомобильном)»

на тему: «Организация сервиса при доставке грузов потребителям

транспортной продукции с оптовой базы»

Вариант №25

В курсовой работе необходимо выполнить следующие разделы:

### Введение

1 Характеристика погрузочного пункта

1.1 Характеристика складского хозяйства;

1.2 Характеристика подвижного состава и средств механизации погрузочных работ;

1.3 Характеристика средств оперативной связи, подъездных путей, освещения и прочее;

2 Технологический расчёт

2.1 Определение площади склада;

2.2 Среднесуточная пропускная способность склада;

2.3 Эксплуатационная производительность подъёмно-транспортного механизма;

2.4 Суточная производительность автомобиля;

2.5 Определение потребного количества автомобилей;

2.6 Определение числа постов погрузки;

3 Правила приёмки и выдачи грузов

4 Требования к упаковке, транспортной таре, маркировке и пломбирования груза

5 Организация документооборота (транспортная и путевая документация)

Заключение

Приложения

Таблица 1. Исходные данные

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование | Усл. Обозначения. | Значения показателя |
| 1 Вид груза1. Класс груза (Чай,в пачках,ящиках)

3 Погрузка4 Разгрузка5 Вместимость склада, т.6 Расчётная нагрузка на пол склада, т/м27 Срок хранения груза, qн8 Марка автомобиля9 Расстояние перевозки (длина гружёной ездки), км10 Дни работы11 Среднее время в наряде, час12 Коэффициент использования пробега13 Коэффициент технической готовности14 Средний коэффициент неравномерности прибытия и отправления15 Коэффициент, учитывающий размеры складской площади, необходимой для проходов, проездов и т.д.16 Средняя масса груза, перемещаемая (погружаемая) за один цикл, т.17 Условия перевозок | ЕсЕТхрl срДрТнΒКпрQц | Тарно-штучные2Механизированное, вилочный электропогрузчик ЭП-107Ручная14703,255,0ГАЗ 3302413,5 3669,70,4860,8861,272,00,60в черте города |

**Введение**

##### Сервис (обслуживание) – деятельность по предоставлению услуг, сопровождающая или обеспечивающая выполнение определенного процесса.

##### Важность и актуальность услуг подтверждается удельным весом этой сферы деятельности в валовом внутреннем продукте развитых стран, где он составляет 70 …80%. В России доля услуг в валовом внутреннем продукте составляет в настоящее время немногим более 50 %, а ежегодный прирост ее за период с 1998 по 2000 г. составлял около 7%.

В международном стандарте ИСО 8402-86 «Качество. Словарь, содержащий общие термины и определения в области качества» услуга определяется как деятельность, связанная с обменом стоимостей, направленная на удовлетворение потребностей, выраженных в форме спроса, которая не сводится к передаче права собственности на некоторый материальный продукт.

Важнейшим признаком услуги является то, что в ней неразрывно слиты два процесса – производство и потребление. При предоставлении услуги эти два процесса неотделимы друг от друга, в отличии от удовлетворения потребности вещной, предметной формой продукта.

Услуги подразделяются на материальные и нематериальные (образование, здравоохранение, различные виды искусства).

Транспортные услуги, как при перевозке грузов, так и при перевозке пассажиров, относятся к материальным услугам.

Транспортное обслуживание (сервис) определяется как деятельность транспортно-экспедиционных предприятий, связанная с процессом перемещения грузов в пространстве и во времени с предоставлением перевозочных, погрузочно-разгрузочных услуг и услуг хранения. Экспедиционное обслуживание является составной частью движения товара от производителя к потребителю и включает в себя выполнение дополнительных работ и операций, без которых невозможен перевозочный процесс.

В условиях усиливающейся конкуренции между различными видами транспорта повышение качества транспортного обслуживания грузовладельцев становится одним из главных путей завоевания или расширения транспортного рынка. Для этого необходимо хорошо знать запросы потребителей транспортных услуг, свои возможности и возможности конкурентов, правильно определять маркетинговую стратегию транспортного обслуживания конкретных грузовладельцев и умело ее реализовать. Эта стратегия прежде всего должна предусматривать высокий уровень качества предлагаемых транспортных услуг, способных удовлетворить потребности грузовладельцев лучше, чем у конкурента.

Высокоорганизованный сервис является одним из важнейших условий функционирования современной логистики.

Предметом логистического сервиса является определенный комплекс (набор) соответствующих услуг, а объектом выступают, с одной стороны, сам товар в его физической форме, с другой – конкретные потребители материальных потоков. Осуществляется логистический сервис либо самим поставщиком, либо транспортно-экспедиционными фирмами, специализирующимися в области логистического обслуживания. Высокий уровень качества транспортных услуг достигается при условии обеспечения комплексного обслуживания: чем больше услуг оказано потребителям, тем выше уровень качества обслуживания.

Развитие транспортно-логистического сервиса влечет за собой появление сложных проблем, связанных с ликвидацией мелких и средних предпринимателей в сфере транспортно-экспедиционной деятельности, созданием транспортно-экспедиционных центров, применяющих в своей деятельности современные информационные технологии.

Состав и структура показателей качества грузовых перевозок для всех видов транспорта устанавливаются ГОСТ Р 51005-96 «Услуги транспортные. Грузовые перевозки. Номенклатура показателей качества».

Наиболее важными комплексными показателями оценки качества услуг с точки зрения потребителя являются:

- окружающая среда (обстановка и интерьер офиса, оборудование, внешний вид персонала и т. д.;

- надежность ( исполнительность и доверие к результатам выполнения работ и услуг; доставка груза в нужное время и в необходимое место). Также понимается надежность информационных и финансовых процедур;

- доступность (легкость установления связей с исполнителем). Доступность также означает наличие запасов провозных возможностей;

- безопасность (отсутствие риска и недоверия со стороны потребителя услуг);

- исполнительность (гарантии выполнения услуг опытным и компетентным персоналом);

- вежливость, отзывчивость персонала, взаимопонимание с потребителем (способность понять проблемы потребителя);

-коммуникабельность персонала (способность общаться с потребителем услуг на доступном и понятном ему языке);

- функциональность (характеризуется продолжительностью цикла обслуживания от получения заказа до его выполнения).

Мировая практика показывает, что для создания надежно работающей, экономичной, безопасной и экологически чистой транспортной системы, ориентированной на интересы гражданина, предпринимателя, рынка и общества в целом, необходимо наличие общих принципов развития национальной транспортной системы и отдельных ее элементов.

 В настоящее время основным программным документом, на основе которого осуществляется развитие транспортной системы Российской Федерации, является федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 гг)».

В 2002 г. на долю грузового автомобильного транспорта приходилось 74 % объема грузовых перевозок. Перевозки осуществляли 175 тысяч организаций различных отраслей экономики и 170 тыс. индивидуальных владельцев автотранспортных средств.

Парк подвижного состава грузового автотранспорта, включая пикапы и легковые фургоны, в 2002 г. достиг 3,5 млн. ед. Количество грузовых автомобилей в индивидуальной собственности граждан выросло в период 1997-2002 гг. более чем на 60% и достигло 1,8 млн. ед. Структура парка не вполне отвечает характеру спроса на перевозки. При избытке среднетоннажных бортовых автомобилей ощущается нехватка малотоннажных и большегрузных автомобилей, а также специализированного подвижного состава.

В настоящей курсовой работе решаются конкретные вопросы организации сервиса при доставке грузов потребителям транспортной продукции с оптовой базы в свете реализации федеральной целевой программы, что должно обеспечить эффективное удовлетворение потребностей в перевозках грузов для данных потребителей.

**1** **Характеристика погрузочного пункта**

**1.1 Характеристика складского хозяйства**

Для складского хозяйства характерно большое многообразие видов и типов складов, отличающихся друг от друга как размерами и особенностями устройства, так и применяемого оборудования и организации её работы.

В зависимости от назначения склады подразделяются на универсальные, которые используются для хранения и операций с грузами сборной номенклатуры, и специализированные, предназначенные для хранения определённой группы грузов и отдельных грузов.

По продолжительности хранения грузов различают склады краткосрочного и долговременного хранения.

По принадлежности различают склады общего пользования и ведомственные.

