

SLLAVE DIMOVSKI

ORGANIZIMI I KOMUNIKACIONIT RRUGOR

PËR VITIN IV

- LËNDË E RREGULLT DHE ZGJEDHORE

PËR PROFILIN ARSIMOR
TEKNIK I KOMUNIKACIONIT RRUGOR

PROFESIONI I KOMUNIKACIONIT

Shkup, 2012

Botues:

MINISTRIA E ARSIMIT DHE SHKENCËS
E REPUBLIKËS SË MAQEDONISË
Rr. Mito Haxhivasilev Jasmin, p.n.
Shkup

Recensentë:

Prof. Dr. Ilie Cvetanovski – docent i Fakultetit teknik - Manastir
Gordana Kozhuvarovska, ing. bashk. i diplomuar
Vesna Zhivaleviq, ing. bashk. i diplomuar

Përkthyes: Ismail DEMIRI, Ing. i dipl. i kom.

Lektor: Liri LENA

Shtypi: Graficki centar dooel, Shkup

Со решение на Министерот за образование и наука на Република Македонија бр. 22-4295/1 од 28.07.2010 година се одобрува употребата на овој учебник

Me vendim të Ministrit të Arsimit dhe Shkencës të Republikës së Maqedonisë numër 22-4295/1 të datës 28.07.2010, lejohet përdorimi i këtij libri.

CIP – Каталогизација во публикација
Национална и универзитетска библиотека "Св.Климент
Охридски" , Скопје

656.13(075.3)

ДИМОВСКИ, Славе

Организација на патен сообраќај : редовен и изборен : учебник
за

занимање техничар за патен сообраќај : IV година : сообраќајна
струка / Славе Димовски. - Скопје : Министерство за
образование и наука на Република Македонија, 2010. - 244 стр. :
илустр. ; 30 см

ISBN 978-608-226-099-0

COBISS.MK-ID 84263946

Përmbajtja:

1	Ndarja e komunikacionit rrugor të ngarkesës	9
1.1	Ndarja e komunikacionit rrugor të ngarkesës sipas madhësisë së transportit	9
1.2	Ndarja e transportit sipas mënyrës së organizimit	9
1.3	Ndarja e transportit sipas territorit nëpër të cilin zhvillohet	10
1.4	Ndarja e transportit sipas degëve për të cilat zhvillohet	11
1.5	Organizimi i komunikacionit të linjës së ngarkesës	12
1.6	Punëtorët në shërbimin për kontroll të brendshëm	13
	Rezyme për temën	15
	Pyetje për kontrollimin e njohurive	16
2	Autoparku i ndërmarrjeve transportuese	16
2.1	Definicioni i autoparkut, struktura e autoparkut dhe autoparku inventar	16
2.2	Ndarja tekniko-eksplotuese e autoparkut inventar	17
2.3	Parametrat e shfrytëzimit të autoparkut	18
2.3.1	Peshëmbajtja (tonazhi) i autoparkut	18
	Rezyme e temës	19
	Pyetje për kontrollimin e njohurive	20
3	Elementet e punës transportuese të autoparkut	21
3.1	Matja e punës transportuese të autoparkut	21
3.2	Procesi transportues	22
3.3	Njësitë për matjen e punës transportuese dhe elementet për punë të autoparkut	22
3.4	Parametrat e rrugës së kaluar	23
3.4.1	Koeficienti i shfrytëzimit të rrugës së kaluar me ngarkesë “ β ”	24
3.4.2	Koeficienti i shfrytëzimit të rrugës së kaluar zero “ ω ”	26
3.4.3	Gjatësia e mesme e transportimit me ngarkesë “ $K_{m\lambda}$ ”	27
3.4.4	Gjatësia e mesme transportit të një toni ngarkesë “ K_{m1} ”	28
3.4.5	Kilometrazhi mesatar ditor “ K_{md} ”	29
	Rezyme e temës	30
	Pyetje për kontrollimin e njohurive	30
4	Planifikimi operativ dhe kontrolli i punës transportuese	36
4.1	Punëtorët operativ gjatë transportit të ngarkesës	36
4.1.1	Ekuipazhi i mjetit	36
4.1.2	Detyrat e punëtorëve të transportit	37
4.1.3	Kushtet për punë të ekuipazhit vozitës	38
4.1.4	Pushimi ditor dhe javor i ekuipazhit vozitës	38
4.1.5	Punëtorët dispeçer dhe të komunikacionit	39
4.2	Takografi	40
4.3	Fletudhëtimi	42
	Rezyme e temës	42
	Pyetje për kontrollimin e njohurive	42

5	Matja e punës së autoparkut (efektit transportues)	44
5.1	Parametrat kohor për punën autoparkut	44
5.2	Koeficienti i shfrytëzimit të autoparkut në inventar - α	45
5.3	Koeficienti i shfrytëzimit të autoparkut të aftë – të rregullt α'	47
5.4	Koeficienti i shfrytëzimit të autoparkut teknikisht në rregull α_t	48
5.5	Koeficienti i shfrytëzimit të autoparkut teknikisht jo në rregull - α_{pa}	49
5.6	Bilanci kohor i autoparkut gjatë 24 orëve	51
5.7	Koeficienti i shfrytëzimit të kohës gjatë 24 orëve - ρ	53
5.8	Koeficienti i shfrytëzimit të kohës punuese - δ	55
5.9	Llogaritja e auto-ditëve dhe e auto-orëve në varësi prej parametrave kohor, nëse dihen ditët në inventar Zgjidhje të detyrave nga lëmi i parametrave kohor për punën e autoparkut	57 58
5.10	Koeficienti i shfrytëzimit të peshëmbajtjes (tonazhit) statike - γ	60
5.11	Koeficienti i shfrytëzimit të peshëmbajtjes së frytshme dinamike të autoparkut Zgjidhje të detyrave nga lëmi i koeficienteve për shfrytëzim statik dhe dinamik të peshëmbajtjes së frytshme të mjetit	61 62
5.12	Parametrat e shpejtësive	63
5.12.1	Shpejtësia teknike - V_t	64
5.12.2	Shpejtësia e komunikacionit V_K	65
5.12.3	Shpejtësia komerciale V_C	66
5.12.4	Shpejtësia e eksploatimit V_E Zgjidhje të detyrave nga lëmi i shpejtësive në komunikacionin rrugor	66 67
6	Puna transportuese e autoparkut në funksion të parametrave të punës së mjeteve	69
6.1	Elementet për llogaritjen e punës transportuese	69
6.1.1	Llogaritja e ngarkesës së transportuar	69
6.1.2	Llogaritja e punës transportuese të autoparkut të shprehur në tonë kilometër	70
6.1.3	Llogaritja e punës transportuese të autoparkut të shprehur në ton të ngarkesës së transportuar Pyetje për kontroll të njohurive Zgjidhje të detyrave	73 75 75
7	Produktiviteti i autoparkut në funksion të parametrave të punës së mjeteve	79
7.1	Llojet e produktivitetit	79
7.2	Llogaritja e produktivitetit punues të shprehur në tonë kilometra për një orë pune të mjeteve (automjeteve)	80
7.3	Llogaritja e produktivitetit punues të shprehur në tonë për një orë pune të mjeteve	81
7.4	Llogaritja e produktivitetit të plotë të shprehur në tonë kilometra për një orë inventar të mjeteve	82
7.5	Llogaritja e produktivitetit të plotë të shprehur në tonë për një	83

	orë inventar të mjeteve	
7.6	Produktiviteti punues për periudhën prej një viti	85
7.7	Produktiviteti i plotë për periudhën prej një viti	86
7.8	Varësia e produktivitetit prej parametrave	87
7.8.1	Varësia e punës së mjeteve e llogaritur në ton kilometra prej distancës së transportit me ngarkesë në kilometra - K_N	87
7.8.2	Varësia e punës së mjeteve e llogaritur në ton-kilometra prej shpejtësisë së lëvizjes së mjeteve - $V_t(km/h)$	88
7.8.3	Varësia e punës transportuese e llogaritur në ton-kilometra prej koeficientit të shfrytëzimit të peshëmbajtjes së frytshme të mjetit - γ	89
7.8.4	Varësia e punës transportuese e llogaritur në ton-kilometra të mjeteve prej koeficientit të shfrytëzimit të rrugës së kaluar me ngarkesë - β	90
7.8.5	Varësia e punës transportuese e llogaritur në ton-kilometra të mjeteve prej kohës së ngarkimit dhe shkarkimit - t_{NSH}	90
	Pyetje për kontrollimin e njohurive	91
	Zgjidhje të detyrave nga lëmi i produktivitetit të autoparkut	92
8	Komunikacioni ndërkombëtarë i ngarkesës	100
8.1	Rregullimi ndërkombëtarë i komunikacionit rrugor	100
8.1.1	Lejet ECMT (CEMT)	101
8.1.2	Çka paraqesin lejet CEMT	101
8.1.3	Definicionet	102
8.1.4	Vëllimi i kufizimeve të lejeve	103
8.2	Rregullimi ndërkombëtar i komunikacionit hekurudhor	103
8.3	Rregullimi i komunikacionit ndërkombëtar lumor	106
8.4	Rregullimi ndërkombëtar i komunikacionit ajror	107
	Pyetje për kontrollimin e njohurive	109
	Rezyme	109
9.	Shpedicioni dhe punët shpeditore në komunikacionin ndërkombëtar	114
9.1	Krijimi dhe zhvillimi i shpedicionit	114
9.1.1	Nocionet – shpedicioni ndërkombëtar, shpediteri ndërkombëtar, ndërshpediteri dhe nënshpediteri	116
9.1.2	Llojet e shpedicionit	118
9.1.2.1	Shpedicioni i brendshëm	119
9.1.2.2	Shpedicioni ndërkombëtar	119
9.1.3	Organizatrat profesionale për shpedicion ndërkombëtar	119
9.1.4	Karneti E.C.S	121
9.1.5	Natyra juridike e kontratës për shpedicion	123
9.1.6	Ndërprerja e kontratës për shpedicion	124
	Pyetje për kontrollimin e njohurive	125
	Rezyme	125

ORGANIZIMI I KOMUNIKACIOIT RRUGOR

LËNDË ZGJEDHORE

1	Përcjellja e rezultateve të punës dhe e sistemeve të lëvizjes gjatë realizimit të detyrave transportuese	133
1.1	Përcjellja e rezultateve prej punës së mjeteve	133
1.2	Dokumentacioni i nevojshëm për transport ndërkombëtar të mallrave	133
1.2.1	Dokumentet e nevojshme për vozitësin	133
1.2.2	Dokumentet e nevojshme për mjetin	133
1.2.3	Dokumentet e nevojshme për mallin i cili transportohet	134
1.3	Detyrat e ekuipazhit gjatë shfrytëzimit të karnetit – TIR	134
1.4	Karneti ATA	135
1.5	Konventa CMR, Konventa për kontratë për transport ndërkombëtar të mallrave nëpër rrugë (CMR)	137
1.5.1	Përdorimi i konventës CMR	137
1.5.2	Lidhja e kontratës për transport	138
1.5.3	Mënyra e plotësimit të rubrikave të veçanta në fletëngarkesë	138
1.5.4	Plotësimi i dokumentit CMR	140
1.6	Marrëveshja ATP	141
1.6.1	Kodi ATP	143
1.7	Kërkesa për vazhdimin e afatit për hyrje dhe dalje nga shteti	144
1.8	Marrëveshja ADR	145
1.8.1	Marrëveshja ADR	145
1.8.2	Struktura	146
1.9	Kontrata për punë të kohëpaskohshme dhe për punë të përkohshme	147
1.10	Informatat (lajmërimet) për shfrytëzimin e lejeve CEMT	148
2	Zgjedhja e rrugës transportuese gjatë realizimit të detyrave transportuese	150
2.1	Vozitja në të kahet (itineraret përsëritës)	150
2.2	Procesi transportues	150
2.3	Vozitja e thjeshtë	150
2.4	Vozitja zero (nultë)	151
2.5	Vozitja e ndërlikuar	151
2.6	Vozitja e zbrazët	152
2.7	Transporti radial ose yllor	153
2.8	Rruga unazore	154
2.9	Rruga grumbulluese	155
	Rrotullimi (Qark-udhëtimi)	156
	Marshua e vozitjes	156
	Pyetje për kontrollimin e njohurive	156
	Rezyme	156

3	Zgjedhja e mjetit për realizimin e detyrës punuese	157
3.1	Faktorët që ndikojnë në zgjedhjen e mjetit të ngarkesës	157
3.2	Përdorimi i mjeteve tërheqëse, traktorët, tërheqësit	158
3.3	Përdorimi i mjeteve vetëngarkuese dhe vetëshkarkuese (kiperat)	160
3.4	Specializimi gjatë transportit të mallit në transportin rrugor	160
3.5	Mjetet për sistemet e manipulimeve ringarkuese (ngarkim-shkarkim) për mall të ngurtë, veç e veç ose në copë	161
3.6	Malli rinfuz	162
3.7	Malli i rrjedhshëm (i lëngët)	163
	Pyetje për kontrollimin e njohurive	165
	Rezyme	165
4	Koordinimi i lëvizjes së mjeteve gjatë punës së stacioneve për ngarkim – shkarkim	166
4.1	Karakteristikat e përgjithshme të stacioneve për ngarkim-shkarkim	166
4.2	Palosja, siguria dhe ruajtja e ngarkesës	167
4.3	Gjatësia e frontit për ngarkim-shkarkim	168
4.4	Kapaciteti i stacioneve për ngarkim-shkarkim	171
4.5	Ritmi i punës dhe intervali i vozitjes së stacioneve për ngarkim-shkarkim	172
	Zgjidhje të detyrave	173
	Pyetje për kontrollimin e njohurive	177
	Rezyme	177
5	Organizimi i ndërmarrjeve të shpedicionit	178
5.1	Politika afariste në shpedicionin ndërkombëtar	178
5.2	Politika e tregut – marketingu në shpedicionin ndërkombëtar	178
5.3	Politika financiare në ndërmarrjet e shpedicionit	179
5.4	Politika e kuadrove në ndërmarrjet e shpedicionit	179
5.5	Organizimi i marketingut në shpedicionin ndërkombëtar	179
5.6	Kontrollimi i rregullsisë së dokumenteve dhe reklamacioni	180
5.7	Informimi i urdhërdhënësit - komitentit	182
5.8	Përlllogaritja e shpenzimeve dhe faturimi	183
5.9	Organizimi i qarkullimit mbledhës gjatë dërgimit, dorëzimit dhe transitit të qarkullimit mbledhës	184
5.10	Kalkulimet	190
5.11	Pika (paragrafi, artikulli, qëndrimi) forfete	192
5.12	Oferta	194
5.13	Dispozicioni	194
5.14	Lidhja e kontratave për shpedicion	199
5.15	Refaksionet	200
5.16	Provizioni (dhurata – kompensimi)	202

	Pyetje për kontrollimin e njohurive	206
	Rezyme	206
6	Veprimtaritë e ndërmarrjeve të shpedicionit	207
6.1	Punët transite	207
6.2	Punët e panairëve dhe ekspozitave	209
6.3	Punët speciale të shpeditërit	209
6.4	Në përgjithësi për tarifën e shpedicionit	211
6.5	Politika tarifore e ndërmarrjeve të shpedicionit	213
6.6	Teknika tarifore e tarifave të shpedicionit	214
6.7	Teknika e zbatimit praktik të çmimeve dhe tarifave	216
6.8	Realizimi i punëve gjatë doganimit të mallit, doganimit të mallit nga importi	221
6.9	Doganimi i mallit gjatë eksportit	224
6.10	Sigurimi i mallit në transport	225
	Pyetje për kontrollimin e njohurive	230
	Rezyme	230
	Shtojca të temës	230

1. Ndarja e komunikacionit rrugor të ngarkesës

Komunikacionin rrugor mund ta ndajmë:

- sipas madhësisë së transportit;
- sipas territorit nëpër të cilin zhvillohet (realizohet) transporti;
- sipas mënyrës së organizimit;
- sipas degëve për të cilat realizohet ai transport.

1.1. Ndarja e komunikacionit rrugor të ngarkesës sipas madhësisë së transportit

Nga aspekti i madhësisë së transportit dallojmë:

1. transporte të mëdha;
2. transporte të mesme;
3. transporte të vogla ose grumbulluese.

Transportet e mëdha karakterizohen me:

- sasi të madhe të ngarkesës së njëlojshme;
- stabilitet në strukturë;
- madhësi dhe drejtim të rrjedhës së transportit;
- shfrytëzim të mjeteve me parametra të lartë të punës së tyre.

Transportet e mesme të ngarkesës së veçantë karakterizohen me:

- sasi relativisht të vogël të ngarkesës së njëlojshme për të cilën përdoren tipat e ndryshme të mjeteve;
- vende të ndryshueshme për ngarkim dhe shkarkim të ngarkesës;
- rrjedh jo të përhershme të transportit me ndryshim të strukturës ndonjëherë edhe gjatë ditës.

Transportet e vogla të ngarkesës organizohen me qëllim të shërbimit të konsumatorëve të vegjël dhe plotësimin e nevojave jetike të popullatës. Ky lloj i transportit karakterizohet me:

- përdorim të mjeteve për transport të njëkohshëm të ngarkesës (mallit) së llojlojshme, e cila ndonjëherë ndodhet në vende të ndryshme për ngarkim dhe shkarkim, si dhe
- me parametra të ulët të punës së mjeteve.

1.2. Ndarja e transportit sipas mënyrës së organizimit

Sipas mënyrës së organizimit i dallojmë llojet vijuese të transportit:

- transporti i cili kryhet me komunikacionin publik, ndërsa karakterizohet me llojlojshmëri (larmi) të madhe të ngarkesës dhe vende korrespondente të dërgimit dhe pranimit, dhe
- transporti i cili kryhet me mjete transportuese vetjake, ndërsa është në lidhje me interesat dhe veprimtarinë prodhuese të ndërmarrjes auto-transportuese dhe rregullohet me planet e saja prodhuese.

Në vëllimin e punës së transportit me mjete vetjake, zakonisht bënë pjesë transporti i brendshëm në një ndërmarrje i cili ekskluzivisht kryhet për plotësimin e nevojave transportuese të saja.

1.3 Ndarja e transportit sipas territorit nëpër të cilin zhvillohet

Sipas territorit nëpër të cilin zhvillohet, transporti ndahen në:

- transport urban (qytetës);
- transport prourban (rrethqytetës);
- transport ndërurban (ndërqytetës);
- transport i brendshëm-rajonal.

Transporti urban. Realizohet në kufijtë e një qyteti dhe karakterizohet me: numër të madh të ngarkesave të llojllojshme (larmishme) që i takojnë një rrethi të madh të shfrytëzuesve, numër të madh të vendeve të ndryshueshme për ngarkim-shkarkim, jo vazhdueshmëri në strukturë dhe drejtim të rrjedhës së transportit; distanca të vogla dhe të shkurta të transportit të cilat sillen në kufijtë prej 8-10 km. Në transportin urban përdoren edhe tipa të ndryshme të mjeteve me kilometrazh mesatare ditore prej 120-140 (km) dhe shpejtësi të kufizuar të lëvizjes prej 15-35 (km/h).

Ana pozitive e këtij lloji të transportit është: lidhja e mirë e mjeteve me autobusët, si dhe kushtet e mira rrugore të cilat mundësojnë që transporti të zhvillohet pavarësisht prej kushteve klimatike dhe sezonale.

Duhet të kemi parasysh që kushtet e numëruara munden me qenë të ndryshme në varësi prej madhësisë, rëndësisë ekonomike dhe rregullimit të qyteteve.

Transporti pro-urban. Zhvillohet (realizohet) nëpër rrugët të cilat i lidhin me vendet e dorëzimit dhe pranimit të ngarkesës, të cilat ndodhen rreth qytetit, në distancë e cila mundëson më së paku një qark-udhëtim të mjetit (automjetit) në një ndërrim. Ky transport karakterizohet me: kufizim relativ të numrit të shfrytëzuesve, numër më të madh të vendeve për ngarkim-shkarkim, stabilitet relativ të strukturës, madhësi dhe drejtim të rrjedhës së mallit, rrjedh në të dy kahet me madhësi të ndryshme, distancë të mesme të transportit e cila sillen në kufijtë prej 20-100 (km), kilometrazh mesatare ditore e cila sillen prej 150-200 (km), mundësinë për shpejtësi të ndryshme të lëvizjes prej 20-40 (km/h), varësisht prej relievit, tipit dhe llojit të mbulesës së karrexhatës, sezonit, kushteve klimaterike etj.

Transporti linjor (ndërurban). Zhvillohet (realizohet) nëpër rrugët me rëndësi të ndryshme dhe karakterizohet me: stabilitet të vëllimit dhe të nomenklaturës së ngarkesës, vazhdueshmëri (permanent) të stacioneve për ngarkim-shkarkim, bartje të ngarkesës në të dy kahet, distancë të madhe të transportit të ngarkesës në varësi prej gjatësisë së linjës etj., kilometrazh mesatare ditore të mjeteve e cila sillen prej 200-350 (km). Kushtet e ndryshueshme rrugore lejojnë shpejtësi të ndryshme të lëvizjes në varësi prej profilit tipit dhe gjendjes së mbulesës së karrexhatës, përdorim të mjeteve me bartësi të mesme dhe të madhe-autotrenat. Organizimi i këtij lloji të komunikacionit është në varësi prej kushteve klimatike, sezonit, mundësisë për kryerjen e komunikacionit gjatë ditës dhe natës etj.

Transporti i brendshëm-rajonal. Ky transport zhvillohet në kufijtë e një rajoni dhe territori të vendbanimeve të veçanta dhe karakterizohet me: lidhje të përkohshme të komunikacionit, nomenklaturë të llojllojshme (larmishme) dhe jo të përhershme të ngarkesës, oscilime të mëdha në distancën e transportit, kilometrazh mesatare ditore e cila sillen prej 300-450 (km), jo rregullsi të komunikacionit etj. Organizimi i komunikacionit i është në varësi prej sezonit dhe kushteve klimatike dhe mundësia që pjesa më e madhe e komunikacionit (qarkullimit) të zhvillohet gjatë ditës.

1.4. Ndarja e transportit sipas degëve për të cilat zhvillohet

Sipas degëve për të cilat zhvillohet (kryhet) transporti mundet me qenë:

- transport për materiale ndërtimore sipas afateve të realizimit të tyre;
- transport i ngarkesës në komplekse malore;
- transport i ngarkesës nga lëmi i industrisë së prodhimit dhe të përpunimit.

Transporti për materiale ndërtimore sipas afateve të realizimit të tyre.

Ky lloj i transportit varet prej afateve të realizimit dhe mbarimit të planit të ndërtimit dhe karakterizohet me: nomenklaturë të caktuar dhe të zgjeruar të ngarkesës, rrjedh njëkahëshe të transportit, përdorim të tipave të ndryshëm të mjeteve, mundësinë për përdorimin e kontejnerëve, kushte të ndryshme rrugore etj.

Transporti i ngarkesës në komplekse malore. Ky transport karakterizohet me: nomenklaturë të vogël të ngarkesës (kryesisht, ngarkesë në copë pa ambalazh), realizim të transportit nëpër rrugët e përkohshme, distancë të transportit e cila mesatarisht është 15 (km).

Transporti i ngarkesës nga lëmi i industrisë së prodhimit dhe përpunimit.

Këtë lloj të transportit të ngarkesës e përbëjnë produktet, gjysmë-fabrikatet, lënda e parë, karburantet dhe materiale të ndryshme sipas llojit dhe karakterit të prodhimitarisë.

Nomenklatura e ngarkesës industriale është shumë e madhe dhe e larmishme. Gjatë organizimit të ngarkesës industriale diferencohet transporti i cili varet prej llojit të industrisë, si për shembull industrisë së përpunimit së metaleve, industrisë së prodhimit të qymyrit, metalurgjisë, industrisë kimike, industrisë ushqimore etj. Sasia dhe dimensionet e ngarkesës janë të kushtëzuar prej gabaritit të mjetit. Për tipat e ndryshëm të ngarkesës përdoren tipat e ndryshëm të mjeteve me karroceri speciale.

Transporti i ngarkesës realizohet si:

- transport i ngarkesës së lëngët,
- transport i ngarkesës që shpejtë prishet;
- transport i ngarkesës së rrezikshme (të ndezshme dhe eksplozive).

Transporti i ngarkesës në rrjetin tregtar përbëhet prej: transportit të ngarkesës për furnizimin e depove kryesore dhe transportit të ngarkesës në rrjetin tregtar-distributiv.

Transporti i ngarkesës për furnizimin e depove kryesore karakterizohet me: vazhdueshmëri të vendeve për dërgim të ngarkesës dhe ndryshueshmëri të vendeve për pranimit të ngarkesës, rrjedh njëkahëshe të transportit të ngarkesës, shfrytëzim efikas të mjeteve të specializuara sipas llojit dhe karakterit të ngarkesës, mundësinë për punë të mjeteve ditën dhe natën etj.

Transporti i ngarkesës në rrjetin tregtar-distributiv karakterizohet me: ndryshueshmëri të vendeve të pranimit të ngarkesës, itinerar të ndryshëm, regjim të punës së mjeteve me shfrytëzim relativisht të ulët të kapacitetit.

Transporti bujqësor mundet me qenë:

- transport i prodhimeve bujqësore në periudhën e të korrave (drithë, pambuk, pemë, perime etj.) në vendet mbledhëse (grumbulluese);
- transport me komunikacion hekurudhor të ngarkesës,
- transport deri në porte detare.

Transporti i këtyre ngarkesave realizohet me plan në varësi prej afateve për grumbullim të të korrave, dhe karakterizohet me: masivitet, kohëzgjatje sezonale të

ngarkesës, rrjedh të transportit të ngarkesës në një kahje, ndryshueshmëri të vendeve për dërgim të ngarkesës, vazhdueshmëri të vendeve për pranim të ngarkesës, përdorim të një numri të madh të mjeteve me bartësi (tonazh) të mesme dhe të madhe, punë të mjeteve nëpër rrugët e përkohshme fushore etj.

Bartja e karburanteve, farërave, plehrave artificial dhe të materialeve të ndryshme karakterizohet me: kohëzgjatje sezonale, rrjedh të transportit të ngarkesës në një drejtim, vazhdueshmëri të vendeve të dërgimit të ngarkesës, ndryshueshmëri të vendeve të pranimit të ngarkesës, kushte të vështira rrugore, parametra të ulët për shfrytëzimin e mjeteve etj.

1.5. Organizimi i komunikacionit linjor të ngarkesës

Çështje kryesore për organizimin e punës linjore në rrugët magjistrale paraqet zgjedhja e sistemit për komunikacion (qarkullim), i cili varet prej qark-udhëtimit (rrotullimit) të mjeteve të llogaritur për linjën e dhënë. Me kohë të qark-udhëtimit (rrotullimit, xhiros) të mjetit në linjë nënkuptohet koha e nevojshme në orë për lëvizjen e mjetit në të dy kahet, duke e përfshirë edhe kohën e humbur në stacionet përgjatë linjës dhe në stacionin fillestar dhe atë të fundit.

Koha e qark-udhëtimit që e paraqet edhe kohën punuese të mjetit në linjë llogaritet sipas barazimit:

$$T_Q = \frac{2K}{V_t} + n \cdot t_h + t_{sf} \quad (h)$$

Ku janë:

$2K$ – distanca e linjës në kilometra në të dy kahet;

V_t – shpejtësia teknike në (km/h);

t_h - koha e humbur në orë e mjetit në mes-stacionet (stacionet përgjatë linjës);

t_{sf} - koha e humbur e mjetit në stacionin fillestar dhe atë të fundit;

n - numri i stacioneve.

Shfrytëzimi i kohës punuese në linjë vlerësohet me koeficientin e shfrytëzimit të kohës së qark-udhëtimit të mjeteve në linjë, ndërsa llogaritet sipas barazimit:

$$\sigma = \frac{T_V}{T_Q}$$

Ku janë:

T_V – koha e nevojshme për lëvizjen (voztijen) e automjetit në linjë për një qark-udhëtim;

T_Q – koha e nevojshme për një qark-udhëtim:

Për sa koeficienti σ është më i madh, për aq më pak kohë harxhohet në ngecje (ndalje) të ndryshme dhe për aq është më i madh intensiteti i shfrytëzimit të automjetit.

Dallomë dy sisteme të organizimit të komunikacionit në rrugët magjistrale, edhe atë:

- Sistemi i komunikacionit (qarkullimit) direkt;
- Sistemi i komunikacionit të pjesshëm.

Komunikacioni direkt është mënyrë e atillë e komunikacionit ku automjetet qarkullojnë prej stacionit fillestar deri te ai i fundit, pa ngarkim ose shkarkim të ngarkesës në rrugën magjistrale. Kjo nuk e përjashton mundësinë që në stacionet (pikat) përgjatë rrugës të mos kryhet ngarkimi ose shkarkimi i pjesshëm, ose vozitjet e zbrazëta të mjeteve të mos shfrytëzohen për bartjen e ngarkesës përgjatë rrugës në drejtimin kryesor dhe anasjelltas.

Gjatë komunikacionit të pjesshëm mjetet (automjetet) punojnë në një segment (pjesë) të veçantë të rrugës magjistrale.

Dorëzimi i ngarkesës nga një segment në segmentin tjetër të rrugës realizohet në pikat e ringarkimit, qoftë me anë të ringarkimit ose me ndihmën e kontejnerëve në mjete tjera.

Për transportin (bartjen) e ngarkesës nëpër rrugët magjistrale mirë është që të organizohet sistemi i komunikacionit të pjesshëm, i cili mundëson efekt më të favorshëm të shpejtësisë së shpërndarjes së ngarkesës, shfrytëzim të mjeteve dhe rritje të produktivitetit të punës së vozitësve, që në tërësi e zvogëlojnë çmimin e kushtimit të bartjes.

Lëvizja e automjeteve mund të realizohet veças, në kolonë ose eshalonë.

Puna e vozitësve mund të organizohet në një ndërrim, turn ose në më shumë ndërrime.

1.6 Punëtorët në shërbimin për kontroll të brendshëm

Për shkak të konsekuencës gjatë realizimit të transportit në komunikacionin rrugor secila ndërmarrje është e detyruar që të sjell Rregullore për organizimin dhe punën e kontrollit të brendshëm.

Kontrolli i brendshëm është i organizuar si shërbim i pavarur profesional dhe punon sipas Rregullores së ndërmarrjes.

Kompetencat e shërbimit për kontroll të brendshëm të komunikacionit

Kontrollorët (kontrolluesit) janë kompetentë për kontrollimin dhe zbatimin e dispozitave dhe faktorëve të përgjithshëm me të cilët janë të rregulluar:

1. Siguria dhe rregullshmëria e komunikacionit gjatë transportimit të ngarkesës;
2. Mbrojtja gjatë punës e anëtarëve të ekuipazhit të mjetit motorik.

Vendi i realizimit të kontrollit në komunikacion

Kontrolluesit punën e tyre mund ta kryejnë:

- në zyre ku mund ta kontrollojnë komplet dokumentacionin;
- në terren, qoftë ai transport lokal, ndërrurban ose ndërkombëtar.

Kontrolli në terren mund të bëhet:

- në vende të caktuara për ngarkim, shkarkim ose transit;
- në linja të caktuara gjatë transportimit të ngarkesës;
- në zona (territore) të caktuara të transportit.

Vendi i kontrolluesit paraprakisht është i përcaktuar sipas planit operativ për kontroll, nevojës së paraqitur ose sipas urdhrat të udhëheqësit.

Detyrat e kontrolluesit të komunikacionit

Kontrolluesit e komunikacionit në terren, në kuadër të kompetencave të tyre, janë të detyruar që në vende të caktuara të bëjnë kontrollimin e:

- ekuipazhit të mjetit;
- dokumentacionit të personelit vozitës;
- dokumentacionit të mjetit;
- dokumentacionit shoqërues të ngarkesës;
- mënyrës së realizimit të transportit;
- pajisjeve të mjetit;
- punëve tjera që dalin prej detyrave dhe punës së kontrolluesit të komunikacionit.

Autorizimet e kontrolluesit të komunikacionit

Kontrolluesi i komunikacionit është i detyruar që në kuadër të autorizimeve të tij të ndërmarr masa përkatëse nëse gjatë kontrollit vërtetohet shkelja e rregullave përkatësisht dispozitave. Gjithashtu, është i detyruar që për kontrollimin e realizuar dhe masat e ndërmarra të udhëheq dokumentacion përkatës.

Kontrolluesi i komunikacionit, në kuadër të autorizimeve të tij mundet:

1. Që secilin mjet të ndërmarrjes ta ndaloj në rrugë në pajtim me dispozitat.
2. Që të bëjë kontroll sipas planit operativ në çdo kohë pa marrë parasysh se ku ndodhet mjeti.
3. Që të bëjë kontroll të dokumenteve të veçanta për transport.
4. Që t'i largoj anëtarët e ekuipazhit prej mjetit kur vëren se tregojnë shenja psikofizike dhe fizike të paaftësisë për punë të mëtejme, përkatësisht kur vëren se janë nën ndikimin e alkoolit, drogës ose mjeteve tjera narkotike.
5. Që ta largoj nga komunikacioni mjetin kur gjatë kontrollit do të vërehen mangësi teknike të cilat drejtpërdrejt e rrezikojnë jetën dhe shëndetin e anëtarëve të ekuipazhit, mjeteve dhe sigurinë në komunikacion.
6. Që ta ndaloj punën e mëtejme të anëtarëve të ekuipazhit të mjetit në ndonjë vend të rrezikuar nga puna e tyre kur do të vërej se ekziston rrezik i drejtpërdrejt për jetën dhe shëndetin e tyre.
7. Që të merr dokumente të caktuara të cilat do t'i shërbejnë si dëshmi për shkeljen e dispozitave përkatësisht rregullave.
8. Që t'i urdhëroj anëtarët e ekuipazhit që në punën e tyre t'i zbatojnë rregullat e caktuara që janë të parapara me Rregulloren.
9. Që ta caktoj afatin e zbatimit të rregullave të parapara, përkatësisht dispozitave të cilat gjatë shikimit kontrollues është vërejtur se nuk zbatohen.
10. Që të urdhëroj afat të caktuar për mënjanimin e parregullsive dhe mangësive të cilat do të vërehen gjatë shikimit kontrollues.
11. Që organit kompetent të ndërmarrjes t'i propozoj fillim të procedurës për mbrojtjen e obligimeve të punëtorëve kundër personit përgjegjës.
12. Që organit kompetent të ndërmarrjes t'i propozoj që të kontrollohet trajnimi dhe aftësitë e anëtarëve të ekuipazhit të mjetit për kryerjen e punëve dhe detyrave të cilat u janë besuar.
13. Që organeve kompetente dhe shërbimeve t'i propozoj anëtar të caktuar prej ekuipazhit të mjetit të udhëzohet në kontrollim mjekësor ose kontrollime tjera në rast se dyshohet në aftësinë e tij shëndetësore dhe psikofizike për kryerjen e punëve me kushte të posaçme të punës.

14. Që të ndërmarr edhe autorizime tjera të cilat dalin prej Rregullores për punën e kontrolluesit.
15. Që të ndërmarr çfarëdo veprime tjera, me qëllim të pengimit të pasojave të dëmshme gjatë transportit edhe kur ato nuk janë të theksuara me Rregullore.

Secila ndërmarrje organizimin dhe mënyrën e kontrollit duhet ta parashtrojë në mënyrë të mundshme sa më racionale për ta përfshirë kontrollimin e tërësishëm të procesit transportues.

Rezime për temën

Nxënësit në këtë temë e zotërojnë (përvetësojnë) materialin për kriteret për ndarjen e komunikacionit të ngarkesës, dhe llojit të komunikacionit. Përveç kësaj njoftohen me elementet e nevojshme për organizimin e komunikacionit të ngarkesës, rolin e shërbimit të kontrollit të brendshëm.

