

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ, МОЛОДІ ТА СПОРТУ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКА НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ МІСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА

МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ

ДО ПРАКТИЧНИХ ЗАВДАНЬ І САМОСТІЙНОЇ РОБОТИ
З ДИСЦИПЛІНИ

**ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИЦІЙНА
РОБОТА**

*(для студентів 2 курсу денної і 5 курсу заочної форм навчання
за напрямом підготовки 6.070101 «Транспортні технології
(за видами транспорту)»)*

Методичні вказівки до практичних завдань і самостійної роботи з дисципліни «Транспортно-експедиційна робота» (для студентів 2 курсу денної і 5 курсу заочної форм навчання за напрямом підготовки 6.070101 «Транспортні технології (за видами транспорту)» спеціальності «Транспортні технології (за видами транспорту)») / Харк. нац. акад. міськ. госп-ва; уклад.: Ю. О. Давідіч, Є. І. Куш, О. О. Лобашов, Н. А. Соколова, Д. П. Понкратов. – Х.: ХНАМГ, 2013. – 18 с.

Укладачі: **Ю. О. Давідіч,
Є. І. Куш,
О. О. Лобашов,
Н. А. Соколова,
Д. П. Понкратов**

Рецензент: проф., д. т. н. В. К. Доля

Рекомендовано кафедрою транспортних систем і логістики,
протокол № 3 від 17 жовтня 2011 р.

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Завдання виконують на практичних заняттях. Частину розрахункової роботи проводять під час самостійної підготовки студентів. Завдання складені за основними розділами курсів дисципліни “Транспортно-експедиційна робота ” і дозволять студентам ознайомитися з методиками вибору раціональної схеми вантажоруху, методикою організації ТЕО підприємств, а також опанувати практичним інструментарем, прийомами організації якісного ТЕО; виконувати необхідні розрахунки й обґрунтування організації цього обслуговування.

За підсумками розрахунків студент оформлює звіт із практичних завдань і подає його викладачеві. Без звіту студент до заліку не допускається.

ПРАКТИЧНА РОБОТА № 1.

МІСЦЕ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИЦІЙНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ (ТЕО) В СУЧАСНОМУ ТРАНСПОРТНОМУ ПРОЦЕСІ. ОСОБЛИВОСТІ ЕТАПІВ РОЗВИТКУ ТЕО В УКРАЇНІ

Мета роботи – ознайомитися з особливостями етапів розвитку ТЕО в Україні й місцем транспортно-експедиційного обслуговування в сучасному транспортному процесі.

Завдання:

1. Ознайомитися з особливостями етапів розвитку ТЕО в Україні й місцем транспортно-експедиційного обслуговування в сучасному транспортному процесі.

Вказівки до виконання

Наразі здійснилася диверсифікація експедиційного обслуговування, особливо у країнах з колишньою плановою економікою. Як наслідок, за даними ФІАТА, ІАТА, на сьогодні 75 – 80 % відправок генеральних і контейнероздатних вантажів виконуються за участю експедиторів.

Сучасний експедитор перевезень – фахівець високої кваліфікації. Він повинен уміти розробляти оптимальну логістичну схему доставки вантажу від виробника до споживача, товару від продавця до покупця за участю різних видів транспорту, із використанням спеціальних експедиторських документів, оформлювати договір на перевезення.

Одним із напрямків удосконалення автомобільних перевезень вантажів для підприємств і організацій народного господарства, підвищення якості їхнього виконання є розвиток транспортно-експедиційного обслуговування (ТЕО).

ТЕО включає комплекс транспортно-експедиційних послуг і операцій (приймання вантажів на складах відправників, завезення їх на станції, порти відправлення, вивіз вантажів з цих пунктів і доставка на склади одержувачів, пакування вантажів, оформлення транспортних документів), що виконуються спеціалізованими транспортними підприємствами за дорученням відправників і одержувачів. Отже, ТЕО – це комплекс виконаних транспортно-експедиційними підприємствами (ТЕП) операцій із прийому вантажу до перевезення, експедитування і видачі вантажоодержувачу. При цьому

відправники й одержувачі звільняються від виконання робіт, пов'язаних із відправленням і одержанням вантажів.

При ТЕО досягається:

- підвищення рівня механізації вантажно-розвантажувальних робіт, ступеня використання вантажопідйомності автомобіля;
- зменшення часу простою транспортних засобів.

ТЕО дозволяє забезпечити:

- комплексність постачань вантажів;
- можливість маршрутизації перевезень і розвитку контейнерних і пакетних перевезень різними партіями.

Усе це в комплексі сприяє підвищенню ефективності використання рухомого складу і якості вантажних перевезень.

Транспортно-експедиційні операції є частиною перевізного процесу і виконуються спеціалізованим ТЕП за дорученням за рахунок вантажовласників. При цьому забезпечується централізоване завезення (вивіз) вантажів на залізничні станції, у морські, річкові порти (пристані) і аеропорти. Це — основа комплексної експлуатації різних видів транспорту, при їхній взаємодії у транспортних вузлах створюються умови для забезпечення безперервності транспортного процесу і впровадження більш прогресивної форми роботи морського, річкового, залізничного, повітряного й автомобільного транспорту за взаємозалежними безперервними планами-графіками на основі єдиного технологічного процесу.