По конструктивным особенностям можно выделить следующие основные разновидности складов:

* открытые площадки для контейнеров и грамостских грузов;
* полузакрытые склады (навесы);
* закрытые одноэтажные и многоэтажные складские помещения;
* бункера и силосные склады для сыпучих грузов;
* резервуары наземные или подземные для наливных грузов;
* изотермические склады для скоропортящихся грузов;

и другие…

Таким образом, в курсовой работе предлагается в качестве перевозимого груза водка, ликёроводочные изделия, и вино в бочках, бутылках (ящиках).

Предпочтительно устройство складов прямоугольной формы, поскольку эта форма обеспечивает наиболее рациональное использование складской площади, наиболее выгодное расположение погрузочно-разгрузочных фронтов, необходимую естественную освещённость и наименьшую строительную стоимость здания.

Современные тенденции в проектировании и строительстве закрытых складских зданий характеризуется увеличением высоты внутренних помещений, использование стеллажных конструкций.

Размеры складов определяются исходя из их вместимости, обеспечивающей одновременное хранение определённого количества грузов.

Размещение и укладка грузов на складе могут быть различными, но, стремясь к наиболее полному использованию площади склада, необходимо не упускать из виду, что к любому месту груза должен быть обеспечен допуск погрузочного механизма.

На рисунке 1 показан (в качестве примера) одноэтажный склад, площадью 720 км2, предназначенный для хранения груза, перевозимого в пакетированном виде. Склад состоит из восьми грузовых и четырёх служебных отсеков. Каждый грузовой отсек рассчитан на 17 пакетов. При трёхъярусной установке пакетов склад вмещает 408 пакетов.

На складе предусмотрены 4 погрузочно-разгрузочных поста: 2 со стороны автомобильного и 2 со стороны железнодорожного подъездного пути.

На рисунке, представляющем схему складов в плане, показан один из постов, составляющем на посту под погрузкой автомобиля. Оперирующий возле автомобиля малогабаритный погрузчик ЭП-107, соединён штриховой линией, условно обозначающий траекторию движения погрузчика, с каждым из 17 запумерованных пакетов. Аналогичным образом погрузчик может взять груз и в любом из остальных грузовых отсеков склада.

Администрация складов обязана следить за путями движения погрузчиков, не допуская загромождения их грузами и посторонними предметами. На погрузочно-разгрузочных постах должны иметься в наличии перекидные трапы, обеспечивающие в случае необходимости возможность заезда погрузчика на платформу автомобиля.

Наряду с высокопроизводительными средствами механизации на складах могут применяться простейшие механизмы и приспособления (малой механизации).

**1.2 Характеристика подвижного состава и средств механизации погрузочных работ**

***1.2.1 Характеристика подвижного состава***

В курсовой работе для перевозки взята водка, ликёроводочные изделия, и вино в ящиках. Предлагается использовать автомобиль ГАЗ 33024

Ниже приведена краткая техническая характеристика:

Автомобиль ГАЗ 33024. бортовая (год выпуска 2007), предназначен для перевозки различных видов груза.

|  |  |
| --- | --- |
| Весовые параметры: | Значения |
| Полная масса автомобиля ,кгГрузоподъемность ,кг | 56502500 |
| Общие технические данные: |  |
| Колёсная формулаКабинаМаксимальная скорость, км/чКоробка передачРасход топлива, л.Мощность л/сТип двигателяРасположениеОбъём, л.Мощность, л/с.Грузовая платформа:Длина, мм.Высота, мм.Ширина, мм.Высота от уровня земли до пола кузова, мм. | 4 на 23-х местная112мех, 5-ступенчатая13,5150ЗМЗ 406Р4Д2,315024033901640835 |

***1.2.2 Характеристика средств механизации погрузочных работ***

В курсовой работе предлагается для выполнения погрузочно-разгрузочных работ на складе использовать вилочный четырёхколёсный электропогрузчик ЭП-107.

Краткая техническая характеристика вилочного четырёхколёсного электропогрузчика ЭП-107:

|  |  |
| --- | --- |
| Параметры: | Значения |
| Грузоподъёмность на вилах, кг.Наибольшая скорость вил при подъёме груза, м/с (м/мин).Тоже без груза, м/с (м/мин).Наибольшая скорость вил при опускании с грузом, м/с (м/мин).Тоже без груза, м/с (м/мин).Наибольшая скорость погрузчика с грузом, км/ч.Тоже без груза, км/ч.Высота подъёма груза на вилах, мм.Габаритные размеры, мм:Длина с виламиШиринаБаза, мм.Наименьший радиус поворота, мм. | 10000,141 (8,5)0,2 (0,12)0,121 (7б3)0,3 (18)7,38,04500241591010501320 |

**1.3 Характеристика средств оперативной связи, подъездных путей, освещения и прочее**

Весовое хозяйство погрузочно-разгрузочного пункта состоит из весов в необходимом количестве и ассортименте. Среди наиболее часто встречающихся на погрузочно-разгрузочных пунктах весов можно назвать разного рода товарные весы, на которых груз взвешивается в складских условиях перед погрузкой или после выгрузки, и автомобильные весы, на которых груз взвешивается вместе с перевозящим его автомобилем.

Для того, чтобы на автомобильных весах определить массу груза, доставленного автомобилем, взвешивание производится дважды: сначало до разгрузки, сразу после прибытия автомобиля, и затем после разгрузки (взвешивается порожний автомобиль). Разность между первым и вторым завесами соответствует массе доставленного груза.

Чаще всего встречаются автомобильные рычажные весы модели А-10 с пределами нагрузки (от 250 кг.до 10 тонн) и модели А-25 (от 500 кг.до 25 тонн). Современные тензометрические весы ВАТ-30 рассчитаны на взвешивание автомобилей общей массой до 30 тонн. Взвешивание автомобиля на тензометрических весах не обязательно производить при полной его остановке. Автомобильные весы новейших конструкций снабжаются печатным механизмом, автоматически фиксирующем установленную весами массу.

Подъездные пути к постам погрузки и выгрузки должны иметь твёрдое покрытие. Ширина проезда - при двухстороннем движении не менее 5,5 м., при одностороннем движении-3,5 м.

Дислокация подъездных путей зависит от особенностей планировки ПРП, но при проектировании общей сети подъездных путей на пункте следует стремиться избегать встречных и пересекающихся потоков движения.

Погрузочно-разгрузочный пункт должен иметь достаточное освещение как внутри склада, так и на всей открытой территории, позволяющие производить работу на пункте в тёмное время суток.

Рекомендуемая наименьшая степень освещённости-100 люкс. Минимальная освещённость на открытых площадках - 3 люкса, на подъездных путях - 1 люкс. Для централизованного оперативного руководства погрузочно-разгрузочными работами используются разнообразные виды проводной и беспроводной связи. Основным средством связи у диспетчера служит телефон. Диспетчер может организовать оповещение и отдать распоряжение на большой территории через репродуктор, с помощью которого он может вызвать любого бригадира и водителя для переговоров.

**2 Технологический расчёт**

**2.1 Определение площади склада, м2:**

**Ec**

**Fс** = —,

**Е**

### Где: **Ec** –вместимость склада, тонн. [И.Д.];

### **Е-**расчётная нагрузка на пол склада, тонн/м2. [И.Д.];

### **1470**

**Fс = —— =452,3** м2

**3,25**

2.2 Среднесуточная пропускная способность склада, тонн:

**Ec**

**Пс = ——,**

**Ун\*Тхр**

Где: **Ун-** коэффициент неравномерности прибытия и отправления [И.Д.];

**Тхр-** срок хранения груза [И.Д.];

**1470**

**Пс = ——— = 231,4** тонн

**1,27\*5,0**

**2.3 Эксплуатационная производительность подъёмно-транспортного механизма**

***2.3.1 Время одного цикла при комбинированном перемещении груза, секунд***

**4h l\*3,6 l\*36**

**Тц=tз + tо + —— + ——— + ———,**

**V V1 V2**

Где: **tз ; tо-** время на захват и освобождение груза, секунд (от 5 до 10);

**h-** высота подъёма (опускания) груза на вилках, в метрах;

**V-** средняя скорость вил при подъёме (опускании) грузов, м/с;

**l-** длина перемещения груза, в метрах;

**V1-** скорость погрузчика с грузом, км/ч;

**V2**- скорость погрузчика без груза, км/ч;

**4\*4,5 18\*3,6 18\*3,6**

**Тц =7+5+ ——— + ——— + ——— = 156,5 сек.**

**0,141 7,3 8**

***2.3.2 Производительность погрузочного механизма***

1) Техническая, тонн/ч:

**3600\*qц**

**Wт = ——— ,**

**Тц**

Где: **qц**- средняя масса груза, погружаемая за 1 цикл, тонн.