Pyetje për kontrollimin e njohurive:

1. Sipas cilave kriteresh e ndajmë komunikacionin rrugor të ngarkesës?
2. Nga aspekti i madhësisë së transportit, çfarë lloje të transportit ekzistojnë?
3. Varësisht prej mënyrës së organizimit, komunikacioni rrugor i ngarkesës ndahet në?
4. Në varësi prej kriterit territor, transporti i mallit ndahet në?
5. Numëroj llojet e transportit të mallit varësisht prej degëve të ekonomisë?
6. Çka është koha e qark-udhëtimit (rrotullimit)?
7. Definoje koeficientin e shfrytëzimit të kohës së rrotullimit në raport me kohën e lëvizjes?
8. Në cilët vende anëtarët e kontrollit të brendshëm kryejnë funksionin?
9. Cilat janë detyrat e kontrolluesit në terren të shërbimit për kontroll të brendshëm?
10. Çfarë autorizime ka punëtori i shërbimit për kontroll të brendshëm?

2. Autoparku i ndërmarrjeve transportuese

Definicioni i autoparkut, struktura e autoparkut dhe autoparku inventar

Definicioni i autoparkut

Me autopark nënkuptohet shuma e njësive transportuese në një njësi organizative, përkatësisht në një ndërmarrje auto-transportuese.

Struktura e autoparkut

Autoparku i mjeteve transportuese rrugore përbëhet prej mjeteve motorike dhe mjeteve rimorkiuese (që tërhiqen), me çka karakteristikat teknike dhe të eksploatimit janë:

- dimensionet kryesore gabarite;
- vetitë dinamike;
- ekonomikiteti i ngasjes;
- vetitë e transportimit;
- kalueshmëria e automjeteve;
- elasticiteti i automjeteve;
- komforti i automjeteve;
- siguria e automjeteve etj.

Struktura e autoparkut (parkut vozitës) më së shpeshti është heterogjene e rrallëherë është homogjene. *Autoparku heterogjenë* përbëhet prej mjeteve (automjeteve) me lloje dhe kategori të ndryshme, përkatësisht prej mjeteve me karakteristika të ndryshme teknike dhe të eksploatimit. *Autoparku homogjen* përbëhet prej mjeteve me karakteristika të ngjashme teknike dhe të eksploatimit.

Për të arritur punë efikase të autoparkut, ndërsa në varësi prej destinacionit të tij dhe kushteve të eksploatimit duhet që të synojmë kah tipizimi i autoparkut. Për vlerësimin e punës transportuese të autoparkut është e nevojshme që i njëjti (autoparku) të ndahet në grupe ku mjetet e secilit grup kanë karakteristika të njëjto teknike dhe të eksploatimit dhe për secilin grup të përcaktohen parametrat e nevojshëm. Përcaktimi i parametrave të punës të autoparkut për grupe të veçanta të mjeteve, si dhe për mjetet e veçanta varet prej kushteve të eksploatimit.

Autoparku sipas përbërjes ndahet në: lloje; nënlloje; marka e fabrikës; tipa; kategori; modele.

Autoparku inventar

Me autopark inventar nënkuptohet shuma e të gjitha mjeteve transportuese, përkatësisht njësive transportuese të cilat udhëhiqen (evidentohen) në librat e inventarit të një njësie organizative, përkatësisht të një ndërmarrje auto-transportuese.

2.2. Ndarja tekniko-eksplotuese e autoparkut inventar

Sipas gjendjes teknike, autoparku inventar (A_i) ndahet në:

1. Mjete të cilat janë në gjendje teknike të rregullt, përkatësisht të afta për eksploitim domethënë të afta për kryerjen e punës transportuese;
2. Mjete të cilat janë në gjendje teknike jo të rregullt, përkatësisht të pafta për eksploitim.

Kjo nuk do të thotë që i tërë autoparku nuk mund të jetë i aftë për punë, përkatësisht të mos ketë mjete jo në rregull, por rasti është i rrallë kur autoparku është 100% teknikisht në rregull.

Nëse numrin e njësive transportuese të autoparkut inventar e shënojmë me A_i , numrin e njësive të autoparkut të aftë me A_a , ndërsa numrin e njësive të autoparkut të paftë me A_{pa} , do ta fitojmë barazimin:

$$A_i = A_a + A_{pa} \dots\dots\dots(1)$$

Një pjesë e autoparkut të aftë mund të shfrytëzohet për punë, përkatësisht të punoj ose të mos punoj, përkatësisht të pres për punë (për shkak të mospasjes punë, kushteve atmosferike, mungesës së personelit vozitës etj.), prandaj autoparku i aftë mund llogaritet sipas barazimit:

$$A_a = A_{punë} + A_g \dots\dots\dots(2)$$

Ku janë:

$A_{punë}$ -autoparku që gjendet në punë (eksplotim);

A_g -autoparku i cili është i aftë për punë, por për shkaqe të ndryshme pret për punë, në garazh.

Sipas kësaj autoparku inventar mund të shprehet me barazimin që vijon:

$$A_i = A_{punë} + A_g + A_{pa} \dots\dots\dots(3)$$

2.3. Parametrat e shfrytëzimit të autoparkut

2.3.1. Peshëmbajtjes (tonazhi) i autoparkut

Shkalla e shfrytëzimit të peshëmbajtjes (tonazhit) së mjeteve varet prej:

- tipit të karrocërisë;
- peshëmbajtjes;
- llojit dhe formës së ngarkesës;
- mënyrës së vendosjes së ngarkesës në sëndukun për ngarkesë të mjetit;
- karakterit dhe sasisë së rrjedhës së bartjes së ngarkesës;
- kushteve klimatike dhe rrugore;
- organizimit të bartjes etj.

Dimensionet e sëndukut të ngarkesës nuk zmadhohen (rriten) proporcionalisht me zmadhimin e peshëmbajtjes (tonazhit) së mjetit. Sipas kësaj, mjetet (automjetet) me bartësi të ndryshme mundën plotësisht të shfrytëzohet, vetëm gjatë transportimit të ngarkesave të rënda të cilat sipas peshës i përgjigjen peshëmbajtjes së automjetit. Shfrytëzimi i peshëmbajtjes së mjeteve për ngarkesa me peshë vëllimore më të vogël se njëshi varet prej tipit të mjetit dhe llojit të ngarkesës. Për këtë shfrytëzimi i peshëmbajtjes së mjetit për ngarkesa (tela, mobilie etj.), e kufizon dimensionin vëllimor të sëndukut të ngarkesës (karrocërisë) dhe lartësisë maksimale të ngarkesës në sëndukun e mjetit.

Kapaciteti i autoparkut për një ndërmarrje auto-transportuese përcaktohet sipas:

- numrit të mjeteve, dhe
- peshëmbajtjes së përgjithshme të mjeteve.

Kapaciteti i përgjithshëm prodhues i autoparkut në një ndërmarrje paraqet shumën e peshëmbajtjes nominale të të gjitha tipave dhe markave të mjeteve. Për llogaritje të ndryshme do të shërbehemi me peshëmbajtjen mesatare për mjete, e cila paraqet vlerën mesatare dhe llogaritet sipas barazimit:

$$q_{mes} = \frac{A_1 \cdot q_1 + A_2 \cdot q_2 + A_3 \cdot q_3 + \dots + A_n \cdot q_n}{A_1 + A_2 + A_3 + \dots + A_n} \quad (ton)$$

ku janë:

q_{mes} -peshëmbajtja mesatare e automjetit;

$A_1, A_2, A_3, \dots, A_n$ -numri i mjeteve sipas markave;

q_1, q_2, \dots, q_n - peshëmbajtja e automjeteve sipas markave.

Duke e ditur peshëmbajtjen mesatare për mjete q_{mes} dhe numrin mesatar të mjeteve sipas listës A_{mes} , përcaktohet kapaciteti mesatar prodhues i ndërmarrjes auto-transportuese në auto-ton sipas barazimit:

$$A_{\gamma mes} = q_{mes} \cdot A_{mes} \quad (auto - ton)$$

Ku janë:

$A_{\gamma mes}$ -kapaciteti mesatar prodhues në auto-ton

Pasqyra e parametrave të punës së mjeteve

Parametri (treguesi)	Shenja
Auto-ditët në inventar	AD_i
Auto-ditët në punë	$AD_{punë}$
Koeficienti i shfrytëzimit të autoparkut në inventar	α
Auto-orët e kaluara në vozitje	AH_V
Auto-orët në punë	$AH_{punë}$
Koeficienti i shfrytëzimit të kohës gjatë 24 orëve	ρ
Koeficienti i shfrytëzimit të kohës punuese	δ
Auto-kilometrat	AK
Koeficienti i shfrytëzimit të rrugës së kaluar me ngarkesë	β
Shpejtësia e mesme e komunikacionit	V_K
Shpejtësia e eksplotimit	V_E
Puna transportuese e realizuar	U
Sasia e ngarkesës së transportuar	Q
Numri i përgjithshëm (total) i vozitjeve me ngarkesë	Z_λ
Gjatësia e mesme e vozitjes me ngarkesë	$K_{mt\lambda}$
Koeficienti i shfrytëzimit statik të peshëmbajtjes së frytshme të mjeteve	γ
Koeficienti i shfrytëzimit dinamik të peshëmbajtjes së frytshme të mjeteve	ε
Humbjet në kohë gjatë një vozitje me ngarkesë	$t < f_t$
Produktiviteti i plotë	W_Q W_U
Produktiviteti punues	W'_Q W'_U

Rezyme e temës

Nxënësit njoftohen me llojet e mjeteve motorike, në çfarë gjendje ndodhen, çfarë është peshëmbajtja e mesme ndërmarrjeve transportuese.

Pyetje për kontrollimin e njohurive

1. Cilat janë karakteristikat teknike-eksploatuese të mjeteve të ngarkesës?
2. Definoje autoparkun në inventar?
3. Si ndahet autoparku në inventar?
4. Shënoje dhe sqaroje barazimin për llogaritjen e autoparkut në inventar?
5. Prej çka varet shkalla e shfrytëzimit të peshëmbajtjes (tonazhit) të mjeteve motorike?
6. Cilat madhësi e definojnë kapacitetin e autoparkut?
7. Si llogaritet peshëmbajtja mesatare sipas mjeteve të autoparkut?

3. Elementet e punës transportuese të autoparkut

3.1 Matja e punës transportuese të autoparkut

Me matjen e punës transportuese të autoparkut në komunikacionin rrugor nënkuptohet sistemi i madhësive të kushtëzuara me ndihmën e së cilave vlerësohet veprimtaria e ndërmarrjes auto-transportuese sipas sektorëve të punës së tyre dhe në tërësi.

Nocionet e përgjithshme - kushtet në të cilat realizohen proceset transportuese në komunikacionin rrugor (rrugët e ndryshme, shpërndarja e stacioneve për ngarkim-shkarkim, rregullimi i tyre jo i njëjtë, mjete të tipave dhe markave të ndryshme etj.), kanë krijuar organizim special të punës transportuese si dhe sistemin për matjen e madhësive të cilat aplikohen (përdoren) për llogaritje të planifikuara dhe operative.

Elementet specifike në punën e komunikacionit rrugor janë:

- koha e nevojshme për realizimin e proceseve transportuese (në orë ose ditë);
- distanca që e kalojnë mjetet (në kilometra);
- pesha e ngarkesës e cila transportohet (në kilogram ose ton);
- numri i mjeteve transportuese;
- shkalla e shfrytëzimit të peshëmbajtjes (tonazhit) së mjeteve etj.

Me ndihmën e këtyre elementeve ndërtohet sistemi i parametrave të cilat i përgjigjen procesit transportues. Sistemi i parametrave shprehet në njësi të kushtëzuara, siç janë: ton-kilometrat, udhëtar-kilometrat, numri i tonëve të transportuar, auto-orët etj. Shumë është me rëndësi që të njihet sistemi i tërësishëm i parametrave, për shkak të vlerësimit të rregullt dhe organizimit të procesit transportues.

Sistemi i plotë për matjen e punës transportuese, mund të ndahet në këto grupe kryesore:

1. matja e shkallës për shfrytëzimin e autoparkut;
2. matja e shkallës për shfrytëzimin e mjeteve të cilat punojnë;
3. matja e produktivitetit të punës të autoparkut;
4. matja e elementeve të veçantë të punës të cilat kanë vlerë të kushtimit për njësi të efektit transportues.

Vlerësimi i punës transportuese për elementet e saj të veçantë zakonisht bëhet me ndihmën e koeficienteve special, të cilët e karakterizojnë shfrytëzimin e autoparkut, pajisjeve, numrit të mjeteve, numrit të ton kilometrave të kaluara, kohës së nevojshme për transport etj.

3.2. Procesi transportues

Për me qenë procesi transportues i plotë, është e nevojshme përveç vetë transportimit (bartjes) të ngarkesës, që të bëhet edhe ngarkimi ose shkarkimi i ngarkesës nga mjetet transportuese. Për këtë është e nevojshme mbërritja (ardhja) e mjeteve në vendin për ngarkim të ngarkesës. Cikli i plotë i procesit transportues përbëhet prej:

- udhëzimit (mbërritjes) të mjetit transportues në vendin e ngarkimit;
- transportimi (bartja) i ngarkesës;
- shkarkimi i ngarkesës nga mjeti transportues.

Si rezultat i procesit transportues të ngarkesës e cila transportohet në distancë të caktuar, përkatësisht vendit ku krijohet procesi transportues, fitohet produkti sasior ndërmjet peshës së ngarkesës dhe distancës së bartjes. Puna transportuese e realizuar në tonë kilometra për autoparkun e ngarkesës mundet të llogaritet me barazimin që vijon:

$$U_t = q_\gamma \cdot K_N$$

ku janë:

U_t - Puna transportuese

q_γ - Peshëmbajtja mesatare e autoparkut

K_N - Kilometrazhi mesatar me ngarkesë për mjet

3.3. Njësitë për matjen e punës transportuese dhe elementet për punë të autoparkut

Njësitë për matjen e punës transportuese

Puna transportuese paraqet rezultat të transportit (bartjes) të ngarkesës. Puna transportuese, në esencë, paraqet prodhimin ndërmjet sasisë së ngarkesës së transportuar në komunikacionin e ngarkesës dhe distancës së transportimit.

Puna transportuese shprehet në ton-kilometra. Për njësi të punës transportuese merret puna transportuese e cila i përgjigjet transportimit të një tonelate ngarkesë në distancë prej një kilometri. Njësia për matjen e punës transportuese është ton-kilometër (tkm).

Elementet për punën e autoparkut

Për tu caktuar puna transportuese e autoparkut, është e nevojshme që të maten elementet e saj të veçantë të cilat kanë të bëjnë me:

- kohën e nevojshme për realizimin e procesit transportues;
- shpejtësinë e vozitjes (km/h);
- distancën e bartjes në (km);
- shkallën e shfrytëzimit të peshëmbajtjes të mjetit të ngarkesës.

Nëse kemi sukses që t'i masim të gjitha elementet e punës transportuese të autoparkut, ajo do të thotë që jemi në gjendje që në mënyrë racionale ta shfrytëzojmë procesin e transportimit të ngarkesës, për të mundur në rregull të udhëheqim me procesin transportues dhe në mënyrë të dobishme ta analizojmë realizimin e tij.

Për këtë qëllim është i nevojshëm sistemi i parametrave me të cilët është e mundur që në mënyrë sasiore të caktohen të gjitha proceset për punë të autoparkut. Gjatë organizimit të transportit dhe projektimit të tij, parametrat caktohen në bazë të llogaritjeve dhe normativave teorike.

3.4. Parametrat e rrugës së kaluar

Rruga e kaluar është distanca të cilën e kalon mjete në kilometra për një kohë të caktuar.

Rrugën të cilën e kalon mjete (automjeti) për realizimin e procesit transportues mundet me qenë:

- produktive (me ngarkesë);
- joproduktive (pa ngarkesë).

Me rrugë të kaluar produktive nënkuptohet rruga të cilën e kalon mjete në kilometra me ngarkesë (K_N).

Me rrugë të kaluar joproduktive nënkuptohet rruga të cilën e kalon mjete në kilometra pa ngarkesë.

Rruga e kaluar joproduktive ndahet në:

- rrugë të kaluar zero;
- rrugë të kaluar të zbrazët.

Rruga e kaluar zero (K_Z) e paraqet rrugën të cilën e kalon automjeti në kilometra prej garazhe deri te stacioni për ngarkim-shkarkim, përkatësisht deri te stacioni i autobusëve dhe anasjelltas.

Rruga e kaluar e zbrazët e automjeteve (K_{ZB}) është rruga të cilën e kalon automjeti pa ngarkesë në procesin e punës transportuese.

Rruga e përgjithshme e kaluar në kilometra për një njësi të autoparkut (njësive transportuese, mjeteve) llogaritet sipas barazimit:

$$K = K_N + K_{ZB} + K_Z \quad (km)$$

ku janë:

K - rruga e përgjithshme e kaluar e automjetit në kilometra;

K_N - rruga e kaluar e automjetit në kilometra me ngarkesë;

K_{ZB} - rruga e kaluar e automjetit në kilometra pa ngarkesë.

K_Z - rruga e kaluar zero e automjetit e shprehur në kilometra;

Rruga e përgjithshme e kaluar për tërë autoparkun (njësitë transportuese) në kilometra llogaritet sipas barazimit:

$$AK = AK_N + AK_{ZB} + AK_Z \quad (\text{auto} - \text{km})$$

ku janë:

- AK – rruga e përgjithshme e kaluar e autoparkut në auto-kilometra;
- AK_N – rruga e kaluar me ngarkesë e autoparkut në auto-kilometra;
- AK_{ZB} - rruga e kaluar e zbrazët e autoparkut në auto-kilometra;
- AK_Z – rruga e kaluar zero e autoparkut në auto-kilometra.

3.4.1. Koeficienti i shfrytëzimit të rrugës së kaluar me ngarkesë “ β ”

Koeficienti i shfrytëzimit të rrugës së kaluar me ngarkesë e paraqet raportin ndërmjet rrugës së kaluar në km të mjetit me ngarkesë dhe rrugës së përgjithshme të kaluar.

Ky koeficient përcaktohet për:

- një vozitje të thjeshtë;
- një vozitje të ndërlikuar;
- një qark-udhëtim (rrotullim);
- një njësi të autoparkut (parkut vozitës);
- tërë autoparkut dhe për cilën do periudhë kohore.

Vlera e këtij koeficienti llogaritet sipas barazimeve:

1. Për një vozitje të thjeshtë:

$$\beta_\lambda = \frac{K_{N\lambda}}{K_\lambda}$$

ku janë:

- β_λ – koeficienti i shfrytëzimit të rrugës së kaluar me ngarkesë për një vozitje të thjeshtë;
- $K_{N\lambda}$ – rruga e kaluar e mjetit në kilometra me ngarkesë për një vozitje të thjeshtë;
- K_λ – rruga e përgjithshme e kaluar e mjetit në kilometra për një vozitje të thjeshtë.

2. Për një vozitje të ndërlikuar:

$$\beta_{\lambda}' = \frac{K'_{N\lambda}}{K_{\lambda}'}$$

ku janë:

β_{λ}' – koeficienti i shfrytëzimit të rrugës së kaluar me ngarkesë për një vozitje të ndërlikuar;

$K'_{N\lambda}$ – rruga e kaluar e automjetit me ngarkesë në kilometra për një vozitje të ndërlikuar;

K_{λ}' – rruga e përgjithshme e kaluar e automjetit në kilometra për një vozitje të ndërlikuar.

3. Për një qark-udhëtim (rrotullim):

$$\beta_Q = \frac{K_{NQ}}{K_Q}$$

ku janë:

β_Q – koeficienti për shfrytëzimin e rrugës së kaluar me ngarkesë për një qark-udhëtim të mjetit;

K_{NQ} – rruga e kaluar e mjetit në kilometra me ngarkesë për një qark-udhëtim;

K_Q – rruga e përgjithshme e kaluar e mjetit në kilometra për një qark-udhëtim.

4. Për një njësi të parkut vozitës:

$$\beta = \frac{K_N}{K}$$

ku janë:

β – koeficienti i shfrytëzimit të rrugës së kaluar me ngarkesë për një njësi të autoparkut;

K_N – rruga e kaluar e mjetit (automjetit) në kilometra me ngarkesë;

K – rruga e përgjithshme e kaluar e mjetit në kilometra.

5. Për tërë parkun vozitës dhe për cilën do periudhë kohore:

$$\beta = \frac{AK_N}{AK}$$

ku janë:

β – koeficienti i shfrytëzimit të rrugës së kaluar me ngarkesë për tërë autoparkut;

AK_N – rruga e kaluar e autoparkut në auto-kilometra me ngarkesë;

AK – rruga e përgjithshme e kaluar e autoparkut në auto-kilometra.

Gjatë rrjedhës së transportit të ngarkesës në një kahje, koeficienti është $\beta = 0.50$, ndërsa gjatë rrjedhës së transportit në të dy kahet koeficienti mundet me qenë $\beta = 80 - 90\%$.

Madhësia e këtij koeficienti varet prej:

- Transferimit (rregullimit) të stacioneve për ngarkim-shkarkim;
- karakterit të rrjedhës së transportit të mallit;
- drejtimit të lëvizjes së mjeteve;
- organizimit të punës transportuese në linja të caktuara;
- ngarkimit të tipit të karrocisë (sëndukut të ngarkesës).

Ndaj madhësisë së koeficientit ndikon edhe distanca prej garazhi deri te vendi i ngarkimit dhe anasjelltas, përkatësisht kilometrave zero që i kalon mjeti.

3.4.2 Koeficienti i shfrytëzimit të rrugës së kaluar zero “ ω ”

Koeficienti i shfrytëzimit të rrugës së kaluar zero “ ω ” e përcakton shfrytëzimin e kilometrave të kaluara zero të autoparkut. Koeficienti (ω) e paraqet raportin ndërmjet rrugës së kaluar zero në kilometra dhe rrugës së përgjithshme të kaluar në kilometra të autoparkut.

Vlera e koeficientit (ω) llogaritet sipas barazimeve:

1. Për një njësi të autoparkut (parkut vozitës):

$$\omega = \frac{K_Z}{K} = \frac{K_Z}{K_N + K_{ZB} + K_Z}$$

ku janë:

ω – koeficienti për shfrytëzimin e rrugës së kaluar zero për një njësi të parkut vozitës;

K_Z – rruga e kaluar zero në kilometra për një njësi të autoparkut;

K – rruga e përgjithshme e kaluar në kilometra për një njësi të autoparkut.

2. Për tërë autoparkut dhe për cilën do periudhë kohore:

$$\omega = \frac{AK_Z}{AK} = \frac{AK_Z}{AK_N + AK_{ZB} + AK_Z}$$

ku janë:

ω – koeficienti për shfrytëzimin e rrugës së kaluar zero për tërë autoparkut;

AK_Z – rruga e kaluar zero në auto-kilometra për tërë autoparkut;

AK – rruga e përgjithshme e kaluar në auto-kilometra për tërë autoparkut.

Madhësia e këtij koeficienti varet prej:

- organizimit të procesit transportues;
- transferimit të ndërsjellë të pikave të pranimit dhe të dorëzimit të ngarkesës në procesin e transportit;
- planifikimit operativë dhe udhëheqjes me procesin transportues;
- lokacionit të organizatës auto-transportuese;
- punëtorive ku kryhen riparimet e mjeteve;
- mënyrës së ndërrimit të personelit vozitës.

3.4.3 Gjatësia e mesme e transportimit me ngarkesë “ $K_{mt\lambda}$ ”

Duke e analizuar punën transportuese të autoparkut, paraqitet nevoja për kryerjen e transportit në relacione të ndryshme, për këtë shkak futet në përdorim nocioni gjatësi e mesme e transportit me ngarkesë i cili e paraqet raportin ndërmjet rrugës së përgjithshme të kaluar në kilometra të autoparkut me ngarkesë dhe numrit të vozitjeve të realizuara të autoparkut me ngarkesë për atë kohë.

Ky parametër llogaritet sipas barazimeve:

1. Për një njësi të autoparkut:

$$K_{mt\lambda} = \frac{K_N}{Z_\lambda} \quad (km)$$

ku janë:

$K_{mt\lambda}$ – gjatësia e mesme e transportit me ngarkesë në kilometra për një njësi të parkut vozitës (autoparkut);

K_N – rruga e kaluar në kilometra me ngarkesë për një njësi të autoparkut;

Z_λ – numri i vozitjeve të realizuara me ngarkesë për një njësi të autoparkut.

2. Për tërë parkun vozitës dhe për cilën do periudhë kohore:

$$K_{mt\lambda} = \frac{AK_N}{AZ_\lambda} \quad (km)$$

ku janë:

$K_{mt\lambda}$ – gjatësia e mesme e transportit me ngarkesë për tërë autoparkut;

AK_N – rruga e kaluar në auto-kilometra me ngarkesë për tërë autoparkut;

AZ_λ – numri i vozitjeve (transporteve) të realizuara me ngarkesë për tërë autoparkut.

Gjatësia e mesme e transportit me ngarkesë në qytete e ka vlerën 10-12 km, ndërsa në transportet ndër-urbane prej 50-100 km.

Ky parametër (tregues) e tregon rrezën mesatare të punës së mjeteve, përkatësisht punën e mjeteve në aspekt hapësinorë.

Për analizimin e punës transportuese të autoparkut me rëndësi të madhe është gjatësia e mesme e transportit të një toni ngarkesë. Ky parametër analizohet vazhdimisht, veçanërisht për periudhë më të gjatë kohore, pasi që prej tij del tendenca për zhvillimin e tërësishëm të komunikacionit rrugor.

3.4.4 Gjatësia e mesme transportit të një toni ngarkesë “ K_{mt1} ”

Si karakteristikë e transportimit të ngarkesës i përgjigjet nocioni gjatësi e mesme e transportit të një toni ngarkesë. Parametri i gjatësisë së mesme të një toni ngarkesë K_{mt1} e paraqet raportin ndërmjet punës transportuese të shprehur në tonë-kilometër dhe sasisë së përgjithshme të ngarkesës së transportuar në tonë.

Vlera e këtij parametri llogaritet sipas barazimit:

$$K_{mt1} = \frac{U_t}{Q} \quad (km)$$

ku janë:

K_{mt1} – gjatësia e mesme e transportit në kilometra të një toni ngarkesë;

U_t – puna transportuese e automjetit në tonë-kilometra;

Q – sasia e përgjithshme (tërësishme) e mallit të transportuar në ton.

Sipas kësaj, gjatësia e mesme e transportimit të një toni ngarkesë varet prej:

- transferimit të pikave të dorëzimit të ngarkesës në territorin në të cilin punojnë mjetet;
- madhësisë së qarkullimit të ngarkesës në këto pika;
- konfiguracionit të rrjetit;
- rrjedhës së transportit të ngarkesës;
- tipit të mjeteve, etj.

Zmadhimi i gjatësisë së mesme të transportit të një toni ngarkesë, e tregon edhe rritjen e frekuencës në komunikacionin rrugor gjatë realizimit të planit dhe organizimit të transportit. Ky parametër e zmadhon produktivitetin në komunikacionin rrugor në tonë-kilometra. Zmadhimi i këtij parametri paraqet faktorë pozitivë dhe ngel si lëndë e analizimit të vazhdueshëm në organizatat auto-transportuese.

Në kuadër të rrugës së kaluar, për shkak të analizimit të punës të autoparkut, është e nevojshme që të bëhet hulumtimi i kilometrave mesatare ditore të kaluara të njërive të autoparkut gjatë ditës, të cilët e tregojnë shkallën e punësimit të autoparkut gjatë ditës.

3.4.5 Kilometrazhi mesatar ditor “ K_{md} ”

Për llogaritje të eksplotimit dhe planifikimit të mirëmbajtjes teknike dhe riparimit të autoparkut do të na shërbej kilometrazhi mesatar ditor. Vlera e këtij parametri e paraqet raportin ndërmjet numrit të përgjithshëm të kilometrave të kaluara të mjetit, përkatësisht të autoparkut dhe numrit të ditëve, përkatësisht auto-ditëve në eksplotim. Ky parametër llogaritet sipas barazimeve:

1. Për një njësi të parkut vozitës:

$$K_{md} = \frac{K}{D_{Punë}} \quad (km)$$

ku janë:

K_{md} – kilometrazhi mesatar ditor për një njësi të autoparkut;

K – rruga e përgjithshme e kaluar në kilometra për një njësi të autoparkut;

$D_{Punë}$ – numri i ditëve për punë për një njësi të autoparkut;

2. Për tërë autoparkun dhe për cilën do periudhë kohore:

$$K_{md} = \frac{AK}{AD_{Punë}} \quad (km)$$

ku janë:

K_{md} – kilometrat mesatare ditore për tërë autoparkut;

AK – rruga e përgjithshme e kaluar për tërë autoparkut në auto-kilometra;

$AD_{Punë}$ – numri i auto-ditëve punuese për tërë autoparkut.

Madhësia e këtij parametri e karakterizon punën intensive të mjeteve dhe të personelit vozitës dhe ndikon ndaj harxhimit të karburantit, vajit, grafikut për mirëmbajtje dhe riparime të mjeteve.

Ky parametër varet prej shpejtësisë së mesme teknike dhe kohës së ndaljes së mjeteve në stacionet për ngarkim-shkarkim. Zmadhimi shpejtësisë teknike nga njëra anë, ndërsa zvogëlimi kohës për ngarkim-shkarkim të mjeteve nga ana tjetër, i zmadhon kilometrat mesatare ditore të kaluara të mjeteve. Kilometrat mesatare ditore për transportin urban janë deri në 200 km, ndërsa për transportin ndër-urban deri në 400 km.

Shtojcë – paraqitja tabelore e parametrave të punës së autoparkut

Shenja	Emri parametrit të punës së autoparkut	Njësia	Numri i regjistrimit të mjetit				Vlera e përgjithshme (totale) e parametrit
			Numri i fletudhëtimit				
			Vlera	Vlera	Vlera	Vlera	
$D_{punë}$	Ditët në punë	-					
H_V	Orët në vozitje	h					
$H_{punë}$	Orët në punë	h					
AK_N	Auto-kilometrat me ngarkesë	km					
AK_{ZB}	Auto-kilometrat e zbrazëta	km					
AK_Z	Auto-kilometra zero	km					
AK	Auto-kilometra e përgjithshme	km					
Q	Sasia e përgjithshme e ngarkesës së transportuar	t					
L	Gjatësia e pjesës së rrugës në të cilën realizohet transporti	km					
AZ_λ	Numri i përgjithshëm i vozitjeve me ngarkesë	-					

Rezime e temës

Në këtë temë nxënësit e zotërojnë (përvetësojnë) punën transportuese, njësitë për matjen e të njëjtës, dhe si llogaritet. Përpos tjerash i analizojnë edhe parametrat për definimin e punëve të ndryshme transportuese.

Pyetje për kontrollimin e njohurive

1. Cilat janë elementet specifike në punë e komunikacionit rrugor të ngarkesës?
2. Numërojnë grupet kryesore për matjen e punës transportuese?
3. Prej çfarë përbëhet sistemi i tërësishëm i procesit transportues?

4. Definoje punën transportuese?
5. Si ndahet rruga që e kalon mjeti motorik?

Zgjidhje të detyrave nga lëmi i parametrave të rrugës së kaluar

Detyra 1

Nëse janë të njohura të dhënat vijuese: $K_{N1} = 5(km)$; $K_{N2} = 3(km)$; $K_{N3} = 7(km)$; $q = 3(t)$; $Z_{\lambda} = 3(\text{vojitje})$.

Është e nevojshme të llogariten: $K_{mt\lambda}$ dhe K_{mt1}

Zgjidhje:

$$K_N = K_{N1} + K_{N2} + K_{N3} = 5 + 3 + 7 = 15(km)$$

$$K_{mt\lambda} = \frac{K_N}{Z_{\lambda}} = \frac{15}{3} = 5(km)$$

$$U_t = q \cdot K_{N1} + q \cdot K_{N2} + q \cdot K_{N3} = 3 \cdot 5 + 3 \cdot 3 + 3 \cdot 7 = 45(tkm)$$

$$Q = q \cdot Z_{\lambda} = 3 \cdot 3 = 9(ton)$$

$$K_{mt1} = \frac{U}{Q} = \frac{45}{9} = 5(km)$$

Detyra 2

Nëse një mjet me ngarkesë në një periudhë të caktuar kalon 3600km, ndërsa kilometrat e përgjithshme të kaluara të mjetit, gjatë kësaj duke i përfshirë edhe kilometrat e zbrazëta dhe ato zero, janë 4000km, në periudhën e caktuar. Sa është koeficienti i shfrytëzimit të rrugës së kaluar me ngarkesë?

Zgjidhje:

$$\beta = \frac{AK_N}{AK} = \frac{3600}{4000} = 0,90$$

Detyra 3

Gjatë një dite prej depos është kryer transporti i materialit ndërtimor deri te kantieri i ndërtimit (A, B, C). Transporti është realizuar në relacionet:

C – A kanë vozitur 8 kamionë me nga 8(t)

S – C kanë vozitur 5 kamionë me nga 5(t)

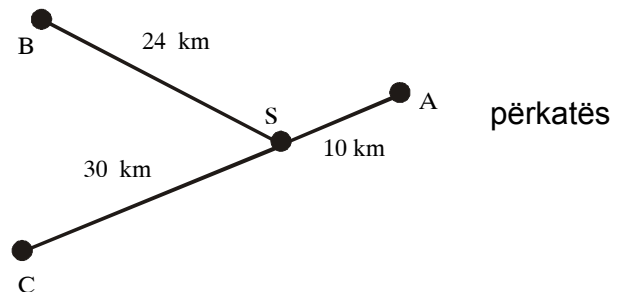
S – B kanë vozitur 10 kamionë me nga 5(t)

Sasia e materialit të transportuar në kantierin është:

$$A \rightarrow Q_A = 54 (t)$$

$$B \rightarrow Q_B = 100 (t)$$

$$C \rightarrow Q_C = 50 (t)$$



Mjetet me peshëmbajtje prej 8 t bëjnë 4 qarkullime (rrotullime), ndërsa mjetet me bartësi prej 5 t bëjnë 2 qarkullime (rrotullime). Të gjitha vozitjet kthyesë janë të zbrazëta, ndërsa kilometrazhi zero është $AK_N = 500(km)$. Distanca janë dhënë në figurë. Të përcaktohet: β , ϖ , $K_{mt\lambda}$, K_{md} , K_{mt1}

Zgjidhje:

Të njohurat:

$$A_{punë1} = 8 (mjete)$$

$$A_{punë2} = 10 (mjete)$$

$$A_{punë3} = 5 (mjete)$$

$$Z_{Q1} = 4 (qarkudhëtime)$$

$$Z_{Q2} = 2 (qarkudhëtime)$$

$$Z_{Q3} = 2 (qarkudhëtime)$$

$$D_i = 1 (ditë)$$

1. Auto-kilometrat

$$AK_N = AK_{N1} + AK_{N2} + AK_{N3} = A_{punë1} Z_{Q1} K_{N1} + A_{punë2} Z_{Q2} K_{N2} + A_{punë3} Z_{Q3} K_{N3} =$$

$$= 8 \cdot 4 \cdot 10 + 2 \cdot 10 \cdot 24 + 5 \cdot 2 \cdot 30 = 1100 (km)$$

$$AK_N = 1100 (km)$$

$$AK_{ZB} = AK_{ZB1} + AK_{ZB2} + AK_{ZB3} = A_{punë1} \cdot (Z_{Q1} - 1) \cdot K_{ZB1} + A_{punë2} \cdot (Z_{Q2} - 1) \cdot K_{ZB2} +$$

$$+ A_{punë3} \cdot (Z_{Q3} - 1) \cdot K_{ZB3}$$

$$AK_{ZB} = 8(4-1)10 + 10(2-1)24 + 5(2-1)30 = 8 \cdot 2 \cdot 10 + 10 \cdot 1 \cdot 24 + 5 \cdot 1 \cdot 30 = 550 (km)$$

$$AK_{ZB} = 550(km)$$

$$AK = AK_N + AK_{ZB} + AK_Z = 1100 + 550 + 500 = 2150(km)$$

$$AK = 2150(km)$$

2. Koeficienti i shfrytëzimit të rrugës së kaluar me ngarkesë

$$\beta = \frac{AK_N}{AK} = \frac{1100}{2150} = 0.51 \quad \beta = 0.51$$

2. Koeficienti i shfrytëzimit të rrugës së kaluar zero

$$\varpi = \frac{AK_Z}{AK} = \frac{500}{2150} = 0.23 \quad \varpi = 0.23$$

4. Numri i përgjithshëm i vozitjeve me ngarkesë

$$AZ_\lambda = A_{punë1}Z_{Q1} + A_{punë2}Z_{Q2} + A_{punë3}Z_{Q3} = 8 \cdot 4 + 10 \cdot 2 + 5 \cdot 2 = 62(\text{vojitje})$$

$$AZ_\lambda = 62(\text{vojitje})$$

5. Gjatësia e mesme e vozitjes me ngarkesë

$$K_{mt\lambda} = \frac{AK_N}{AZ_\lambda} = \frac{1100}{62} = 17.74(km) \quad K_{mt\lambda} = 17.74(km)$$

6. Gjatësia e mesme e transportit të një toni ngarkesë

$$K_{mt1} = \frac{U}{Q} = \frac{Q_1 \cdot L_1 + Q_2 \cdot L_2 + Q_3 \cdot L_3}{Q_1 + Q_2 + Q_3} = \frac{540 + 2400 + 1500}{54 + 100 + 50} = \frac{4440}{204} = 21.76(km)$$

$$K_{mt1} = 21.76(km)$$

7. Kilometrat mesatare ditore të kaluara

$$K_{md} = \frac{AK}{AD_{punë}} = \frac{AK}{D_{punë}(A_{punë1} + A_{punë2} + A_{punë3})} = \frac{2150}{23.1} = 93.947(km)$$

$$K_{md} = 93.947(km)$$

Detyra 4

Për 30 mjete dhe eksploitim transportues prej 182 ditë, janë të regjistruara elementet vijuese të punës: $V_K = 40(km/h)$, $\alpha = 0.8$; $\beta = 0.6$; $\varpi = 0.04$;

$AZ_\lambda = 4600(vozitje)$. Koha punuese ditore është 8 orë. Vozitja mesatare ditore është 5 orë.