Ґрунтуючись на погодженій спільній роботі, ТЕП широко використовують передові методи й форми організації переробки та централізованого завезення (вивозу) вантажів із упровадженням прямого варіанта, єдиних змін, спільного планування і аналізу роботи за кожним відділенням, дільницею, складом, площадкою й відправкою, єдиного диспетчерського керівництва й управління виробничо-технологічними операціями, взаємної оперативної інформації.

Створення спеціалізованих ТЕП дозволило до кінця 80-років визволити в УРСР більше 30 тис. експедиторів, вантажників та ін. працівників, які займалися децентралізованим завезенням (вивозом) вантажів на залізничні станції та порти.

Концентрація ТЕО у спеціалізованих ТЕП дозволила розвивати прогресивні форми й методи організації централізованого завезення (вивозу) вантажів, завантаження рухомого складу в нічний час, використання обмінних напівприцепів.

При впровадженні нової технології централізованого завезення (вивозу) вантажів найбільший ефект досягається тим підприємством чи організацією, які користуються транспортно-експедиційними послугами.

Укрупнення дрібних партій вантажів і групування їх за напрямками ТЕП забезпечує більш раціональне використання рухомого складу за рахунок збільшення завантаження, скорочення сортувальних операцій на шляху проходження вантажу і, в підсумку, скорочення термінів доставки вантажів.

Особливого значення набуває ТЕО підприємств і організацій сільськогосподарських районів, розташованих далеко від залізничних і водних шляхів.

Особливості розвитку ТЕО в Україні наведені в табл. 1.1.

Таблиця 1.1 – Етапи розвитку ТЕО в Україні

Форма організації ТЕО	Чиї інтереси представляє	Завдання	Вид управління
1	2	3	4
I етап (до 1917 р.)			
Акціонерні товариства	Вантажовласників		
Транспортні контори при пароплавних компаніях і станціях залізниць	Транспортних підприємств	Залучення вантажів на транспорт	Децентралізоване
II етап (початок 1922 р.)			
Спеціалізовані транспортно-експедиційні підприємства	Відомчих організацій, при яких були організовані	Виконання експедиційних операцій, пов'язаних із транспортуванням вантажів	Децентралізоване
Міські станції залізниць			
III етап (1930 р.)			
Всесоюзне об'єднання складської та транспортно-експедиційної справи	Автомобільного транспорту	Забезпечення відправників вантажу і вантажоодержувачів ТЕО, створення складського господарства	Централізоване
IV етап (1936 р. –1956 р.)			
Обласні автогужові трести	Автомобільного транспорту		Децентралізоване
Управління контейнерних перевезень і транспортно-експедиційних операцій (дорожні контори)	Централізоване керівництво транспортно-експедиційною роботою залізниць		Централізоване управління тільки при обслуговуванні залізничних станцій
V етап (1956 р.)			
Контори контейнерних перевезень і транспортно-експедиційних операцій при залізниці	Відомчі, у тому числі АТЗК	Обмеження транспортно-експедиційної роботи виконанням контейнерних перевезень і перевезень вантажів дрібними відправками	Централізоване управління тільки контейнерними перевезеннями
Спеціалізовані транспортно-експедиційні контори (автомобільні трести) "Автотек" і автотранспортні організації	Автомобільного транспорту	Побіжне завантаження порожніх автомобілів	Централізоване
VI етап (із 1980 р.)			
Створення в Україні "Укртрансекспедиції" в системі Мінавтотранса УРСР	Народного господарства і АТЗК	Організація комплексного ТЕО підприємств і організацій народного господарства	Централізоване

Питання для самоперевірки

1. Що включає транспортно-експедиційне обслуговування (ТЕО)?
2. Яке місце посідають транспортно-експедиційні операції в перевізному процесі?
3. Назвати етапи розвитку ТЕО в Україні.
4. Проаналізувати особливості розвитку ТЕО в Україні.
5. Для яких етапів характерне децентралізоване управління?

ПРАКТИЧНА РОБОТА № 2.

ОСНОВНІ ПОНЯТТЯ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Мета роботи – ознайомлення з основними поняттями транспортно-експедиційної діяльності.

Завдання:

1. Ознайомитися з основними поняттями транспортно-експедиційної діяльності.

Вказівки до виконання

Основні поняття транспортно-експедиційної діяльності регламентуються нормативними документами: Громадським кодексом України, Статутами й кодексами різних видів транспорту. Згідно з цими документами поняття, використані в тексті, мають наступний зміст.

Транспортно-експедиційне обслуговування – процес надання експедиційних послуг вантажовідправникам й вантажоодержувачам згідно з договором транспортної експедиції й становленими нормами та вимогами.

Вантажовідправник – споживач транспортних послуг, який здав вантаж до перевезення і визначений в договорі на перевезення як відправник.