**3600\*0,60**

**Wт = ———— = 13,8** тонн

**156,5**

2) Эксплуатационная, тонн/ч:

**Wэк = Wт \* ﺎ ,**

Где: ﺎ - коэффициент интенсивности работы машины (коэффициент использования рабочего времени ﺎ = 0,7….0,8):

**Wэк = 13,8\*0,8 = 11,4**

**2.4 Суточная производительность автомобиля**

***2.4.1 Технико-эксплуатационные показатели***

1) Коэффициент выпуска:

**Дк - Драб**

**£в = £т - ———– ,**

**Др**

Где: **£т -** коэффициент технической готовности [И.Д.];

**Драб -** дни работы [366];

**Дк** – календарные дни за период [366];

**366 - 366**

**£в = 0,886 - ———– = 0,886**

**366**

2) Среднее время в наряде, часов:**Тн = 9,7**

3) Грузоподъёмность автомобиля, тонн: **q = 2,5**

4) Коэффициент использования грузоподъёмности:**γ = 0,8**

5) Средняя техническая скорость, **км/ч**. Так как автомобиль работает в городе, то рекомендуемое значение скорости: **Vт = 25**

6) Коэффициент использования пробега: **ß = 0,486**

7) Расстояние перевозки (Длина ездки) **км.**: **lср = 13,5**

8) Время простоя под погрузкой-разгрузкой за ездку, часов:

**tп-р = tп + tр + tдоп**

**tп-р=0,18+0,4+0,13=0,35**

Где: **tп –** время простоя под погрузкой, часов;

**tр –** время простоя под разгрузкой, часов;

**tдоп –** время выполнения дополнительных операций, часов:

**q\* γ**

**tп = —— ,**

**Wэк**

**2,5\*0,8**

**tп = ——– = 0,18**

**11,4**

**q\*γ\*Нт**

**tр = ——–– ,**

**2\*60**

Где: **Нт** – норма времени простоя под разгрузкой 1 тонны груза при ручном способе выполнения работ, минут:

**2,5\*0,8\*14,1**

**tр = ——–– = 0,23**

**120**

**nдоп\*Ндоп**

**tдоп = ——–––– ,**

**60**

Где: **nдоп –** количество дополнительных операций за ездку;

**Ндоп –** норма времени на выполнение дополнительных операций, минут.

**2\*4**

**tдоп = —— = 0,13**

**60**

***2.4.2 Выработка автомобиля за сутки, тонн:***

**Тн\*Vт\*ß\*q\* γ**

**Иа-д = ——––––—––**

**lег+Vт\*ß\* tп-р**

**9,7\*25\*0,486\*2,5\*0,8**

**Иа-д = ——––––—––——– = 35,9**

**13,5+25\*0,486\*0,35**

**2.5 Определение потребного количества автомобилей**

Количество автомобилей в эксплуатации:

**Qс**

**Аэ = —— ,**

**Uад**

Где: **Qс –** суточный объём перевозок, тонн:

**Qс = 231,4**

**231,4**

**Аэ = –—— = 6,4(7** автомобилей**)**

**35,9**

Автодни в работе, **АДр:**

**АДр = Др\*Аэ ,**

**АДр = 366\*6,4=2342,4**

Автодни в хозяйстве, **АДх:**

**АДр**

**АДх = —— ,**

**£в**

**2342,4**

**АДх = ——— = 2643,8**

**0,886**

Среднесуточное число автомобилей, **Асс:**

**АДх**

**Асс = —— ,**

**Дк**

**2643,8**

**Асс = –—— = 7,2**

**366**

**2.6 Определение числа постов погрузки, nп:**

**Qс\*φн**

**nп = –—— ,**

**Wэ\*Тсм**

**231,4\*1,27**

**nп = —––—— = 3,2 (4** поста**)**

**11,4\*8**

Вывод: Таким образом, для осуществления качественного обслуживания клиентуры при транспортировке (доставке) Чайных изделий в ящиках за год с оптовой базы потребуется 7 автомобилей марки ГАЗ-33024 и организация работы с постов погрузки, оснащённых погрузчиками марки ЭП-107

**3. Правила приёмки и выдачи грузов**

Автотранспортные предприятия принимают к перевозке грузов на основании утверждённых в установленном порядке планов и заключённых трудовых договоров на перевозку грузов, а также грузы разового характера.

Типы и количество автомобилей, необходимых для осуществления перевозок грузов, определяется автотранспортным предприятием в зависимости от объёма и характера перевозок. Автотранспортные предприятия обязаны обеспечивать своевременную подачу подвижного состава ко всем пунктам погрузки-разгрузки в соответствии с принятыми заявками, а также подавать грузоотправителям под погрузку исправный подвижной состав для данного вида перевозок и отвечающий санитарным требованиям.

Подача подвижного состава, не пригодного для перевозки, обусловленного договором груза приравнивается к неподаче транспортных средств. Отказ грузоотправителя от поданного автотранспортным предприятием подвижного состава должен сопровождаться составлением акта по установленной форме.

Автотранспортные предприятия обязаны перевозить грузы по кратчайшему расстоянию, открытому для движения автомобильного транспорта. При невозможности выполнить это условие, автотранспортное предприятие обязано известить об этом грузоотправителя при приёме заявки.

Грузоотправитель обязан до прибытия автомобиля под погрузку:

1) Подготовить груз к перевозке (затратить, подгруппировать по грузополучателям) с тем, чтобы обеспечить рациональное использование подвижного состава и сохранность груза в пути следования.

2) Заготовить товарно-транспортные документы, пропуска на право проезда и прочее…

В случае, если груз, который был предъявлен грузоотправителям, в состоянии, не соответствующим правилам перевозки и не был приведён им в надлежащее состояние в срок, обеспечивающим своевременную отправку груза, считается не предъявленным. В этом случае грузоотправитель обязан оплатить стоимость пробега автомобиля в обоих направлениях, а также штраф за простой автомобиля в ожидании погрузки.

Автотранспортные предприятия имеют право отказаться от приёма грузов к перевозке если:

1) Груз предъявлен грузоотправителям в ненадлежащей таре или упаковке.

2) Предъявленный груз не предусмотрен заявкой.

3) Вес предъявляемого груза, перевозка которого должна осуществляться на одном автомобиле, превышает грузоподъёмность подвижного состава.

4) Груз не может быть доставлен из-за дорожных или климатических условий, вызвавших временное прекращение перевозок.

Перевозка грузов может производиться автотранспортным предприятием как с выполнением транспортно-экспедиционных операций, так и без таковых.

Грузоотправитель (грузополучатель) может предъявлять к перевозке грузы с объявленной ценностью в соответствии с установленным списком. Объявленная ценностью не должна превышать действительной стоимости груза. В случае разногласий между автотранспортным предприятием и грузоотправителем, стоимость груза определяется экспертизой, о чём составляется акт.

Для того, чтобы груз был выдан грузополучателю своевременно и в надлежащем порядке, а также для того, чтобы грузополучатель подготовил подъездные пути, места приёмки и разгрузки, грузоотправитель обязан уведомить грузополучателя о предстоящем завозе. Грузополучатель обязан обеспечить приём груза и разгрузку автомобиля, прибывшего до окончания времени работы грузополучателя.

Тарные и штучные грузы, принятые к перевозке по стандартному весу или весу, указанному грузоотправителем на каждом грузовом месте, выдаются грузополучателю в пункте назначения без взвешивания по счёту мест с проверкой веса и состоянием груза только в повреждённых местах. При определении количества груза с помощью взвешивания (или пересчёта), автотранспортное предприятие не несёт материальной ответственности при расхождении между весом груза (количества), указанным в товарно-транспортной документации грузоотправителей и фактическим весом груза, если разница не превышает:

а) Нормы естественной убыли;

б) Нормы расхождения в показании весов (нормы точности взвешивания грузов).