Duhet të përcaktohen parametrat: AK ; AK_N ; AK_Z ; K_{md} ; $K_{mt\lambda}$

Zgjidhje:

Të njohurat:

$$A_i = 30(mjete)$$

$$\alpha = 0.8$$

$$AZ_\lambda = 4600$$

$$D_i = 182(ditë)$$

$$\beta = 0.6$$

$$H_{punë} = 8(h)$$

$$V_K = 40(km/h)$$

$$\varpi = 0.04$$

$$H_V = 5(h)$$

1. Auto-kilometrat

$$\rho = \frac{H_{punë}}{24} = \frac{8}{24} = 0.33$$

$$AK = 24AD_i\alpha\rho\delta V_K \quad \delta = \frac{H_V}{H_{punë}} = \frac{5}{8} = 0.625$$

$$AK = 24 \cdot 30 \cdot 182 \cdot 0.8 \cdot 0.33 \cdot 0.625 \cdot 40 = 864864 (km)$$

$$AK = 864864(km)$$

3. Auto-kilometrat zero dhe me ngarkesë

$$\varpi = \frac{AK_Z}{AK} \Rightarrow AK_Z = \varpi \cdot AK = 0.04 \cdot 864864 = 34594.4 (km)$$

$$\beta = \frac{AK_N}{AK} \Rightarrow AK_N = \beta \cdot AK = 0.6 \cdot 864864 = 518918.4 (km)$$

$$AK_Z = 34594.4(km)$$

$$AK_N = 518918.4(Km)$$

4. Kilometrat mesatare ditore të kaluara

$$K_{md} = \frac{AK}{AD_{punë}} = \frac{AK}{AD_i \cdot \alpha} = \frac{864864}{30 \cdot 182 \cdot 0.8} = 198(km)$$

$$K_{md} = 198 (km)$$

5. Gjatësia e mesme e vozitjes me ngarkesë

$$K_{mt\lambda} = \frac{AK_N}{AZ_\lambda} = \frac{518918.4}{4600} = 112.80(km)$$

$$K_{mt\lambda} = 112.80 (km)$$

4. Planifikimi operativ dhe kontrolli i punës transportuese

Punëtorët operativ gjatë transportit të ngarkesës

Për organizimin sa më të mirë në punë në secilën ndërmarrje të madhe e cila kryhen transport publik, është e detyrueshme që ajo të ketë rregullore për numrin e anëtarëve të ekuipazhit të mjetit motorik, si dhe për kushtet dhe mënyrën e kryerjes së punëve të tyre gjatë të ngarkesës në komunikacionin rrugor.

Ekuipazhi i mjetit

Mjeti motorik mund të niset në realizimin e detyrave pasi që të vërtetohet se anëtarët-punëtorët e ekuipazhit të mjetit motorik, i plotësojnë kushtet që janë të përcaktuara me dispozitat për siguri dhe transport në komunikacionin rrugor, përkatësisht aftësia e tyre profesionale, gjendja e tyre trupore, shëndetësore dhe psikike.

Ekuipazhin e mjetit e prezantojnë realizuesit e drejtpërdrejtë të detyrave transportuese, përkatësisht ata që punojnë me mjetet. Anëtarët e ekuipazhit janë:

- Punëtorët transportues (voztësi dhe bashkë-voztësi);
- Shoqëruesit gjatë transportit etj.

Numri i anëtarëve të ekuipazhit të mjetit motorik varet prej:

- Llojit të mjetit me të cilin transportohet ngarkesa;
- Gjatësia e rrugës;
- Vetitë e ngarkesës që transportohet.

Numri i anëtarëve më së shpeshti përcaktohet në mënyrën vijuese:

- Në relacionin deri në 500 km pa marrë parasysh llojin e mjetit caktohet një voztës;
- Në relacionin më të gjatë se 500 km në mjetin motorik të ngarkesës, pesha (masa) më e madhe e të cilit i kalon 20 tonë, mund të caktohet (sistemohet) një voztës me kusht që në çdo 500 km t'i sigurohet kohë për pushim (pushim ditor) sipas dispozitave ose zëvendësimi me voztës tjetër (përderisa ajo nuk mund të realizohet, në mjet detyrimisht duhet të caktohen dy voztës);
- Në komunikacionin ndërrurban rrugor, në relacionin deri në 450 km, mundet të caktohet një voztës, nëse i sigurohet kohë për pushim (pushim ditor) sipas dispozitave ose zëvendësim me voztës tjetër;

- Në relacionin në transportin urban dhe prourban të grumbullimit dhe shpërndarjes së ngarkesës ku pjesët e veçanta janë me peshë deri në 200 kg në mjete me peshë më të vogël të lejuar deri në 350 kg, caktohet (sistemohet) vetëm një vozitës, kurse përderisa transportohen pjesë (copë) më të rënda, caktohet edhe punëtor transportues;
- Kur transportohen materiet e rrezikshme, të cilat i parasheh kontrata Evropiane për transport ndërkombëtar të materieve të rrezikshme në komunikacionin rrugor, në mjetin motorik detyrimisht duhet të caktohen dy vozitës;
- Gjatë transportit të ngarkesave speciale në mjetin motorik do të caktohen numër i nevojshëm i vozitësve, automekanikëve, punëtorë ndihmës ose punëtorë tjerë ose shoqërues, në përputhje me masat e posaçme për siguri.

Punëtorët transportues janë ato punëtorë të cilët janë të sistemuar (caktuar) në mjetet motorike në cilësinë e anëtarëve të ekuipazhit për realizimin e punës për ngarkim, shkarkim dhe ringarkim.

Punëtori i cili punon në ngarkesë të rrezikshme dhe të dëmshme, paraprakisht detyrimisht duhet me qenë i njohur me mënyrën e punës, rreziqet dhe masat mbrojtëse gjatë punës.

Punëtorët ndihmës, sinjalizuesit, vozitësit e mjeteve motorike të ngarkesave dhe vozitësit tjerë që caktohen në mjetet motorike speciale, paraprakisht detyrimisht duhen me qenë të aftësuar për realizimin e punëve të caktuara ndihmëse në mjetet e tilla, ndërsa gjithashtu, të jenë të njohur me rreziqet dhe me masat mbrojtëse gjatë punës.

Detyrat e punëtorëve të transportit

Kur personeli vozitës nuk është enkas i detyruar vetëm për realizimin e detyrave transportuese, në punën e mëtejme ai është i pavarur, përkatësisht e paraqet ndërmarrjen e tij dhe përderisa nuk i është urdhëruar ndryshe, mundet t'i realizoj të gjitha punët në bashkëpunim me atë që e porosit shërbimin transportues dhe në përputhje me dispozitat ekzistuese, si për shembull:

- E prezanton ndërmarrjen;
- E pranon ofertën dhe e realizon shërbimin transportues në stilin e pronarit të mirë;
- Kujdeset për ngarkesën, mjetin dhe pajisjet për tërë kohën e procesit transportues, përkatësisht deri sa të kthehet në vendin ku është e locuar (vendosur) ndërmarrja;
- Me punë e realizuar hynë në funksion të marketingut të ndërmarrjes;
- Realizon edhe detyra tjera punuese të cilat paraqiten gjatë transportit, nëse për ato ekzistojnë kushte të mundshme.

Kushtet për punë të ekuipazhit vozitës

Përpos kushteve tanimë të numëruara të cilat duhet detyrimisht t'i plotësoj secili punëtor për të qenë vozitës i mjetit transportues, ekzistojnë edhe kushte tjera të cilat vozitësi duhet detyrimisht që t'i plotësoj.

Vozitësi i të gjitha llojeve dhe kategorive të mjeteve motorike për bartjen e ngarkesës detyrimisht duhet të ketë përgatitje përkatëse profesionale – vozitës i kualifikuar.

Vozitësi i mjeteve motorike të specializuara (autovinçat, mjetet për transportimin e ngarkesave në gjendje të shkrifët dhe të lëngët, autofrigoriferët, mjetet me pajisje dhe instalime të montuara për ngarkim përkatësisht shkarkim të ngarkesës në mënyrë automatike, gjysmë-automatike ose të mekanizuar, si dhe mjetet tjera speciale), detyrimisht duhet të jetë i aftësuar për manipulim me pajisjet dhe instalimet e mjeteve të tilla dhe të njihet me mënyrën dhe me afatet e kontrollimeve dhe mirëmbajtjeve të tyre.

Gjatë kontrollimit të aftësisë, përkatësisht trajnimit të vozitësit nga lëmi i sigurisë në komunikacion, transport dhe mbrojtjen në punë në raste e parashkuara me dispozita, ai detyrimisht duhet të tregoj njohuri përkatëse ose shkathtësi për mënyrë të sigurt të punës.

Me mjetin motorik mund të drejtoj vozitësi i cili posedon patentë shoferin (lejen e vozitjes) përkatës.

Koha e punës e personelit vozitës të mjeteve motorike përbëhet prej kohës të cilën e ka kaluar në punë efektive dhe kohës së nevojshme për realizimin e ngarkimit dhe shkarkimit.

Vozitësi, i cili drejton mjetin e ngarkesës pesha më e madhe e të cilit i kalon 3500 kg, nuk guxon pandërprerë ta drejtoj mjetin më gjatë se 5 orë.

Koha e përgjithshme për drejtimin e mjetit motorik nuk guxon të kaloj 8 orë gjatë 24 orëve.

Pushimi ditor dhe javor i ekuipazhit vozitës

Vozitësi, i cili drejton me mjetin, para fillimit të punës së tij detyrimisht duhet të ketë pushim të pandërprerë prej më së paku 10 orë. Nëse gjatë drejtimit me mjetin zëvendësohen dy vozitës dhe nëse në mjet ndodhet shtrat i rregulluar, njëri prej tyre mund të pushoj në pozitë të shtrirë. Secili vozitës detyrimisht duhet të ketë pushim të pandërprerë prej më së paku 8 orëve në çdo 30 orë udhëtim.

Pushimi i pandërprerë javor detyrimisht duhet të zgjasë 24 orë, dhe me atë të mundësohet:

- Pushim në vendin jetesës;
- Çdo javë (minimum nga 24 orë);
- Dita para udhëtimit të jetë e siguruar si ditë për pushim.

Festat shtetërore dhe disa fetare nuk bëjnë pjesë në pushimin javor.

Kohëzgjatja e pushimit javor në situatat ekskluzive mund të zvogëlohet në rast fuqive mbinatyrore, për ofrimin e ndihmës ose për shkak të defektit të mjetit, gjatë aksidentit të komunikacionit, kur është e domosdoshme që të realizohet procesi transportues ndërprerë e të cilit do të kontribuonte për zvogëlimin e produktivitetit.

Punëtorët dispeçer dhe të komunikacionit

Në përbërjen e personelit të komunikacionit si organizator të procesit transportues paraqiten dispeçerët, punëtorët e komunikacionit dhe kontrollorët. Fjala dispeçer domethënë shpërndarës (radhitës, sistemues). Sipas kësaj, dispeçeri është person i cili bënë organizimin përkatësisht radhitjen e njerëzve, mjeteve dhe mjeteve ndihmëse për kryerjen e transportit.

Suksesi i secilës punë transportuese në rend të parë varet prej dispeçerit. Rëndësia e tij, aftësia për grumbullimin e ofertave dhe realizimi i vetë transportit janë faktorët për transport produktiv dhe të sigurt.

Detyrat e dispeçerit janë:

- Që t'i përcjellë dhe analizojë tregun e komunikacionit, tarifave dhe çmimin e shërbimeve për transport të ngarkesës;
- Të mbajë raporte të mira me partnerët e punës dhe të mbaj biseda produktive;
- Të marrë pjesë në formulimin e propozim kontratave dhe tarifave për transport si dhe gjatë kontraktimit të çmimit për transport;
- Të mbajë llogari që secila porosi e pranuar të evidentohet në librin e porosive;
- Ta planifikojë dhe organizoj transportin;
- Ta bëjë radhitjen (orarin) e mjeteve dhe të personelit vozitës për realizimin e obligimeve transportuese;
- Ta përcaktoj lëvizjen hapësinore të mjetit (itinerarin);
- Në rastin e përmbushjes së kapaciteteve vetjake, është i detyruar që të organizoj transport me mjetet e ndërmarrjeve tjera me pagesë të përqindjes së caktuar;
- Të jep dokumentacion transportues dhe shoqërues;
- Veçanërisht të mbaj llogari për ngarkimin e mjeteve duke i respektuar dispozitat ligjore për peshën më të madhe të lejuar;
- Të organizoj përcjellje dhe udhëheqje të realizimeve të mbetura për mjete dhe kështu ta përcjell kryerjen e planit;
- Në lidhje është me dispeçerët prej degëve tjera të komunikacionit me të cilët duhet ta realizoj transportin e kombinuar;
- T'i jep udhëzime dhe ndihmë ekuipazhit të mjeteve jashtë vendit ku është locuar (vendosur) ndërmarrja;
- Ta organizoj kryerjen me rregull të shikimeve dhe kontrollimeve të punës së mjeteve motorike;

- Ta organizoj ofrimin e ndihmës së mjeteve dhe vozitësve gjatë aksidentit të komunikacionit ose gjatë defekteve më të mëdha;
- Ta grumbulloj dokumentacionin pas kthimit të mjeteve nga detyra;
- Të mbaj llogari për lëvizjen e mjeteve në ditët kur është i ndaluar komunikacioni, ndërsa në periudhën dimërore për gjendjen dhe kalueshmërinë e rrugëve;
- Të përcaktoj dhe hartoj llogari për të hyrat dhe shpenzimet në procesin e përgjithshëm transportues;
- Të kryej punë tjera sipas urdhrin të udhëheqësit të drejtpërdrejt.

Punëtori i komunikacionit është person i cili e zëvendëson dispeçerin, ndërsa autorizimet e tij në punë janë më të vogla. Ai, në esencë, është operativ dhe detyrat e drejtpërdrejta të tij janë realizimi i vendimeve të dispeçerit për detyra të veçanta transportuese.

Llojet e dispeçerëve

Çfarë lloj të dispeçerëve do të jenë përfshirë varet prej madhësisë së ndërmarrjes, si dhe prej mënyrës së organizimit të punës. Në varësi prej asaj, dallojmë dispeçer për:

- Për transport lokal;
- Për transport ndërrurban;
- Për transport ndërkombëtar;
- Për transport linjor;
- Për transport të lirë;
- Për transport special sipas specifikës së punës së ndërmarrjes.

Takografi

Për eksploatim racional dhe ekonomik të mjeteve transportuese, si dhe për siguri më të madhe gjatë transportit, është e nevojshme që ndërmarrja të formoj shërbim për përcjelljen dhe përpunimin e të dhënave, me çka do të mundësoj eksploatim të planifikuar të mjeteve motorike me mënyrë të programuar të drejtimit të tyre për kohën e eksploatimit.

Edhe pse ekzistojnë shumë mundësi për përcjelljen e të dhënave, ndërmarrjet tona i shfrytëzojnë të dhënat për numrin e kaluar të kilometrave të cilat janë të regjistruar në fletudhëtimet e mjetit. Fletudhëtimi, saktësia e të cilit varet prej ndërgjegjes së vozitësit, nuk duhet të paraqiste dokument të besueshëm në të cilin do të bazoheshin të gjitha të dhënat për përcjelljen dhe drejtimin (udhëheqjen) me procesin transportues.

Takografi na mundëson mundësi më të mëdha për përcjelljen e shfrytëzimit të mjeteve motorike. Nëse organizohet shërbim për përcjellje, evidentim, përgatitje dhe

përpunimin e të dhënave, shumë është me rëndësi që përcjellja dhe evidentimi i të dhënave a bazohet në fletudhëtimet ose në fletët të cilat janë të montuara në takograf edhe atë prej shkaqeve që vijojnë:

- Evidentimi dhe përpunimi i të dhënave prej fletudhëtimet mundet t'i jepet ekskluzivisht numrit të caktuar të punëtorëve administrativ;
- Evidentimi dhe përpunimi i të dhënave prej fletëve të takografit mundet, përveç punëtorëve administrativ, që të jepen në sistemin elektrik IP-1613 (informations programm). Sistemi elektrik IP – 1613 prodhohet në fabrikën Kienzle – GMBH, në Gjermani. Ky sistem elektrik është i pajisur dhe i programuar për përpunimin dhe evidentimin e të dhënave të regjistruara prej fletëve të takografëve.

Sipas nevojave, të dhënat kështu të evidentuara dhe të përgatitura në secilën kohë mund të shfrytëzohen për:

- Drejtim të planifikuar me eksploatimin e mjeteve motorike;
- Mënyrë të programuar për mirëmbajtje;
- Kontrollim të sjelljes së vozitësit gjatë kohës së eksploatimit të mjetit motorik;
- Shfrytëzim të mjetit dhe vozitësve sipas ditëve dhe muajve;
- Pasqyrën e shpenzimeve të caktuara për karburantin dhe vajin e harxhuar, autogomat, punët për mirëmbajtje, riparime etj.;
- Pasqyrën e shpenzimeve të përgjithshme;
- Të ardhurat personale të vozitësve dhe stimulimet për kursime të caktuara;
- Përpunimin e kartogramit për eksploatim të mjeteve motorike.

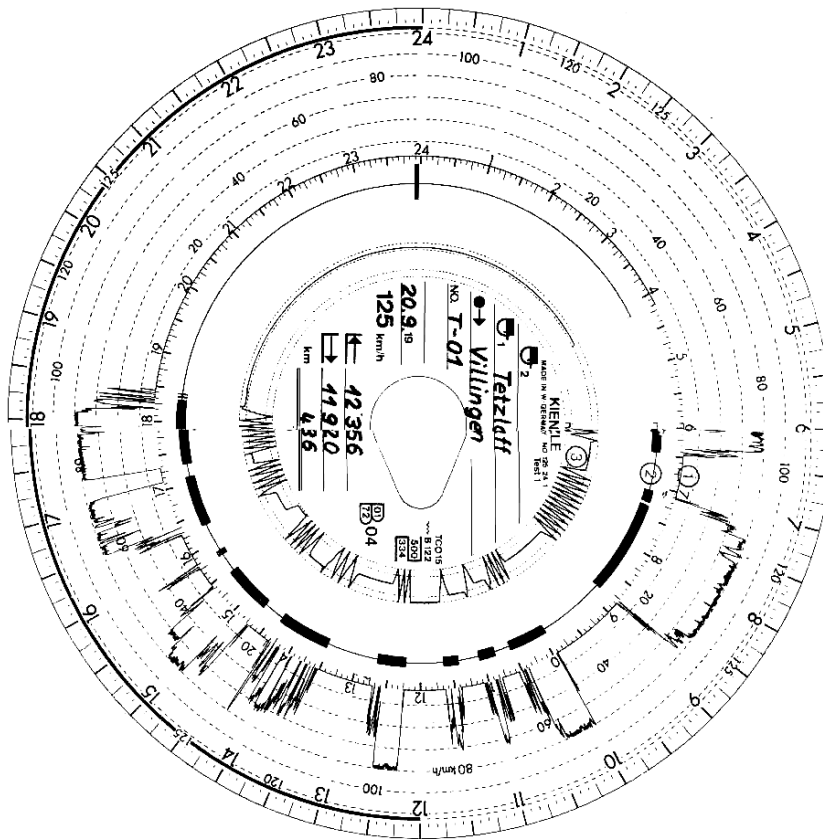


Figura 1- Fleta e takografit

Fletudhëtimi

Para se të jepet fletudhëtimi, detyrimisht duhet të plotësohen të dhënat vijuese:

- Emri i ndërmarrjes;
- Lloji i transportit;
- Vendi dhe data e lëshimit (dhënies);
- Të dhënat për anëtarët e ekuipazhit;
- Relacioni i transportit;
- Të dhënat për mjetin etj.

Rezyme për temën

Njoftimi me problematikën e ekuipazhit të mjetit, kohën punuese të tyre, kontrollimin e punës, si bëhet orari për ndërrime etj. Bëhet analizimi i pajisjes “takograf”, i cili shfrytëzohet për kontroll gjatë kryerjes së detyrës punuese.

Pyetje për kontrollimin e njohurive

1. Prej çka varet numri i anëtarëve të ekuipazhit të mjetit motorik?
2. Sqaroje cilat janë detyrat e personelit vozitës?
3. Cilat kushte punëtori duhet t'i plotësoj që të mundet me qenë vozitës i mjetit motorik?
4. Cila periudhë bënë pjesë në pushimin ditor e cila në pushimin javor?
5. Sqaroje nocionin dispeçer?
6. Cilat janë detyrat e dispeçerit në procesin transportues?
7. Cilat janë detyrat e referentit teknik?
8. Në cilat vende mund të bëhet kontrolli i komunikacionit?
9. Në çka duhet të bëjnë kontroll kontrollorët e komunikacionit në terren?
10. Përpiqu me fjalë tua të numërosh çka bënë pjesë në autorizimet e kontrolluesit të komunikacionit?
11. Cilat janë mundësitë e takografit?
12. Në cilat mënyra lexohet fleta (shiriti) e takografit?
13. Për çfarë nevoja shfrytëzohen të dhënat e fituara nga fleta (shiriti) e takografit?

Shtojca 1 – faqja e parë e fletudhëtimit

PATEN NALOGZA P REVOZ NA STOKA

(Nazi v na pr evozni kot)

(Sedi { t e na pr evozni kot) Broj:

Dat um _____

Mest o _____

(I me i pr ezi me na voza-ot)

(I me i pr ezi me na dr ugj t e -l enovi na eki pa` ot)

(Vi d na pr evozot -javen, za sopst veni pot r ebi)

(Osnovni podat oci za pr avecot na dvi ` eweto -r el aci ja)

M.P. _____ (P ot pi s na owl ast eno l i ce)

PODATOCI ZA VOZI LOTO

Mar ka	Ti p	Regi st ar ski broj	Nosi vost (toni)

Dat umna ot po-nuvawe na pr evozot	Sost ojb a na ki l omet r a` a pri ot po-nuvawe na pr evozot	Vr em e na ot po-nuvawe na pr evozot		P o- et na i kraj na dest i naci ja	Vr em e na pri st i gnuvawe		Vkupno pr evezena st oka (kg, m ³ , l)	Vkupno p omi nat i ki l omet r i	Vkupno vr em e na vozewe		Zabel e { ki
		~as	mi n.		~as	mi n.			~as	mi n.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Shtojcë 2 – faqja e dytë e fletudhëtimit

5. Matja e punës së autoparkut (efektit transportues)

5.1. Parametrat kohor për punën autoparkut

Secila njësi e autoparkut (kamionë, tërheqtorë, rimorkio) e cila është e numëruar në listën inventar të ndërmarrjes auto-transportuese në kuadër të cilës do periudhë kohore ka numër të ditëve që i përgjigjen ditëve kalendarike. Numri i ditëve inventar të një njësie transportuese të parkut vozitës (autoparkut), i cili udhëhiqet në inventarin e një njësie punuese auto-transportuese, shënohet me D_i .

Secila njësi e autoparkut mundet me qenë teknikisht në rregull për një numër të caktuar të ditëve, përkatësisht e aftë për punë, ndërsa një numër të konsiderueshëm të ditëve mundet me qenë teknikisht jo në rregull, përkatësisht e paaftë për punë.

Numrin e ditëve kur njësia transportuese është e aftë për punë në kuadër të periudhës së kaluar kohore do ta shënojmë me D_a , ndërsa numrin e ditëve kur njësia transportuese në kuadër të periudhës së kaluar kohore është teknikisht jo në rregull, përkatësisht e paaftë për punë, do ta shënojmë me D_{pa} .

Numri i ditëve inventar llogaritet sipas barazimit:

$$D_i = D_a + D_{pa} \quad (\text{ditë në inventar})$$

Ku janë:

D_i - Ditët në inventar

D_a - Ditët kur mjetet janë të afta për punë

D_{pa} - Ditët kur mjetet janë të paafta për punë

Për kohën kur mjetet janë të afta për eksplotim secila njësi e parkut vozitës mundet një numër të caktuar të ditëve të inkuadrohet në punë ($D_{punë}$). Gjithashtu, mundet edhe një numër të caktuar të ditëve të mos punojë – të humbe ditë (D_g), për shkak të shkaqeve organizative, mos kalueshmërisë së rrugëve etj. Numri i ditëve kur njësia transportuese është e aftë për punë llogaritet sipas barazimit:

$$D_a = D_{punë} + D_g \quad (\text{ditë të afta})$$

Ku janë:

$D_{punë}$ - Ditët kur mjetet janë në punë

D_g - Ditët kur mjetet janë në garazh

Nëse e zëvendësojmë këtë barazim në barazimin për llogaritjen e ditëve inventari fitohet forma përfundimtare e barazimit për ditët inventari.

$$D_i = D_{punë} + D_g + D_{pa} \quad (\text{ditë në inventar})$$

Nëse kalojmë prej një njësie të autoparkut në tërë autoparkun, futet në përdorim nocioni auto-ditë, të cilat paraqesin shumën e ditëve në të cilët secila njësi e autoparkut ndodhet në fazën e ekspluatimit, në garazh etj, pra sipas kësaj i fitojmë barazimet që vijojnë:

$$AD_i = \sum_{i=1}^A D_i \qquad AD_a = \sum_{i=1}^A D_a$$

$$AD_{punë} = \sum_{i=1}^A D_{punë} \qquad AD_{pa} = \sum_{i=1}^A D_{pa}$$

$$AD_g = A_g \cdot D_g$$

$$AD_i = AD_a + AD_{pa}$$

$$AD_a = AD_{punë} + AD_g$$

sipas kësaj kemi :

$$AD_i = AD_{punë} + AD_g + AD_{pa}$$

ku janë:

AD_i - auto-ditët në inventar;

AD_a - auto-ditët kur njësitë transportuese janë të afta për punë;

$AD_{punë}$ - auto-ditët kur njësitë transportuese janë në ekspluatim (punë);

AD_g - auto-ditët kur njësitë transportuese humbin ditë;

AD_{pa} - auto-ditët kur njësitë transportuese nuk janë të afta për punë.

5.2 Koeficienti i shfrytëzimit të autoparkut në inventar - α

Përcaktimi i shkallës së shfrytëzimit të autoparkut mund të na shpie në autoparkun në inventar ose në autoparkun teknikisht të rregullt.

Koeficienti i shfrytëzimit të autoparkut në inventar shënohet me α , dhe paraqet raportin ndërmjet ditëve në punë të njësisë transportuese dhe ditëve të saja në inventar ose e paraqet raportin ndërmjet auto-ditëve në punë ndaj auto-ditëve në inventar.

Sipas kësaj, koeficienti α mund të llogaritet, edhe atë:

1. Për një njësi të autoparkut dhe për cilën do periudhë kohore, sipas barazimit:

$$\alpha = \frac{D_{punë}}{D_i} \quad ose \quad \alpha = \frac{D_{punë}}{D_{punë} + D_g + D_{pa}}$$

α - koeficienti i shfrytëzimit të autoparkut në inventar

$D_{punë}$ - ditët kur njësitë transportuese janë në eksploatim (punë)

D_i - ditët në inventar

D_g - ditët kur njësitë transportuese djerraditë (humbin ditë)

D_{pa} - ditët kur njësitë transportuese nuk janë të afta për punë.

2. Për tërë autoparkun dhe për një ditë kalendarike, sipas barazimit:

$$\alpha = \frac{A_{punë}}{A_i} \quad ose \quad \alpha = \frac{A_{punë}}{A_{punë} + A_g + A_{pa}}$$

α - koeficienti i shfrytëzimit të autoparkut në inventar

$A_{punë}$ - autoparku i cili ndodhet në punë (eksploatim)

A_g - autoparku i cili është i aftë për punë, por për shkak të shkaqeve të ndryshme pret për punë, në garazh;

A_{pa} - autoparku i cili nuk është i aftë për punë.

3. Për tërë autoparkun dhe për cilën do periudhë kohore, sipas barazimit:

$$\alpha = \frac{AD_{punë}}{AD_i} \quad ose \quad \alpha = \frac{AD_{punë}}{AD_{punë} + AD_g + AD_{pa}}$$

α - koeficienti i shfrytëzimit të autoparkut në inventar

$AD_{punë}$ - autoditët kur njësitë transportuese janë në eksploatim (punë)

AD_g - autoditët kur njësitë transportuese janë në djerraditë;

AD_i - autoditët në inventar

AD_{pa} - autoditët kur njësitë transportuese nuk janë të afta për punë.

5.3 Koeficienti i shfrytëzimit të autoparkut të aftë – të rregullt α'

Koeficienti i shfrytëzimit të autoparkut të aftë shënohet me α' dhe e paraqet raportin ndërmjet të auto-ditëve në punë dhe auto-ditëve të afta për punë.

Prej definicionit të tillë të koeficientit, i njëjti mund të llogaritet, edhe atë:

1. Për një njësi të autoparkut (parkut vozitës) dhe për cilën do periudhë kohore, sipas barazimit:

$$\alpha' = \frac{D_{punë}}{D_a} \quad ose \quad \alpha' = \frac{D_{punë}}{D_{punë} + D_g} \quad ose \quad \alpha' = \frac{D_{punë}}{D_i - D_{pa}} \alpha' -$$

koeficienti i shfrytëzimit të autoparkut të aftë – të rregullt

$D_{punë}$ - ditët kur njësitë transportuese janë në eksploitim (punë)

D_i - ditët në inventar

D_g - ditët kur njësitë transportuese janë në djerraditë (humbin ditë)

D_a - ditët kur njësitë transportuese janë të afta për punë

E që e paraqet raportin ndërmjet ditëve të punës të njësisë auto-transportuese dhe ditëve të afta për punë të njësisë transportuese.

2. Për tërë parkun vozitës dhe për një ditë kalendarike, sipas barazimit:

$$\alpha' = \frac{A_{punë}}{A_a} \quad ose \quad \alpha' = \frac{A_{punë}}{A_{punë} + A_g} \quad ose \quad \alpha' = \frac{A_{punë}}{A_i - A_{pa}}$$

$A_{punë}$ - autoparku i cili ndodhet në punë (eksplotim)

A_g - autoparku i cili është i aftë për punë, por për shkak të shkaqeve të ndryshme pret për punë, në garazh;

A_{pa} - autoparku i cili nuk është i aftë për punë.

A_i - autoparku në inventar

E që e paraqet raportin ndërmjet njësisve transportuese në punë (eksplotim) dhe njësisve transportuese të afta për punë.

3. Për tërë parkun vozitës dhe për cilën do periudhë kohore, sipas barazimit:

$$\alpha' = \frac{AD_{punë}}{AD_a} \quad ose \quad \alpha' = \frac{AD_{punë}}{AD_{punë} + AD_a} \quad ose \quad \alpha' = \frac{AD_{punë}}{AD_i - AD_{pa}}$$

α' - koeficienti i shfrytëzimit të autoparkut të aftë – të rregullt

$AD_{punë}$ - auto-ditët kur njësitë transportuese janë në eksploatim (punë)

AD_g - auto-ditët kur njësitë transportuese janë në djerraditë;

AD_i - auto-ditët në inventar

AD_{pa} - auto-ditët kur njësitë transportuese nuk janë të afta për punë.

E që e paraqet raportin ndërmjet auto-ditëve në punë të njësive transportuese dhe auto-ditëve të afta për punë të njësive transportuese.

5.4 Koeficienti i shfrytëzimit të autoparkut teknikisht në rregull α_t

Përcaktimi i shkallës së aftësisë së autoparkut inventar për kryerjen e punës transportuese, na e jep rregullsia teknike e autoparkut. Koeficienti i shfrytëzimit të autoparkut rregullsisë teknike të shënohet me α_t dhe e paraqet raportin ndërmjet auto-ditëve të afta për punë të njësive transportuese ndaj auto-ditëve inventari të njësive transportuese.

Vlera e këtij koeficienti mund të llogaritet, edhe atë:

1. Për një njësi të autoparkut dhe për cilën do periudhë kohore, sipas barazimit:

$$\alpha_t = \frac{D_a}{D_i} \quad ose \quad \alpha_t = \frac{D_{punë} + D_g}{D_i} \quad ose \quad \alpha_t = \frac{D_i - D_{pa}}{D_{punë} + D_g + D_{pa}}$$

α_t - Koeficienti i shfrytëzimit të autoparkut teknikisht të rregullt

D_i - Ditët në inventar

$D_{punë}$ - Ditët kur mjetet janë në punë

D_g - Ditët kur mjetet janë në garazh

D_{pa} - Ditët kur mjetet janë të paaftha për punë

D_a - Ditët kur mjetet janë të afta për punë

E që e paraqet raportin ndërmjet të ditëve të afta për punë të njësisë transportuese dhe ditëve inventar.

2. Për tërë autoparkun gjatë një ditë kalendarike, sipas barazimit:

$$\alpha_t = \frac{A_a}{A_i} \quad ose \quad \alpha_t = \frac{A_{punë} + A_g}{A_i} \quad ose \quad \alpha_t = \frac{A_i - A_{pa}}{A_{punë} + A_g + A_{pa}}$$

A_a - autoparku i cili është i aftë për punë

$A_{punë}$ - autoparku i cili ndodhet në punë (eksplotim)

A_g - autoparku i cili është i aftë për punë, por për shkak të shkaqeve të ndryshme pret për punë, në garazh;

A_{pa} - autoparku i cili nuk është i aftë për punë.