Відправник – фізична або юридична особа, яка виступає від своєї особи або від імені особистого вантажу, багажу або вантажобагажу, вказана в документах на перевезення.

Вантажоодержувач – споживач транспортних послуг, який отримує вантаж після перевезення і визначений як одержувач у договорі на перевезення.

Транспортна послуга – результат діяльності виконавця транспортної послуги із задоволення потреби пасажирів, вантажоодержувача і вантажовідправника в перевезеннях згідно з нормами й вимогами.

Перевізник – сторона договору на перевезення, яка зобов'язується доставити наданий відправником вантаж до пункту призначення або до прикордонної станції і видати його вантажоодержувачу або передати іншій транспортній організації.

Клієнт – сторона договору транспортної експедиції, яка надала доручення виконати або організувати виконання визначених цим договором послуг, пов'язаних із перевезенням вантажу, і прийняла на себе зобов'язання оплатити ці послуги.

Виконавець транспортної послуги – фізична або юридична особа, яка є стороною договору на перевезення і надає послугу.

Споживач транспортної послуги – фізична або юридична особа, яка є стороною договору на перевезення і користується послугою.

Договір на перевезення – документ між виконавцем і споживачем транспортних послуг, у якому регламентуються обов'язки й відповідальність сторін при перевезеннях.

Вантажні перевезення – транспортні послуги з переміщення матеріальних цінностей, пов'язані з їхнім збереженням і своєчасною доставкою.

Транспортна експедиція – транспортні послуги, пов'язані з організацією процесу відправки й отримання вантажу, а також інших робіт, що мають відношення до перевезень, згідно з договором.

Експедитор – сторона договору транспортної експедиції, яка організовує і надає транспортні послуги при вантажних перевезеннях.

Експедиційна послуга – вид транспортної послуги, пов'язаної з організацією процесу відправлення й отримання вантажу, а також із виконанням інших робіт, що мають відношення до перевезення вантажів згідно з договором транспортної експедиції.

Запитання для самоперевірки

1. Які основні терміни використовують у транспортно-експедиційній діяльності?
2. Що таке «експедиційна послуга»?
3. У чому полягає різниця між «вантажовідправником» і «відправником»?

ПРАКТИЧНА РОБОТА № 3.

СТРУКТУРА ТЕП РІЗНИХ ФОРМ ТЕО ТРАНСПОРТНИХ ВУЗЛІВ

Мета роботи – ознайомитися з організаційними структурами ТЕП різних форм ТЕО транспортних вузлів.

Завдання:

1. Ознайомитися з організаційними структурами ТЕП різних форм ТЕО транспортних вузлів.

Вказівки до виконання

Структура ТЕП різних форм ТЕО подана на рис. 3.1—3.4, на яких відбиті тільки підрозділи, безпосередньо пов'язані зі здійсненням перевезень вантажів і ТЕО.

Можна виділити, у першу чергу, управлінські підрозділи. Вони пов'язані з організацією робіт із ТЕО (це відділ транспортної експедиції й товарна контора). Крім того, із ТЕО пов'язані й виробничі підрозділи, які виконують завезення і вивіз вантажів із транспортних вузлів, а також експедиційні операції та послуги. Їх доцільно створювати при ТЕО відправників і одержувачів на одній чи декількох близько розташованих станціях і портах в умовах невеликих обсягів переробки вантажів (до 200 тис. т/рік) і при перевазі навалочних вантажів (для цих вантажів трудомісткість експедиційних операцій мала і транспортно-експедиційні відділення спеціалізуються здебільшого на організації перевезень). Крім обслуговування транспортних вузлів у місті, таке підприємство може обслуговувати клієнтуру периферійних і сільських районів (рис. 3.1).