**4 Требования к упаковке, транспортной таре, маркировке и пломбирования груза**

**4.1 Общие требования к упаковке:**

Сохранность грузов при ее транспортировке и выполнении погрузочно-разгрузочных работ обеспечивается за счет упаковки. Под упаковкой понимается средство или комплекс средств, обеспечивающих защиту продукции от повреждений и потерь, а также защиту окружающей среды от загрязнений. Соответственно, упаковывание — это подготовка продукции к обращению (транспортировке, хранению, реализации и потреблению).

При перевозках грузов очень важным является соблюдение требований по упаковке грузов. Помимо того что упаковка является важным условием обеспечения сохранности грузов, она еще позволяет формировать грузовые единицы (по габаритам или массе), контролировать и учитывать количественные показатели грузов при их отгрузке и выдаче, рационально использовать грузовой объем транспортных средств, обеспечивать условия для выполнения погрузочно-разгрузочных работ, пакетирования и маркировки грузов.

Основным элементом упаковки, представляющим собой изделие для размещения продукции, является тара. Для перевозки грузов используется транспортная тара (тара, образующая самостоятельную транспортную единицу). Между тем условиями договора перевозки или транспортной экспедиции может быть предусмотрено, что перевозка грузов осуществляется в потребительской упаковке (например, при перевозке грузов навалом, насыпью, пр.).

Тип и качество упаковки закрепляются в нормативно-технической документации на транспортировку конкретных видов грузов — стандартах, технических условиях, правилах упаковки грузов при перевозке.

Транспортная организация не должна производить упаковку грузов — это обязанность грузоотправителя. Между тем в основе исполнения обязательств лежит договор экспедирования грузов, поэтому обязанность по упаковыванию грузов и подготовке их к перевозке может быть возложена на транспортно-экспедиционное агентство.

**4.2 Общие требования к транспортной таре:**

Классификацию тары осуществляют в зависимости от формы. Наиболее распространенными видами тары, используемой при транспортировке грузов, являются:

**Ящики**

Под ящиком понимается закрытая со всех сторон транспортная тара с корпусом, имеющим в сечении, параллельном дну, преимущественно форму прямоугольника, с дном, двумя торцовыми и боковыми стенками, с крышкой или без нее, изготовленная из досок, фанеры, пластмассы, металла или комбинации упаковочных материалов.

Шарниры, запоры, ручки и им подобные должны быть, по возможности, утоплены, гвозди и шурупы также не должны выступать. Тяжелые ящики должны быть снабжены снизу деревянными брусьями, позволяющими выполнение разгрузочно-погрузочных операций с помощью подъемно-транспортных средств. Усиливающие бруски должны быть смещены на дне и крышке в шахматном порядке, чтобы при штабелировании они входили во взаимозацепление и обеспечивали тем самым устойчивую погрузку. При необходимости прочность ящиков повышается за счет окантовки стальной или пластмассовой лентой. Ящики предназначены для упаковки тяжелых и бьющихся грузов.

Различают следующие виды ящиков:

1) Деревянные (решетчатые и сплошные). Представляют собой самонесущую рамную конструкцию, состоящую из досок и брусков, для прочности окантовываются стальной лентой, позволяют штабелирование и применение механизированных средств погрузки-разгрузки.

2) Картонные (из сплошного и гофрированного картона). Должны по своим свойствам и качеству соответствовать массе и свойствам перевозимых грузов; при решении вопроса о пригодности к транспортированию ящиков из сплошного или гофрированного картона существенным являются наличие и достаточность внутренней упаковки груза, размер и состояние ящика (первичное или повторное использование), следует также учитывать, является ли груз самонесущим или нет, удовлетворяет ли способ объединения стенок и закрытия ящика нагрузкам, возникающим при транспортировке.

3) Пластмассовые (из пластмассы, пенопласта, пр…). При использовании фасонных элементов из пенопласта и других материалов, в качестве единственной упаковки для определенных грузов, следует обращать внимание на то, чтобы кромки и углы не были раскрошены и обломаны; фасонные элементы должны быть надежно соединены.

Зачастую, при перевозке грузов автомобильным транспортом, в качестве транспортной тары используются коробки (тара с корпусом разнообразной формы, с плоским дном, закрываемая крышкой съемной или на шарнире).

Виды тары и упаковки, упаковочных средств, которые следует использовать при упаковывании конкретных грузов, устанавливаются в стандартах, технических условиях, иной нормативно-технической документации на эти грузы. Для большинства грузов требования к упаковке и таре установлены в ГОСТах на продукцию.

Требования к упаковке и таре зависят от разнообразных факторов — от вида груза, его массы, размера, формы, пр. Также определяющим фактором при выборе упаковки и тары являются конструкция, состав и характеристика продукции, обусловливающие особые правила обращения с грузами при их транспортировке и погрузочно-разгрузочных работах.

Например:

|  |  |
| --- | --- |
| Вид груза | Цель упаковки |
| Хрупкие грузы | Защита грузов от механических повреждений |
| Сыпучие грузы | Герметичность, защита от россыпи, защита от влаги |
| Грузы, чувствительные к толчкам | Защита от механических повреждений, обеспечение соответствия характеристик и параметров установленным нормам (например, для электронных измерительных приборов — точность измерения) |
| Грузы с жесткой конструкцией | Исключение возможности свободного перемещения внутри тары при погрузке-разгрузке и транспортировании |
| Грузы, чувствительные к атмосферным осадкам, температуре | Защита груза от порчи (гниения, ржавчины, пр.) |

Упаковывание грузов для их транспортировки должно производиться с учетом безопасности тары для транспортных средств и работников, занятых в транспортном процессе. *Это* означает, что упаковка и тара не должны иметь выступающих частей (гвоздей, концов проволоки или стальной ленты, пр.), способных повредить транспортное средство, другие грузы, а также привести к травмированию работников.

При эксплуатации тары необходимо выполнять ряд требований:

тару следует загружать не более номинальной массы брутто;

способ загрузки тары должен исключать появление остаточных деформаций тары;

груз в таре должен находится ниже уровня ее бортов;

опрокидывающиеся стенки тары должны быть в закрытом положении.

На каждую партию упакованных грузов (товаров) составляют либо общий упаковочный лист, либо упаковочный лист на каждое грузовое место. Общий упаковочный лист на партию вкладывается в грузовое место № 1 каждой отправляемой партии.

Иная сопроводительная документация также подлежит упаковыванию. Как правило, она вкладывается в конверты из водонепроницаемой бумаги или водонепроницаемые пакеты.

**4.3 Общие требования к транспортной маркировке**

Под транспортной маркировкой понимаются текст, условные обозначения и рисунки на упаковке, информирующие о получателе, отправителе и способах обращения с упакованной продукцией при ее транспортировке.

Согласно ГОСТ 14192-96 «Маркировка грузов» транспортная маркировка должна содержать:

1. Основные, дополнительные и информационные надписи.

2. Манипуляционные знаки (изображения, указывающие на способы обращения с грузом).

ГОСТ 14192-96 «Маркировка грузов» устанавливает следующие группы *надписей:*

1. *Основные:*

Полное или условное зарегистрированное в установленном порядке наименование грузополучателя.

Наименование пункта назначения. Если пунктом назначения является железнодорожная станция (порт), должно быть указано полное наименование станции (порта) и сокращенное наименование дороги (пароходства) назначения.

Количество грузовых мест в партии и порядковый номер места внутри партии указывают дробью: в числителе — порядковый номер места в партии, в знаменателе — количество мест в партии.

Количество грузовых мест и порядковый номер места следует указывать при перевозке следующих грузов:

- разнородных или разносортных грузов в однотипной таре (например, разные сорта хлопка в кипах);

- однородных грузов в разнотипной таре;

- однородных грузов, когда недопустимо смешение сортов в партии;

- комплектов оборудования;

- грузов в одном вагоне мелкими отправками.

2. *Дополнительные:*

Полное или условное зарегистрированное в установленном порядке наименование грузоотправителя. Наименование пункта отправления. Надписи транспортных организаций (содержание надписей и порядок нанесения устанавливаются правилами транспортных министерств).

3. *Информационные:*

Массы брутто и нетто грузового места в килограммах. Допускается вместо массы нетто указывать количество изделий в штуках, а также не наносить массу брутто и нетто или количество изделий в штуках, если они указаны в маркировке, характеризующей упакованную продукцию.