E që e paraqet raportin ndërmjet njësive transportuese të afta për punë dhe njësive transportuese në inventar.

3. Për tërë parkun vozitës dhe për cilën do periudhë kohore, sipas barazimit:

$$\alpha_t = \frac{AD_a}{AD_i} \quad ose \quad \alpha_t = \frac{AD_{punë} + AD_g}{AD_i}$$

përkatesisht
$$\alpha_t = \frac{AD_i - AD_g}{AD_{punë} + AD_g + AD_{pa}}$$

E që e paraqet raportin ndërmjet të auto-ditëve të afta për punë të njësive transportuese dhe auto-ditëve në inventar.

5.5 Koeficienti i shfrytëzimit të autoparkut

teknikisht jo në rregull - α_{pa}

Koeficienti i shfrytëzimit të autoparkut teknikisht jo në rregull (teknikisht i paaftë) shënohet me α_{pa} , dhe e paraqet raportin ndërmjet auto-ditëve jo në rregull (të paafta) për punë të njësive transportuese dhe të auto-ditëve në inventar të njësive transportuese.

Vlera e këtij koeficienti mund të llogaritet, edhe atë:

1. Për një njësi të parkut vozitës dhe për cilën do periudhë kohore, sipas barazimit:

$$\alpha_{pa} = \frac{D_{pa}}{D_i} \quad ose \quad \alpha_{pa} = \frac{D_i - D_a}{D_{punë} + D_g + D_{pa}}$$

α_{pa} - koeficienti i shfrytëzimit të autoparkut teknikisht jo në rregull

E që e paraqet raportin ndërmjet ditëve të paafta për punë të njësisë transportuese dhe ditëve inventari.

2. Për tërë autoparkun dhe për një ditë kalendarike, sipas barazimit:

$$\alpha_{pa} = \frac{A_{pa}}{A_i} \quad ose \quad \alpha_{pa} = \frac{A_i - A_a}{A_{punë} + A_g + A_{pa}}$$

E që e paraqet raportin ndërmjet njësisve transportuese të paafta për punë (eksploitim) dhe njësisve transportuese në inventar.

3. Për tërë autoparkun dhe për cilën do periudhë kohore, sipas barazimit:

$$\alpha_{pa} = \frac{AD_{pa}}{AD_i} \quad ose \quad \alpha_{pa} = \frac{AD_i - AD_a}{AD_{punë} + AD_g + AD_{pa}}$$

$AD_{punë}$ - autoditët kur njësitë transportuese janë në eksploitim (punë)

AD_g - autoditët kur njësitë transportuese janë në djerraditë;

AD_i - autoditët në inventar

AD_{pa} - autoditët kur njësitë transportuese nuk janë të afta për punë.

E që e paraqet raportin ndërmjet auto-ditëve të paafta për punë të njësisve transportuese dhe auto-ditëve në inventar.

Nga kjo rrjedh që koeficienti për shfrytëzimin e autoparkut në inventar paraqet prodhimin ndërmjet koeficientit të shfrytëzimit të autoparkut të aftë dhe koeficientit të shfrytëzimit të autoparkut teknikisht në rregull, përkatësisht:

$$\alpha = \alpha' \cdot \alpha_t$$

ose në formën tjetër:

$$\frac{AD_{punë}}{AD_i} = \frac{AD_{punë}}{AD_a} \cdot \frac{AD_a}{AD_i} = \frac{AD_{punë}}{AD_i}$$

Ndërmjet koeficientit të shfrytëzimit të autoparkut në inventar dhe koeficientit të shfrytëzimit të autoparkut teknikisht në rregull ekziston raporti vijues:

$$\alpha \leq \alpha_t$$

Këto dy koeficiente mundën me qenë të barabartë nën kushte nëse të gjitha automjetet e afta ndodhen në punë (eksploitim). Vlerat e këtyre dy koeficienteve varen prej:

- shkallës së organizimit të procesit të mirëmbajtjes teknike dhe riparimit të mjetit;
- gjendjes së rrugëve;

- kushteve klimatike dhe rrugore;
- mënyrës dhe metodës së eksploatimit të autoparkut në linja;
- manipulimit në rregull me mjetet nga ana e vozitësit;
- eksploatimit racional të mjetit etj.

Organizimi i mirë i mirëmbajtjes teknike të mjetit i zvogëlon nevojat për riparime të mjetit, çka do të thotë se mjetet mundën një kohë më të gjatë të eksploatohen.

Kushtet klimatike dhe rrugore shumë ndikojnë ndaj kilometrave të kaluara ndërmjet dy riparimeve të njëjta të mjeteve.

Mënyra dhe metodat e organizimit të punës së mjeteve në linja, gjithashtu, ndikojnë ndaj gjatësisë së kilometrave të kaluara të mjeteve për secilën ditë punuese. Frekuenca e mjeteve në riparime varet prej kilometrave të kaluara të mjeteve gjatë ditës, përkatësisht nëse mjetet kalojnë në ditë numër më të madh të kilometrave, frekuenca e riparimeve të mjeteve (automjeteve) do të jetë më e madhe dhe anasjelltas.

Në vlerat e këtyre koeficienteve ndikojnë edhe regjimi i punës së automjeteve, stina e punës, mundësia e eksploatimit të pandërprerë të automjeteve në varësi prej kilometrave dhe kushteve rrugore (mos kalueshmërisë së rrugëve, dëbora etj.). Shfrytëzimi më i mirë dhe më kualitativë i autoparkut si dhe i aftësisë së tij, drejtpërdrejt varet prej kualitetit të kuadrit vozitës.

5.6 Bilanci kohor i autoparkut gjatë 24 orëve

Gjatë secilës 24 orë të kaluar bilanci kohor i secilës njësi transportuese të autoparkut është:

$$H_{punë} + H_g = 24 \quad (h)$$

ku janë:

$H_{punë}$ – orët e kaluara në punë të njësisë transportuese;

H_g – orët e kaluara në garazh të njësisë transportuese;

Orët e njësisë transportuese të kaluara në punë ndahen në: orë të kaluara në vozitje (H_v) dhe orë të kaluara (të humbura) në ndalje (H_d), sipas barazimit:

$$H_{punë} = H_v + H_d \quad (h)$$

H_d - orë në djerraditje (humbje kohe)

H_v - orë në vozitje

Sipas kësaj bilanci kohor i njësisë transportuese për 24 orë është:

$$H_v + H_d + H_g = 24 \quad (h)$$

Koha e kaluar në vozitje ndahet në kohë të kaluar në vozitje me ngarkesë (H_{vn}) dhe në kohë të kaluar në vozitje pa ngarkesë (H_{vpn}), përkatësisht:

$$H_v = H_{vn} + H_{vpn} \quad (h)$$

H_{vn} - orë në vozitje me ngarkesë

H_{vpn} - orë në vozitje pa ngarkesë

Koha e kaluar (e humbur) në ndalje e njësisë transportuese mundet me qenë për shkak të ngarkimit dhe shkarkimit (H_{nsh}), parregullsive teknike (H_{pt}), dhe për shkaqe organizative (H_{or}).

$$H_d = H_{nsh} + H_{pt} + H_{or} \quad (h)$$

Bilanci kohor i njësisë transportuese për 24 orë llogaritet sipas barazimit:

$$H_{vn} + H_{vpn} + H_{nsh} + H_{pt} + H_{or} + H_g = 24 \quad (h)$$

H_{nsh} - koha kur mjeti është në ngarkim ose në shkarkim

H_{pt} - koha kur mjetet nuk janë në rregull

H_{or} - djerradita për shkak të shkaqeve organizative

Koha për të cilën njësi transportuese ndodhet në garazh mundet me qenë për shkak të mirëmbajtjes teknike ose riparimeve ose për pritje të orarit të punës etj.

Si kohë produktive është koha e vozitjes me ngarkesë, ndërsa si kohë joproduktive është koha e vozitjes pa ngarkesë. Gjithashtu, si kohë jo produktive është koha e kaluar për përgatitje.

Në kohën për përgatitje bënë pjesë edhe koha për ngarkim dhe shkarkim, si dhe koha e nevojshme për mirëmbajtje teknike dhe riparime. Të gjitha elementet tjera të kohës – djerradita të ndryshme, janë të panevojshme për realizimin e procesit transportues dhe për atë nuk merren në bilancin e përgjithshëm të kohës së autoparkut.

Nëse prej një njësie të autoparkut kalojmë në tërë autoparkun, në vend të nocionit auto-ditë përdoret nocioni auto-orë. Numri i auto-ditëve në eksploatim i automjeteve shprehet në auto-orë në shfrytëzimin e kohës gjatë 24 orëve, përkatësisht fitohet sipas barazimit:

$$24AD_{punë} = AH_{punë} + AH_g \quad (h)$$

$$AH_{punë} = AH_v + AH_d \quad (h)$$

përkatësisht:

$$24AD_{punë} = AH_v + AH_d + AH_g$$

ose

$$24 AD_{punë} = AH_{vn} + AH_{vpn} + AH_{nsh} + AH_{pt} + AH_{or} + AH_g$$

ku janë:

$AD_{punë}$ – auto-ditët në punë të njësive transportuese;

AH_g – auto-orët e ndaljes (mbajtjes) së njësive transportuese në garazh për shkak të shkaqeve të ndryshme (mos pasjes punë, papërgjegjësisë së shërbimeve në ndërmarrje, kushtet klimatike dhe rrugore etj.);

AH_v – auto-orët në vozitje të njësive transportuese;

AH_d – auto-orët e humbura të kohës të njësive transportuese (për shkak të ngarkimit dhe shkarkimit, parregullsive teknike të njësive transportuese, shkaqeve organizative etj);

Për caktimin e shkallës së shfrytëzimit të kohës së njësisë transportuese gjatë ditës do të shërbehemi me koeficientin e shfrytëzimit të kohës gjatë 24 orëve.

5.7 Koeficienti i shfrytëzimit të kohës gjatë 24 orëve - ρ

Koeficienti i shfrytëzimit të kohës gjatë 24 orëve e cakton pjesën prej kohës që njësitë transportuese e kalojnë për kryerjen e punës transportuese.

Ky koeficient e paraqet raportin ndërmjet kohës së kaluar në punë dhe kohës për 24 orë, dhe shënohet me “ ρ ”.

Vlera e këtij koeficienti për një njësi të parkut vozitës llogaritet sipas barazimit:

$$\rho = \frac{H_{punë}}{24}$$

Vlera e këtij koeficienti për tërë autoparkun (njësitë transportuese) dhe për cilën do periudhë kohore llogaritet sipas barazimit:

$$\rho = \frac{AH_{punë}}{24 \cdot AD_{punë}} \quad ose \quad \rho = \frac{AH_{punë}}{24 \cdot AD_i \cdot \alpha}$$

E që e paraqet raportin ndërmjet auto-orëve në punë të njësive transportuese për periudhën kohore dhe auto-orëve inventari në punë për të njëjtën periudhë. Madhësia e koeficientit varet prej regjimit të punës së njësive transportuese, ndërsa puna e njësive transportuese varet prej regjimit të punës së vozitësve.

Praktika e eksploatimit të njësive transportuese i ka përpunuar sistemet vijuese të punës së vozitësve:

- sistemi individual i punës së vozitësve;
- sistemi i dyfishtë i punës së vozitësve;
- sistemi në grupe i punës së vozitësve.

Me sistemin individual të punës së vozitësve nënkuptohet kur për secilën njësi transportuese të autoparkut është i caktuar vetëm një vozitës, i cili ekskluzivisht manipulon me atë njësi dhe në atë rast normale është që koha punuese e njësisë transportuese t'i përgjigjet një ndërrimit, përkatësisht 8 orëve kohë punuese.

Me sistem të dyfishtë të punës së vozitësve nënkuptohet kur për secilën njësi transportuese të autoparkut caktohen nga dy vozitës të cilët do të manipulojnë me atë njësi transportuese. Ky sistem është i domosdoshëm kur transporti realizohet në relacione më të gjata. Sipas kësaj ky sistem i ka dy mënyra të punës:

- kur të dy vozitësit punojnë njëkohësisht, atëherë ata në aspekt të drejtimit të mjetit në vende të veçanta zëvendësohen, dhe
- mënyra e dytë përbëhet në punën alternative, përkatësisht njëri vozitës punon njëorë ditë, ndërsa tjetri ditën që vijon.

Sistemi i tretë – sistemi në grupe i punës së vozitësve, veçanërisht zbatohet te ndërmarrjet e transportit publik, ku ekziston eksploatim intensiv gjatë ditës i autoparkut, pa marrë parasysh ditët festive dhe ditët tjera jo punuese kur njësinë transportuese e drejtojnë dy ose tre vozitës të cilët punojnë sipas grafikut dhe rendit të vozitjes më parë të përcaktuar.

Në aspekt të produktivitetit të autoparkut, sistemi i drejtimit të njësisë transportuese me një vozitës është më produktivë. Megjithatë, duke e përcjell nivelin e kuadrove vozitëse, deri më tani praktika ka treguar se ku është e mundur, qoftë me çmim edhe më të ulët të shfrytëzimit të njësive transportuese duhet që të zbatohet sistemi individual i vozitjes, për shkak të përgjegjësisë personale të vozitësit ndaj njësisë transportuese - mjetit.

5.8 Koeficienti i shfrytëzimit të kohës punuese - δ

Përcaktimi e shkallës së kohës punuese të njërive transportuese e tregon koeficienti i shfrytëzimit të kohës punuese, dhe shënohet me “ δ ”. Ky koeficient mund të përcaktohet për një: vozitje të thjeshtë, vozitje të ndërlikuar, rrotullim (qark-udhëtim), njësi transportuese, për tërë autoparkun dhe për cilën do periudhë kohore (ditë, muaj, vit).

Koeficienti i shfrytëzimit të kohës punuese paraqet raportin ndërmjet kohës së kaluar në vozitje dhe kohës së kaluar në punë të njësisë transportuese.

1. Vlera e këtij koeficienti për vozitjen e thjeshtë llogaritet sipas barazimit:

$$\delta_{\lambda} = \frac{t_{v\lambda}}{t_{pun\lambda}}$$

ku janë:

$t_{v\lambda}$ – koha e kaluar në vozitje në kuadër të një vozitje të thjeshtë;

$t_{pun\lambda}$ – koha e kaluar në punë në kuadër të një vozitje të thjeshtë.

2. Vlera e këtij koeficienti për një vozitje të ndërlikuar llogaritet sipas barazimit:

$$\delta'_{\lambda} = \frac{t'_{v\lambda}}{t'_{pun\lambda}}$$

ku janë:

$t'_{v\lambda}$ – koha e kaluar në vozitje në kuadër të një vozitje të ndërlikuar;

$t'_{pun\lambda}$ – koha e kaluar në punë në kuadër të një vozitje të ndërlikuar.

3. Vlera e këtij koeficienti për një rrotullim (qark-udhëtim) llogaritet sipas barazimit:

$$\delta_{rr} = \frac{t_{vrr}}{t_{punrr}}$$

ku janë:

t_{vrr} – koha e kaluar në vozitje në kuadër të një rrotullimi;

t_{punrr} – koha e kaluar në punë në kuadër të një rrotullimi.

4. Vlera e këtij koeficienti për një njësi të autoparkut dhe për një ditë punuese llogaritet sipas barazimit:

$$\delta = \frac{H_v}{H_{punë}}$$

ku janë:

H_v – orët e kaluara në vozitje të njësisë transportuese;

$H_{punë}$ – orët e kaluara në punë të njësisë transportuese.

5. Vlera e këtij koeficienti për tërë autoparkun dhe për cilën do periudhë kohore llogaritet sipas barazimeve që vijnë:

$$\delta = \frac{AH_v}{AH_{punë}} \quad ose \quad \delta = \frac{AH_v}{24 \cdot AD_{punë} \cdot \rho} \quad ose \quad \delta = \frac{AH_v}{24 \cdot AD_i \cdot \alpha \cdot \rho}$$

ku janë:

AH_v – auto-orët e kaluara në vozitje të njësive transportuese;

$AH_{punë}$ – auto-orët e kaluara në punë të njësive transportuese

Vlera e koeficientit “ δ ” varet prej shkurtimit të kohës për ngarkim dhe shkarkim, si dhe prej organizimit të mirë të punës transportuese.

Llogaritja e autoditëve dhe e auto-orëve në varësi prej parametrave kohor, nëse dihen ditët në inventar

A) Auto-ditët:

$$AD_a = AD_i \cdot \alpha_t$$

$$AD_{punë} = AD_i \cdot \alpha$$

$$AD_g = (AD_i \cdot \alpha_t - AD_i \cdot \alpha)$$

$$AD_g = AD_i \cdot (\alpha_t - \alpha)$$

$$AD_{pa} = (AD_i - AD_a)$$

$$AD_{pa} = (AD_i - AD_i \cdot \alpha_t)$$

$$AD_{pa} = AD_i (1 - \alpha_t)$$

B) Auto-orët:

$$AH_{punë} = 24 \cdot AD_{punë} \cdot \rho$$

$$AH_{punë} = 24 \cdot AD_i \cdot \rho \cdot \alpha$$

$$AH_v = 24 AD_{punë} \cdot \rho \cdot \delta$$

$$AH_v = 24 AD_i \cdot \alpha \cdot \rho \cdot \delta$$

$$AH_d = (AH_{punë} - AH_v)$$

$$AH_d = (24 AD_i \cdot \alpha \cdot \rho - 24 AD_i \cdot \alpha \cdot \rho \cdot \delta)$$

$$AH_d = 24 AD_i \cdot \alpha \cdot \rho (1 - \delta)$$

$$AH_g = (24 AD_{punë} - AH_{punë})$$

$$AH_g = (24 AD_i \cdot \alpha - 24 AD_i \cdot \alpha \cdot \rho)$$

$$AH_g = 24 AD_i \cdot \alpha (1 - \rho)$$

Zgjidhje të detyrave nga lëmi i parametrave kohor për punën e autoparkut

Detyra 1

Nëse gjatë 30 ditëve autoparku prej gjithsejtë 75 mjeteve punon mesatarisht me 60 mjete, prej të cilave 10 mjete të rregullta nuk punojnë për shkak të mos pasjes punë, ndërsa mesatarisht 5 mjete janë jo në rregull, koeficienti i shfrytëzimit të autoparkut në inventar është:

$$\alpha = \frac{AD_{punë}}{AD_{punë} + AD_g + AD_n} = \frac{60 \cdot 30}{60 \cdot 30 + 10 \cdot 30 + 5 \cdot 30} = \frac{1800}{2250} = 0,80$$

Detyra 2

Nëse në periudhën prej 30 ditëve, te autoparku prej 60 mjeteve, mesatarisht teknikisht janë në rregull 40 mjete, atëherë koeficienti i shfrytëzimit të autoparkut teknikisht në rregull është:

$$\alpha_t = \frac{AD_a}{AD_i} = \frac{30 \cdot 40}{30 \cdot 60} = \frac{1200}{1800} = 0,67$$

Detyra 3:

Në autoparkun ngarkesës prej 135 mjeteve, në periudhë prej 15 ditëve, mesatarisht janë në rregull 102 mjete. Sa është koeficienti i autoparkut teknikisht në rregull?

$$\alpha_t = \frac{AD_a}{AD_i} = \frac{15 \cdot 102}{15 \cdot 135} = \frac{1530}{2025} = 0,76$$

Detyra 4

Të llogariten parametrat vijues: A_{pa} ; $A_{punë}$; α_t ; α ; α' ; nëse janë të njohur elementet që vijues:

$$A_i = 150 \text{ (mjete)}$$

$$A_a = 120 \text{ (mjete)}$$

$$A_g = 15 \text{ (mjete)}$$

$$A_{pa} = A_i - A_a = 150 - 120 = 30 \text{ (mjete)}$$

$$A_{punë} = A_a - A_g = 120 - 15 = 105 \text{ (mjete)}$$

$$\alpha t = \frac{A_a}{A_i} = \frac{120}{150_s} = 0,8 ;$$

$$\alpha = \frac{A_{punë}}{A_i} = \frac{105}{120} = 0,70 ;$$

$$\alpha' = \frac{A_{punë}}{A_a} = \frac{105}{120} = 0,78 ,$$

Detyra 5

Të llogariten parametra vijues: A_a ; A_{pa} ; $A_{punë}$; A_g ; dhe α nëse janë të njohura madhësitë vijuese: $A_i = 180$ (mjete);

$$\alpha t = 0,75 ; \alpha = 0,80$$

$$\alpha t = \frac{A_{punë}}{A_i} ; A_a = A_i \cdot \alpha t = 180 \cdot 0,75 = 135 \text{ (mjete)}$$

$$\alpha' = \frac{A_{punë}}{A_a} ; A_{punë} = A_a \cdot \alpha' = 135 \cdot 0,80 = 108 \text{ (mjete)}$$

$$A_{pa} = A_i - A_a = 180 - 135 = 45 \text{ (mjete)}$$

$$A_g = A_a - A_{punë} = 135 - 108 = 27 \text{ (mjete)}$$

$$\alpha = \frac{A_{punë}}{A_i} = \frac{108}{180} = 0,60$$

$$\alpha = \alpha' \cdot \alpha t = 0,80 \cdot 0,75 = 0,60$$

Detyra 6:

Të llogariten AD_i ; AD_a ; AD_{pa} ; $AD_{punë}$; AD_g për autoparkun në periudhë prej dy muajve nëse janë të njohura:

$$A_{pa} = A_i - A_a = 80 - 70 = 10 \quad (\text{mjete jo në rregull})$$
$$A_g = A_a - A_{punë} = 70 - 50 = 20 \quad (\text{mjete në garazh})$$
$$AD_i = A_i \cdot D_i = 80 \cdot 60 = 4800 \quad (\text{auto - ditët në inventar})$$

$$AD_a = a \cdot D_a = 70 \cdot 55 = 3850 \quad (\text{autoditët e afta})$$
$$D_a = D_{punë} + D_g = 50 + 5 = 55 \quad (\text{ditët e afta})$$
$$D_{pa} = D_i - D_a = 60 - 55 = 5 \quad (\text{ditët e paafta})$$
$$AD_{pa} = A_{pa} \cdot D_{pa} = 10 \cdot 5 = 50 \quad (\text{auto - ditët e paafta})$$
$$AD_{punë} = A_{punë} \cdot D_{punë} = 50 \cdot 50 = 2500 \quad (\text{auto - ditët në punë})$$
$$AD_g = A_g \cdot D_g = 20 \cdot 5 = 100 \quad (\text{autoditët në garazh})$$

5.10 Koeficienti i shfrytëzimit të peshëmbajtjes (tonazhit) statike - γ

Për caktimin e shkallës së shfrytëzimit të peshëmbajtjes së frytshme të autoparkut do të na shërbejë koeficienti i shfrytëzimit të peshëmbajtjes statike γ .

Koeficienti për shfrytëzimin e peshëmbajtjes së frytshme statike të mjeteve me ngarkesë paraqet raportin ndërmjet sasisë së ngarkesës së transportuar dhe sasisë së ngarkesës e cila mund të transportohet me shfrytëzimin e plotë të peshëmbajtjes së mjetit.

Koeficienti për shfrytëzimin e peshëmbajtjes së frytshme statike për autoparkun e ngarkesës llogaritet sipas barazimit:

$$\gamma = \frac{Q}{q \cdot Z_\lambda}$$

ku janë:

γ - Koeficienti i shfrytëzimit të peshëmbajtjes statike të mjetit;

Q- sasia e ngarkesës së bartur (transportuar) në ton;

q- peshëmbajtja e frytshme e mjetit në ton;

Z_λ -numri i vozitjeve me ngarkesë.

Shkalla e shfrytëzimit varet prej distancës së transportit. Shfrytëzimi i pamjantueshëm i peshëmbajtjes së mjetit jep humbje të mëdha transportuese, posaçërisht gjatë transporteve në distanca të mëdha për dallim të transporteve në distanca të vogla. Për këtë shkak futet në përdorim nocioni shkalla e shfrytëzimit të tonazhit-kilometrave, i cili quhet koeficient për shfrytëzimin e peshëmbajtjes së frytshme dinamike të mjetit.

5.11 Koeficienti i shfrytëzimit të peshëmbajtjes së frytshme dinamike të autoparkut- ε

Ky koeficient e përcakton shkallën e shfrytëzimit të peshëmbajtjes së frytshme nominale të automjetit në procesin e bartjes dhe e paraqet raportin ndërmjet ton kilometrave vërtet të realizuar dhe të ton kilometrave të mundshëm, nëse automjeti punon me ngarkim maksimal gjatë kalimit të rrugës në kilometra me ngarkesë.

Vlera e koeficientit (ε) llogaritet sipas barazimit:

$$\varepsilon = \frac{q_{1\gamma} \cdot K_{N1} + q_{2\gamma} \cdot K_{N2} + q_{3\gamma} \cdot K_{N3} + \dots + q_{n\gamma} \cdot K_{Nn}}{q_1 \cdot K_{N1} + q_2 \cdot K_{N2} + q_3 \cdot K_{N3} + \dots + q_n \cdot K_{Nn}},$$

ku janë:

$q_{1\gamma} K_{N1}; q_{2\gamma} K_{N2}; \dots; q_{n\gamma} K_{Nn}$ - i paraqesin ton kilometrat e fituara në distanca të ndryshme në varësi prej ngarkimit të mjeteve;

$q_1 \cdot K_{N1}; q_2 \cdot K_{N2}; \dots; q_n \cdot K_{Nn}$ - i paraqesin ton kilometrat e mundshëm të fituara në distanca të ndryshme nëse mjetet punojnë me shfrytëzim maksimal të peshëmbajtjes.

ku $q_{1\gamma} K_{N1}; q_{2\gamma} K_{N2}; \dots; q_{n\gamma} K_{Nn}$ i shënon ton kilometrat e fituar në distanca të ndryshme në varësi prej ngarkimit të mjeteve, ndërsa $q_1 \cdot K_{N1}; q_2 \cdot K_{N2}; \dots; q_n \cdot K_{Nn}$ i shënon ton kilometra e mundshëm të fituar në distanca të ndryshme nëse mjetet punojnë me shfrytëzim maksimal të peshëmbajtjes.

Koeficienti (ε) mund të llogaritet edhe sipas barazimeve:

- për një njësi të autoparkut:

$$\varepsilon = \frac{U}{q \cdot K_N}; \quad \varepsilon = \frac{q_\gamma \cdot K_{mt1}}{q \cdot K_N}$$

- për tërë autoparkun:

$$\varepsilon = \frac{U}{q \cdot AK_N}; \quad \varepsilon = \frac{q_\gamma \cdot K_{mt1}}{q \cdot AK_N}$$

ku janë:

U- puna transportuese e automjetit në ton kilometra;

q- peshëmbajtja e frytshme e automjetit në ton;

K_N -rruga e kaluar e automjetit në kilometra me ngarkesë;

q_γ -ngarkesa për bartje në ton

K_{mt1} -gjatësia e mesme e bartjes (transportit) në kilometra për një ton ngarkesë;

AK_N - rruga e kaluar në auto-kilometra me ngarkesë e autoparkut;

Koeficienti dinamik realisht e cakton shkallën e shfrytëzimit të peshëmbajtjes së mjeteve në varësi prej kushteve të punës së tyre dhe shërben për planifikimin dhe analizimin e planit të bartjes, e veçanërisht gjatë zgjedhjes së tipit të mjeteve, si dhe numrit të nevojshëm të mjeteve.

Madhësia e koeficientit varet prej:

- tipit të mjeteve (automjeteve);
- sasisë së ngarkesës;
- paketimit dhe vendosjes në rregull të ngarkesës në mjete;
- kushteve klimatike dhe rrugore;
- organizimit të procesit të bartjes;
- riaftësimit të sëndukut të ngarkesës (karrocerisë) sipas llojit dhe karakterit të ngarkesës;
- shfrytëzimit të mjeteve speciale;
- gjendjes teknike të mjeteve etj.

Zgjidhje të detyrave nga lëmi i koeficienteve për shfrytëzim statik dhe dinamik të peshëmbajtjes së frytshme të mjetit

Detyra 1

Mjeti i ngarkesës me bartësi të frytshme prej 5000kg në të cilin është ngarkuar mall me peshë prej 4000kg duhet të transportohet në distancë të caktuar. Sa është koeficienti i shfrytëzimit të peshëmbajtjes së frytshme statike të mjetit?

Zgjidhje

$$\gamma = \frac{q_r}{q} = \frac{4000}{5000} = 0,80$$

Detyra 2

Mjeti i ngarkesës me bartësi prej 8 tonëve është i ngarkuar me drunj të cilët peshojnë 6 ton. Sa është koeficienti i shfrytëzimit të peshëmbajtjes së frytshme statike të mjetit?

Zgjidhje

$$\gamma = \frac{q_r}{q} = \frac{6}{8} = 0,75$$

Detyra 3

Mjeti i ngarkesës me bartësi prej 10 tonëve është i ngarkuar në Shkup me ngarkesë e cila duhet të transportohet deri në Manastir në distancë prej 180km, me peshë të ngarkesës prej 8 tonëve. Kur mbërrin në Manastir ngarkesa shkarkohet, ndërsa ngarkohet ngarkesë tjetër me peshë prej 7 tonëve dhe transportohet deri në Shkup.

Sa është koeficienti i shfrytëzimit dinamik të peshëmbajtjes së frytshme të mjetit?

$$\varepsilon = \frac{U}{q \cdot K_N} = \frac{8 \cdot 180 + 7 \cdot 180}{180 \cdot 2 \cdot 10} = \frac{2700}{3600} = 0,75 ; \quad \varepsilon = 0,75 ,$$

5.12 Parametrat e shpejtësive

Për caktimin e punës transportuese të autoparkut në komunikacionin rrugor duhet që t'i dimë shpejtësitë e mesme të vozitjes. Shpejtësitë e mesme të vozitjes në komunikacionin rrugor shënohen me V , ndërsa shprehen me njësinë (km/h).

Në komunikacionin rrugor ekzistojnë më shumë lloje të shpejtësive mesatare, prej të cilave më të njohura janë:

- shpejtësia teknike - V_t ;
- shpejtësia e komunikacionit - V_K ;
- shpejtësia komerciale - V_C ;
- shpejtësia e eksploatimit - V_E .

Shpejtësitë e mesme në komunikacionin rrugor mund të përcaktohen për një vozitje të thjeshtë, vozitje të ndërlikuar, rrotullim (qark-udhëtim), për një njësi të autoparkut (njësia transportuese), për tërë autoparkun (njësitë transportuese) dhe për cilën do periudhë kohore.

5.12.1 Shpejtësia teknike - V_t

Me shpejtësi teknike nënkuptohet shpejtësia e mesme e cila fitohet në vozitje, gjatë kësaj duke pasur parasysh vetëm kohën e kaluar në lëvizje të mjetit. Shpejtësia teknike paraqet raportin ndërmjet rrugës së kaluar në kilometra dhe kohës së kaluar në orë për lëvizjen e mjetit, ndërsa gjatë kësaj duke i përjashtuar të gjitha ndaljet në rrugë, si dhe ndaljet që dalin prej kushteve rrugore. Shpejtësia teknike për njësi të autoparkut llogaritet sipas barazimit:

$$V_t = \frac{K}{H_v} \quad (km/h)$$

Shpejtësia teknike për tërë autoparkun dhe për cilën do periudhë kohore llogaritet sipas barazimit

$$V_t = \frac{AK}{AH_v} \quad (km/h)$$

ku janë:

V_t - shpejtësia teknike;

K - rruga e kaluar e mjetit në kilometra;

H_v – orët në vozitje të mjetit;

AK – rruga e përgjithshme e kaluar e autoparkut në km për periudhë të caktuar kohore;

AH_v – numri i auto-orëve të kaluara në vozitje të autoparkut për periudhë të caktuar kohore.

Shpejtësia teknike e mjetit vazhdimisht ndryshon në varësi prej vetive dinamike të mjeteve, gjendjes teknike, aftësisë së kuadrit vozitës, kushteve rrugore dhe klimatike etj.

Me kushte rrugore nënkuptohen: kualiteti i sipërfaqes së karrexhatës së rrugës, madhësia dhe gjatësia e pjerrësive, gjerësia e karrexhatës, shkalla e shikueshmërisë së rrugës, organizimi i rregullimit të komunikacionit në rrugë etj. Madhësia e shpejtësisë teknike varet prej shkallës së ngarkimit të mjetit. Për auto-trenat madhësia e shpejtësisë teknike varet prej rrugës, ngarkesës dhe prej përbërjes së saj, si dhe prej ndaljeve të vazhdueshme të mjeteve.

5.12.2 Shpejtësia e komunikacionit V_K

Me shpejtësi të komunikacionit nënkuptohet shpejtësia e mesme e cila fitohet gjatë vozitjes së ngarkesës duke e marrë parasysh kohën në vozitje të mjetit dhe gjatë kësaj duke e përfshirë kohën për ndalje të shkurta të mjetit, të shkaktuara prej kushteve të realizimit të komunikacionit. Shpejtësia e komunikacionit e paraqet raportin ndërmjet rrugës së përgjithshme të kaluar në kilometra dhe kohës së përgjithshme të kaluar në orë për lëvizjen e mjetit, në të cilën janë të përfshira edhe koha e ndaljeve përgjatë rrugës të mjetit të cilat dalin prej kushteve të realizimit të komunikacionit. Vlera e shpejtësisë së komunikacionit për njësi të autoparkut llogaritet sipas barazimit:

$$V_K = \frac{K}{H_V + H_d} \quad (km/h)$$

ku janë:

V_K - shpejtësia e komunikacionit;

K – rruga e përgjithshme e kaluar në kilometra e mjetit;

H_V - orët e përgjithshme të kaluara në vozitje të mjetit;

H_d - koha e kaluar në orë për ndalje të mjetit, të shkaktuara prej kushteve të realizimit të komunikacionit.

Vlera e shpejtësisë së komunikacionit për tërë autoparkun dhe për cilën do periudhë kohore llogaritet sipas barazimit:

$$V_K = \frac{AK}{AH_V + AH_d} \quad (km/h)$$

ku janë:

AK - rruga e përgjithshme e kaluar e autoparkut në auto-kilometra për periudhë të caktuar kohore;

AH_V - koha e përgjithshme e kaluar e autoparkut në auto-orë në vozitje për periudhë të caktuar kohore;

AH_d - koha e përgjithshme në ndalje të mjeteve të cilat dalin prej kushteve të realizimit të komunikacionit.

Shpejtësia e komunikacionit varet prej faktorëve që vijojnë:

- vetive dinamike të mjeteve;
- aftësisë së personelit vozitës;
- gjendjes teknike të mjeteve;
- shkallës së ngarkimit të mjeteve;
- kushteve klimatike dhe të komunikacionit.

5.12.3 Shpejtësia komerciale V_c

Gjatë lëvizjes së mjeteve në komunikacionin linjor urban dhe ndërrurban të udhëtarëve dhe ngarkesës, ku mjetet qarkullojnë ndërmjet dy terminaleve futet nocioni shpejtësi e komerciale - V_c .

Sipas kësaj, shpejtësia komerciale e paraqet vlerën e kushtëzuar mesatare të vozitjes ku është e përfshirë koha e përgjithshme për realizimin e procesit transportues, përkatësisht koha e cila është në varësi të drejtpërdrejt prej procesit transportues.

Vlera e shpejtësisë komerciale për njësi të autoparkut llogaritet sipas barazimit:

$$V_c = \frac{K}{H_c} \text{ (km/h)}$$

ku janë:

V_c - shpejtësia komerciale

K – rruga e përgjithshme e kaluar në kilometra e mjetit;

H_c - koha e nevojshme në orë për realizimin e procesit transportues

Vlera e shpejtësisë komerciale për tërë autoparkun dhe për cilën do periudhë kohore llogaritet sipas barazimit:

$$V_c = \frac{AK}{AH_c} \text{ (km/h)}$$

ku janë:

AK - rruga e përgjithshme e kaluar në auto-kilometra e mjeteve;

AH_c - auto-orët e nevojshme për realizimin e procesit transportues.