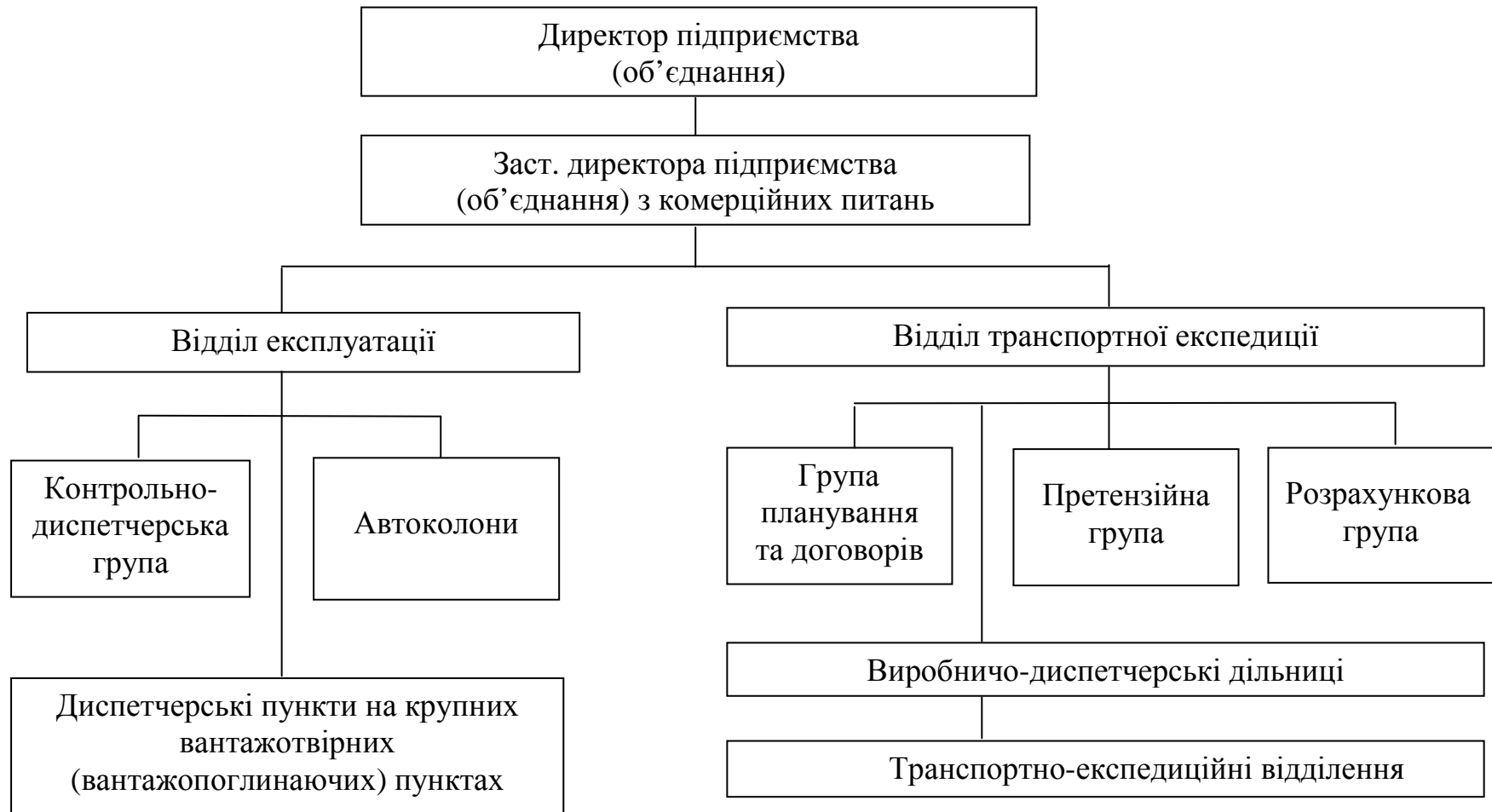


Рис. 3.1 – Організаційна структура підприємства першої форми ТЕО



Рис. 3.2 – Організаційна структура підприємства другої форми ТЕО

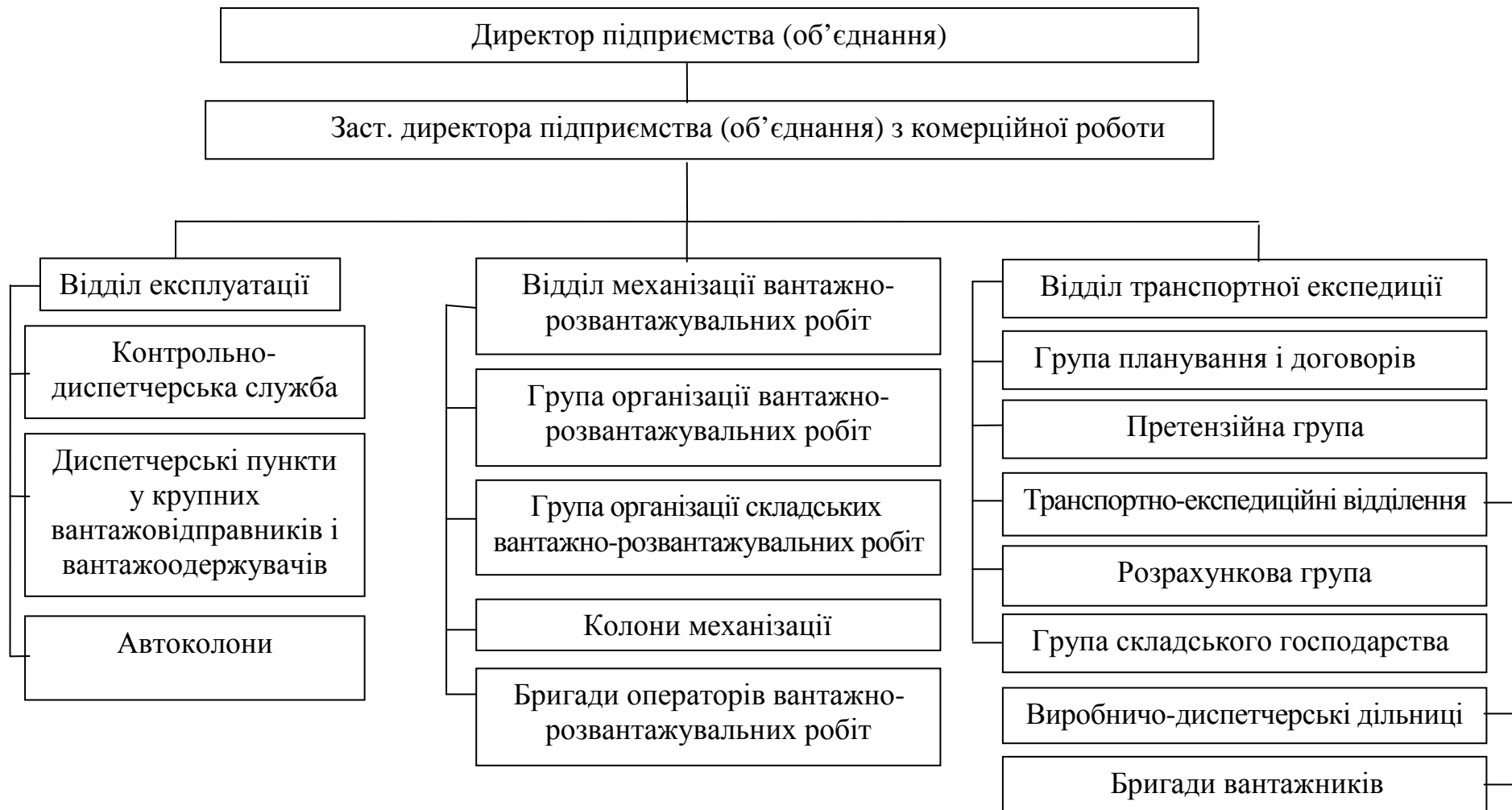


Рис. 3.3 – Організаційна структура підприємства третьої форми ТЕО



Рис. 3.4 – Організаційна структура підприємства третьої форми ТЕО

Збільшення функцій ТЕП другої форми організації призводить до появи відділів механізації вантажно-розвантажувальних робіт. Вони можуть діяти на території залізничних станцій, портів і в розподільних центрах (автостанціях), а також у відправників і одержувачів. Ці ТЕП раціональні при обсягах завезення і вивозу вантажів порядку 200—350 тис. т/рік та обслуговуванні недостатньо оснащених технічними засобами перевалки вантажів відправників і одержувачів. Для них характерна робота зі значними обсягами вантажів у контейнерах.

Для ТЕП третьої форми організації, на відміну від другої, характерне виконання складських операцій. Такі ТЕП доцільні при обсягах перевезень 300—700 тис.т на рік. Тут питома вага дрібних відправок і навалочних вантажів. Обсяг за прямим варіантом переробки вантажів невеликий і відповідно збільшує роль складської переробки. ТЕП третьої форми займаються організацією контейнерних перевезень, мають систему контейнерних майданчиків (автомобільні контейнери).

Найбільш повний комплекс транспортно-експедиційних операцій і послуг виконують комплексні ТЕП четвертої форми організації ТЕО. У цих ТЕП за рахунок потужної виробничо-технічної бази є реальні можливості повного і якісного задоволення потреб у транспортній