Габаритные размеры грузового места в сантиметрах (длина, ширина и высота или диаметр и высота). Габаритные размеры не указывают, если ни один из габаритных размеров не превышает 1 м при транспортировании груза на открытом подвижном составе, 1,2 м — в крытом и 0,7 м при транспортировании воздушным транспортом. При перевозке грузов транспортными пакетами на каждом из них должны быть нанесены основные, дополнительные и информационные надписи. При этом вместо порядкового номера места и количества грузовых мест в партии наносят: в числителе - общее количество пакетов в партии; в знаменателе - количество грузовых мест в пакете, в скобках - порядковый номер пакета.

**4.4 Общие требования к пломбированию грузов**

Зауженные крытые автомобили и прицепы, отдельные секции автомобилей, контейнеры и цистерны с назначением одному грузополучателю должны быть грузоотправителем опломбированы, а мелко - штучные товары, находящиеся в ящиках, коробках и другой таре, при перевозке в неопломбированном подвижном составе или контейнерах пломбированы или обандеролены.

Для обеспечения сохранности груза, перевозимого в несколько адресов, внутри кузова-фургона автотранспортное предприятие или организация могут устанавливать перегородки, позволяющие разделять кузов на отдельные пломбируемые секции.

Водитель не принимает участия в перевесах и пересчетах грузов! прибывших в исправных автомобилях, прицепах, отдельных секциях автомобиля, контейнерах и цистернах с неповрежденными пломбами грузоотправителя, а также в исправной обандероленной таре, которые выдаются грузополучателю без проверки веса и состояния груза и количества грузовых мест.

Пломбы грузоотправителя должны иметь сокращенное наименование грузоотправителя и контрольные знаки (торговые знаки или но-1 мера тисков). При пломбировании автотранспортной организацией, пломбы должны иметь наименование организации и номер тисков.

Пломбы, навешиваемые на подвижной состав (фургоны, цистерны и т.п.), контейнеры, секции автомобиля, отдельные грузовые места, не должны допускать возможности доступа к грузам и снятия пломб без нарушения их целости. Пломбы навешиваются:

а) у фургонов или секций автомобиля — на всех дверях по одной пломбе;

б) у контейнеров — на дверях по одной пломбе;

в) у цистерн — на крышке люка и сливного отверстия по одной пломбе, за исключением случаев, когда особый порядок пломбирования предусмотрен правилами перевозок отдельных видов наливных грузов;

г) у грузового места — от одной до 4 пломб в точках стыкования окантовочных полос или других увязочных материалов.

Пломбирование груза, укрытого брезентом, можно производить, только когда соединение его с кузовом обеспечивает невозможность доступа к грузу. Пломбы навешиваются на концах соединительного материала в местах стыкования последнего с кузовом подвижного состава.

Перед пломбированием автофургонов (контейнеров) обе дверные накладки должны быть скреплены закрутками из отожженной проволоки диаметром не менее 2 мм и длиной 250—260 мм. Закручивание проволоки должно производиться специальной металлической пластинкой с двумя отверстиями диаметром 6—10 мм и расстоянием между ними 35 мм.

Скрепление дверных накладок проволочными закрутками осуществляет грузоотправитель, производящий погрузку груза.

Для пломбирования могут применяться свинцовые или полиэтиленовые пломбы с камерой или с двумя параллельными отверстиями, а также термически обработанная (отожженная) проволока диаметром 0,6 мм.

Пломбы должны быть навешаны на проволоку, предварительно скрученную в две нити. Скручивание проволоки производится из расчета четырех витков на сантиметр длины.

Навешивание пломб с двумя параллельными отверстиями должно производиться в следующем порядке:

а) в каждую из пломб продевается один конец отрезка пломбировочной проволоки;

б) свободный длинный конец проволоки пропускается в два оборота сквозь ушко дверной накладки двери фургона (контейнера), а за тем через одно и второе отверстия пломбы;

в) пломба зажимается тисками.

При навешивании свинцовых пломб с камерой концы проволоки пропускаются через входные отверстия пломбы, скручиваются в 2—3 витка, и витки втягиваются в камеру пломбы с последующим зажимом их тисками;

полиэтиленовых пломб с камерой концы проволоки пропускаются через входные отверстия пломбы, затем эти концы скручиваются между собой двумя витками, один конец проволоки закручивается вокруг второго, а затем второй — вокруг первого в последовательном порядке. После этого образовавшийся узел втягивается до отказа в камеру, и пломба зажимается пломбировочными тисками. Петля, образуемая при пломбировании между ушками дверной накладки (крышки колпака цистерны) и пломбой, должна быть не более 25 мм.

Пломбы сжимаются тисками так, чтобы оттиски с обеих сторон получались четкими и ясными, а проволоку нельзя было вытащить из пломбы. После сжатия тисками каждая пломба должна быть тщательно осмотрена и в случае обнаружения дефекта (неясность цифр знака тисков, срез знаков и т.п.) она заменяется другой.

Контрольные знаки пломб должны иметь буквенные и цифровые обозначения, нумерация которых производится в последовательном порядке от 001 до 999.

Перевозка с неясными оттисками установленных знаков на пломбах, а также с неправильно навешенными пломбами запрещается.

Факт опломбирования груза и контрольные знаки пломбы указываются в товарно-транспортной накладной.

Материалы, которыми произведено обандероливание (бумажная лента, тесьма и т.д.), должны представлять собой единое целое (без узлов и наращивания) и скрепляться в местах соединений отличительным знаком изготовителя или грузоотправителя (печатью или штампом).

Обандероливание производится так, чтобы без разрыва материала, которым оно произведено, доступ к грузу был невозможен.

**5 Организация документооборота (транспортная и путевая документация)**

**5.1 Товарно-транспортная накладная**

Перевозка грузов товарного характера оформляется товарно-транспортными накладными.

Грузоотправитель представляет автотранспортному предприятию на предъявленный к перевозке груз товарного характера товарно-транспортную накладную, которая является основным перевозочным документом и по которой производится списание этого груза грузоотправителем и оприходование его грузополучателем. Таким образом, товар транспортная накладная предназначена для учета движения товарно-материальных ценностей (ТМЦ) и расчетов за их перевозки автомобильным транспортом.

Товарно-транспортная накладная состоит из двух разделов:

*- товарного,* определяющего взаимоотношения грузоотправителя и грузополучателей и служащего для списания товарно-материальных ценностей у грузоотправителей и оприходования их у грузополучателей;

- *транспортного,* определяющего взаимоотношения грузоотправителей заказчиков автотранспорта с организациями-владельцами автотранспорта, выполнившими перевозку грузов, и служащего для учета транспортной работы и расчетов грузоотправителей или грузополучателей организациями владельцами автотранспорта за оказанные им услуга по перевозке грузов.

Товарно-транспортная накладная на перевозку грузов автомобильным транспортом составляется грузоотправителем для каждого грузополучателя отдельно на каждую ездку автомобиля с обязательным заполнением всех реквизитов.

При централизованном вывозе грузов со станций железных дорог, 1 портов, пристаней, аэропортов перевозка оформляется товарно - транспортными накладными, составляемыми совместно с работниками организаций-владельцев автотранспорта, станций железных дорог, пристаней, аэропортов.

В условиях, когда на одном автомобиле одновременно перевозится несколько грузов в адрес одного или нескольких получателей, товарно-транспортная накладная выписывается на каждую партию грузов и каждому грузополучателю в отдельности.

Товарно-транспортная накладная выписывается в четырех экземплярах: первый остается у грузоотправителя и предназначен для списания ТМЦ, второй, третий и четвертый экземпляры, заверяемые подписями и печатями (штампами) грузоотправителя и подписью водителя, вручаются водителю;

второй сдается водителем грузополучателю и предназначается для оприходования ТМЦ у получателя груза, третий и четвертый экземпляры, заверяемые подписями и печатями (штампами) грузополучателя, сдаются организации-владельцу автотранспорта; третий экземпляр, служащий основанием для расчетов, транспортная организация прилагает к счету за перевозку и высылает плательщику-заказчику; четвертый прилагается к путевому листу и служит основанием для учета транспортной работы и начисления заработной платы водителю.