5.12.4 Shpejtësia e ekspluatimit - V_e

Në komunikacionin rrugor rëndësi të madhe ka edhe shpejtësia e mesme e kushtëzuar që e realizon mjeti gjatë kryerjes së punës transportuese, me çka merret parasysh koha e përgjithshme që e kalon mjeti në punë ose me fletudhëtim. Ajo shpejti paraqet raportin ndërmjet rrugës së përgjithshme të kaluar në kilometra të mjetit gjatë një dite, muaji, viti dhe kohën që e ka kaluar mjeti në punë duke e përfshirë edhe kohën në djerraditë.

Vlera e kësaj shpejtësie për njësi të autoparkut llogaritet sipas barazimit:

$$V_E = \frac{K}{H_{punë}} \quad (km/h)$$

ku janë:

V_E - shpejtësia e eksploatimit;

K – rruga e përgjithshme e kaluar e mjetit në kilometra;

$H_{punë}$ - koha e nevojshme e mjeteve për punë në orë.

Shpejtësia e eksploatimit varet prej shpejtësisë teknike dhe përherë është më e vogël se ajo.

Në madhësinë e shpejtësisë së eksploatimit ndikojnë organizimi i procesit transportues dhe distanca e transportimit, përkatësisht përderisa humbet kohë më e vogël gjatë ngarkimit dhe shkarkimit dhe përderisa shkaqet teknike dhe organizative janë më të vogla, për aq edhe vlera e kësaj shpejtësie do të jetë më e madhe. Me zmadhimin e distancës së transportimit shpejtësia e eksploatimit zmadhohet pasi që humbja në kohë për njësi të mjetit zvogëlohet. Kjo tregon se madhësia e shpejtësisë së eksploatimit paraqet faktor kryesor për organizim racional të transportit të ngarkesës.

Zgjidhje të detyrave nga lëmi i shpejtësive në komunikacionin rrugor

Detyra 1

Nëse mjeti lëviz nga Shkupi në drejtim kah Manastiri në distancë prej 180 km dhe nëse gjatë vozitjes ekzistojnë ndalje të shkurta prej 3 orëve, sa është shpejtësia e mesme teknike?

$$V_t = \frac{K}{H_V} = \frac{180}{3} = 60 \quad (km/h)$$

Detyra 2

Autoparku prej 50 mjeteve dhe periudhë kohore prej 30 ditëve i ka realizuar parametrat vijues të punës: $\alpha_t = 0.8$, mjetet nuk kanë të humbur asnjë ditë pune, në punë kalojnë mesatarisht gjatë ditës nga 16 orë, ndërsa në ngarkim dhe shkarkim 3 orë.

Të llogariten parametrat: α ; α' ; δ ; ρ

Zgjidhje

Të dhënat:

$$A_i = 50 \text{ mjet}$$

$$D_i = 30 \text{ ditë}$$

$$\alpha_t = 0.8$$

$$H_{punë} = 16 \text{ orë}$$

$$H_N + H_{SH} = 3h$$

$$\alpha = \frac{AD_{punë}}{AD_i}; \alpha' = 1; \alpha = \alpha_t = 0.8$$

1. Auto-ditë në inventar

$$AD_i = 50 \cdot 30 = 1500 \quad (\text{autoditë në inventar})$$

2. Auto-ditët në punë

$$AD_{punë} = AD_i \cdot \alpha = 1500 \cdot 0.8 = 1200 \quad (\text{autoditë në punë})$$

3. Auto-ditët e paafta

$$AD_{pa} = AD_i - AD_g = 1500 - 1200 = 300 \quad (\text{autoditë të paafta})$$

4. Koeficienti i jo rregullsisë teknike

$$\alpha_{pa} = 1 - \alpha_t = 1 - 0.8 = 0.2$$

$$\alpha_{pa} = \frac{AD_{pa}}{AD_i} = \frac{300}{1500} = 0.2$$

5. Koeficienti i shfrytëzimit të kohës në 24 orë

$$\rho = \frac{AH_{punë}}{24 AD_{punë}} = \frac{1200 \cdot 16}{24 \cdot 1200} = \frac{16}{24} = 0.66$$

6. Koeficienti i shfrytëzimit të kohës punuese

$$H_V = H_{punë} - (H_N + H_{SH}) = 16 - 3 = 13 \quad (\text{orë})$$

$$\delta = \frac{H_V}{H_{punë}} = \frac{13}{16} = 0.8125$$

6. Puna transportuese e autoparkut në funksion të parametrave të punës së mjeteve

Elementet për llogaritjen e punës transportuese

Puna transportuese e autoparkut fitohet si prodhim ndërmjet ngarkesës në tonë dhe distancës në të cilën transportohet në kilometra. Në këtë mënyrë puna e mjeteve sillet në realizimin e numrit të caktuar të ton kilometrave gjatë kushteve të dhëna të eksploatimit. Secili mjet gjatë realizimit të punës transportuese paraqet njësi prodhuese të pavarur i cili e realizon transportin në varësi nga lloji i ngarkesës, distancës së transportimit etj.

Paraqitja e efektit të punës të një ndërmarrje transportuese si dhe për tërë komunikacionin rrugor në periudhë të caktuar planifikuese-operative konsiston në paraqitjen veças të rezultateve në punë për secilën njësi transportuese (automjet).

6.1.1 Llogaritja e ngarkesës së transportuar

Me ndihmën e koeficientit të shfrytëzimit statik të peshëmbajtjes së mjeteve motorike, mund të llogaritet sasia e ngarkesës së transportuar Q , edhe atë:

- Për një mjet motorik dhe për një vozitje:

$$q_{\gamma} = \gamma \cdot q$$

ku janë:

γ - koeficienti i shfrytëzimit të peshëmbajtjes statike të mjetit;

q_{γ} - ngarkesa në mjet;

q - peshëmbajtja e mjetit.

- Për një mjet motorik gjatë ditës:

$$q_{\gamma dit} = \gamma \cdot q \cdot Z_{\lambda} = q_{\gamma} \cdot Z_{\lambda}$$

ku janë:

$q_{\gamma dit}$ - sasia e ngarkesës që mjeti e transporton për një ditë;

Z_{λ} - numri i vozitjeve me ngarkesë

- Për të gjitha mjetet motorike gjatë një dite:

$$q_{dit} = \gamma \cdot q \cdot Z_{\lambda} \cdot A_{punë} = \gamma \cdot q \cdot AZ_{\lambda} = q_{\gamma dit} \cdot A_{punë} \quad (t)$$

ku janë:

Q_{dit} - sasia e ngarkesës që mjetet e transportojnë për një ditë,

$A_{punë}$ - numri i mjeteve në punë

- Për të gjitha mjetet motorike në periudhën e paraparë:

$$Q_p = \gamma \cdot q \cdot Z_\lambda \cdot A_{punë} \cdot D_{punë} = \gamma_{dit} \cdot D_{punë} = q_{\gamma_{dit}} \cdot AD_{punë} \quad (t)$$

$$Q_p = AD_i \cdot \alpha \cdot q_{\gamma_{dit}} \quad (t)$$

ku janë:

Q_p - sasia e ngarkesës që mjetet e transportojnë në periudhën e paraparë

$D_{punë}$ - ditët në punë;

$AD_{punë}$ - auto-ditët në punë;

α - koeficienti i shfrytëzimit të autoparkut në inventar;

AD_i - auto-ditët në inventar;

Z_λ - numri i vozitjeve me ngarkesë.

Prej barazimit për llogaritjen e ngarkesës së transportuar për të gjitha mjetet motorike gjatë ditës, mundemi ta gjejmë numrin e mjeteve motorike në punë $A_{punë}$:

$$q_{dit} = \gamma \cdot q \cdot Z_\lambda \cdot A_{punë} \Rightarrow A_{punë} = \frac{q_{dit}}{\gamma \cdot q \cdot Z_\lambda}$$

$$A_{punë} = \frac{q_{dit}}{q_{\gamma_{dit}}} \quad (\text{mjete në punë})$$

Nga ky barazim shikohet se numri i mjeteve në punë varet në proporcion të drejt prej sasisë së mallit i cili transportohet gjatë ditës me të gjitha mjetet, ndërsa në proporcion të zhdrejtë prej sasisë së mallit që mund ta transportoj një mjet (automjet).

6.1.2 Llogaritja e punës transportuese të autoparkut të shprehur në tonë kilometër

Proceset transportuese kanë për qëllim që të transportojnë ngarkesë dhe udhëtarë, ndërsa detyra e ndërmarrjeve transportuese në komunikacionin rrugor konsiston në realizimin e transportit me produktivitet maksimal, ndërsa me shpenzime minimale të çmimit të kushtimit të transportit.

Koha për punë të mjetit gjatë ditës punuese llogaritet sipas formulës:

$$H_{punë} = 24 \cdot \rho \quad (h)$$

Për kohën e punës ($H_{punë}$) gjatë ditës, mjete realizojnë pjesë të punës transportuese.

Punën transportuese mjeti e realizojnë gjatë kohës së vozitjes H_V

$$\delta = \frac{H_V}{H_{punë}}; \quad \rho = \frac{H_{punë}}{24}$$

$$H_V = H_{punë} \cdot \delta \quad (h)$$

përkatësisht

$$H_V = 24 \cdot \rho \cdot \delta \quad (h)$$

Rruga e përgjithshme e kaluar (K) e mjetit në kilometra për kohën H_V do të jetë:

$$K = H_V \cdot V_K \quad (km)$$

përkatësisht

$$K = 24 \cdot \rho \cdot V_K \cdot \delta \quad (km)$$

Puna transportuese e mjetit nuk fitohet gjatë rrugës së përgjithshme të kaluar K , por vetëm në rrugën që e kalon mjeti me ngarkesë K_N , përkatësisht:

$$\text{prej } \beta = \frac{K_N}{K} \Rightarrow K_N = \beta \cdot K \quad (km)$$

Nëse e zëvendësojmë vlerën e rrugës së përgjithshme (K) në barazimin e fundit, e fitojmë barazimin:

$$K_N = 24 \cdot \rho \cdot \delta \cdot \beta \cdot V_K \quad (km)$$

Puna transportuese për një njësi të autoparkut gjatë një dite të punës llogaritet sipas barazimit:

$$\text{prej } \varepsilon = \frac{U_d}{q \cdot K_N} \Rightarrow U_d = q \cdot \varepsilon \cdot K_N \quad (t \cdot km)$$

U_d - puna transportuese për njësi të autoparkut dhe për një ditë punuese.

Nëse e zëvendësojmë vlerën për rrugën që e kalon mjeti me ngarkesë (K_N), do ta fitojmë formën përfundimtare të barazimit të punës transportuese për një njësi të autoparkut dhe për një ditë punuese.

$$U_d = 24 \cdot \rho \cdot \delta \cdot \beta \cdot V_K \cdot q \cdot \varepsilon \quad (t \cdot km)$$

Puna transportuese për tërë autoparkun gjatë një dite të punës llogaritet sipas barazimit:

$$U_1 = U_d \cdot A_{punë} \quad (t \cdot km)$$

$$\alpha = \frac{A_{punë}}{A_i} \Rightarrow A_{punë} = \alpha \cdot A_i$$

$$U_1 = U_d \cdot \alpha \cdot A_i \quad (tkm)$$

ku janë:

U_1 - puna transportuese për tërë autoparkun për një ditë punuese

AD_i - auto-ditët në inventar

α - koeficienti i shfrytëzimit të autoparkut në inventar

β - koeficienti i shfrytëzimit të rrugës së kaluar me ngarkesë

δ - koeficienti i shfrytëzimit të kohës punuese

ε - koeficienti i shfrytëzimit të peshëmbajtjes së frytshme dinamike të autoparkut

q - peshëmbajtja e frytshme e mjeteve në ton

V_K - shpejtësia e komunikacionit

ρ - koeficienti i shfrytëzimit të kohës gjatë 24 orëve

Nëse e zëvendësojmë vlerën e punës transportuese për një njësi të autoparkut gjatë një dite, në barazimin e mësipërm, do ta fitojmë barazimin e punës transportuese për tërë autoparkun për një ditë punuese, përkatësisht:

$$U_1 = 24 \cdot A_i \cdot \alpha \cdot \rho \cdot \delta \cdot \beta \cdot V_K \cdot q \cdot \varepsilon \quad (t \cdot km)$$

Puna transportuese për tërë autoparkun dhe për cilën do periudhë kohore llogaritet sipas barazimit:

$$U = U_1 \cdot D_i \quad (t \cdot km)$$

$$U = 24 \cdot AD_i \cdot \alpha \cdot \rho \cdot \delta \cdot \beta \cdot V_K \cdot q \cdot \varepsilon \quad (t \cdot km)$$

U – puna transportuese për tërë autoparkun dhe për cilën do periudhë kohore.

6.1.3 Llogaritja e punës transportuese të autoparkut të shprehur në tonë të ngarkesës së transportuar

Për llogaritjen e punës transportuese të autoparkut në sasi të ngarkesës së transportuar në ton, do të shërbehemi me një njësi të autoparkut.

Njësia e autoparkut gjatë një dite punuese kryen një numër të konsiderueshëm të vozitjeve me ngarkesë Z_λ , përkatësisht:

$$\text{prej } K_{mt\lambda} = \frac{K_N}{Z_\lambda} \Rightarrow Z_\lambda = \frac{K_N}{K_{mt\lambda}} \quad (\text{vojitje})$$

Duke e ditur se:

$$K = K_{md} \quad (km)$$

Fitojmë

$$K_N = K_{md} \cdot \beta \quad (km)$$

Prej ku:

$$Z_\lambda = \frac{K_{md} \cdot \beta}{K_{mt\lambda}} \quad (\text{vojitje})$$

$$K_{md} = H_V \cdot V_K \quad (km)$$

$$H_V = H_{punë} \cdot \delta \quad (h)$$

$$H_{punë} = 24 \cdot \rho \quad (h)$$

$$H_V = 24 \cdot \rho \cdot \delta \quad (h)$$

$$K_{md} = 24 \cdot \rho \cdot \delta \cdot V_K \quad (km)$$

Forma përfundimtare e barazimit për numrin e vozitjeve të realizuara me ngarkesë është:

$$Z_\lambda = \frac{24 \cdot \rho \cdot \delta \cdot V_K \cdot \beta}{K_{mt\lambda}} \quad (\text{vojitje})$$

Sasia e ngarkesës së transportuar për njësi të autoparkut për një ditë pune, llogaritet sipas barazimit:

$$q_d = q_\gamma \cdot Z_\lambda \quad (t)$$

përkatësisht

$$q_d = q \cdot \gamma \cdot Z_\lambda \quad (t)$$

$$q_d = \frac{24 \cdot \rho \cdot \delta \cdot \beta \cdot V_K \cdot q \cdot \gamma}{K_{mt\lambda}} \quad (t)$$

q_d - sasia e ngarkesës që mjeti e transporton për një ditë

Sasia e ngarkesës në ton Q_d të cilën e transporton i tërë autoparku për një ditë llogaritet sipas barazimit:

$$Q_d = q_d \cdot A_{punë} \quad (t)$$

$$A_{punë} = A_i \cdot \alpha \quad (mjete)$$

Duke i zëvendësuar vlerat për $A_{punë}$ dhe q_d në barazimin për Q_d , do ta fitojmë formën përfundimtare të barazimit të mëparshëm, përkatësisht:

$$Q_d = q_d \cdot A_i \cdot \alpha \quad (t)$$

$$Q_d = \frac{24 \cdot A_i \cdot \alpha \cdot \rho \cdot \delta \cdot \beta \cdot V_K \cdot q \cdot \gamma}{K_{mt\lambda}} \quad (t)$$

ku janë:

Q_d - sasia e ngarkesës në ton të cilën e transporton tërë autoparku për një ditë

AD_i - auto-ditët në inventar

α - koeficienti i shfrytëzimit të autoparkut në inventar

β - koeficienti i shfrytëzimit të rrugës së kaluar me ngarkesë

δ - koeficienti i shfrytëzimit të kohës punuese

ε - koeficienti i shfrytëzimit të peshëmbajtjes së frytshme dinamike të autoparkut

q - peshëmbajtja e frytshme e mjeteve në ton

V_K - shpejtësia e komunikacionit

γ - koeficienti i shfrytëzimit të peshëmbajtjes statike të mjetit;

ρ - koeficienti i shfrytëzimit të kohës gjatë 24 orëve

$K_{mt\lambda}$ - gjatësia e mesme e transportit me ngarkesë në kilometra për njësi të autoparkut

Sasia e ngarkesës në ton (Q) të cilën e transporton tërë autoparku dhe për cilën do periudhë kohore llogaritet sipas barazimit:

$$Q = Q_d \cdot D_i$$

Prej ku kemi barazimin:

$$Q = \frac{24 \cdot AD_i \cdot \alpha \cdot \rho \cdot \delta \cdot \beta \cdot V_K \cdot q \cdot \gamma}{K_{mt\lambda}} \quad (t)$$

Nga e gjithë ajo që më parë ekspozuar shihet se puna transportuese e autoparkut varet prej parametrave që vijojnë: α ; ρ ; δ ; β ; γ ; ε ; V_K .

Përderisa këto parametra janë më të mëdhenj, për aq do të jetë më e madhe edhe puna transportuese e realizuar, prandaj për këtë shkak shumë është me rëndësi që të arrihen vlera sa më të mëdha të këtyre parametrave (koeficienteve). Për këtë shkak është e qartë rëndësia e parametrave të punës së autoparkut për shfrytëzim racional të mjeteve.

Pyetje për kontroll të njohurive

1. Definoje punë transportuese?
2. Prej cilave parametra varet ngarkesa e transportuar për një ditë dhe për periudhë të caktuar kohore?
3. Në cilat raste shfrytëzohen llogaritjet për punën transportuese të shprehur në tkm, ose vetëm në ton?

Zgjidhje të detyrave

Detyra 1

Të përcaktohen parametrat e punës $AD_{punë}$; AD_a ; AD_g për autoparkun prej 50 mjeteve për periudhën kohore prej 30 ditëve nëse autoparku i realizon koeficientet vijues të shfrytëzimit: $\alpha = 0.75$; $\alpha' = 0.88$; $\alpha_t = 0.85$

Zgjidhje:

Të dhënat:

$$\alpha_{pa} = 0.15; A_i = 50; D_i = 30; \alpha = 0.75; \alpha' = 0.88; \alpha_t = 0.85$$

1. Llogaritja e auto-ditëve në inventar

$$AD_i = A_i \cdot D_i = 50 \cdot 30 = 1500 \quad (\text{autoditë në inventar})$$

$$AD_i = AD_a + AD_{pa} = 1275 + 225 = 1500 \quad (\text{autoditë në inventar})$$

2. Llogaritja e auto-ditëve në punë

$$AD_{punë} = AD_i \cdot \alpha = 50 \cdot 30 \cdot 0.75 = 1125 \quad (\text{autoditë në punë})$$

3. Llogaritja e auto-ditëve të afa

$$AD_a = AD_i \cdot \alpha_t = 1500 \cdot 0.85 = 1275 \text{ ose}$$

$$AD_a = AD_{punë} + AD_g = 1125 + 150 = 1275 \quad (\text{autoditë të afa})$$

4. Llogaritja e auto-ditëve të paafa

$$AD_{pa} = AD_i \cdot \alpha_{pa} = 1500 \cdot 0.15 = 225 \quad (\text{autoditë të paafa})$$

5. Llogaritja auto-ditëve në garazh

$$AD_g = AD_i \cdot (\alpha_t - \alpha) = 1500 \cdot (0.85 - 0.75) = 1500 \cdot 0.1 = 150 \quad (\text{autoditë në garazh})$$

6. Kontrolli

$$\alpha = \alpha' \cdot \alpha_i \Rightarrow \alpha' = \frac{\alpha}{\alpha_i} = \frac{0.75}{0.85} = 0.88235$$

Detyra 2

Autoparku prej 40 mjeteve në periudhën e eksplotimit prej 30 ditëve i ka rezultatet vijuese të eksplotimit: $\alpha_i = 0.8$; $\alpha' = 0.6$. Gjatë kësaj periudhe mjetet i kanë realizuar orët vijuese të punës ditore: 13 mjete nga 18 orë, 5 mjete nga 9 orë, 3 mjete nga 7 orë. Në ngarkim dhe shkarkim mjetet zakonisht kalojnë 15% prej kohës punuese.

Të gjinden vlerat: AD_i ; AD_a ; $AD_{punë}$; AD_{pa} ; α ; ρ ; δ ; α_{pa}

Zgjidhje:

Të njohurat:

$$A_i = 45(\text{mjete})$$

$$D_i = 30(\text{ditë})$$

$$H_{punë1} = 18(h)$$

$$H_{punë2} = 9(h)$$

$$H_{punë3} = 7(h)$$

$$A_{punë1} = 13(\text{mjete})$$

$$A_{punë2} = 5(\text{mjete})$$

$$A_{punë3} = 7(\text{mjete})$$

$$H_{NSH} = 15\% H_{punë}(h)$$

$$\alpha_i = 0.8$$

$$\alpha' = 0.6$$

1. Auto-ditët në inventar

$$AD_i = A_i \cdot D_i \Rightarrow AD_i = 45 \cdot 30 = 1350 \quad (\text{autoditë në inventar})$$

2. Auto-ditët e afta

$$\alpha_i = \frac{AD_a}{AD_i} \Rightarrow AD_a = \alpha_i \cdot AD_i = 0.8 \cdot 1350 = 1080 \quad (\text{autoditë të afta})$$

3. Auto-ditët në punë

$$\alpha' = \frac{AD_{punë}}{AD_a} \Rightarrow AD_{punë} = \alpha' \cdot AD_a = 0.6 \cdot 1080 = 648 \quad (\text{autoditë në punë})$$

4. Auto-ditët e paafta

$$AD_i = AD_a + AD_{pa}$$

$$AD_{pa} = AD_i - AD_a = 1350 - 1080 = 270 \quad (\text{autoditë të paaftha})$$

5. Koeficienti i shfrytëzimit të autoparkut

$$\alpha = \frac{AD_{punë}}{AD_i} = \frac{648}{1350} = 0.480$$

6. Koeficienti i autoparkut teknikisht jo në rregull

$$\alpha_n = \frac{AD_n}{AD_i} = \frac{270}{1350} = 0.2$$

$$\alpha_n = 1 - \alpha_t = 1 - 0.8 = 0.2$$

7. Koeficienti shfrytëzimit të kohës gjatë 24 orëve

$$\rho = \frac{AH_{punë}}{24 \cdot AD_{punë}}$$

$$AH_{punë} = AH_{punë_1} + AH_{punë_2} + AH_{punë_3} = 13 \cdot 30 \cdot 18 + 5 \cdot 9 \cdot 30 + 3 \cdot 7 \cdot 30 = 9000 \text{ (h)}$$

$$\rho = \frac{9000}{24 \cdot 648} = 0.579$$

8. Koeficienti i shfrytëzimit të kohës punuese

$$\delta = \frac{AH_V}{AH_{punë}}$$

$$Hd_1 = 0.15 \cdot H_{punë_1} = 0.15 \cdot 18 = 2.7$$

$$H_{NSH} = 15\% \cdot H_{punë}$$

$$H_{V_1} = H_{punë_1} - Hd_1 = 18 - 2.7 = 15.3$$

$$H_{V_2} = H_{punë_2} - Hd_2 = 9 - 1.35 = 7.65$$

$$H_{V_3} = H_{punë_3} - Hd_3 = 7 - 1.05 = 5.95$$

$$AH_V = Di \cdot (A_{punë_1} \cdot H_{V_1} + A_{punë_2} \cdot H_{V_2} + A_{punë_3} \cdot H_{V_3}) = 7650$$

$$\delta = \frac{AH_V}{AH_{punë}} = \frac{7650}{9000} = 0.85$$

Detyra 3:

Njëzet kamionë me bartësi (tonazh) prej 8t transportojnë prodhime industriale prej Shkupi për në Veles gjatë një dite. Prej Velesi kthehen të zbrazëta (vojitje e thjeshtë). Është e nevojshme që të llogaritet sa sasi të mallit mund të transportojnë dhe sa punë transportuese mund të kryejnë nëse transporti realizohet sipas kushteve që vijojnë:

$$K_N = 100\text{km}; A_{punë} = 20\text{mjete}; q = 8\text{t}; \gamma = 0.80; V_K = 50(\text{km/h})$$

$$H_{punë} = 10\text{h}; \tau_{NSH} = 10(\text{min/t})$$

Të gjendet sasia e përgjithshme e mallit të transportuar dhe punës transportuese të realizuar?

Zgjidhje:

1. Sasia e mallit të transportuar brenda ditës

$$Q_d = q \cdot \gamma \cdot Z_\lambda \cdot A_{punë} = 8 \cdot 0.8 \cdot 2 \cdot 20 = 256 \text{ (t)}$$

$$Z_\lambda = \frac{H_{punë}}{T_Q} = \frac{10}{5.066} = 1.974 \text{ e miratuar 2 qarkudhëtime}$$

$$T_Q = t_{NSH} + t_V$$

$$t_{NSH} = \tau_{NSH} \cdot q \cdot \gamma = 10 \cdot 8 \cdot 0.80 = 64 \text{ min} = 1.066 \text{ (h)}$$

$$t_V = \frac{K_Q}{V_K} = \frac{200}{50} = 4.0 \text{ (h)}$$

$$T_Q = 1.06 + 4.0 = 5.066 \text{ (h)}$$

2. Puna transportuese e realizuar

$$U = Q_d \cdot K_{m\lambda} = 256 \cdot 100 = 25.600 \text{ (tkm.)}$$

Rezume

Nxënësit e zotërojnë materialin për llojet e ngarkesës, si dhe definimin e ngarkesave të veçanta varësisht prej kohës së transportit. Pastaj mësojnë për mënyrën e llogaritjes të punës transportuese në të dy kahet, si dhe zgjidhjen e detyra nga kjo problematikë.

7. Produktiviteti i autoparkut në funksion të parametrave të punës së mjeteve

Llojet e produktivitetit

Me produktivitet të autoparkut nënkuptohet puna transportuese mesatare, të cilën e realizon njësia e autoparkut për njësi të kohës (orë, ditë, muaj dhe vit).

Dallojmë dy lloje të produktivitetit, edhe atë:

- produktivitet punues, dhe
- produktivitet të plotë.

Me produktivitet punues nënkuptohet puna transportuese mesatare e fituar nga njësia e autoparkut për njësi të kohës (orë punuese), me çka merret parasysh ekskluzivisht koha e kaluar e automjetit në punë.

Me produktivitet të plotë nënkuptohet puna transportuese mesatare e fituar nga njësia e autoparkut për njësi të kohës (orë në inventar), me çka merret parasysh koha e përgjithshme për një periudhë të caktuar kohore.

Në këtë mënyrë të definuar produktiviteti punues dhe ai plotë e paraqesin punën transportuese të vërtet për një auto-orë në punë për produktivitetin punues dhe për një auto-orë në inventar për produktivitetin e plotë, gjatë kësaj duke marr për njësi kohën prej një ore.

Në bazë të definicioneve të mëparshme për produktivitetin punues dhe atë të plotë i fitojmë barazimet edhe atë për:

- produktivitetin punues në tonë kilometra për një orë pune:

$$W'_U \Rightarrow tkm / h_{punë}$$

- produktivitetin punues në tonë për një orë pune:

$$W'_Q \Rightarrow t / h_{punë}$$

- produktivitetin e plotë në tonë kilometra për një orë inventari:

$$W_U \Rightarrow tkm / h_i$$

- produktivitetin e plotë në tonë për një orë inventari:

$$W_Q = t / h_i$$

7.2. Llogaritja e produktivitetit punues të shprehur në tonë kilometra për një orë pune të mjeteve (automjeteve)

Llogaritja e produktivitetit punues të shprehur në tonë kilometra për një orë punuese të automjeteve varet në proporcion të drejtë nga puna transportuese e shprehur në tonë kilometra, ndërsa në proporcion të zhdrejtë nga numri i auto-orëve punuese.

Ky lloj i produktivitetit llogaritet sipas barazimit që vijon:

$$W'_U = \frac{U}{AH_{punë}} \quad (tkm/h_{punë})$$

$$U = 24 \cdot AD_i \cdot \alpha \cdot \rho \cdot \delta \cdot \beta \cdot V_K \cdot q \cdot \varepsilon \quad (tkm)$$

$$AH_{punë} = 24 \cdot AD_i \cdot \alpha \cdot \rho \quad (auto - orë në punë)$$

$$W'_U = \frac{24 \cdot AD_i \cdot \alpha \cdot \rho \cdot \delta \cdot \beta \cdot V_K \cdot q \cdot \varepsilon}{24 \cdot AD_i \cdot \alpha \cdot \rho} \quad (tkm/h_{punë})$$

$$W'_U = \delta \cdot \beta \cdot V_K \cdot q \cdot \varepsilon \quad (tkm/h_{punë})$$

ku janë:

W'_U - produktiviteti punues i shprehur në ton kilometra për një orë pune. të mjetit;

U - puna transportuese për tërë autoparkun dhe për cilën do periudhë kohore shprehur në ton kilometra;

$AH_{punë}$ - auto-orët e kaluara në punë të njëjësive transportuese;

AD_i - auto-ditët në inventar

α - koeficienti i shfrytëzimit të autoparkut në inventar

β - koeficienti i shfrytëzimit të rrugës së kaluar me ngarkesë

ρ - koeficienti i shfrytëzimit të kohës gjatë 24 orëve

δ - koeficienti i shfrytëzimit të kohës punuese

ε - koeficienti i shfrytëzimit të peshëmbajtjes së frytshme dinamike të autoparkut

q - peshëmbajtja e frytshme e mjeteve në ton

V_K - shpejtësia e komunikacionit

7.3. Llogaritja e produktivitetit punues të shprehur në tonë për një orë pune të mjeteve

Produktiviteti punues i shprehur në tonë për një orë punuese të mjeteve motorike (automjeteve) varet në proporcion të drejtë nga sasia e ngarkesës së transportuar (Q), ndërsa në proporcion të zhdrejtë nga auto-orët në punë.

Llogaritet sipas barazimit:

$$W'_Q = \frac{Q}{AH_{punë}} \quad \left(\frac{t}{h_{punë}} \right)$$

W'_Q - produktiviteti punues i shprehur në ton për një orë pune të mjeteve;

Q - Sasia e ngarkesës së transportuar;

$AH_{punë}$ - auto-orët e kaluara në punë të njëjësive transportuese.

$$Q = \frac{24 \cdot AD_i \cdot \alpha \cdot \rho \cdot \delta \cdot \beta \cdot V_K \cdot q \cdot \gamma}{K_{m\lambda}} \quad (t)$$

$$AH_{punë} = 24 \cdot AD_i \cdot \alpha \cdot \rho \quad (\text{auto-orë në punë})$$

$$W'_Q = \frac{24 \cdot AD_i \cdot \alpha \cdot \rho \cdot \delta \cdot \beta \cdot V_K \cdot q \cdot \gamma}{24 \cdot AD_i \cdot \alpha \cdot \rho \cdot K_{m\lambda}} \quad \left(\frac{t}{h_{punë}} \right)$$

$$W'_Q = \frac{\delta \cdot \beta \cdot V_K \cdot q \cdot \gamma}{K_{m\lambda}} \quad \left(\frac{t}{h_{punë}} \right)$$

$$\delta = \frac{H_v}{H_v + H_d} = \dots = \frac{1}{1 + \frac{t_{NSH} \cdot \beta \cdot V_K}{K_{m\lambda}}}$$

$$W'_Q = \frac{q \cdot \gamma}{\frac{K_{m\lambda}}{\beta \cdot V_K} + t_{NSH}} \quad \left(\frac{t}{h_{punë}} \right)$$

ku janë:

AD_i - auto-ditët në inventar

α - koeficienti i shfrytëzimit të autoparkut në inventar

β - koeficienti i shfrytëzimit të rrugës së kaluar me ngarkesë

ρ - koeficienti i shfrytëzimit të kohës gjatë 24 orëve

δ - koeficienti i shfrytëzimit të kohës punuese

ε - koeficienti i shfrytëzimit të peshëmbajtjes së frytshme dinamike të autoparkut

q - peshëmbajtja e frytshme e mjeteve në ton

V_K - shpejtësia e komunikacionit

γ - koeficienti i shfrytëzimit të peshëmbajtjes statike të mjetit;

$K_{m\lambda}$ - gjatësia e mesme e transportit me ngarkesë në kilometra për njësi të autoparkut

7.4. Llogaritja e produktivitetit të plotë të shprehur në tonë kilometra për një orë inventari të mjeteve

Produktiviteti i plotë i shprehur në tonë kilometra për një orë inventari të automjeteve varet në proporcion të drejtë nga puna transportuese e shprehur në tonë kilometra, ndërsa në proporcion të zhdrejtë nga auto-orët inventari.

Llogaritet sipas barazimit:

$$W_U = \frac{U}{24 \cdot AD_i} \quad (tkm/h_i)$$

$$U = 24 \cdot AD_i \cdot \alpha \cdot \rho \cdot \delta \cdot \beta \cdot V_K \cdot q \cdot \varepsilon \quad (tkm)$$

$$W_U = \frac{24 \cdot AD_i \cdot \alpha \cdot \rho \cdot \delta \cdot \beta \cdot V_K \cdot q \cdot \varepsilon}{24 \cdot AD_i} \quad (tkm/h_i)$$

$$W_U = \alpha \cdot \rho \cdot \delta \cdot \beta \cdot V_K \cdot q \cdot \varepsilon \quad (tkm/h_i)$$

ku janë:

W_U - produktiviteti i plot i shprehur në ton kilometra për një orë inventari të mjetit;

U - puna transportuese për tërë autoparkun dhe për cilën do periudhë kohore shprehur në ton kilometra;

AD_i - auto-ditët në inventar.

$$W'_U = \delta \cdot \beta \cdot V_K \cdot q \cdot \varepsilon \quad (tkm/h_{punë})$$

$$W_U = \alpha \cdot \rho \cdot W'_U \quad (tkm/h_i)$$

ku janë:

W'_U - produktiviteti punues i shprehur në ton kilometra për një orë pune të mjetit;

α - koeficienti i shfrytëzimit të autoparkut në inventar

β - koeficienti i shfrytëzimit të rrugës së kaluar me ngarkesë

ρ - koeficienti i shfrytëzimit të kohës gjatë 24 orëve

δ - koeficienti i shfrytëzimit të kohës punuese

ε - koeficienti i shfrytëzimit të peshëmbajtjes së frytshme dinamike të autoparkut

q - peshëmbajtja e frytshme e mjeteve në ton

V_K - shpejtësia e komunikacionit

7.5 Llogaritja e produktivitetit të plotë të shprehur në tonë për një orë inventari të mjeteve

Produktiviteti i plotë i shprehur në tonë për një orë inventari të mjeteve varet në proporcion të drejtë nga ngarkesa e transportuar, ndërsa në proporcion të zhdrejtë nga auto-orët në inventar. Llogaritet sipas barazimit:

$$W_Q = \frac{Q}{24 \cdot AD_i} \quad (t/h_i)$$

$$Q = \frac{24 \cdot AD_i \cdot \alpha \cdot \rho \cdot \delta \cdot \beta \cdot V_K \cdot q \cdot \gamma}{K_{mt\lambda}} \quad (t)$$

$$W_Q = \frac{24 \cdot AD_i \cdot \alpha \cdot \rho \cdot \delta \cdot \beta \cdot V_K \cdot q \cdot \gamma}{24 \cdot AD_i \cdot K_{mt\lambda}} \quad (t/h_i)$$

$$W_Q = \frac{\alpha \cdot \rho \cdot \delta \cdot \beta \cdot V_K \cdot q \cdot \gamma}{K_{mt\lambda}} \quad (t/h_i)$$

$$W'_Q = \frac{\delta \cdot \beta \cdot V_K \cdot q \cdot \gamma}{K_{mt\lambda}} \quad (t/h_{punë})$$

$$W_Q = \alpha \cdot \rho \cdot W'_Q \quad (t/h_i)$$

ku janë:

W_Q - produktiviteti i plotë i shprehur në ton për një orë inventari të mjetit;

Q - Sasia e ngarkesës së transportuar;

AD_i - auto-ditët në inventar;

α - koeficienti i shfrytëzimit të autoparkut në inventar;

β - koeficienti i shfrytëzimit të rrugës së kaluar me ngarkesë;

ρ - koeficienti i shfrytëzimit të kohës gjatë 24 orëve;

δ - koeficienti i shfrytëzimit të kohës punuese;

ε - koeficienti i shfrytëzimit të peshëmbajtjes së frytshme dinamike të autoparkut;

q - peshëmbajtja e frytshme e mjeteve në ton;

V_K - shpejtësia e komunikacionit;

γ - koeficienti i shfrytëzimit të peshëmbajtjes statike të mjetit;

$K_{mt\lambda}$ - gjatësia e mesme e transportit me ngarkesë në kilometra për njësi të autoparkut;

W'_Q - produktiviteti punues i shprehur në ton për një orë pune të mjeteve.