експедиції. Такі підприємства доцільно створювати при обслуговуванні численної клієнтури і значних (більше 700 тис. т на рік) обсягах завезення і вивезення вантажів із транспортних вузлів. При цьому можуть бути об'єднані слабковикористовувані під'їзні залізничні колії, вантажно-розвантажувальні механізми й вантажні площадки відправників і одержувачів.

Таким чином, залежно від конкретних умов обслуговування клієнтури у транспортних вузлах кожна з чотирьох основних форм організації ТЕО може виявитися кращою.

Слід, однак, зазначити, що існуючі тенденції до концентрації вантажної роботи на великих транспортних вузлах пов'язані з підвищенням рівня спеціалізації підприємств транспортної експедиції, оснащення їх високопродуктивними машинами й механізмами. Тому в майбутньому найбільший розвиток одержать підприємства четвертої форми організації ТЕО, що дозволить підвищити техніко-економічні показники усіх видів транспорту, що взаємодіють також якість обслуговування ними відправників і одержувачів.

Питання для самоперевірки

1. Особливості організаційної структури ТЕП першої (другої, третьої, четвертої) форми ТЕО.
2. Які операції виконує ТЕП першої (другої, третьої, четвертої) форми ТЕО?
3. Зробіть порівняльний аналіз різних форм ТЕО.

ПРАКТИЧНА РОБОТА № 4.

РОЗРОБКА СХЕМИ ТЕХНОЛОГІЧНОГО ПРОЦЕСУ ВИКОНАННЯ ТЕО

Мета роботи – набуття транспортних навичок розробки схем технологічного процесу виконання ТЕО й визначення загальної трудомісткості.

Завдання:

1. Розробити схему технологічного процесу виконання основного комплексу ТЕО при завозі й вивозі вантажів на залізничну станцію.