Грузоотправитель при необходимости может выписывать дополнительные экземпляры товарно-транспортных накладных, число которых устанавливается соглашением между грузоотправителем и автотранспортным предприятием.

По грузам нетоварного характера, по которым не ведется складской учет ТМЦ, но организован учет путем замера, взвешивания, геодезического замера, товарно-транспортная накладная выписывается в трех экземплярах: первый и второй передаются организации-владельцу автотранспорта.

Первый экземпляр служит основанием для расчетов организации-владельца автотранспорта с грузоотправителем и прилагается к счету; второй - прилагается к путевому листу и служит основанием для учета транспортной работы; третий экземпляр остается у грузоотправителя и служит основанием для учета выполненных объемов перевозок.

В зависимости от особенностей товаров к товарно-транспортной накладной могут прилагаться другие документы, следующие с грузом.

При выдаче грузоотправителем документов, определяющих качество груза и взаимоотношения поставщика и покупателя (сертификаты, счета, счета - фактуры, удостоверения, свидетельства и т.д.), шофер обязан принять эти документы и передать их вместе с грузом грузополучателю. При этом грузополучатель не вправе требовать сдачи груза по этим документам.

При сдаче груза шофер (экспедитор) предъявляет три экземпляра товарно-транспортной накладной грузополучателю.

Если количество и качество товара соответствуют указанному в товаросопроводительных документах, то на товарно-транспортной накладной и иных документах, удостоверяющих количество или качество поступивших товаров, накладывается штамп грузополучателя, что подтверждает соответствие принятых товаров данным, указанным в сопроводительных документах. Материально ответственное лицо, осуществляющее приемку товара, ставит свою подпись на товаросопроводительных документах и заверяет ее круглой печатью торговой организации

В случае несоответствия фактического наличия товаров или отклонения по качеству, установленному в договоре, или данным, указанным в сопроводительных документах, должен составляться акт, который является юридическим основанием для предъявления претензий поставщику. В сопроводительном документе следует сделать отметку об актировании.

Заполнение товарно-транспортной накладной (ТТН) осуществляется по определенным правилам. Следует отметить, что по действовавшей ранее форме ТТН, такие правила были утверждены совместной инструкцией Минфина СССР, Минавтотранса РСФСР и Госбанка СССР 1983 г. «Проецируя» правила заполнения на новую форму ТТН, можно выделить следующие этапы и условия заполнения:

1. Заполнение ТТН у грузоотправителя 1.1. До прибытия автомобиля грузоотправитель обязан:

а) в заголовочной части ТТН указать дату выписки ТТН;

б) в строках, посвященных субъектам перевозки, указать свои реквизиты, а также реквизиты грузополучателя и плательщика. Плательщиком может быть сам грузоотправитель, или грузополучатель, или же третье лицо;

в) в строках «пункт погрузки» и «пункт разгрузки» транспортного раздела указать адреса соответственно пунктов погрузки и разгрузки;

г) в разделе «Сведения о грузе» привести данные о грузе (коды, номенклатуру, количество, цену, наименование, единицы измерения, упаковку, количество мест и массу, сумму, пр.). В строке раздела «Всего отпущено на сумму» прописью записать общую стоимость отгруженных товарно-материальных ценностей. В строке «Отпуск разрешил» указывается должностное лицо, ответственное за отгрузку товарно-материальных ценностей, которое своей подписью удостоверяет правильность сделанных записей и разрешает произвести отправку груза грузополучателю.

1.2 После прибытия автомобиля и погрузки товарно-материальных ценностей грузоотправитель:

в строке «К путевому листу» записывает номер путевого листа, к которому прикладывается ТТН;

в строке «Организация» на основе предъявленного водителем путевого листа записывает наименование автопредприятия, на подвижном составе которого производится перевозка груза;

в строке «Автомобиль» записывает марку и государственный но мер автомобиля, прибывшего под погрузку;

в строке «Водитель» указывает фамилию и инициалы водителя; б) в разделе «Сведения о грузе» транспортного раздела:

в графе 2 «С грузом следуют документ» записывает наименования и номера документов, прилагаемых к ТТН (железнодорожных накладных, сертификатов, удостоверений, свидетельств и т.д.). Указанные документы водитель-экспедитор обязан принять и передать вместе с грузом грузополучателю;

в графе 3 «Вид упаковки» записывает сокращенно вид тары, в которой перевозится груз (например, «ящ.», «боч.», пр.). При предъявлении к перевозке неупакованного груза указывается сокращенно «н/у»;

в графе 4 «Количество мест» указывают количество мест отдельно, по каждому из приведенных в графе 1 наименованию груза и каждому виду -упаковки. При перевозке грузов пакетами на поддонах указывает количество пакетов. При перевозке грузов навалом, насыпью или наливом вносится соответствующая запись и количество мест не указывается;

в графе 5 «Способ определения массы» записывает, каким способом определена масса груза. При взвешивании груза на весах должен быть указан тип весов («тов. весы», «авт. весы», др.).

Если вес груза определен по стандарту, замеру или расчетным путем, в графе производится соответствующая запись;

в графе 9 «Масса брутто, т» записывает массу груза в тоннах с точностью до 0,01 т по видам наименований перевозимых грузов и общую массу груза;

При оформлении нескольких ездок с грузом одной ТТН в графе «Количество ездок» указывается общее количество выполненных ездок; в строках, отражающих прием-передачу груза, материально ответственным лицом, производящим отпуск товаров, указываются образец (или номер) оттиска пломбы (при перевозке груза в контейнерах, и т.п. под пломбой), которой произведена опломбировка груза, общее количество мест груза или контейнеров (прописью), общая масса сданного для перевозки по данной товарно-транспортной накладной груза в тоннах с точностью до 0,01 т (прописью). В строке «Отпуск за произвел» записываются должность, фамилия, имя, отчество представителя грузоотправителя, выдавшего груз к перевозке. Подписью этого представителя в той же строке и штампом предприятия-грузоотправителя удостоверяется правильность всех данных, записанных в товарно-транспортной накладной, а также выдача груза к перевозке. Графы, в которых нет записей, прочеркиваются. В строке «Груз к перевозке Принял» записывается фамилия, имя, отчество водителя или водителя-экспедитора, который своей подписью удостоверяет образец оттиска пломбы, записи количества мест, массы принятого к перевозке груза и номеров принятых к перевозке контейнеров.

*Заполнение ТТН в пути следования:*

Если в пути следования производится в установленном порядке переадресовка груза, запись об этом вносится в строку «Переадресовка» во всех трех находящихся у водителя экземплярах товарно-транспортной накладной. При переадресовке груза проставляются реквизиты нового грузополучателя. Все эти записи удостоверяются подписью водителя либо представителя автотранспортного предприятия.

В случае перевозки груза в пути следования на другой автомобиль в строках «Организация», «Водитель» и «Автомобиль» прежние реквизиты зачеркиваются (так, чтобы их можно было прочитать) и записываются новые данные. Это исправление должно быть заверено подписью работника, руководящего перегрузкой. Наряду с этим факт передачи груза от одного водителя-экспедитора другому водителю-экспедитору удостоверяется актом установленной формы, о чем делается соответствующая отметка в строке «Отметки о составленных актах». При составлении актов, относящихся к данной отправке, в главе «Отметки о составленных актах» записываются номер акта, дата составления и о чем составлен акт (например, «О недостаче мест», «О нарушении пломбы» и т.п ).

*Заполнение ТТН у грузополучателя:*

После доставки груза грузополучателю водитель-экспедитор три экземпляра товарно-транспортной накладной сдает представителю организации грузополучателя, ответственному за приемку груза, который обязан:

а) в разделе «Погрузочно-разгрузочные работы» в строке «Разгрузка»:

б) в графе 11 «Исполнитель» записать наименование организации, выполняющей разгрузочные работы (автопредприятие, грузополучатель, грузовая автостанция, специализированная организация и т.д.);

в) в графе 12 «Дополнительные операции» записать выполненные при разгрузке и приемке груза дополнительные операции (взвешивание, пересчет, анализ и т.п.) с указанием количества по каждой из них;

г) в графе 13 записать наименование механизма, которым выполнены разгрузочные работы, и его характеристику (грузоподъемность, емкость ковша и т.п.