Krahasimi i dy autoparqeve nuk bëhet për njësi të autoparkut, por për një ton të instaluar bartësi (tonazh) të mjetit:

$$W'_{U1} = \frac{W'_U}{q} = \frac{\delta \cdot \beta \cdot q \cdot V_K \cdot \varepsilon}{q} = \delta \cdot \beta \cdot V_K \cdot \varepsilon \quad (tkm/h_{punë})$$

ku janë:

W'_{U1} - produktiviteti punues i shprehur në ton kilometra për një ton të instaluar

W'_{Q1} - produktiviteti punues i shprehur në ton për një ton të instaluar

$$W'_{U1} = \delta \cdot \beta \cdot V_K \cdot \varepsilon \quad (tkm/h_{punë})$$

$$W'_{Q1} = \frac{W'_Q}{q} = \frac{\delta \cdot \beta \cdot \gamma \cdot q \cdot V_K}{q \cdot K_{mt\lambda}} \quad (t/h_{punë})$$

$$W_{U1} = \frac{W_u}{q} = \frac{\alpha \cdot \rho \cdot \delta \cdot \beta \cdot V_K \cdot q \cdot \varepsilon}{q} \quad (tkm/hi)$$

$$W_{U1} = \alpha \cdot \rho \cdot \delta \cdot \beta \cdot V_K \cdot \varepsilon \quad (tkm/hi)$$

W_{U1} - produktiviteti i plotë i shprehur në ton kilometra për një ton të instaluar

$$W_{Q1} = \frac{W_Q}{q} = \frac{\alpha \cdot \rho \cdot \delta \cdot \beta \cdot V_K \cdot q \cdot \gamma}{q \cdot K_{mt\lambda}} \quad (t/h_i)$$

W_{Q1} - produktiviteti i plotë i shprehur në ton për ton të instaluar bartësi

$$W_{Q1} = \frac{\alpha \cdot \rho \cdot \delta \cdot \beta \cdot V_K \cdot \gamma}{K_{mt\lambda}} \quad (t/h_i)$$

7.6 Produktiviteti punues për periudhën prej një viti

$$W'_{Uvit} = \frac{U}{AD_{punë}} \cdot 365 \quad (tkm/vit)$$

$$W'_{Uvit} = \frac{24 \cdot AD_i \cdot \alpha \cdot \rho \cdot \delta \cdot \beta \cdot V_K \cdot q \cdot \varepsilon}{AD_i \cdot \alpha} \cdot 365 \quad (tkm/vit)$$

$$W'_{Uvit} = 24 \cdot \rho \cdot \delta \cdot \beta \cdot V_K \cdot q \cdot \varepsilon \cdot 365 \quad (tkm/vit)$$

$$W'_{Qvit} = \frac{Q}{AD_{punë}} \cdot 365 \quad (t/vit)$$

$$W'_{Qvit} = \frac{24 \cdot AD_i \cdot \alpha \cdot \rho \cdot \delta \cdot \beta \cdot V_K \cdot q \cdot \gamma}{AD_i \cdot \alpha \cdot K_{mt\lambda}} \cdot 365 \quad (t/vit)$$

$$W'_{Qvit} = \frac{24 \cdot \rho \cdot \delta \cdot \beta \cdot V_K \cdot q \cdot \gamma}{K_{mt\lambda}} \cdot 365 \quad (t/vit)$$

ku janë:

W'_{Uvit} - produktiviteti punues i shprehur në ton kilometra për një vit;

W'_{Qvit} - produktiviteti punues i shprehur në ton për një vit;

W'_Q - produktiviteti punues i shprehur në ton për një orë punuese të mjetit;

W'_U - produktiviteti punues i shprehur në ton kilometra për një orë pune të mjetit;

U - puna transportuese për tërë autoparkun dhe për cilën do periudhë kohore shprehur në ton kilometra;

AD_i - auto-ditët në inventar;

$AD_{punë}$ - auto-ditët në punë;

Q - Sasia e ngarkesës së transportuar;

α - koeficienti i shfrytëzimit të autoparkut në inventar;

β - koeficienti i shfrytëzimit të rrugës së kaluar me ngarkesë;

ρ - koeficienti i shfrytëzimit të kohës gjatë 24 orëve;

δ - koeficienti i shfrytëzimit të kohës punuese;

ε - koeficienti i shfrytëzimit të peshëmbajtjes së frytshme dinamike të autoparkut;

q - peshëmbajtja e frytshme e mjeteve në ton;

V_K - shpejtësia e komunikacionit;

γ - koeficienti i shfrytëzimit të peshëmbajtjes statike të mjetit;

$K_{mt\lambda}$ - gjatësia e mesme e transportit me ngarkesë në kilometra për njësi të autoparkut;

7.7 Produktiviteti i plotë për periudhën prej një viti

$$W_{Uvit} = \frac{U}{AD_i} \cdot 365 \quad (tkm/vit)$$

$$W_{Uvit} = \frac{24 \cdot AD_i \cdot \alpha \cdot \rho \cdot \delta \cdot \beta \cdot V_K \cdot q \cdot \varepsilon}{AD_i} \cdot 365 \quad (tkm/vit)$$

ku janë:

W_{Uvit} - produktiviteti i plotë i shprehur në ton kilometra për një vit

U - puna transportuese për tërë autoparkun dhe për cilën do periudhë kohore e shprehur në ton kilometra;

AD_i - auto-ditët në inventar;

$$W_{Uvit} = 24 \cdot \alpha \cdot \rho \cdot \delta \cdot \beta \cdot V_K \cdot q \cdot \varepsilon \cdot 365 \quad (tkm/vit)$$

$$W_{Qvit} = \frac{Q}{AD_i} \cdot 365 \quad (t/vit)$$

$$W_{Qvit} = \frac{24 \cdot AD_i \cdot \alpha \cdot \rho \cdot \delta \cdot \beta \cdot V_K \cdot q \cdot \gamma}{AD_i \cdot K_{mt\lambda}} \cdot 365 \quad (t/vit)$$

$$W_{Qvit} = \frac{24 \cdot \alpha \cdot \rho \cdot \delta \cdot \beta \cdot V_K \cdot q \cdot \gamma}{K_{mt\lambda}} \cdot 365 \quad (t/vit)$$

ku janë:

W_{Qvit} - produktiviteti i plotë i shprehur në ton për një vit

$AD_{punë}$ - auto-ditët në punë;

Q - Sasia e ngarkesës së transportuar;

α - koeficienti i shfrytëzimit të autoparkut në inventar;

β - koeficienti i shfrytëzimit të rrugës së kaluar me ngarkesë;

ρ - koeficienti i shfrytëzimit të kohës gjatë 24 orëve;

δ - koeficienti i shfrytëzimit të kohës punuese;

ε - koeficienti i shfrytëzimit të peshëmbajtjes së frytshme dinamike të autoparkut;

q - peshëmbajtja e frytshme e mjeteve në ton;

V_K - shpejtësia e komunikacionit;

γ - koeficienti i shfrytëzimit të peshëmbajtjes statike të mjetit;

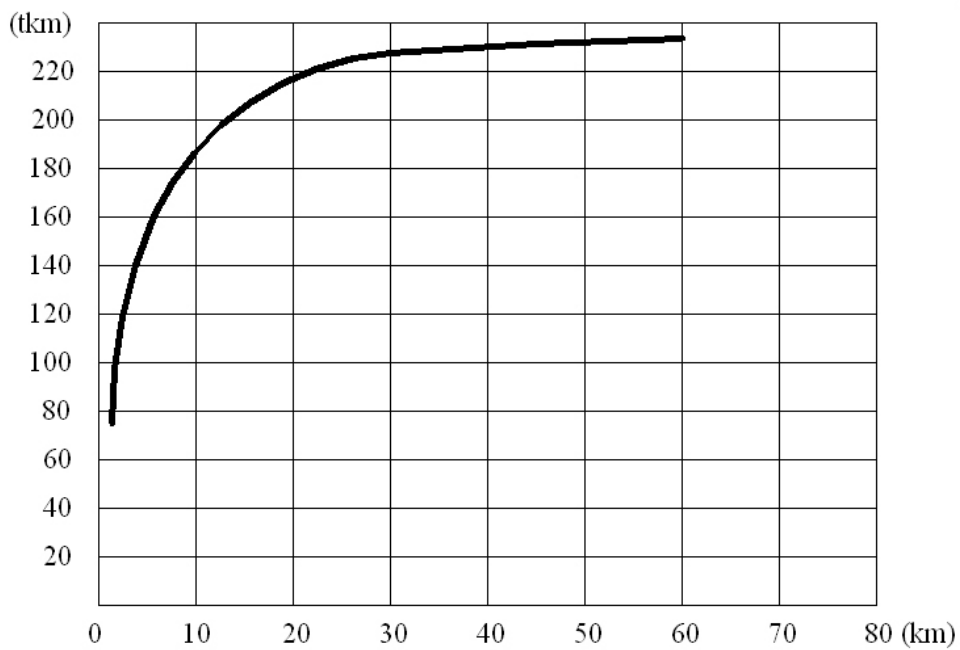
$K_{m\lambda}$ - gjatësia e mesme e transportit me ngarkesë në kilometra për njësi të autoparkut;

Produktiviteti punues dhe ai i plotë të shprehur në $(tkm/h_{punë})$, përkatësisht në (tkm/h_i) , zmadhohen (rriten) me zmadhimin (rritjen) e parametrave të punës së mjetit: $\alpha; \rho; \delta; \beta; \varepsilon; q; V_K$. Produktiviteti punues dhe ai i plotë të shprehur në $(t/h_{punë})$ përkatësisht (t/h_i) zmadhohen me zmadhimin e parametrave të punës së automjetit: $\alpha; \rho; \delta; \beta; \gamma; q; V_K$, ndërsa zvogëlohet me zmadhimin e distancës (kilometrave) së mesme të transportit me ngarkesë $K_{m\lambda}$. Produktiviteti punues dhe ai i plotë mund të shprehen në ton kilometra të realizuar ose në numër të orëve të mallit të transportuar për një orë pune, përkatësisht për një orë inventari.

7.8 Varësia e produktivitetit prej parametrave

7.8.1 Varësia e punës së mjeteve e llogaritur në ton kilometra prej distancës së transportit me ngarkesë në kilometra - K_N

Duke e analizuar diagramin 1, shihet se me zmadhimin (rritjen) e distancës së transportit prej 10-12 km, vjen deri te paraqitja e dukurisë së rritjes së shpejt të ton-kilometrave. Me zmadhimin e distancës më shumë se 12 km vjen deri te paraqitja e dukurisë së rritjes së ngadalshme të ton-kilometrave, derisa me zmadhimin e distancës së transportit prej 30-70 km vjen deri te paraqitja e dukurisë të rritjes minimale të ton-kilometrave.

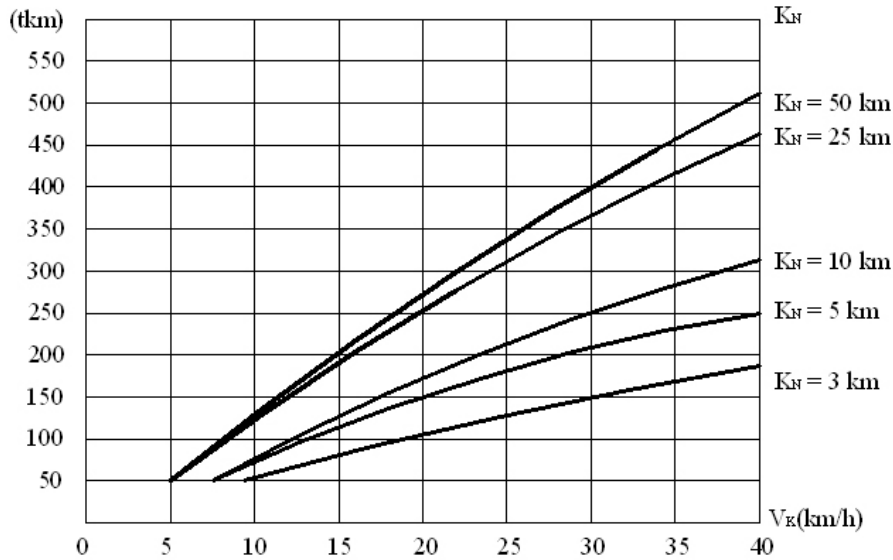


Diagrami 1. Varësia e punës së mjetit në tkm prej distancës së transportit me ngarkesë

7.8.2. Varësia e punës së mjeteve e llogaritur në ton-kilometra prej shpejtësisë së lëvizjes së mjeteve - $V_i (km/h)$

Shpejtësia e lëvizjes së mjeteve ndikon ndaj punës transportuese të realizuar të mjetit në varësi prej distancës së transportit me ngarkesë.

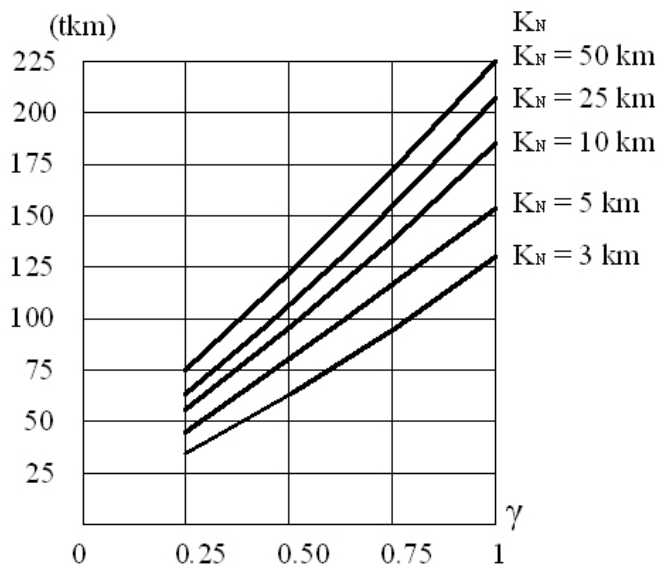
Duke e analizuar diagramin 2., shihet se me zmadhimin e shpejtësisë së mesme teknike - $V_i (km/h)$ dhe me zmadhimin e distancës së transportit në kilometra me ngarkesë (K_N), produktiviteti, përkatësisht puna transportuese në ton-kilometra të mjetit rritet, dhe anasjelltas.



Diagrami 2. Varësia e punës së mjetit në tkm prej shpejtësisë së mesme teknike

7.8.3. Varësia e punës transportuese e llogaritur në ton-kilometra prej koeficientit të shfrytëzimit të peshëmbajtjes së frytshme të mjetit - γ

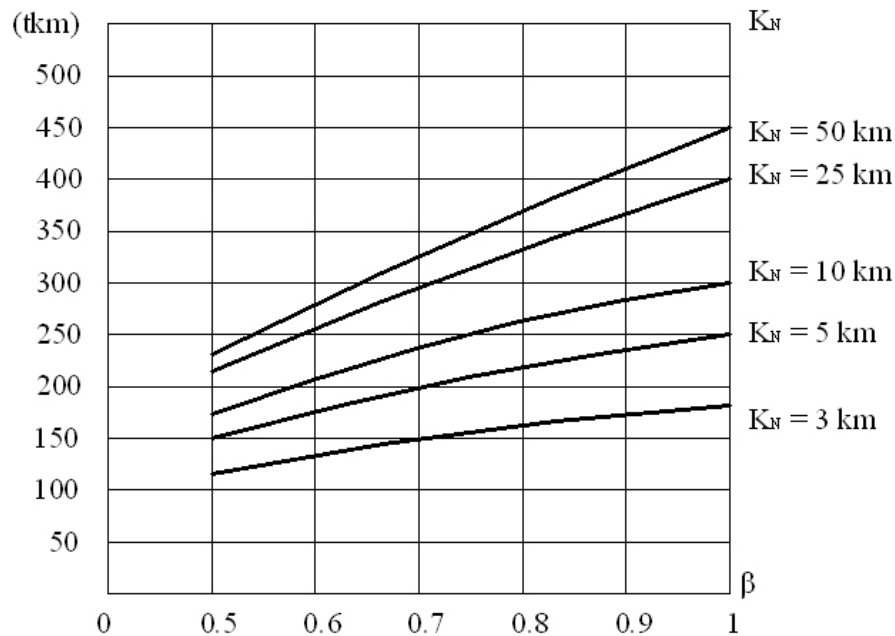
Produktiviteti i mjetit në ton kilometra zmadhohet me zmadhimin e koeficientit të shfrytëzimit të peshëmbajtjes së frytshme statike të mjetit, si dhe me zmadhimin e distancës së transportit në kilometra me ngarkesë K_N (shiko diagramin 3.).



Diagrami 3. Varësia e punës së mjeteve në tkm prej koeficientit të shfrytëzimit të peshëmbajtjes së frytshme statike të mjeteve

7.8.4. Varësia e punës transportuese e llogaritur në ton-kilometra të mjeteve prej koeficientit të shfrytëzimit të rrugës së kaluar me ngarkesë - β

Duke e analizuar diagramin 4. shihet se me zmadhimin e kilometrave të kaluara të mjeteve me ngarkesë (K_N) dhe me zmadhimin e koeficientit të shfrytëzimit të rrugës së kaluar me ngarkesë - β , produktiviteti në ton-kilometra i mjeteve zmadhohet, dhe anasjelltas.

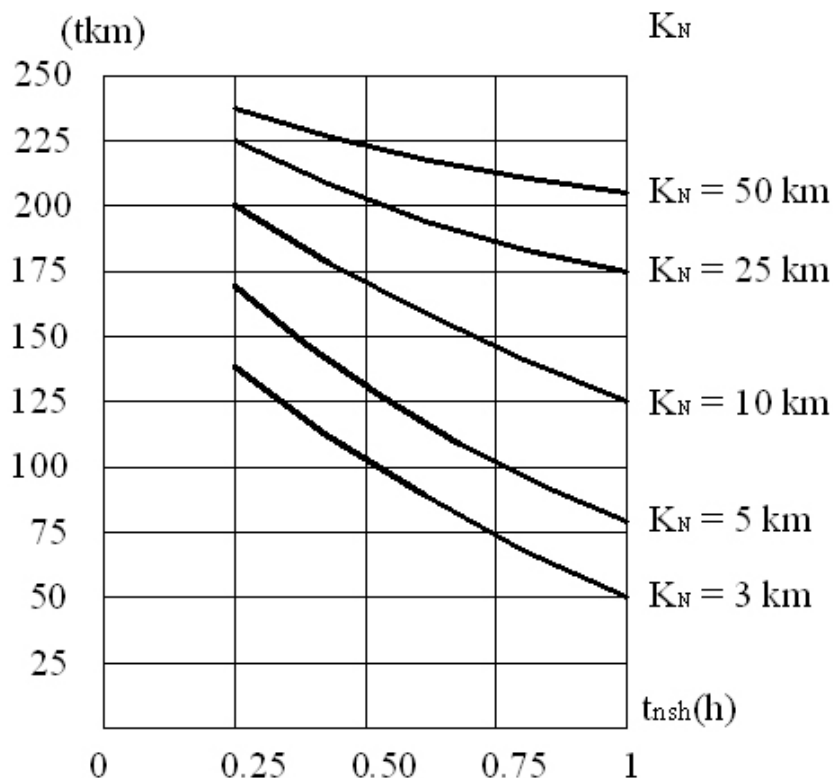


Diagrami 4. Varësia e punës së mjetit në tkm prej koeficientit të shfrytëzimit të rrugës së kaluar me ngarkesë - β

7.8.5. Varësia e punës transportuese e llogaritur në ton-kilometra të mjeteve prej kohës së ngarkimit dhe shkarkimit - t_{NSH}

Koha e humbur për ngarkim dhe shkarkim të automjeteve shumë ndikon ndaj punës produktive të mjeteve, ndërsa humbjet janë gjithnjë e më të mëdha veçanërisht gjatë distancave të vogla të transportit.

Duke e analizuar diagramin 5., shihet se me zmadhimin e kilometrave të kaluara me ngarkesë (K_N) dhe me zvogëlimin e kohës së ngarkimit dhe të shkarkimit t_{NSH} , produktiviteti në tkm i mjeteve është maksimal, derisa me zvogëlimin e kilometrave të kaluara me ngarkesë dhe me zmadhimin e kohës për ngarkim dhe shkarkim të mjeteve, produktiviteti i mjeteve është minimal.



Diagrami 5. Varësia e punës së mjeteve në tkm prej kohës së humbur për ngarkim dhe shkarkim të mjeteve

Duke e analizuar diagramin 5, shihet se me zmadhimin e kilometrave të kaluara me ngarkesë (K_N) dhe me zvogëlimin e kohës së ngarkimit dhe të shkarkimit t_{NSH} , produktiviteti në tkm i mjeteve është maksimal, derisa me zvogëlimin e kilometrave të kaluara me ngarkesë dhe me zmadhimin e kohës për ngarkim dhe shkarkim të mjeteve, produktiviteti i mjeteve është minimal.

Pyetje për kontrollimin e njohurive

1. Çka është produktiviteti i autoparkut?
2. Çfarë është dallimi ndërmjet produktivitetit punues dhe atij të plotë?
3. Çfarë është varësia e punës e shprehur në ton kilometra, prej rrugës së kaluar me ngarkesë?
4. Sqaroje ndikimin e shpejtësisë ndaj punës së mjetit?
5. Definoje lidhshmërinë ndërmjet koeficientit të shfrytëzimit të peshëmbajtjes statike dhe punës së mjeteve?
6. Si varet puna transportuese e shprehur në ton kilometra prej koeficientit të shfrytëzimit të rrugës së kaluar me ngarkesë?
7. Në çfarë varësie është puna e mjetit në raport me kohën për ngarkim dhe shkarkim?

Zgjidhje të detyrave nga lëmi i produktivitetit të autoparkut

Detyra 1

Gjatë një dite autoparku ka transportuar 400 ton ngarkesë me 20 mjete me bartësi prej 10 tonëve. Gjatë kësaj, autoparku ka realizuar 40.000 tkm. Koeficienti i rregullsisë teknike të autoparkut është 0.8, ndërsa koeficienti i shfrytëzimit të autoparkut të aftë është i plotë. Duhet të llogaritet produktiviteti punues dhe ai i plotë i autoparkut, si dhe produktiviteti për një tonë të instaluar.

Është e nevojshme të llogariten produktivitetet që vijojnë:

$$W_U; W_Q; W_{U1}; W_{Q1}; W'_U; W'_Q; W'_{U1}; W'_{Q1}$$

Zgjidhje:

Parametrat e njohur:

$$Q = 400 (t)$$

$$A_{punë} = 20 (mjete)$$

$$q = 10 (t)$$

$$U = 400000 (tkm)$$

$$\alpha_t = 0.8$$

$$\alpha' = 1.0$$

$$H_{punë} = 8 (orë)$$

2. Produktiviteti i plotë i autoparkut:

$$W_U = \frac{U}{24 \cdot ADi} \quad (tkm/h_i)$$

$$\alpha = \alpha' \cdot \alpha_t = 1.0 \cdot 0.8 = 0.8$$

$$\alpha = \frac{A_{punë}}{Ai}$$

$$Ai = \frac{A_{punë}}{\alpha} = \frac{20}{0.8} = 25 \quad (mjete)$$

$$ADi = Ai \cdot Di = 25 \cdot 1 = 25 \quad (autoditë në inventar)$$

$$W_U = \frac{40000}{24 \cdot 25} = 67.0 \quad (tkm/h_i)$$

$$W_Q = \frac{Q}{24 ADi} \quad (t/h_i)$$

$$W_Q = \frac{400}{24 \cdot 25} = 0.67 \quad (t/h_i)$$

3. Produktiviteti i plotë për një ton të instaluar:

$$W_{U1} = \frac{U}{24 \cdot ADi \cdot q} \quad (tkm/h_i)$$

$$W_{U1} = \frac{40000}{24 \cdot 25 \cdot 10} = 6.7 \quad (tkm/h_i)$$

$$W_{Q1} = \frac{Q}{24 \cdot ADi \cdot q} \quad (t/h_i)$$

$$W_{Q1} = \frac{400}{24 \cdot 25 \cdot 10} = 0.067 \quad (t/h_i)$$

4. Produktiviteti punues i autoparkut:

$$W_U' = \frac{U}{AH_{punë}} \quad (tkm/h_{punë})$$

$$\rho = \frac{H_{punë}}{24} = \frac{8}{24} = 0.33$$

$$H_{punë} = 24 \cdot \rho = 24 \cdot 0.33 = 8 \text{ (h)}$$

$$W_U' = \frac{40000}{20 \cdot 8} = 250 \quad (tkm/h_{punë})$$

$$W_Q' = \frac{Q}{AH_{punë}} \quad (t/h_{punë})$$

$$W_Q' = \frac{400}{20 \cdot 8} = 2.50 \quad (t/h_{punë})$$

$$W_{U1} = \frac{U}{24 \cdot ADi \cdot q} \quad (tkm/h_i)$$

5. Produktiviteti punues për një ton të instaluar

$$W_{U1}' = \frac{U}{AH_{punë} \cdot q} \quad (tkm/h_{punë})$$

$$W_{U1}' = \frac{40000}{20 \cdot 8 \cdot 10} = 25.0 \quad (tkm/h_{punë})$$

$$W_{Q1}' = \frac{Q}{AH_{punë} \cdot q} \quad (t/h_{punë})$$

$$W_{Q1} = \frac{400}{20 \cdot 8 \cdot 10} = 0.25 \quad (t/h_{punë})$$

Detyra 2

Procesi transportues realizohet në formë të vozitjeve të thjeshta në distancë prej 50 km. Mjetet janë bartësi prej 10 tonëve, ndërsa mesatarisht lëvizin me shpejtësi prej 30 (km/h), dhe në tërësi janë të shfrytëzuara. Autoparku punon 12 orë në ditë. Koha punuese është e shfrytëzuar 60%, ndërsa shfrytëzimi i autoparkut në periudhë të caktuar është 90%.

Është e nevojshme të llogaritet produktiviteti i plotë dhe ai punues i autoparkut?

Zgjidhje:

1. Produktiviteti punues:

$$W_U' = \delta \cdot V_K \cdot \beta \cdot \varepsilon \cdot q \quad (tkm/h_{punë})$$

$$W_U' = 0.6 \cdot 30 \cdot 0.5 \cdot 1 \cdot 10 = 90 \quad (tkm/h_{punë})$$

$$W_Q' = \frac{\delta \cdot V_K \cdot \beta \cdot \gamma \cdot q}{K_{mt\lambda}} \quad (t/h_{punë})$$

$$W_Q' = \frac{0.6 \cdot 30 \cdot 0.5 \cdot 1 \cdot 10}{50} = \frac{90}{50} = 1.8 \quad (t/h_{punë})$$

2. Produktiviteti i plotë:

$$W_U = \alpha \cdot \rho \cdot W_U' = 0.9 \cdot 0.5 \cdot 90 = 40.5 \quad (tkm/h_i)$$

$$W_Q = \alpha \cdot \rho \cdot W_Q' = 0.9 \cdot 0.5 \cdot 1.8 = 0.81 \quad (t/h_i)$$

Detyra 3

Tre mjete të ngarkesës me bartësi nga 25(t) kanë realizuar transport edhe atë:

I Manastir-Shkup (170km) – me ngarkesë 20(t)

Shkup-Veles (50km) – të zbrazëta

Veles-Prilep (75km) – me ngarkesë 25(t)

Prilep-Manastir (45km) – të zbrazëta

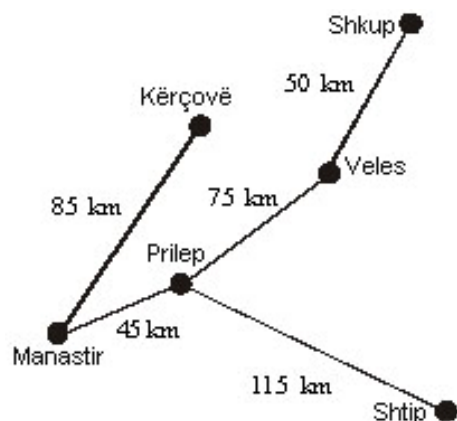
II Manastir-Kërçovë (85km) – me ngarkesë 15(t)

Kërçovë-Manastir (85km) – me ngarkesë 25 (t)

III Manastir-Shtip (160km) – me ngarkesë 18(t)

Shtip- Prilep (115km) – me ngarkesë 12(t)

Prilep-Manastir (45km) – të zbrazëta



Mjetet lëvizin me: $V_{EI} = 35(km/h)$; $V_{EII} = 27(km/h)$; $V_{EIII} = (km/h)$. Në ngarkim dhe shkarkim mjetet vonohen mesatarisht nga $7(\text{min}/t)$.

Të përcaktohet:

1. Shpejtësia e mesme e komunikacionit me të cilën mjetet kanë lëvizur (jo individuale);
2. Shkalla mesatare e shfrytëzimit statik;
3. Shkalla mesatare e shfrytëzimit të kohës punuese;
4. Distanca mesatare në të cilën është transportuar 1 ton ngarkesë;
5. Produktiviteti i plotë mesatarë në tkm/h .

Zgjidhje:

1. Shpejtësia e komunikacionit

$$V_K = \frac{\sum AK}{\sum AH_V}$$

$$\sum AK = 2 \cdot 170 + 2 \cdot 85 + 2 \cdot 160 = 340 + 170 + 320 = 830 \text{ km}$$

$$T_Q = t_V + t_d = t_V + t_{NSH}$$

$$t_{V1} = T_{Q1} - t_{NSH}$$

$$T_{Q1} = H_{punë1} = \frac{2K}{V_{eI}} = \frac{2 \cdot 170}{35} = 9.714 \text{ h} = 582.85 \text{ min}$$

$$t_{V1} = T_{Q1} - (q_1 + q_2)t_{NSH} = 582.85 - (20 + 25)7 = 267.85 \text{ min} = 4.464 \text{ h}$$

$$T_{Q2} = \frac{2K}{V_{eII}} = \frac{2 \cdot 85}{27} = 6.296 \text{ h} = 377.77 \text{ min}$$

$$t_{V2} = T_{Q2} - (q_3 + q_4)t_{NSH} = 377.77 - (15 + 25)7 = 97.77 \text{ min} = 1.62 \text{ h}$$

$$T_{Q3} = \frac{2K}{V_{eIII}} = \frac{2 \cdot 160}{25} = \frac{320}{25} = 12.8 \text{ h} = 768 \text{ min}$$

$$t_{V3} = T_{Q3} - (q_5 + q_6)t_{NSH} = 768 - (18 + 12)7 = 558 \text{ min} = 9.3 \text{ h}$$

$$\sum AH_V = t_{V1} + t_{V2} + t_{V3} = 4.464 + 1.62 + 9.3 = 15.384$$

$$V_K = \frac{830}{15.384} = 53.95 \text{ km/h}$$

2. Sasia e përgjithshme e mallit të transportuar

$$Q = \sum_{i=1}^6 q_i = 20 + 25 + 15 + 25 + 18 + 12 = 115 \text{ t}$$

$$q = 25 \text{ t}$$

3. Numri i përgjithshëm i vozitjeve me ngarkesë

$$AZ_{\lambda} = Z_{\lambda 1(MAN-SHK)} + Z_{\lambda 2(VE-PR)} + Z_{\lambda 3(MAN-KR)} + Z_{\lambda 4(KR-MAN)} + Z_{\lambda 5(MAN-SHT)} + Z_{\lambda 6(SHT-PR)}$$

$$AZ_{\lambda} = 1+1+1+1+1+1=6$$

4. Koeficienti i shfrytëzimit të kohës punuese

$$\delta = \frac{AH_V}{AH_{punë}} = \frac{t_{V1} + t_{V2} + t_{V3}}{T_{Q1} + T_{Q2} + T_{Q3}} = \frac{15.384}{12.8 + 9.714 + 6.296} = \frac{15.384}{28.81} = 0.534$$

5. Puna transportuese e realizuar

$$U = L_{ManShk} q_1 + L_{VePr} q_2 + L_{ManKër} q_3 + L_{KërMan} q_4 + L_{ManSht} q_5 + L_{ShtPr} q_6$$

$$U = 170 \cdot 20 + 75 \cdot 25 + 85 \cdot 15 + 85 \cdot 25 + 160 \cdot 18 + 115 \cdot 12$$

$$U = 3400 + 1875 + 1275 + 2125 + 2880 + 1320 = 12935 \text{ tkm}$$

6. Koeficienti i shfrytëzimit peshëmbajtjes statike

$$\gamma = \frac{Q}{q_{\lambda} AZ_{\lambda}} = \frac{115}{25 \cdot 6} = 0.766$$

7. Distanca mesatare e transportit të një toni mall

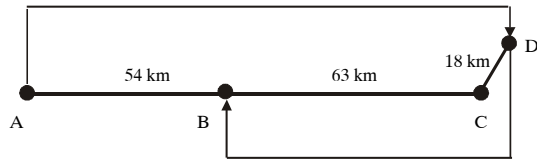
$$K_{mt1} = \frac{U}{Q} = \frac{12935}{115} = 112.47 \text{ km / ton}$$

8. Produktiviteti i plotë

$$W_U = \frac{U}{AHi} = \frac{U}{24ADi} = \frac{12935}{24 \cdot 3} = 179.65 \text{ tkm / h}_i$$

Detyra 4

Për periudhën prej dy muajve është e nevojshme që të kryhet transporti i mallit prej vendit A deri në vendin D në sasi të përgjithshme prej 21450 t. Në vozitjen kthyes bëhet transporti prej vendit D deri në vendin B me kamionë dhe rimorkio me bartësi prej 25 t. Koefficientet e shfrytëzimit të peshëmbajtjes statike sipas relacioneve janë: $\gamma_A = 0.75$; $\gamma_D = 0.50$. Transporti bëhet me sasi të njëtrajtshme.



$$t_{NA} = t_{SHD} = 20(\text{min/mjet})$$

$$\tau_{ND} = \tau_{SHB} = 2(\text{min/t})$$

$$H_{punë} = 16h$$

$$t_d = 0.5h$$

$$V_K = 45(\text{km/h}) - (\text{pa marrë parasysh a është mjete i zbrazët apo jo})$$

Të gjitha mjetet e rregullta gjatë të gjitha ditëve punuese gjenden në punë. Në fund të kohës punuese të gjitha mjetet kthehen në garazh e cila ndodhet në vendin A.

$$\alpha_t = 0.8125 \quad L_{AB} = 54 \text{ km}$$

$$D_{punë} = 44 \quad L_{BC} = 63 \text{ km}$$

$$D_i = 61 \quad L_{DC} = 18 \text{ km}$$

Të llogaritet: $A_{punë}$, A_i , α , α' , ρ , Q , U .