2. Розробити схему технологічного процесу виконання основного комплексу ТЕО та виконання навантажувально-розвантажувальних робіт при завозі й вивозі вантажів на залізничну станцію.

3. Розробити схему технологічного процесу виконання основного комплексу ТЕО, виконання навантажувально-розвантажувальних і складських робіт при завозі й вивозі вантажів на залізничну станцію.

4. Визначити для кожної з трьох схем загальну трудомісткість при завозі й вивозі вантажів на залізничну станцію.

5. Зробити висновки до роботи.

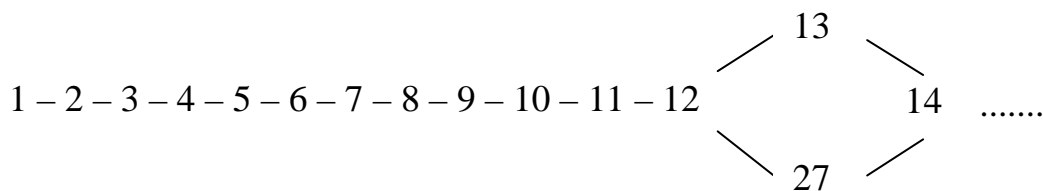
Вихідна інформація для виконання завдання наведена в додатку А.1.

Вказівки до виконання

Технологія ТЕО розглядає як виконання транспортно-експедиційних операцій і послуг, так і функцій, що здійснюються в самому транспортно-експедиційному підрозділі та спрямовані на забезпечення своєчасного і якісного виконання завдань із обслуговування вантажовласників.

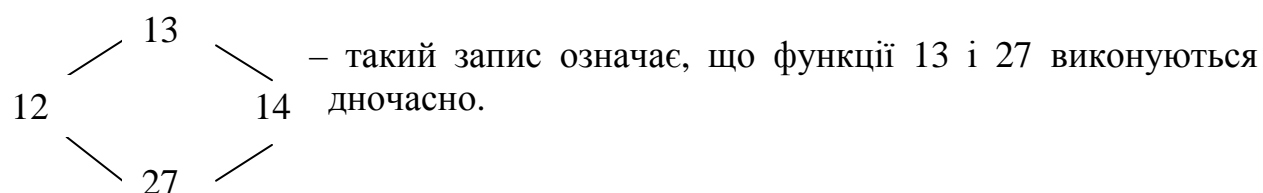
Для виконання завдання (задачі 1—4) потрібно, використовуючи загальний перелік основних функцій, що виконуються при ТЕО підприємств (додаток А.1), розробити схеми для трьох варіантів технологічного процесу при завозі й вивозі вантажів на залізничні станції й за кожним варіантом визначити трудомісткість.

Схеми подати в наступному вигляді (приклад для схеми технологічного процесу виконання основного комплексу ТЕО і навантажувально-розвантажувальних робіт при завозі вантажів на залізничну станцію):



де цифри означають шифри функцій згідно з додатком А.5.;

1 – 2 – 3..... – такий запис означає виконання функцій послідовно;



При визначенні трудомісткості потрібно використати дані додатка А.1 «Трудомісткість виконання функцій за видами вантажів з рахунку на одну відправку».

Питання для самоперевірки

1. На які групи можна поділити функції, що виконуються під час технологічного процесу здійснення ТЕО?
2. За якими напрямками можна згрупувати основні транспортно-експедиційні послуги ?
3. Подати перелік можливих недоліків системи управління ТЕО.
4. Подати перелік можливих недоліків виробничої сфери ТЕО.
5. Подати перелік можливих недоліків ТЕО, обумовлених зовнішніми факторами.

ПРАКТИЧНА РОБОТА № 5. ВИБІР РАЦІОНАЛЬНОГО ВАРІАНТА ТЕО

Мета роботи – набуття практичних навичок проведення технологічних порівнянь варіантів ТЕО.

Завдання:

1. Визначити кількість міжвідомчих передач вантажу при завозі й вивозі на станцію залізниці (річковий порт) автомобільним транспортом (I варіант).
2. Визначити кількість міжвідомчих передач вантажу при завозі й вивозі на станцію залізниці (річковий порт) із використанням двох видів транспорту: автомобільного і залізничного (II варіант).
3. Визначити кількість міжвідомчих передач вантажу при завозі й вивозі на станцію залізниці (річковий порт) залізничним транспортом (III варіант).
4. Визначити кількість договірних зв'язків між учасниками транспортного процесу при доставці вантажу від відправника до отримувача за трьома вищенаведеними варіантами при використанні двох видів магістрального транспорту.
5. Зробити висновки до роботи.

Вказівки до виконання

Із метою збільшення прибутку учасників доставки вантажу, зменшити споживчу вартість потрібно використовувати раціональну форму організації ТЕО. Вибір раціонального варіанта ТЕО можна здійснити на основі технологічного порівняння варіантів. Таке порівняння включає розгляд різних варіантів технології виконання ТЕО й перевізного процесу при змішаних перевезеннях вантажів за участю автомобільного транспорту.