д) в графах 14-15 «Способ» указать способ разгрузки (ручной, механизированный, сливом, самосвалом и т.д.);

е) в графах 16-17 записать или проставить штамп-часами часы и минуты прибытия автомобиля под разгрузку и убытия после окончания ее;

ж) в графе 18 — время дополнительных операций;

з) в графе 19 «Подпись ответственного лица» представитель грузополучателя, ответственный за проведение разгрузочных работ, удостоверяет своей подписью правильность заполнения перечисленных реквизитов.

Разгрузка считается оконченной после вручения водителю надлежащим образом оформленной товарно-транспортной накладной;

б) в графе 32 раздела «Прочие сведения» указать время простоя под разгрузкой;

в) в строках, отражающих прием-передачу груза, материально ответственным лицом, производящим прием товаров, указывается образец (или номер) оттиска пломбы, которой произведено опломбирование доставленного груза (при перевозке груза в контейнерах, цистернах и т.п. под пломбой), общее количество мест груза или контейнеров (прописью), общая масса доставленного по данной товарно-транспортной накладной груза в тоннах с точностью до 0,01 т (прописью). В строке «Принял» записывается должность, фамилия, имя и отчество материально ответственного лица, принявшего груз, подписью которого в той же строке и штампом предприятия-грузополучателя удостоверяется прием груза. В строке «Сдал» водитель-экспедитор своей подписью удостоверяет сдачу груза грузополучателю.

*Заполнение ПИ в автопредприятии:*

Третий и четвертый экземпляры товарно-транспортной накладной, заверенные подписями и печатями грузоотправителя и грузополучателя, вместе с путевым листом водителем сдаются диспетчеру автотранспортного предприятия.

Автопредприятие:

а) в заголовочной части транспортного раздела ТТН:

заполняет строки «Маршрут №» «Прицепы» и «Гаражные номера»; в строке «Вид перевозки» записывает наименование вида перевозки, учитывающее разновидности этих перевозок, например, сдельный тариф, повременный тариф, покилометровый тариф, оплата за ездку, работа по групповому акту замера (взвешивания), бригадному подряду, системе тяговых плеч, централизованные перевозки, сборно-развозочные маршруты, маневровые тягачи, попутная загрузка, завоз-вывоз грузов с железнодорожных станций и т.п;

б) в разделе «Сведения о грузе» в графах 6, 8 записываются код и класс груза:

в) в разделе «Прочие сведения»:

в графах 20-24 записывает расстояние перевозки груза с разбивкой по группам дорог;

в графе 25 указывает код экспедирования груза;

в графах 26 и 27 указываются суммы, причитающиеся с клиента и водителю за оказанные транспортные услуги;

в графах 29 и 30 записываются поправочные коэффициенты к зарплате водителя (для изменения расценок водителю в соответствии с условиями перевозок согласно положениям) и к основному тарифу (для изменения основного тарифа в случаях, предусмотренных Едиными тарифами);

в) в разделах «Расчет стоимости» и «Таксировка» таксировщиком автопредприятия производится расчет стоимости автоуслуг и зарплаты водителю по данной ТТН.

Грузоотправитель и грузополучатель несут ответственность за все последствия неправильности, неточности или неполноты сведений, указанных ими в товарно-транспортной накладной. Автотранспортные предприятия имеют право проверять правильность этих сведений.

**5.2 Путевые листы**

Путевой лист грузового автомобиля является основным документом первичного учета, определяющим совместно с товарно-транспортной накладной при перевозке товарных грузов показатели для учета работы

подвижного состава и водителя, а также для начисления заработной платы водителю и осуществления расчетов за перевозки грузов.

Дня грузового автотранспорта постановлением Госкомстата России 28.11.1997 г. № 78 утверждены две формы путевых листов — форма № 4-с > и форма № 4-п.

Форма № 4-с (сдельная) применяется при осуществлении перевозок грузов при условии оплаты труда автомобиля по сдельным расценкам.

Форма № 4-п (повременная) применяется при условии оплаты работы автомобиля по повременному тарифу и рассчитана на одновременное выполнение перевозок грузов до двух заказчиков в течение одного рабочего дня (смены) водителя.

Отрывные талоны путевого листа заполняются заказчиком и служат основанием для предъявления организацией-владельцем автотранспорта счета заказчику.

К счету прилагается соответствующий отрывной талон.

Путевой лист остается в организации-владельце автотранспорта, в нем повторяются идентичные записи о времени работы автомобиля у заказчика и служат основанием для учета работы автомобиля в течение рабочего дня.

В случае, когда при повременной оплате за работу автомобиля будут перевозиться товарно-материальные ценности, в путевой лист вписываются номера товарно-транспортных документов и прилагается один экземпляр этих товарно-транспортных документов, по итогу которых Указывается количество перевезенных тонн груза и другие показатели, отражающие работу автомобиля и водителя.

Заполнение путевого листа до выдачи его водителюпроизводится диспетчером организации или лицом, на это уполномоченным. Остальные данные заполняют работники организации-владельца автотранспорта и заказчики. Следует помнить, что участие в заполнении путевого листа не допускается, за исключением подписей, удостоверяющих прием (при выезде) и сдачу (при возвращении автомобиля).

Путевые листы по формам № 4-с и № 4-п выдаются водителю под расписку уполномоченным на то лицом только на один рабочий день (смену) при условии сдачи водителем путевого листа предыдущего дня работы.

Заполнение осуществляется в следующей последовательности:

Под названием документа записывается дата его выдачи (число, месяц, год), которая должна соответствовать дате регистрации выданного путевого листа в журнале.

В строке «Режим работы» записывается код, соответствующий режиму работы (работы в будние дни, командировка, суммированный учет рабочего времени, ежедневный учет рабочего времени, работа в выходной или праздничный день, работа по графику или вне графика и тд.), в соответствии с которым производится начисление заработной платы водителю.

В строках «Колонна», «Бригада» записываются номера колонны и бригады, в составе которых числятся автомобиль и водитель.

В строках, посвященных автотранспортному средству, записывают марку, государственный номер, а также его гаражный номер.

В строках, посвященных водителю, записываются фамилия, инициалы, табельный номер, присвоенный работнику в транспортной организации, номер удостоверения и класс водителя, работающего по дан ному путевому листу.

В строках, посвященных лицензионной карточке, указываются сведения о ее виде (стандартной, ограниченной), регистрационном но мере и серии.

В строках «Прицепы» записываются марки, государственные и гаражные номера прицепов и полуприцепов, выпускаемых на линию с автомобилем. Номера обменных прицепов и полуприцепов записываются по этим строкам в местах их перецепки.

В строке «Сопровождающие лица» записываются фамилии и инициалы лиц, сопровождающих автомобиль для выполнения задания (грузчики, экспедиторы, стажер и т.д.).

В разделе «Работа водителя и автомобиля» — сведения о выезде и возвращении автомобиля по графику.

10.В разделе «Задание водителю» в графе 18 «В чье распоряжение» на основании заявки или разового заказа заказчика записывается наименование заказчика, в распоряжение которого должен прибыть автомобиль для выполнения задания. В графе 19 «Время прибытия» записывается время (в часах и минутах) прибытия автомобиля к заказчику согласно его заявке, разовому заказу или графику работы автомобиля по условиям договора.

В графах 20-21 (адреса пунктов погрузки и разгрузки) указывается, откуда взять груз и куда его доставить согласно заявке, разовому заказу заказчика или по условиям договора.

В графе 22 «Наименование груза» записывается наименование предъявляемого к перевозке груза на основании заявки или разового заказа заказчика. В графе 23 «Количество ездок с грузом» на основании заявки или разового заказа записывается количество ездок с грузом, необходимое для выполнения задания. В графе 24 «Расстояние» записываются расстояния перевозок грузов, определяемые по данным дорожных органов, или по карте района (плану города) при помощи курвиметра, или по списку расстояний, составленному на основании актов замера или по показаниям спидометра автомобиля (на сезонных перевозках), зафиксированным актом автотранспортной организации и заказчика. В графе 25 «Перевезти тонн» записывается количество груза, которое необходимо перевезти для заказчика.

Право изменения задания, указанного в разделе «Задание водителю», имеет только автотранспортная организация. Лишь в исключительных случаях заказчик может по согласованию с автотранспортной организацией изменить задание.