Zgjidhje:

1. Numri i vozitjeve prej A – D

$$Z_{\lambda A} = Z_{\lambda D} = \frac{Q_A}{\gamma_A q} = \frac{21450}{0.750 \cdot 25} = 1144 \quad (\text{vojitje})$$

$$Q_D = \gamma_B \cdot q \cdot Z_{\lambda D} = 0.5 \cdot 25 \cdot 1144 = 14300 \quad (t)$$

2. Sasia e përgjithshme e mallit të transportuar në të dy drejtimet

$$Q = Q_A + Q_D = 21450 + 14300 = 35750 \text{ t}$$

3. Puna transportuese e realizuar

$$U = Q_A L_{AD} + Q_D L_{DB} = 21450 \cdot 135 + 14300 \cdot 81 = 2895750 + 1158300 = 4054050 \text{ km}$$

4. Numri i vozitjeve gjatë një dite

$$Z_{\lambda d} = \frac{Z_{\lambda A}}{D_{punë}} = \frac{1144}{44} = 26 \quad (\text{vojitje})$$

5. Kohëzgjatja e qark-udhëtimit (rrotullimit)

$$T_Q = t_{NA} + \frac{L_{AD}}{V_K} 60 + t_{SHD} + t_{ND} + \frac{L_{DB}}{V_K} 60 + t_{SHB} + t_d$$

$$T_Q = 20 + \frac{135}{45} 60 + 20 + 2 \cdot 0.5 \cdot 25 + \frac{81}{45} 60 + 2 \cdot 0.5 \cdot 25 + 30$$

$$T_Q = 20 + 180 + 20 + 25 + 108 + 25 + 30 = 408 \text{ min} = 6.8 \text{ h}$$

$$t_{VQ} = 180 + 108 = 288 \text{ min.} = 4,8 \text{ h}$$

$$t_{NSHQ} = 20 + 20 + 25 + 25 + 30 = 120 \text{ min.}$$

6. Numri i qark-udhëtimeve (rrotullimeve)

$$Z_{Qd} = \frac{H_{punë} \cdot 60 - \frac{L_{BA}}{V_K} 60}{T_Q} = \frac{16 \cdot 60 - \frac{54}{45} 60}{408} = \frac{960 - 72}{408} = 2 \quad (\text{qarkudhëtime})$$

7. Numri i nevojshëm i mjeteve në punë

$$A_{punë} = \frac{Z_{\lambda d}}{Z_{Qd}} = \frac{26}{2} = 13 \quad (\text{mjete në punë})$$

8. Autoparku i nevojshëm në inventar

$$Ai = \frac{A_{punë}}{\alpha_t} = \frac{13}{0.8125} = 16 \quad (\text{mjete në inventar})$$

9. Koeficienti i shfrytëzimit të autoparkut

$$\alpha = \frac{AD_{punë}}{AD_i}$$

$$AD_{punë} = A_{punë} D_{punë} = 13 \cdot 44 = 572 \quad (\text{auto} - \text{ditë në punë})$$

$$AD_i = A_i D_i = 16 \cdot 61 = 976 \quad (\text{auto} - \text{ditë në inventar})$$

$$\alpha = \frac{572}{976} = 0.586$$

10. Koeficienti i shfrytëzimit të rregullsisë teknike

$$\alpha' = \frac{AD_{punë}}{AD_a}$$

$$AD_a = \alpha_t AD_i = 0.8125 \cdot 976 = 793$$

$$\alpha' = \frac{572}{793} = 0.7213$$

11. Koeficienti i shfrytëzimit të kohës gjatë 24 orëve

$$\rho = \frac{AH_{punë}}{24 AD_{punë}} = \frac{A_{punë} H_{punë} D_{punë}}{24 A_{punë} D_{punë}} = \frac{8465,6}{13728} = \frac{14,8}{24} = 0,6166$$

$$AH_{punë} = Z_\lambda \cdot T_Q + H_{NSH} \cdot AD_{punë} = 1144 \cdot 6,8 + 1,2 \cdot 572 = 8465,6$$

Rezyme

Me temën për produktivitetin, nxënësit marrin njohuri për llojet e produktivitetit, njësitë me të cilat të njëjtit maten, mënyrën e matjes së tyre, si dhe aftësinë për të zgjidhur detyra në lidhje me këtë problematikë.

8. Komunikacioni ndërkombëtar i ngarkesës

8.1. Rregullimi ndërkombëtar i komunikacionit rrugor

Komunikacioni rrugor ndërkombëtar nuk është në mënyrë detale i rregulluar në planin ndërkombëtar siç është rasti me transportin hekurudhor.

Pas mbarimit të luftës së parë botërore me zhvillimin e transportit automobilistik, me iniciativën e Francës, në vitin 1924, është sjell marrëveshja për komunikacionin rrugor, e cila në vitin 1926 është zëvendësuar me Konventën, që është sjell në Gjenevë nga shoqëria e atëhershme e popujve. Në kontinentin amerikan komunikacioni ndërkombëtar është i rregulluar me konventën ndërkombëtare për rregullimin e komunikacionit ndërkombëtar automobilistik, që është sjell në Uashington në vitin 1943. Zhvillimi i shpejtë i transportit rrugor, e veçanërisht pas luftës së dytë botërore, ka imponuar nevojën që kjo çështje në planin ndërkombëtar të jetë e rregulluar posaçërisht sipas problemeve të veçanta. Kështu që në transportin rrugor ekzistojnë konventat ndërkombëtare që vijojnë:

1. Konventa ndërkombëtare për komunikacion rrugor, në Gjenevë në vitin 1949. Kjo konventë është akt themelor i unifikuar i cili sot e rregullon sigurinë në transportin rrugor ndërkombëtarë.
2. Konventa për kontratën e transportit rrugor ndërkombëtar të mallrave CMR, Gjenevë, në vitin 1949. Konventa CMR (Convention relative sur contract de transport internationale des marchandises par route), është e punuar sipas modeleve të konventave përkatëse në transportin hekurudhor. Me këtë konventë janë të rregulluara të gjitha çështjet themelore në lidhje me transportin ndërkombëtarë. Nga ana tjetër, kur bëhet fjalë për transportin e mallit ndërmjet vendeve që e kanë të ratifikuar konventën, palët nuk kanë të drejtë që sipas dëshirës së tyre t'i ndryshojnë dispozitat e konventës.
3. Konventa doganore për transport ndërkombëtar të mallit (TIR). Në praktikën afariste rëndësi të veçantë kanë edhe kushtet e përgjithshme për punë të transportit rrugor ndërkombëtar të cilat gjithnjë e më shumë shprehen në territorin e një vendi në formë të kushteve të përgjithshme për punë të transportuesve rrugor. Kushtet e përgjithshme kanë dhënë bazë solide për zhvillimin e transportit rrugor ndërkombëtar të Maqedonisë, pasi që janë qasur drejt formimit të principeve dhe procedurave të caktuara, të cilat sipas kushteve të deritanishme më shumë përgjigjen për rregullimin e kësaj materie, për shkak se i përmbajnë të gjitha principet prej marrëveshjeve ndërkombëtare për transport rrugor;

Për përparimin e transportit rrugor të mallit rol më të rëndësishëm ka *unioni ndërkombëtar për transport rrugor* -International Road Transport Union (IRU). Puna në

IRU zhvillohet nëpër seksione: për çështje ekonomike, teknike, tarifore dhe çështje tjera të përgjithshme. IRU ka të përpunuar formularë standard për transport ndërkombëtar (për shembull fletëngarkesën).

Republika e Maqedonisë është anëtare e:

- marrëveshjes Evropiane për transport ndërkombëtar të materieve të rrezikshme në komunikacionin rrugor (ADR) prej vitit 1957;
- marrëveshjes Evropiane për rrugë kryesore ndërkombëtare të qarkullimit (AGR), prej vitit 1975;
- konventës për shenja dhe sinjalizim në rrugë prej vitit 1968 me plotësimet nga viti 1971 dhe viti 1973 (Gazeta zyrtare e R. Maqedonisë Nr. 8/1994 vit).

Lejet ECMT (CEMT)

Kuotat multilaterale për lejet CEMT janë përdorur me 01.01.1974 pas periudhës provuese prej tre vitesh.

Me futjen e standardeve në raport me mjedisin jetësor dhe emisionet për mjete të “gjelbra”, u krijuan kushte për mjete transportuese motorike (MTM) ekologjike dhe të parrezikshme. Karakteri multilateral i lejeve shërben edhe për racionalizimin e nevojave të MTM dhe zvogëlimit të numrit të vozitjeve të zbrazëta.

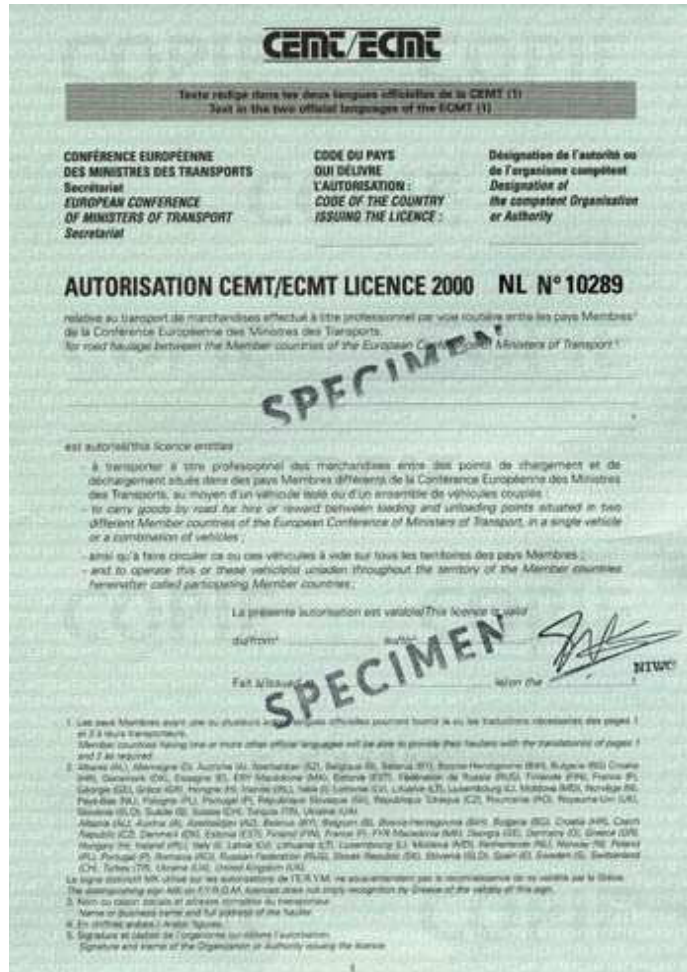
Çka paraqesin lejet CEMT

Lejet CEMT janë leje multilaterale për transporte tregtare ndërkombëtare të mallrave nëpër rrugë të kryera prej ndërmarrjeve transportuese, që janë të regjistruara në shtetin anëtar të CEMT-it, të cilat janë në sistemin e kuotave për operacione transportuese që realizohen:

- Ndërmjet shteteve anëtare të CEMT-it;
- Dhe/ose transit nëpër territorin e njërit ose më shumë shteteve anëtare të CEMT-it me MTM, të regjistruara në shtetin anëtar të CEMT-it.

Pjesë përbërëse e lejes CEMT është ditari i cili shfrytëzohet për operacione transportuese, sipas radhës kronologjike për çdo udhëtim të mjetit të ngarkuar ose të zbrazët dhe certifikatat që vërtetojnë se cilës kategori i takon mjeti. Ditari mund të shfrytëzohet vetëm për kontroll të lejes.

Ato leje nuk vlejnë për operacionet transportuese ndërmjet shtetit anëtar të CEMT-it dhe vendit të tretë.



Leja CEMT

Definicionet

Leja: valide për periudhë të caktuar kohore, për numër të pakufizuar të udhëtimeve dhe e shoqëruar me ditarin punues të plotësuar. Lejet mund të vlejnjë për vitin kalendarik (leje vjetore, me ngjyrë të gjelbër) ose për 30 ditë (leje afatshkurta, me ngjyrë të verdhë me vulë “leje afatshkurta”). Lejet afatshkurta nuk janë valide në territorin e Austrisë.

Karakterit multilateral i lejeve: mundësia për shfrytëzimin e lejes për transport ndërmjet shteteve anëtare dhe transit nëpërmjet njërës ose më shumë shteteve anëtare.

Lejet e caktuara CEMT mund të kenë kufizime territoriale. Kufizimet territoriale vlejnjë për territorin e Republikës së Austrisë, Republikës së Italisë, Republikës së Greqisë. Këto leje kanë vulë të kuqe me shenjën e shlyerjes së vendit në të cilin nuk mund të shfrytëzohet. Me lejen CEMT nuk mund të realizohet kabotazhi.

Transporti tregtar: operacioni transportues i cili realizohet nga ndërmarrja transportuese me pagesë.

Ndërmarrja transportuese: secili person ose firmë, person juridik, i cili merret (punon) me transport rrugor të mallrave dhe është i autorizuar për kryerjen e operacioneve transportuese ndërkombëtare prej organeve kompetente të qeverisë në shtetin e regjistrimit.

Transit: udhëtimi nëpër territorin e një shteti në të cilin nuk bëhet as ngarkimi, as shkarkimi i mallrave.

Mjeti motorik: mjeti motorik, i regjistruar në shtetin anëtar në të cilin tërheqësi (mjeti tërheqës) është i regjistruar në shtetin anëtarë, ndërsa shfrytëzohet për transport të mallrave. Mjeti transportues mundet me qenë në pronësi të ndërmarrjes ose mundet me qenë i huazuar nga ana e ndërmarrjes.

Mjeti huazuar: mjeti i cili nëpërmjet pagesës dhe i cili për një periudhë të caktuar kohore i jepet në dispozicion ndërmarrjes në bazë të kontratës me ndërmarrjen e cila e huazon (e jep me qira) mjetin. Kontrata për qira ka të bëjë vetëm për mjete të caktuara.

Kuota: numri i lejeve i cili u ndahet shteteve anëtare të CEMT-it ose numri i përgjithshëm i lejeve për shpërndarje. Kuotën e përcakton këshilli i ministrave.

Vëllimi dhe kufizimi i lejeve

Një leje CEMT mund të shfrytëzohet për transport ndërmjet shteteve anëtare të CEMT-it ose për transit nëpër territoret e tyre. Shteti anëtar i CEMT-it e njeh vlefshmërinë e lejes që është dhënë nga shteti tjetër anëtar si dhe shfrytëzimin në pajtim me kushtet e theksuara këtu si dhe kufizimet e caktuara, që janë dhënë më poshtë.

Një leje CEMT nuk mundëson transport të mallrave të cilat janë të ngarkuara në territorin e një shteti anëtar me shenjën për shkarkim në territorin e të njëjtit vend (kobotazh).

Lejet e caktuara nuk mund të shfrytëzohen në territoret e shteteve të caktuara anëtare, të cilat për atë qëllim janë të shënuara me vulë të kuqe.

Lejet CEMT shpërndahen dhe mbajnë shenjën me vulë të gjelbër, në përputhje me kategoritë përkatëse të mjeteve.

Rregullimi ndërkombëtar i komunikacionit hekurudhor

Komunikacioni ndërkombëtar hekurudhor, nga vetë natyra e veprimtarisë së tij, kërkon rregullim ndërkombëtar uniform (të njëlojtë). Shumë është e vështirë të paramendohet kur dërguesi-shfrytëzuesi do të duhej të kujdeset që në secilën doganë malli të dorëzohet për transport në hekurudhën vijuese, e kjo do të thotë që pronari i mallit ose shpediteri i saj do të duheshin ta realizonin ringarkimin e vagonëve. Me këtë malli në stacionet kufitare do të ndalej shumë gjatë dhe do të sillte deri te mbingarkimi i stacioneve dhe linjave hekurudhore. Gjithashtu, do të paraqitej problemi i pagesës së shpenzimeve të transportit pasi që të gjithë do të paguanin në valutën e tyre nacionale.

Kjo lëmi në planin ndërkombëtar është njëra prej punëve tregtare e cila është tërësisht e rregulluar. Rregullat e transportit ndërkombëtar me hekurudhë janë të

barazuara në atë masë çka me të drejtë mund të flitet për drejtësi uniforme në këtë lëmi të rëndësishme të ekonomizimit ndërkombëtar.

Konventa e parë për transport ndërkombëtar të mallrave me hekurudhë është sjell në vitin 1890, në Bernë, shkurtimisht (CIM).

Megjithatë, për shkak të nevojave të cilat ishin paraqitur, është bërë revizioni i plotë i konventës të vitit 1890, në Bernë, dhe në vitin 1924 janë nënshkruar dy konventa të reja të cilat e kanë zëvendësuar (CIM), e ato janë: Konventa ndërkombëtare për transport të mallrave nëpër hekurudhë, shkurtimisht (CIM – *Convention internationale concernant le transport et des marchandises par chemins de fer*) dhe konventa ndërkombëtare për transport të udhëtarëve dhe bagazhit me hekurudhë – (CIM - *Convention internationale concernant le transport et des bagages par chemins de fer*). Me konventën e parë është rregulluar transporti ndërkombëtar hekurudhor i mallit, ndërsa me të dytën transporti i udhëtarëve dhe bagazhit.

Ish Jugosllavia ishte nënshkruese e kësaj konvente, si edhe një numër i madh i vendeve tjera evropiane (si për shembull: Austria, Belgjika, Bullgaria, Ish Çekosllovakia, Danimarka, Finlanda, Franca, Greqia, Holanda, Italia, Libia, Luksemburgu, Lihtenshtajni, Hungaria, Gjermania, Norvegjia, Polonia, Portugalia, Rumania, Zvicra, Suedia, Turqia, Siria, Iraku, Maroku, Mbretëria e Bashkuar e Britanisë së Madhe dhe Irlanda veriore).

Megjithatë, përveç kësaj konvente (CIM), janë të përpunuara edhe konventa dhe marrëveshje tjera të cilat e plotësojnë, përkatësisht i ripërpunojnë dispozitat përkatëse të saja, e ato janë:

1. Rregullorja ndërkombëtare për transportin e mallit të rrezikshëm me hekurudhë (RID);
2. Marrëveshja ndërkombëtare për përdorim të ndërsjellë të mjeteve hekurudhore në komunikacionin ndërkombëtar (RIV);
3. Rregullorja ndërkombëtare për transportin e kontejnerëve (RICO);
4. Rregullorja ndërkombëtare për transportin bartjen e mallit ekspres (RIEx);
5. Rregullorja e byrosë qendrore për transport ndërkombëtar hekurudhor (OCTI);
6. Statuti i komisionit të revizionit dhe komisionit të ekspertëve etj.;
7. Rregullorja për arbitrazh.

Konventa (CIM) përmban dispozita të cilat kanë të bëjnë me obligimet e hekurudhës:

- Për kryerjen e transportit;
- Për formën dhe kushtet e kontratës për transport;
- Për realizimin dhe ndërrimin e kontratës për transport;
- Për përgjegjësin e hekurudhës;
- Si dhe dispozitave tjera për transport – transporti i mallit sipas së cilës nënkuptohet secila dërgesë e mallit e dorëzuar me fletëngarkesë direkte për transport nëpër territorin e dy shteteve kontraktuese, me përdorimin e linjave hekurudhore të cilat gjenden në listën e Byrosë në Bernë.

Në përbërjen e konventës CIM janë sjell dispozita dhe rregullore të ndryshme të cilat e rregullojnë procedurën për transport me vagonë privat, kontejner etj.

Konventa e parë ndërkombëtare për transportin e mallit me hekurudhë, deri më tani tetë herë ka përjetuar revizion, me atë qëllim që të modernizohet dhe të përsoset kah nevojat e transportit bashkëkohor të mallit. Kështu, për shembull, prej 1 maji të vitit 1985, ka hyrë në fuqi Konventa për transport ndërkombëtar hekurudhor (COTIF), e cila përmban dispozita institucionale, ndërsa pjesën përbërëse e përbëjnë dy shtojca:

- Shtojca A – rregulla uniforme (njëllojta) për kontratë për transport ndërkombëtar të udhëtarëve dhe bagazhit me hekurudhë (EP/CIV);
- Shtojca B – rregulla uniforme për kontratën për transport ndërkombëtar të mallit me hekurudhë (EP/CIM).

Përveç këtyre burimeve kryesore, për transport ndërkombëtar të mallit me hekurudhë, si burime plotësuese, përdoren edhe dispozitat plotësuese që i sjellin dy apo më shumë shtete, ose dy apo më shumë hekurudha me të cilat mund të shmangemi prej rregullave uniforme të CIM.

Megjithatë, në planin ndërkombëtar ekzistojnë edhe konventa tjera për rregullimin e kësaj materie:

- Marrëveshja ndërkombëtare hekurudhore për transport të mallit – SMGS (Soglasenie o mezdunarodnom zelezadoroznom grozovom sop.);
- Marrëveshja ndërkombëtare për transportimin (bartjen) e udhëtarëve (pasagjerëve) dhe bagazhit (SMPS), e lidhur ndërmjet vendeve socialiste të Evropës Lindore. Kjo konventë (SMGS) e rregullon transportin ndërkombëtar hekurudhor të mallit ndërmjet: ish vendeve socialiste: Shqipëri, Bullgari, Hungari, RD e Vietnamit, RD e Gjermanisë, RP e Kinës, RD e Koresë së Veriut, RP të Mongolisë, RP të Polonisë, RP të Rumanisë, BRSS dhe RS të Çekosllovakisë. Kjo konventë, mbi të gjitha, e rregullon të njëjtën materie, si edhe konventa (CIM), vetëm se kjo në tërësi është e aftësuar kah kushtet e posaçme të vendeve, përkatësisht anëtareve të kësaj konvente. Konventa detalisht e rregullon: bartjen e mallit, fletëngarkesën, përgjegjësinë e hekurudhës në transport, mundësinë për ndërrimin e kontratës për transport të mallit, dispozitat për paketim të mallit, çështjen e mallit që kushtimisht pranohet për transport etj.

Edhe në përbërjen e konventës SMGS janë sjell dispozita dhe tarifa të unifikuara transite të ashtuquajtura ETT, të cilat vlejnë si dispozita uniforme në transportin e mallrave ndërmjet vendeve anëtare.

Konventa SMGS akoma përdoret.

8.3. Rregullimi i komunikacionit ndërkombëtar lumor

Komunikacioni uhor lumor, edhe pse bënë pjesë në degët më të vjetra të transportit, në planin ndërkombëtar nuk është i rregulluar në masë të madhe. Ekzistojnë konventa të caktuara ndërkombëtare të cilat e rregullojnë regjimin e lundrimit nëpër lumenj, megjithatë, mangësi e atyre dispozitave është ajo që nuk i rregullojnë raportet ndërmjet pjesëmarrësve të transportit.

Transporti lumor në rrugët lumore të brendshme në vendet evropiane, kryesisht rregullohet në tre sisteme.

- Në sistemin e parë, sipas shembullit të së drejtës frënge, transporti lumor rregullohet me dispozitat e transportit tokësor, ndërsa më së shumti me rregullat e transportit hekurudhor.

- Në sistemin e dytë ekziston legjislacion për transportin lumor. Rregullat e transportit lumor të mallit janë shumë të afërta me dispozitat e transportit detar të mallit (si për shembull: në Gjermani, Austri, Çeki, Sllovaki etj.).

- Në sistemin e tretë transporti lumor i mallit rregullohet me rregullat të cilat, kryesisht, përdoren në transportin detar të mallit, dhe ai kryet në bazë të kontratës të dhënat e së cilit futen në të ashtuquajturën fletëngarkesë lumore ose konosman lumor (i cili zakonisht jepet gjatë transportit të mallit nëpër lumin Rajna).

Për rregullimin e transportit lumor në qarkullimin ndërkombëtar, janë të përpunuara konventa të caktuara, të cilat për fat të keq, nuk janë të nënshkruara e as të ratifikuara, e ato janë:

- Konventa për unifikimin e rregullave për përplasjet në lundrimin e brendshëm;
- Konventa për regjistrimin e anijeve për lundrim të brendshëm, e drejta "inre" e atyre anijeve dhe çështje tjera të ngjashme;
- Konventa për masa administrative për ndarjen e së drejtës në anije në lundrimin brendshëm;
- Komisioni ekonomik evropian i kombeve të bashkuara ka përpunuar projekt konventën e kontratës për transport të mallit në lundrimin e brendshëm (këtë projekt akoma nuk e ka nënshkruar asnjë vend).

Duhet të theksohet se lumenjtë të cilët kalojnë nëpër më shumë vende, të ashtuquajtur ndërkombëtar, transporti lumor i mallit si dhe lundrimi i përgjithshëm, shpeshherë, rregullohen me marrëveshje të posaçme në mënyrë të posaçme (për shembull, si është rregulluar transporti i mallit nëpër lumenjtë Rajna dhe Danub).

8.4 Rregullimi ndërkombëtar i komunikacionit ajror

Transporti i mallit nëpër rrugë ajrore paraqet degën më të re të transportit. Duke iu falënderuar këtyre konventave në lëmin e komunikacionit ajror deri më tani është arritur shkallë e lart e barazimit (njësimit) se sa në degët tjera të transportit.

Marrëveshja e parë është konventa e Parisit në vitin 1919, e cila e rregullon kryerjen e komunikacionit ajror ndërmjet vendeve të ndryshme.

Konventa pan-amerikane, në Havanë në vitin 1928, deri më tani e kanë nënshkruar 73 vende.

Në konferencën në Çikago, përveç nxjerrjes konventës e cila ka karakter publik-juridik, janë nxjerr edhe tre marrëveshje, edhe atë: Marrëveshja për transit ndërkombëtar, Marrëveshja për transport ndërkombëtar ajror dhe Marrëveshja e përkohshme e aviacionit ndërkombëtar civil.

Konventa e Çikagos është bazë për rregullimin e raporteve publiko-juridike në aviacionin ndërkombëtar, ndërsa i rregullon çështjet vijuese:

- Sovranitetin mbi hapësirën ajrore;
- Fluturimin mbi territoret e shteteve kontraktuese;
- Përkatësinë nacionale të aviacionit;
- Masat për lehtësimin e lundrimit ajror;
- Kushtet që duhet t'i plotësoj aviacioni për lundrim të sigurt ajror;
- Mënyrën e sjelljes dhe përdorimin e standardeve dhe rekomandimeve ndërkombëtare;
- Statutin e organizatave ndërkombëtare të aviacionit civil etj.

Në marrëveshjet e nxjerra janë të rregulluara të ashtuquajturat liritë teknike dhe liritë komerciale, edhe atë: të ashtuquajturat pesë liri të Çikagos. Ato liri janë e drejta për fluturim nëpër territorin e ndonjë shteti pa aderim; e drejta e qëllimeve jo-komerciale; e drejta e shkarkimit të udhëtarëve, postës dhe ngarkesës në shtetin e huaj. Konventat ndërkombëtare kanë karakter pronëso-ro-juridik, ndërsa kanë të bëjnë me transportin e udhëtarëve dhe mallit në komunikacionin ajror:

- Konventa e Varshavës, në Varshavë, në vitin 1929, për njësimin e disa rregullave që kanë të bëjnë me transportin ndërkombëtar ajror;
- Protokollin e Hagës, Hagë, në vitin 1955, për ndërrimin e konventës për transport ndërkombëtar ajror;
- Protokollin e Guatemalës, Guatemalë, në vitin 1971, për ndërrimin e rregullores së Konventës së Varshavës për përgjegjësinë e transportit ajror të udhëtarëve;
- Protokollin e Montrealit, Montreal, në vitin 1975, nr 4 për ndërrimin e konventës së Varshavës dhe protokollit të Hagës.

Konventa e Varshavës ka karakter pronësoro-juridik për atë se e rregullon çështjen që ka të bëjë me transportin e udhëtarëve dhe mallit, edhe atë:

- Kontrata për transport ajror;
- Natyra e dokumenteve transportuese (kartelat e udhëtimit, fletëbagazhet, fletëngarkesat etj.);
- Përcaktimi i të drejtave dhe obligimeve të transportuesit;
- Përgjegjësitë e transportuesit ajror;
- Të drejtat dhe obligimet e udhëtarëve;
- Llojet e transportit ajror;
- Rastet kur mund të kufizohet përgjegjësia e transportuesit;
- Rastet kur transportuesi mund të lirohet nga përgjegjësitë etj.

Gjithashtu, duhet posaçërisht të theksohen edhe konventat tjera të rëndësishme, si konventa e Gvadalhalit prej 1961, me të cilën bëhet njësimi i statutit të transportuesit të kontraktuar dhe faktik si dhe dhënia e mbrojtjes më të madhe juridike të shfrytëzuesve të transportit ajror (me këtë konventë janë krijuar edhe disa dilema pronësore-juridike në kontratën për transport, prandaj konsiderohet se edhe kjo konventë ka bërë revizionin përkatës të konventës së Varshavës); Konventa e Romës prej vitit 1933, e ndryshuar dhe e plotësuar me tekst ë ri në vitin 1952, si konventë për dëmet që i ka shkaktuar aviacionet e huaja personave të tretë, ndërsa është e reviduar në Montreal, në vitin 1978. Qëllimi i kësaj konvente është që të sigurohen të drejtat e vërteta dhe radhitjes së tyre në rast të pagesës së detyruar nga prona e vlerës së aviacionit. Grupi më i madh i konventave penale-juridike kanë dispozita kundër rrezikimit të sigurisë së aviacionit civil (konventa e Tokios prej vitit 1963, konventa e Hagës prej vitit 1970, dhe konventa e Montrealit prej vitit 1971).

Megjithatë, veçanërisht duhet të theksohet se përveç konventës së Varshavës, e cila e rregullon transportin ndërkombëtar të mallit, udhëtarëve dhe bagazhit, me rëndësi të madhe janë edhe kushtet e përgjithshme për transportin e udhëtarëve, bagazhit dhe mallit të shoqatës ndërkombëtare për komunikacion ajror (IATA), në vitin 1949, ndërsa përdoren në transportin ndërkombëtar ajror të cilat nuk janë të përfshira me konventën e Varshavës. Për rregullimin ndërkombëtar të transportit ajror është me rëndësi edhe marrëveshja ndërshtetërore për fluturime (lundrime) konkrete ajrore dhe komunikacion ajror. Kështu për shembull, sipas evidencës të ICAO (organizata ndërkombëtare për aviacion civil) deri më sot janë lidhur më shumë se një milion marrëveshje bilaterale dhe protokolle për komunikacionin ajror. Në ato marrëveshje ndërmjet dy shteteve drejtpërdrejtë rregullohen çështjet për sigurinë e komunikacionit ajror, pastaj të drejtave komerciale përkatësisht kushtet nën të cilat do të zhvillohet ai komunikacion, mënyra e transferimit të mjeteve të realizuara prej punës në bazë të transportit të udhëtarëve dhe mallit.

Pyetje për kontrollimin e njohurive

1. Numëroj konventat ndërkombëtare të cilat e rregullojnë komunikacionin rrugor?
2. Kur dhe ku është sjell konventa e parë ndërkombëtare për rregullimin e komunikacionit hekurudhor (CIM)?
3. Cilat janë marrëveshjet ndërkombëtare dhe rregulloret të cilat e plotësojnë konventën për komunikacion hekurudhor?
4. Cilat janë dy shtojcat që e plotësojnë konventën ndërkombëtare për transport hekurudhor (COTIV)?
5. Numëroj tre sistemet të cilët e rregullojnë komunikacionin ujor në rrugët ujore të brendshme?
6. Cilat janë konventat ndërkombëtare që janë sjell për rregullimin e komunikacionit ujor lumor, ndërsa nuk janë të nënshkruara?
7. Numëroj marrëveshjet të cilat janë sjell në konventën e Çikagos për rregullimin e komunikacionit ajror?
8. Cilat çështje i rregullon konventa e Çikagos?
9. Sqaroi çështjet që i definojnë konventa e Varshavës për komunikacion ajror?

Rezyme

Në këtë temë është përpunuar materiali për rregullimin e llojeve të ndryshme të komunikacionit, edhe atë për komunikacionin rrugor, hekurudhor, lumor dhe ajror. Njoftohen me karakteristikat themelore të konventave me të cilat janë të rregulluara të drejtat dhe detyrimet e pjesëmarrësve në këto transporte.

Në vazhdim janë dhënë dokumente të cilat shfrytëzohen në komunikacionin ndërkombëtar të ngarkesës për kryerjen e proceseve transportuese.

Organizimi i komunikacionit rrugor

met TIR
PAGE 5

7. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s)		8. Documents joints au manifeste	
MANIFESTE DE MARCHANDISES			
9. a) Compartiment(s) de chargement ou conteneur(s) b) Marques et Nos des colis ou objets		10. Nombre et nature des colis ou objets: désignation des marchandises	
		11. Poids brut en kg	
		16. Scelléments ou marques d'identification apposés (nombre, identification)	
12. Total des colis figurant sur le manifeste Destination:		13. Je certifie que les rubriques 9 et 12 ci-dessus sont exactes et complètes	
1. Bureau de douane		14. Lieu et date	
2. Bureau de douane		15. Signature du titulaire ou de son représentant	
3. Bureau de douane		17. Bureau de douane de départ Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane	
18. Certificat de prise en charge (bureau de douane de départ ou de passage d'entrée)			
<input type="checkbox"/> 19. Scelléments ou marques d'identification reconnus intacts		20. Délai de transit	
21. Enregistré par le bureau de douane de		sous le No	
22. Divers (itinéraire fixe: bureau où le transport doit être présenté, etc.)			
23. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane			

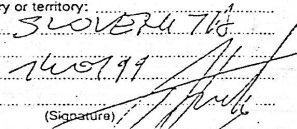
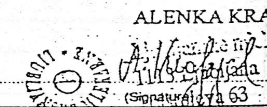
SOUCHE N° 1

XT25019648

PAGE 1 du CARNET TIR

1. Pris en charge par le bureau de douane de <u>B/ ØEDJIKH</u>		6. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane	
2. Sous le No <u>2032 / PP</u>		ØEDJIKH - EV20ND01	
3. Scelléments ou marques d'identification apposés		ØEDJIKH - EV20ND01	
4. <input type="checkbox"/> Scelléments ou marques d'identification reconnus intacts		-1-	
5. Divers (itinéraire fixe, bureau où le transport doit être présenté, etc.)		ØEDJIKH	
		250198	

Shtojca 1: Karneti TIR

1. Exporter (Name, full address, country) LJUBLJANSKE MLEKARNE d.d. Tolstojeva 63 1000 Ljubljana, SLOVENIJA		EUR. 1 N° A 0810501 See notes overleaf before completing this form	
3. Consignee (Name, full address, country) (Optional) ALENPROM T.P. PETKO JANČEVSKI 38 SKOPJE R. MAKEDONIJA		2. Certificate used in preferential trade between REPUBLIK SLOVENIEN and REPUBLIK MACEDONIEN <small>(insert appropriate countries, groups of countries or territories)</small>	
6. Transport details (Optional) By truck No.: KU-531-BC/KU-219-BA		4. Country, group of countries of territory in which the products are considered as originating REPUBLIK SLOVENIEN	5. Country, group of countries or territory of destination REPUBLIK MACEDONIEN
7. Remarks			
8. Item number; marks and numbers; number and kind of packages ¹⁾ ; description of goods ALPSKO MLEKO 3,2 % TB 1/1 SLIM, 1200 COLL. 11.000,00 LIT		9. Gross mass (kg) or other measure (litres, cu.m, etc.) 15.800,00 KG	10. Invoices (optional) 017181929
11. CUSTOMS ENDORSEMENT Declaration certified. Export document Form <u>EX 1</u> No. <u>1032</u> Date: <u>13.01.99</u> Customs office: <u>Ljubljana BOC</u> Issuing country or territory: <u>SLOVENIJA</u> Date: <u>13.01.99</u> (Signature) 		12. DECLARATION BY THE EXPORTER I, the undersigned, declare that the goods described above meet the conditions required for the issue of this certificate. Ljubljana, 13.01.99 Place and date: ALENKA KRAFOGEL (Signature) 	


1) Goods are transported, indicate number of units of state in case of appropriate
 2) Complete only where the requirement of the issuing country or territory requires

GT EUR-1/001 - Soçlasje CURS: 06, 14, 865407-94 - Ponatis prepovedan

Shtojca 2: EUR 1.