Основою порівняння технології виконання експедиційних операцій є порівняння кількості міжвідомчих передач вантажу й кількості договірних зв'язків між учасниками процесу доставки вантажу.

Для визначення кількості міжвідомчих передач вантажу при завозі й вивозі на станцію залізниці, наприклад, із використанням автомобільного транспорту (I варіант), потрібно побудувати граф–модель процесу доставки вантажу з

указівкою кількості передач. Для цього варіанта буде наступна граф– модель:

$$ВВ \xrightarrow{(1)} E_{\text{авто}} \rightarrow A \rightarrow E_{\text{авто}} \xrightarrow{2} C_B \rightarrow C_n \xrightarrow{3} E_{\text{авто}} \rightarrow A \rightarrow E_{\text{авто}} \xrightarrow{4} ВО$$

де ВВ – вантажовідправник;

$E_{\text{авто}}$ – експедиція автомобільного транспорту;

A – автомобільний транспорт;

C_B – станція відправлення залізниці;

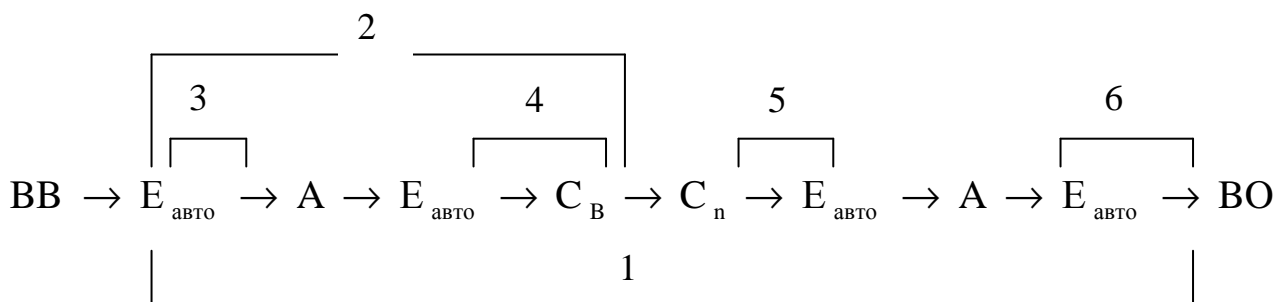
C_n – станція призначення залізниці;

(1), (2) ... – кількість міжвідомчих передач вантажу.

Таким же чином потрібно побудувати граф-модель для інших варіантів і визначити кількість міжвідомчих передач вантажу.

Для визначення кількості договірних зв'язків треба побудувати граф-модель для кожного варіанта, показати договірні зв'язки й визначити їхню кількість.

Наприклад, для першого варіанта:



Загальні дані про кількість міжвідомчих передач вантажу та договірні зв'язки для різних варіантів ТЕО навести в табл. 5.1.

Таблиця 5.1 – Дані про кількість міжвідомчих передач вантажу та договірні зв'язки

Варіанти ТЕО	Кількість передач вантажу		Кількість договірних зв'язків	
	Станції залізниці	Річкові порти	Станції залізниці	Річкові порти
Автомобільний				
Автомобільно-залізничний				
Залізничний				

Питання для самоперевірки

1. Що прийнято за критерій ефективності тієї чи іншої форми організації ТЕО?
2. Подати перелік основних етапів вибору раціональної форми організації ТЕО.
3. Проаналізувати основні етапи вибору раціональної форми організації ТЕО.
4. Які дані для визначення раціональної форми організації ТЕО отримують за допомогою обстеження підприємств народного господарства, що обслуговуються (відправників вантажу й одержувачів); АТП, які здійснюють транспортування вантажів, підрозділів вантажних станцій (портів, пристаней і

т. д.) магістральних видів транспорту (у транспортних вузлах), де переробляються вантажі на місцях загального користування?

5. Показники обсягів яких видів робіт визначають за цією методикою?

6. Що включає технологічне порівняння варіантів?

СПИСОК ДЖЕРЕЛ

1. Нагорний Є.В., Черниш Н.Ю. Транспортно-експедиційне обслуговування підприємств та організацій в умовах ринку. Навчальний посібник / Нагорний Є.В., Черниш Н.Ю. – Харків. ХНАДУ, 2002.

2. Домшина С.В. і ін.. Досвід роботи транспортно-експедиційних фірм за кордоном, їх роль в організації логістичних систем / Домшина С.В. і ін. – Москва, 1994. – 43 с.

3. Плужников К.І. Транспортне експедирування / Плужников К.І. – Москва, ПосКонсульт, 1999. – 573 с.

4. Воркут А.І. Вантажні автомобільні перевезення. / Воркут А.І. – К.: Вища школа, 1986. – 392 с.