1. На лицевой стороне путевого листа в строке «Выдать горючее» записывается прописью количество горючего, необходимое к выдаче для выполнения задания с учетом остатка горючего предыдущего дня работы.

В строке «Подпись диспетчера» диспетчер своей подписью удостоверяет правильность заполненных им реквизитов путевого листа и наличие у водителя водительского удостоверения.

Заполнение путевого листа до выезда из гаражапроизводится в следующей последовательности:

В разделе «Движение горючего» в графах 9, 10 и 11 и в соответствующих строках заправщик, техник по горюче-смазочным материалам (ГСМ) или уполномоченное на то лицо записывают количество выданного горючего.

2. На лицевой стороне лицом, уполномоченным транспортной организацией осуществлять предрейсовый медицинский осмотр, своей подписью удостоверяется состояние здоровья водителя и возможность до пуска его к управлению автомобилем.

В разделе «Работа водителя и автомобиля» в графе 5 «Показания спидометра» механик контрольно-пропускного пункта (КПП) или от дела технического контроля (ОТК) записывает показание спидометра при выезде автомобиля на линию, а в графе 6 «Время фактическое» штамп-часами проставляет фактическое время выезда автомобиля из гаража. В случае неисправности или отсутствия штамп-часов время записывается вручную в следующей последовательности: число, месяц, часы, минуты.

В разделе «Движение горючего» в графе 12 «Остаток при выезде» механик КПП или ОТК записывает количество горючего, находящегося в баках автомобиля при выезде, и правильность всех сделанных записей удостоверяет подписью в этой графе.

В строках, посвященных технической исправности автомобиля, механик КПП или ОТК удостоверяет подписью передачу автомобиля водителю в технически исправном состоянии и разрешение на выезд из гаража. В строках, определяющих водителя, принявшего автомобиль, водитель подписью удостоверяет принятие автомобиля в технически исправном состоянии и получение задания на работу.

Заполнение путевого листа на линиипроизводится в следующей последовательности:

1. В разделе «Последовательность выполнения задания» формы № 4-с:

В графе 27 записываются последовательно номера выполненных ездок.

Запись предназначена для разнесения прилагаемых товарно-транспортных документов по ездкам.

В графах 36-38 «Номера приложенных товарно-транспортных документов (ТТД)» грузоотправителем записываются все номера товарно-транспортных документов, относящихся к данной ездке.

В графах 28-30 «Прибытие» проставляются число и время (часы и минуты) предъявления шофером путевого листа грузоотправителю или грузополучателю у въездных ворот или на контрольно-пропускном пункте в пунктах погрузки или разгрузки (кроме станций железных дорог). При отсутствии въездных ворот или контрольно-пропускного пункта указанная графа не заполняется, время прибытия в пункт погрузки или разгрузки проставляется в товарно-транспортной накладной (ТТН).

В графах 39 и 40 указывается наименование грузоотправителя, грузоотправитель расписывается и ставит печать, подтверждая правильность заполненных им реквизитов путевого листа.

В разделе «Простои на линии» работник службы техпомощи или уполномоченное на то лицо в соответствующих графах записывают при чину простоя, дату и время начала и окончания простоя и удостоверяют эти записи своей подписью.

В строках «Особые отметки» на лицевой стороне записываются сведения, не предусмотренные формой путевого листа (отметки ГИБДД, заказчиков при отказе от загрузки автомобиля, различных дорожных служб и т.п).

При возвращении автомобиля в гаражзаполнение путевого листа производится в следующей последовательности:

В разделе «Результаты работы автомобиля и прицепов» указывается расход горючего, время в наряде, количество ездок и заездов, про бег (согласно спидометру), объемы перевозки.

В разделе «Движение горючего» механик КПП или ОТК заполняет графу 13 «Остаток при возвращении» и расписывается под ней. В этом же разделе заправщик, техник по ГСМ или уполномоченное на то лицо при сдаче водителем ГСМ заполняют графу 14 «Сдано» и расписываются под ней.

4. В строке «Сдал водитель» водитель подписью удостоверяет сдачу автомобиля механику КПП или ОТК в технически исправном (неисправном) состоянии. Механик КПП или ОТК в строке «Принял» подписью удостоверяет прием автомобиля от водителя в технически исправном (неисправном) состоянии.

После сдачи водителем путевого листадиспетчер или другое уполномоченное на то лицо заполняют его в следующей последовательности:

1. В разделе «Работа водителя и автомобиля» в графе 6 «Нулевой пробег» по таблице расстояний диспетчер записывает расстояние от гаража до первого пункта погрузки и от последнего места разгрузки до гаража.

В разделе «Движение горючего» в графе 15 «Коэффициент изменения нормы» диспетчер записывает один общий на весь день работы автомобиля коэффициент изменения нормы расхода горючего, связанного с работой автомобиля по повышенной норме расхода горючего, в графе 16 «Время работы спецоборудования» и графе 17 «Время I работы двигателя» на основании соответствующих записей в приложенных к путевому листу ТТН записывает соответственно время работы спецоборудования и дополнительное время работы двигателя в особых условиях эксплуатации (работа двигателя, вращающего погрузочно-разгрузочные механизмы и т.п.). Эти реквизиты необходимы для определения дополнительной нормы расхода горючего. Правильность заполнения данных реквизитов диспетчер заверяет подписью под со ответствующими графами.

3. В разделе «Последовательность выполнения задания» диспетчер в графе 27 записывает общее количество ездок (ячейка «всего», а в строке «ТТД в количестве» — общее количество сданных товарно-транспортных документов. За общее количество сданных и принятых товарно-транспортных документов водитель расписывается в строке «Сдал водитель», а диспетчер — в строке «Принял диспетчер».

Заполнение путевого листа формы № 4-п характеризуется следующими особенностями:

1.В разделе «Задание водителю» в графе 18 «В чье распоряжение...» на основании заявки или разового заказа заказчика диспетчером записываются наименование и адрес заказчика, в распоряжение которого должен прибыть автомобиль для выполнения задания, в графах 19 и 20 — плановое время прибытия и убытия, в графе 21 — плановое количество часов работы и в графе 22 — количество ездок по плану.

2. Отрывной талон заказчика, который является основанием для предъявления автопредприятием счета на оплату транспортных услуг и прилагается к нему, заполняется заказчиком. В нем заказчик:

На основании предъявленного водителем путевого листа заполняет в соответствующих строках номер и дату выдачи путевого лис та, наименование автопредприятия, на подвижном составе которого производится перевозка грузов, марки и государственные номера при бывших автомобиля и прицепов.

В строке «Заказчик» записывает наименование организации, фамилию и инициалы должностного лица, ответственного за использование автомобиля.

В строках «Прибытие...» и «Убытие...» указывает время при прибытии и убытии автомобиля от заказчика.

В строках «Приложенные ТТД» вписывает номера ТТД, один экземпляр которых прилагается к путевому листу, и указывает их общее количество.

В строке «Количество ездок» проставляет общее количество выполненных ездок.

В строке «Подпись и штамп заказчика» расписывается и ста вит штамп, подтверждая правильность заполнения реквизитов соответствующих строк путевого листа.

Ответственность за правильное заполнение путевого листа несут руководители организации, а также лица, отвечающие за эксплуатацию грузовых автомобилей и участвующие в заполнении документа.

Путевые листы хранятся в организации совместно с товарно-транспортными документами, дающими возможность их одновременной проверки.

**Литература:**

1. Сервис на транспорте. Под редакцией доктора технических наук В.М. Николашина. Москва. «Академа» 2004.

2. В.И. Савин. «Перевозки грузов автомобильным транспортом» Справочное пособие. Москва. «Дело и сервис» 2002.

3. Современные грузовые автотранспортные средства. Справочник. Издание 2, переработанное и дополненное. Москва. Агентство «Доринформ сервис» 2004.

4. В.А. Падня. «Погрузочно-разгрузочные машины» Справочник Москва «Транспорт» 1981.

5. И.И. Батищев. «Организация и механизация погрузочно-разгрузочных работ на автомобильном транспорте» Москва. «Транспорт» 1988.

6. А.В. Гришин, Ю.В. Шелопут. «Проектирование и выполнение экономических расчётов в дипломных проектах (работах) с использованием ПК, Челябинск. «Фригат» 2002.

7. Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002-2010).» Москва. 2002