Додаток А.1—Вихідна інформація для виконання завдання 4

Шифри функцій	Назва функцій	Трудомісткість виконання функцій за видами вантажів, хв		
		Варіанти 0-10	Варіанти 11-20	Варіанти 21-30
		Дрібнопартильні	Повагонні	Контейнерні
1	2	3	4	5
01	Прийом заявок клієнтури щодо завозу вантажів на залізничну станцію	2,0-3,0	2,0-3,0	2,0-3,0
02	Подання заявок станції на відправку вантажів	1,0-2,0	1,0-2,0	1,0-2,0
03	Заповнення накладної залізничного транспорту	1,3-1,8	1,3-1,8	1,3-1,8
04	Візування накладної	1,5-2,0	1,5-2,0	1,5-2,0
05	Купівля накладної (розкредитування)	2,0-2,5	2,0-2,5	2,0-2,5
06	Облік накладних	0,8-1,0	0,8-1,0	0,8-1,0
07	Інформування вантажовідправників і вантажоодержувачів	2,0-3,0	2,0-3,0	2,0-3,0
08	Розробка оперативного плану роботи ТЕП	3,0-3,5	3,0-3,5	3,0-3,5
09	Розробка заявки на виділення автомобілів і засобів механізації	0,5-0,6	0,5-0,6	0,5-0,6
10	Підготовка товарно-транспортних накладних автомобільного транспорту	1,3-1,5	5,0-6,0	1,3-1,5
11	Приймання прибувчих автомобілів	5,0-6,0	5,0-6,0	5,0-6,0
12	Видача водіям (експедиторам) документів на завіз (вивіз) вантажів на станцію (із станції)	0,6-0,4	2,0-2,4	0,4-0,6
13	Комерційний прийомного (здача) вантажів у процесі їх завезення (вивезення) на станцію (зі станції)	7,0-12,0	40,0-50,0	7,0-8,0
14	Оформлення документів на вантажі, прийняті від вантажовідправників	1,5-2,0	5,0-6,0	1,5-2,0
15	Доставка та супровід вантажів на станцію або зі станції	-	-	-
16	Оформлення документів на вантажі, прийняті до відправки	0,4-0,6	2,0-2,4	0,4-0,6
17	Оформлення документів на вантажі, отримані вантажоодержувачем	0,4-0,6	2,0-2,4	0,4-0,6
18	Оформлення документів на вантажі, доставлені на станцію	0,4-0,6	2,0-2,4	0,4-0,6
19	Прийом документів на вже виконанні перевезення	0,6-0,7	2,5-3,0	0,6-0,7
20	Облік роботи автомобілів із завезення й вивезення вантажів на станції	0,3-0,4	1,5-2,0	0,3-0,4
21	Аналіз виконання оперативного плану	0,6-0,8	0,8-1,0	0,6-0,8
22	Проведення розрахунків зі станцією залізниці	1,3-1,5	1,3-1,5	1,3-1,5
23	Таксування товарно-транспортних накладних	3,0-4,0	5,0-6,0	3,0-4,0
24	Облік виконаних обсягів переробки вантажів	0,1-0,2	0,1-0,2	0,2-0,3
25	Оформлення документів за планом переробки вантажів	0,2-0,3	0,2-0,3	0,2-0,3
26	Проведення розрахунків із вантажовідправником і вантажоодержувачами	2,0-2,5	2,0-2,5	2,0-2,5
27	Виконання навантажувально-розвантажувальних робіт (із однією відправкою)	2,5-3,0	2,5-3,0	2,5-3,0
28	Облік вантажів, які прийняті на склад від станції	0,6-0,8	0,6-0,8	0,8-1,0
29	Облік вантажів, прийнятих на склад від вантажовідправника	0,6-0,8	0,8-1,0	0,8-1,0
30	Збереженість вантажів на складі (оформлення процедури)	2,5-3,0	2,5-3,0	2,5-3,0
31	Маркірування вантажів	2,0-2,5	2,0-2,5	2,0-2,5
32	Оформлення документів на вантажів, прийняті на збереженість	0,2-0,3	0,2-0,3	0,8-1,0
33	Оформлення документів на вантаж, видані зі складу для доставки на станцію	0,2-0,3	0,2-0,3	0,8-1,0

Навчальне видання

Методичні вказівки
до практичних завдань і самостійної роботи з дисципліни
«ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИЦІЙНА РОБОТА»
(для студентів 2 курсу денної і 5 курсу заочної форм навчання за напрямом
підготовки 6.070101 «Транспортні технології (за видами транспорту)»)

Укладачі: **ДАВІДІЧ** Юрій Олександрович,
КУШ Євген Іванович,
ЛОБАШОВ Олексій Олегович,
СОКОЛОВА Надія Анатоліївна,
ПОНКРАТОВ Денис Павлович

Відповідальний за випуск *В. К. Доля*

Редактор *К. В. Дюкар*

Комп'ютерне верстання *К. А. Алексанян*

План 2011, поз 513м

Підп. до друку 31.10.2011

Друк на різнографі.

Зам. № _____

Формат 60x84/16

Ум. друк. арк. 1,1

Тираж 50 пр.

Видавець і виготовлювач:
Харківська національна академія міського господарства,
вул. Революції, 12, Харків, 61002
Електронна адреса: rectorat@ksame.kharkov.ua
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи:
ДК № 4064 від 12.05.2011 р.