ЗАВОД ЗА ПЛИТЕН ПРОМЕТ		ИЗВЕШТАЈ ЗА ЗАДОЛЖУВАЊЕ	
(Организационна единица на Заводот)			
Ја задолжително пашата сметка			
И ЈУГОСКОПОР СТИМ Скопје		тип	
(назив и седиште на исплатителот)		Валута жиро с/ка	
наш дан. број		индентификациска број	
Депонент на		11 108-4369777	
на која банка		Получен на ден	
Депонент на		11	
(назив и седиште на банката)		Шифра	
Цел на дозакт		08	
ДРУГИ ДАВАЧКИ		ДЕН. = 67.725,00	
ЦАРНИСКА УЉАВА НА		број	
Во корист на		40100-845-960	
РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА-СКОПЈЕ		Получен на ден (brod)	
(назив и седиште на банката)		с7 1999-81221-9070	
Депонент на		(место и дата)	
Народна банка на РМ			
(назив и седиште на банката)			
Одзнака на контролата			
Одн. бр. 41 ЗПМ			
Одн. бр. 41 ЗПМ			

Shtojca 3- Fatura

ДЕКЛАРАЦИЈА ЗА ЦАРИНСКА ВРЕДНОСТ ДЦВ	
<p>ПОДАВАЧОТ (со печатни букви) ЕДИРНЕ</p> <p>2 (а) НАЗИВ, АДРЕСА И МАТИЧЕН БРОЈ НА ЦАРИНСКИОТ ОБВРЗНИК (со печатни букви) ИНТЕР ШЕРО КОМЕРЦ СКОПЈЕ УЛ. У. Т. КАРПОШ 55Е 5151368</p> <p>2 (б) НАЗИВ, АДРЕСА И МАТИЧЕН БРОЈ НА ПОДНОСИТЕЛОТ НА ЕЦД ЗА УВОЗ (со печатни букви) ЈУБА 4369777 Бадинарница 190 СКОПЈЕ</p> <p>ВАЖНА НАПОМЕНА Подносителот кој ја подпишува и приложува оваа декларација одговара напосвој точноста и комплетноста на елементите кои се наоѓаат на овој формулар и за секој дополнително приложен лист како и за автентичноста на секој документ приложен како поткрепа на овие елементи. Исто така, подносителот е должен да обезбеди целосна информација или дополнителен документ неопходен за определување на царинската вредност на стоките</p>	<p>ЗА АДМИНИСТРАТИВНА УПОТРЕБА</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>3 Услови на испорака (паритет) EXW ЕДИРНЕ</p> <p>4 Број и датум на фактура ИС1</p> <p>5 Број и датум на договор</p>
<p>6</p> <p>7 (а) Дали купувачот и продавачот се поврзани согласно Законот за царините ()? Ако одговорот е "не", поминете на рубрика 8</p> <p>(б) Дали поврзаноста влијае на цената на увезените стоки?</p> <p>(в) (факултативен одговор) Дали трансакциската вредност на увезените стоки е многу блиска до вредноста наведена во фактурата? Ако е "да" повете детално да го објасните тоа:</p> <p>8 (а) Дали постојат ограничувања за купувачите во поглед на располагање или користење на стоките, освен во случај кога: - ограничувањата се утврдени со посебни прописи, - ограничувањата што се однесуваат на забраната за препродажба во трети земји, или - ограничувањата што суштествено не влијаат врз вредноста на стоките?</p> <p>(б) Дали продажбата или цената подлежи на УСЛОВИ или ОБВРСКИ чија вредност не може да се определи во однос на вредноста на стоките што се царинат? Прецизирајте ги ограничувањата, условите или обврските во зависност од случајот.</p> <p>Ако вредноста на условите и обврските може да се определи означете ја сумата во рубрика 15 во ДЦВ-1</p> <p>9 (а) Дали постојат НАДОМЕСТОЦИ или ПРАВО НА ЛИЦЕНЦА на увезените стоки за кои купувачот е должен да ги исплати било директно или индиректно како услови на продажба?</p> <p>(б) Дали продажбата е условена со договор кој предвидува дел од стоките по секоја повторна продажба, отстапување или подоцнежнo користење на стоките, да се врати директно или индиректно кај продавачот? Ако одговорите со "да" на едно од овие прашања, наведете ги условите и ако е можно означете ги сумите во рубриците 19 и 20 во ДЦВ-1</p>	
<p>() ЗАБЕЛЕШКИ ЗА РУБРИКА 7</p> <p>1. Како поврзани лица се сметаат следниве: (а) ако едното лице преку свој претставник учествува во раководењето на другото и обратно; (б) ако се регистрирани како деловни партнери; (в) ако се во однос на работодавец и вработено лице; (г) ако било кое лице поседува, контролира или држи директно или индиректно 5% или повеќе од акциите или делува со право на глас на едното или на другото лице; (д) ако едното лице непосредно или посредно го контролира другото лице или обратно; (е) ако и двете лица се директно или индиректно контролирани од трето лице; (ж) ако заедно, тие контролираат директно или индиректно трето лице; или (з) ако се во сродство до четврт степен.</p> <p>2. Фактот дека купувачот и продавачот се поврзани не ја спречува употребата на трансакциската вредност.</p> <p>ОБЛАСТЕНА Печатница ад. Напредак Тетово, Соопштение бр. 02-573/1-97</p>	<p>10 (а)</p> <p>10 (б) Место: СКОПЈЕ Датум: ЈУБА 10-98 Име, презиме, потпис и печат на подносителот: ЈУБА 4369777 ХРИСТОВСКА КЕТИ</p>

Shtojca 4 – DVD – Deklaracioi për vlerën doganore

9. Shpedicioni dhe punët shpeditere në komunikacionin ndërkombëtar

Krijimi dhe zhvillimi i shpedicionit

Krijimi i shpedicionit ndërkombëtar ka qenë i kushtëzuar prej zhvillimit të qarkullimit ndërkombëtar të mallit.

Zmadhimi i vëllimit të këmbimit ndërkombëtar të të mirave materiale e ka imponuar nevojën e ndarjes ndërkombëtare të punës, që më vonë të kryhet ndarja e punës ndërmjet veprimtarive të veçanta përkatësisht specializimit të tyre. Vetëm në atë mënyrë ka mundur që të sigurohet funksionimi racional i sistemeve ekonomike nacionale në sistemin ekonomik botëror, në kuadër të veprimtarive të tyre ekonomike. Ashtu në shkallë të caktuar të zhvillimit të fuqive prodhuese dhe të ndarjes përkatëse të punës vjen deri te ndarja e tregtisë prej prodhimtarisë, deri te ndarja e saj prej transportit, ndërsa zhvillimi i tregtisë dhe transportit kanë sjell deri te paraqitja e ndërmjetësuesit të posaçëm të specializuar – shpeditërit, si organizator i dërgimit, shpërndarjes dhe transportit të mallrave.

Tregtia në të kaluarën është kufizuar në disa produkte të shtrenjta, të cilat tregtarët rregullisht i kanë transportuar me mjete vetjake transportuese. Tregtarët personalisht e kanë përcjell mallin prej vendit të dërgimit, zakonisht vendit të prodhimit, deri te vendi i caktuar, zakonisht vendi i konsumit. Në kryerjen e atillë të veprimtarive nuk ka pasur nevojë për kurrfarë ndërmjetësuesi e as ndihmësi në organizimin e dërgimit dhe shpërndarjes së mallit.

Më vonë tregtia është zhvilluar deri në atë masë që gradualisht është zgjeruar në numër më të madh të artikujve, në hapësira më të gjera dhe në distanca më të mëdha.

Ekspansioni i tregtisë ka qenë e kushtëzuar prej zhvillimit të fuqive prodhuese. Me zhvillimin e fuqive prodhuese dhe tregtisë është zhvilluar edhe teknika e transportit të mallrave. Me zgjerimin e tregtisë, zmadhimin e lidhjeve të komunikacionit dhe qarkullimit dhe me përsosjen teknike, tregtarit u janë imponuar dy pyetje:

- Nëpër cilën rrugë transportuese (itinerar) dhe me cilin mjet transportues do ta dërgoj mallin e caktuar në mënyrë sa më ekonomike, dhe
- Si të arrihet dërgimi dhe shpërndarja e sigurt e mallit në vend të caktuar dhe në duar të caktuara.

Si përgjigje e këtyre pyetjeve, është imponuar nevoja prej:

- Paraqitjes së shpeditërit, i cili është vendosur ndërmjet tregtarit dhe transportuesit, si ndërmjetësues i specializuar, i cili në mënyrë profesionale, të sigurt, ekonomike dhe të shpejtë do ta organizoj dërgimin dhe shpërndarjen e mallit prej dërguesit deri te pranuesi;
- Paraqitjen e dokumenteve transportuese, të cilat transportuesi ia ka shpërndarë tregtarit si dëshmi për pranimin e mallit për transport dhe obligimin që malli i pranuar për transport do t'i dorëzohet pranuesit të tij në kohë dhe vend të caktuar.

Tregtia ndërkombëtare e rregulluar me një numër të madh të instrumenteve doganor, revizor dhe instrumenteve tjerë gjithnjë e më shumë po ndërlikohej deri në atë shkallë sa që tregtari nuk mundte ta dijë dhe ta përcjell teknikën e ndërlikuar të tregtisë ndërkombëtare dhe dërgimit ndërkombëtar të mallrave. Për këtë shkak tregtari për vete e ka mbajtur kujdesin ekskluzivisht për punët tregtare në kuptim të ngushtë, (përpunimin e tregut, vendosjen e lidhjeve tregtare, lidhjen e kontratave për shitblerje, futjen e teknikave bashkëkohore të punës në tregti dhe ngjashëm), derisa shpeditërit i ka lënë kujdesin për organizimin profesional të dërgimit dhe shpërndarjes së mallit. Praktika ka treguar dhe vërtetuar se më e dobishme është që organizimin për dërgimin dhe shpërndarjen e mallrave t'i lihet shpeditërit pasi që ai dinë mallin ta dërgoj dhe shpërndaj shumë më shpejt, më profesional dhe më efikas, duke e udhëzuar nëpër drejtimet më të përshtatshme dhe mjetet transportuese, gjatë kësaj duke marrë parasysh llojin dhe gjendjen e mallrave, doganave, kushtet devizore, tregtare, të sigurimit, kushteve klimatike dhe kushteve tjera.

Fillet (rrënjët) e shpedicionit kanë prejardhje prej shekullit XIII. Në ata kohë Venecia ka qenë forca më e madhe në rrugët kryesore të transportit në ujë dhe ka luajtur rol më të rëndësishëm në tregtinë me vendet fqinjë. Në tregtinë me vendet e alpeve dhe përtej alpeve, tregtarët dërgimin dhe shpërndarjen e rregullt të mallrave ua kanë besuar ndërmjetësuesve të posaçëm të cilët janë kujdesur për transportin e sigurt. Në vende të caktuara këto ndërmjetësues ua kanë dorëzuar mallin pranuesve-blerësve me nënshkrim në dokument të shkruar (dëshmi), i cili llogaritet si dokument i parë transportues. Në fund të shekullit XIII tregtia me vendet më të largëta është zhvilluar në kufi më të gjerë, dhe kështu tregtarët gjithnjë e më shumë u janë drejtuar ndërmjetësuesit veçanërisht të specializuar – shpeditërit, i cili ka bërë zgjedhjen e rrugës transportuese, ka huazuar mjete transportuese dhe ka dhënë këshilla profesional në aspekt të kryerjes së transportit të mallrave. Në shekullin XVI edhe ndërmjetësuesi ka filluar të organizoj dërgim dhe shpërndarje të mallit për llogari të vetë, të arkëtoj shpenzimet e transportit dhe të jep dokumente transportuese. Në shekullin XIX kur u paraqitën hekurudha dhe mjetet tjera transportuese bashkëkohore, ndërsa tregtia ndërkombëtare ka filluar të zhvillohet në vëllim më të gjerë, pozicioni i shpeditërit fuqimisht u afirmua dhe u përforcua. Funkcionet ekonomike të shpedicionit kanë filluar madje në shekullin XIX me sjelljen e dispozitave përkatëse. Vendet e zhvilluara perëndimore, në kuadër të ligjeve tregtare, kanë sjell dispozita të posaçme për shpedicion si formë e posaçme e veprimtarisë tregtare, e me këtë edhe të veprimtarisë së shpedicionit dhe jepet bazë e nevojshme juridike.

Me zmadhimin e prodhimtarisë zmadhohet edhe tregtia, me zmadhimin e tregtisë zgjerohet dhe përsoset komunikacioni, ndërsa me zhvillimin e tregtisë dhe komunikacionit vjen deri te përparimi dhe afirmimi i veprimtarisë së shpedicionit. Në kuptim të kundërt, edhe zhvillimi i veprimtarisë së shpedicionit vepron në mënyrë simuluese në përparimin e pjesëmarrësve tjerë në sistemin tregtar të jashtëm dhe në sistemin ndërkombëtar të komunikacionit.

Duke i falënderuar ndarjes së punës ndërmjet të gjithë pjesëmarrësve në qarkullimin e jashtëm tregtar dhe ndërkombëtar të komunikacionit, me ndihmën e shpeditërit ndërkombëtar të sigurohet dërgim, shpërndarje dhe transit i organizuar i mallrave:

- Në mënyrë profesionale – me përdorimin e formave bashkëkohore të racionalizimit, manipulimit dhe transportit të mallrave, si dhe instrumenteve më

të përshtatshëm transportues, doganor, devizor, tregtisë së jashtme dhe instrumenteve tjerë;

- Në mënyrë ekonomike – me shpenzime relativisht sa më të ulëta të manipulimit, të transportit dhe shpenzimeve tjera;
- Në mënyrë profesionale, të shpejt dhe të rregullt – me garanci që dërgimi dhe shpërndarja e mallit do të kryhet në kohë, që do të mbërrijë në vendin e caktuar në gjendje të rregullt, me pamjet të mirë të jashtme, me sasi të pa zvogëluar dhe që do të livrohet pa pengesa.

E gjithë kjo e nënkupton dërgimin dhe dorëzimin e mallit në kohë, me kualitet dhe kuantitet.

Në bazë të zhvillimit të këtyre të shpedicionit ndërkombëtar del edhe funksioni i tij themelor ekonomik në qarkullimin ndërkombëtar të mallit si pjesë e tregtisë së jashtme dhe si formë më e lartë e transportit.

9.1.1 Nocionet – shpedicioni ndërkombëtar, shpediteri ndërkombëtar, ndërshtpediteri dhe nënshtpediteri

Fjala shpedicion është me prejardhje latine, “**expedire**” që në përkthim do të thotë “pikarritje”, “rregullim”, zgjidhje, ndërsa në praktikë si “dërgues”, “dorëzues ose shpërndarës”.

Në punimet shkencore dhe literaturën profesionale më së shpeshti përdoren shprehjet “shpedicion” dhe “shpediter”.

Shprehjet “shpedicion” dhe “shpediter” përdoren edhe në legjislativen Maqedonase. Kështu, në ligjin për punë të jashtme tregtare (neni 1 dhe neni 27), duke i numëruar shërbimet në qarkullimin e jashtëm tregtar “shpedicioni ndërkombëtar” përmendet si formë e posaçme e punës së jashtme tregtare. Në vendimin për klasifikim unik të veprimtarive, shërbimeve në “shpedicionin e brendshëm dhe ndërkombëtar” janë të radhitura në lëmin 11, dega 1103 dhe nëngrupi 11030.

Në Ligjin për marrëdhënie obliguese, në kreun XXII, përmendet shprehja “ekspeditim” (shpedicion), ndërsa në nenin 827 – 846 me konsekuencë përdoret shprehja “ekspeditor”. Edhe pse në këtë ligj i jepet përparësi shprehjeve “ekspeditiv” dhe “ekspedititor”, në titullin në kreun XXII në kllapa përmendet shprehja “shpedicion”, si alternativë për emërtimin “ekspeditim”. Kjo do të thotë se si alternativë për shprehjen “ekspeditim” pranohet shprehja shpedicion. Në tekstin e mëtejshëm të ligjit do t’i citojmë emërtimet terminologjike shpedicion dhe shpediter si më të pranueshme.

Në ligjin për dogana përmendet shprehja “shpediter”.

Në kushtet e përgjithshme për punë të shpediterve ndërkombëtar të Maqedonisë, me konsekuencë përdoren shprehjet: shpedicion, shpediter, shërbime shpeditere etj.

Në literaturën e huaj më së shpeshti përdoren shprehjet shpedicion dhe shpediter. Kështu që në gjuhën gjermane përdoren shprehjet “Spedition” dhe “Spediteur”, në gjuhën italiane “Spedizione” dhe “Spedizionare”, në gjuhën frënge “Commissionire de transport”, ndërsa në gjuhën angleze “*Forwarding agent*”.

Në të gjitha shembujt e përmendur mbisundojnë shprehjet shpedicion dhe shpediter, e nga kjo del që është në rregull të përcaktohem i për përdorimin me konsekuencë të shprehjeve shpedicion dhe shpediter. Megjithatë, nuk është gabimisht dhe e palejuar përdorimi i shprehjeve dërgues dhe dorëzues ose shpërndarës, të cilat me konsekuencë i përdor ligji për marrëdhënie obligative, i cili paraqet burim kryesor i të drejtës së veprimtarisë shpeditere.

Në definicionet e larmishme, pa dallim të diferencimit të tyre me shpedicion nënkuptohet veprimtari e specializuar ekonomike e cila merret me organizimin e dërgimit dhe dorëzimit të mallrave në dhe punëve tjera të zakonshme të cilat janë në lidhje me atë. Shpedicionin e kryen shpediteri.

Shpediteri është biznesmen, person juridik i cili ekskluzivisht dhe personalisht e kryen organizimin e dërgimit dhe shpërndarjes së mallrave urdhërdhënësve të tij me ndihmën e transportuesit, si dhe kryerjen e punëve tjera të zakonshme në lidhje me atë.

Prej të gjitha definicioneve për nocionin shpedicion del që shpedicioni paraqet formë të posaçme të ndërmjetësimit pasi që shpedicioni me të gjitha karakteristikat e tij, para së gjithash, është nocion ekonomik, ndërsa pastaj kategori juridike.

Prej analizave të definicionit për shpediter, dalin karakteristikat e rëndësishme vijuese:

1. Shpediteri është biznesmen.
2. Shpediteri është person juridik.
3. Shpediteri merret me organizimin e dërgimit dhe shpërndarjes së mallrave si me profesion (veprimtari) të përhershëm.
4. Shpediteri bënë vetëm organizimin e dërgimit dhe shpërndarjes së mallit të komitentit, por jo edhe të vetë transportit të mallit. Shpediteri mund ta kryej edhe vetë transportin e mallit, por atëherë paraqitet në rol të dyfishtë, edhe atë si shpediter dhe si transportues.
5. Shpediteri e organizon dërgimin dhe shpërndarjen e mallrave.
6. Shpediteri e organizon dërgimin dhe shpërndarjen e mallrave të komitentëve të tij, kjo do të thotë të mallrave të huaja e jo të mallrave të vetë.
7. Shpediteri bënë dërgimin dhe shpërndarjen e mallrave me ndihmën e transportuesit.
8. Shpediteri bënë edhe punë tjera të cilat janë në lidhje me organizimin e dërgimit, shpërndarjes dhe transitit të mallrave, e ato janë punë juridike, teknike, financiare ose punë të zakonshme sekondare.

Ndërshpediteri është shpediter, person juridik të cilit shpediteri kryesor ia ka bartur punët e caktuara shpeditere për t'i kryer. Me përpjekjet që i bënë shpediteri nuk mundet përherë vetë t'i kryej të gjitha punët e besuara në procesin transportues të tërësishëm, për këtë shkak shfrytëzon shërbime të shpediterit tjetër – ndërshpediterit. E zakonshme është që shpediteri t'ia besoj ndërshpediterit dërgimin, shpërndarjen ose transitin e mallrave në relacion të caktuar ose me mjet të caktuar transportues. Në qarkullimin bashkëkohor ndërkombëtar dinamik të mallrave, shpediteri është i detyruar që t'i shfrytëzoj shërbimet e ndërshpediterit, e me këtë mundet të angazhohen edhe më shumë ndërshpediter.

Nënshpediteri është shpediter, person juridik, të cilit shpediteri kryesor ia ka bart në tërësi kryerjen e punëve shpeditere. Nganjëherë shpediteri prej shkaqeve të arsyeshme ia bart urdhrin e komitentit që ta realizoj nënshpediteri, me atë që nënshpediteri e zëvendëson në kryerjen e tërë punës.

Në ligjin për marrëdhënie obligative nuk bëhet dallimi në mes ndërshtepëterit dhe nënshpëterit, edhe pse në teori, praktikë dhe ligje të veçanta bëhet dallimi i tillë.

9.1.2 Llojet e shpëdicionit

Në kushtet bashkëkohore punët shpëditore kanë qenë shumë të larmishme dhe komplekse që është deshtë detyrimisht të vij deri te ndarja e punëve e punëve dhe deri te specializimi i veprimtarisë shpëditore. Në literaturën shkencore-profesionale për shpëdicion ekzistojnë më shumë pikëpamje, sipas të cilave shpëdicioni mund të ndahet në lloje të ndryshme, e ato kritere janë:

- sipas territorit të realizimit të veprimtarisë:
 - a) shpëdicioni i brendshëm, dhe
 - b) shpëdicioni ndërkombëtarë.

- sipas karakteristikave kryesore të punës:
 - a) shpëdicion i porteve;
 - b) shpëdicion kontinental;
 - c) shpëdicion kufitar;

- sipas vëllimit të punës:
 - a) ndërmarrje të mëdha të shpëdicionit;
 - b) ndërmarrje të mesme të shpëdicionit;
 - c) ndërmarrje të vogla të shpëdicionit.

- sipas mjetit më shpesh të shfrytëzuar:
 - a) shpëdicion detar;
 - b) shpëdicion hekurudhor;
 - c) shpëdicion me kamion;
 - d) shpëdicion me avion;
 - e) shpëdicion lumor.

- sipas llojit të transportit:
 - a) shpëdicion i shpejt;
 - b) shpëdicion i ngadalshëm;
 - c) shpëdicion ekspres;
 - d) shpëdicion me vagonë;
 - e) shpëdicion me pjesë;
 - f) shpëdicion mbledhës (grumbullues);
 - g) shpëdicion masiv;
 - h) shpëdicion çarter.

- sipas kahes së qarkullimit:
 - a) shpëdicion për Evropë;
 - b) shpëdicion për Amerikën e Jugut;

- c) shpedicion për Lindjen e Afërt;
 - d) shpedicion për Afrikë etj.
- sipas lëndëve të dërgimit:
- a) shpedicion për dru;
 - b) shpedicion për xehe hekuri;
 - c) shpedicion për mobilie;
 - d) shpedicion për ngarkesë masive etj.

9.1.2.1 Shpedicioni i brendshëm

Shpedicioni i brendshëm është shpedicion i atillë i cili bënë organizimin e dërgimit dhe shpërndarjes së mallrave ekskluzivisht brenda kufijve të një shteti dhe me mjete transportuese shtëpiake.

Nga ky aspekt shpedicioni organizohet si:

- a) shpedicion lokal – shpedicioni në një vend;
- b) shpedicion ndërvendor – shpedicioni nga një vend në vend tjetër në të njëjtin shtet.

9.1.2.2. Shpedicioni ndërkombëtar

Shpedicioni ndërkombëtar është shpedicion i atillë i cili bënë organizimin e dërgimit, shpërndarjes dhe transitit të mallrave ndërmjet shteteve të ndryshme në qarkullimin e jashtëm tregtar me mjete transportuese shtëpiake dhe të huaja, me çka dallojmë:

- a) shpedicion eksportues – dërgimi i mallrave nga shteti i tij në shtetet e jashtme;
- b) shpedicion importues – shpërndarja e mallrave prej shtetit të jashtëm në shtetin e tij;
- c) shpedicion transit – transitit i mallrave ndërmjet shteteve.

Shpedicioni ndërkombëtar është më i ri se shpedicioni i brendshëm dhe ka rëndësi të madhe për secilën ekonomi nacionale. Puna në shpedicionin ndërkombëtar është shumë më e rëndë dhe më e vështirë për dallim nga puna në shpedicionin e brendshëm, duke e marr parasysh karakterin ndërkombëtar të dërgimit, shpërndarjes dhe transitit të mallrave.

9.1.3 Organizatat profesionale për shpedicion ndërkombëtar

Për shkak të mbrojtjes së interesave të anëtarëve të tyre para organeve shtetërore dhe subjekteve tjerë, shpediterët organizohen në shoqatat e tyre profesionale. Ato shoqata kujdesen për mbrojtjen e raporteve të mira afariste, ndërsa njëkohësisht, i përshkruajnë kushtet e përgjithshme për punë të shpediterëve, me të cilat rregullohet pozita juridike shpedicionit.

Organizatet profesionale shpeditere mund të ndahen në: lokale, rajonale, nacionale dhe shumë-nacionale.

Për shkak të bashkëpunimit të ngushtë dhe sa më të mirë shoqatave shpeditere nacionale, për këmbimin e përvojave për sistemin shpeditar, tregtar, sistemin e jashtëm – tregtar, për mbrojtjen e interesave të veprimtarisë shpeditere është themeluar lidhja ndërkombëtare e shoqatave të shpeditereve. Lidhja ndërkombëtare e shpeditereve FIATA (frëngjisht), IFFA (anglisht) është themeluar në vitin 31.05.1926, në Vjen. Selia e sekretariatit të FIATA është në Cyrih, ndërsa sekretariati rajonal për Azi është në Bombaj.

Organet e FIATA janë: Kuvendi, Këshilli ekzekutiv, Presidenca dhe sekretariati. Puna profesionale e FIATA zhvillohet nëpërmjet të komisioneve të specializuara të përkohshme dhe të përhershme. FIATA ka anëtar të rregullt dhe shoqërues. Në çdo dy vite, zakonisht në shtator, mbahet kongresi botëror i FIATA. Kjo organizatë nëpërmjet organeve të saja i përfaqëson interesat e forumeve ndërkombëtare, ndërsa që të arrihet ajo, FIATA aktivisht bashkëpunon dhe merr pjesë në punën e një numri të madh të organizatave ndërkombëtare.

FIATA në qarkullimin e jashtëm tregtar ka dhënë dokumente unitare (të veçantë) për përparimin e punës shpeditere me manipulim sa më të thjeshtë dhe racional të mallit, si edhe për sigurinë e të gjithë pjesëmarrësve. Dokumentet të cilat FIATA i ka dhënë dhe i ka futur në përdorim janë: FCR, FCT, FBL, *FWL*, SDT.

a) Vërtetimi shpeditar – FCR. Ky është vërtetim i parevokueshëm shpeditar me të cilin shpeditari vërteton që prej urdhërdhënësit të caktuar në vend të caktuar dhe në kohë të caktuar ka pranuar mall të caktuar në pamje të jashtme të mirë për shkak të dërgimit deri te vendi i caktuar, me urdhër që në vendin e caktuar atë mall do ta lë në dispozicion të personit të caktuar. FCR për urdhërdhënësin e shpeditarit, paraqet vërtetim të parevokueshëm pasi që shpeditari e dorëzon ekzemplarën origjinal prej vërtetimit të pranuesit, ndërsa vetë vërtetimi përmban klauzolë në të cilën urdhri për dërgim të mallit mund të revokohet ose të zëvendësohet vetëm me kthimin e ekzemplarit origjinal të dokumentit. Ky dokument është në përdorim prej vitit 1955.

b) Vërtetimi transportues shpeditar – FCT. Ky është dokument me të cilin shpeditari vërteton se prej urdhërdhënësit të caktuar ka pranuar mall në gjendje të mirë të jashtme për dërgim nëpër rrugë të caktuar dhe me mjet transportues të caktuar. Në vërtetim shënohet pranuesi dhe mënyra e pranimi të mallit në vendin e caktuar, por edhe vendi deri në të cilin paraprakisht janë të paguara shpenzimet e transportit dhe shpenzimet tjera pasi që shpenzimet transportuese dhe shpenzimet tjera të cilat nuk janë paraprakisht të paguara e ngarkojnë mallin i cili dërgohet.

Pranuesi është i detyruar që në momentin e pranimi të mallit ta pranoj edhe origjinalin e FCT. Me këtë vërtetim shpeditari i dëshmon pranuesit të mallit që e ka marr mallin për dërgim, që i posedon të gjitha dokumentet të cilat e kushtëzojnë eksportin e mallit prej shtetit të dërguesit, si dhe atë që ka lidhur kontratë për transport të mallit në fjalë. FCT ka karakter të letrës me vlerë (dokument me vlerë). Ky vërtetim i shërben shitësit si dëshmi për obligimin e kryer prej kontratës për shitblerje i jep të drejtë që ta realizoj arkëtimin e kërkesës së tij te banka kompetente. Ky dokument është në përdorim prej vitit 1959.

c) FIATA – fletëngarkesa për transport të kombinuar – FBL. Bëhet fjalë për dokument transportues me të cilin shpediteri e ndërmerr përgjegjësinë e transportuesit, se do ta transportoj dhe siguroj mallin, me lidhjen e kontratave përkatëse. Shpediteri me dhënien e FIATA fletëngarkesës, i ndërmerr të gjitha obligimet e përmendura në kushtet standarde të cilat janë shtypura në skemën e secilës fletëngarkesë. Sipas këtyre kushteve, shpediteri është përgjegjës për punën dhe lëshimet e të gjithë pjesëmarrësve në transportin e kombinuar, shërbimet e të cilit i shfrytëzon për realizimin e kontratës për transport. Ky dokument është në përdorim prej vitit 1971.

d) FIATA vërtetimi i depozitimit - FWR. Përdoret si dokument standard në korniza nacionale dhe në raste kur shpediteri kryhen edhe punë të depozitimit. *FWR* është vërtetim i cili shfrytëzohet në shumë punë të depozitimit, ndërsa në të janë të përcaktuara të drejtat, obligimet dhe përgjegjësitë e dhënësit të tij. Ky dokument është në përdorim prej vitit 1975.

e) Deklarata e ngarkimit për transportimin e materieve të rrezikshme – SDT. Me këtë dokument ngarkuesi, si urdhërdhënës i shpediterit, deklaron se malli të cilin shpediteri duhet ta dërgoj dhe shpërndaj ose transitoj i përgjigjet kërkesës për transport të materieve të rrezikshme sipas rregulloreve dhe konventave për transport të mallrave të atillë dhe se karakteristikat e tyre natyrore, paketimi dhe shënimi janë në pajtueshmëri me ato dispozita. Ky dokument vlen edhe në rastin kur dërgesat e rrezikshme paktohen së bashku me mall tjetër në paleta ose kontejnerë, ndërsa duhet detyrimisht të deklarohet se përzierja e mallit të tillë është e lejuar. Ky dokument është në përdorim prej vitit 1977.

Dokumentet e FIATA: FCR, FCT dhe FBL janë të njohura nga ana e odës ndërkombëtare tregtare në Paris. Përderisa palët pajtohen, munden t'i shfrytëzojnë në punën e akredituara.

9.1.4 Karneti E.C.S

Konventa doganore për karnetin E.C.S. është sjell para konventës për karnetin ATA. Me qëllim që të lehtësohet importi dhe eksporti i përkohshëm i mostrave tregtare dhe materialit të publikuar, vendet anëtare të këshillit për bashkëpunim doganor, në vitin 1956 e kanë lidh konventën doganore për karnetin për mostra tregtare. Kjo konventë ka ardhur si rezultat i elementit austriak-zviceran gjatë shfrytëzimit të mostrave.

Në kushte të këmbimit bashkëkohor të mallit dhe shërbimeve, qarkullimi i mostrave tregtare ka funksion të rëndësishëm, pasi që në mënyrë të thjeshtë i sjell në kontakt partnerët afaristë prej vendeve të veçanta dhe nëpërmjet të mostrave njoftohen me mallin i cili mund të bëhet si lëndë e kontratës së ardhshme tregtare ndërkombëtare. Për shkak të kësaj, për t'iu larguar procedurës së caktuar e cila ekziston në të gjitha vendet për import të përkohshëm, përkatësisht eksport të mostrave, me konventën me të cilën sigurohet aplikimi i karnetit thjeshtohet procedura doganore gjatë importit ose eksportit të mostrave. Thjeshtimi i procedurës doganore krijohet edhe për shkak të asaj se ky karnet i zëvendëson dokumentet doganore, si për shembull, deklaratën doganore importuese dhe eksportuese, deklaratën e udhëtarëve etj.

Shkurtesa për karnetin E.C.S. në esencë paraqet kombinimin për emërtimin e mostrave tregtare në gjuhën frënge dhe angleze. Vendet nënshkruese të konventës

E.C.S. duhet detyrimisht të kenë organizatën garantuese. Ajo i garanton organeve doganore, pagimin e shpenzimeve importuese dhe shpenzimeve tjera, për mostrat të cilat importohen në bazë të karnetit.

Karnetin e jep organizata dhënëse-botuese. Këto karneta mund tu jepen personave fizik dhe juridik të cilët jetojnë në vendin ku jepet karneti dhe të cilët mund të dëshmojnë se janë fabrikant ose tregtar përkatësisht përfaqësues tregtar ose agjent.

Megjithatë mundet në përjashtim organizatat – botuesit e karnetit t'i japin karnet edhe personave të cilët nuk jetojnë në vendin ku jepet (botohet) karneti, vetëm në rast nëse organet doganore të vendeve të importit të përkohshëm ia pranojnë vlefshmërinë e karnetit në këtë mënyrë të dhënë. Karneti pranohet në vendet e importit nën kushtet e parapara sipas konventës si garanci e shumës së shpenzimeve importuese dhe shpenzimeve tjera të cilat munden të kërkohen kur kemi import të mostrave.

Afati i vlefshmërisë së karnetit është i kufizuar në kohë. Sipas konventës organizatat-botuese të karnetit nuk mund ta japin karnetin me afat të vlefshmërisë më shumë se një vit prej ditës së dhënies (dorëzimit).

Pas dhënies së karnetit asnjë prej artikujve nuk mundet të plotësohet, përkatësisht t'i shtohen listës së mostrave ku janë të numëruar, përkatësisht në skemën e mbështjellësit të atij karneti. Mostrat që janë të importuara sipas karnetit detyrimisht duhet të kthehen në shtetet e jashtme. Kthimi duhet të bëhet deri sa zgjatë vlefshmëria e karnetit, përkatësisht në afatin që e kanë përcaktuar organet doganore në shtetin e importit të përkohshëm. Megjithatë sipas disa dispozitave nacionale të vendeve të caktuara ekziston mundësia mostra e cila është e importuar përkohësisht me karnetin të mos jetë e detyruar të kthehet në shtetet e jashtme. Në rastin e kështillë organizatat-botuesit (dhënësit) lirohen nga përgjegjësia për pagesën e shpenzimeve importuese, përkatësisht, organet doganore konstatojnë në vetë karnetin që mostrat janë të liruara prej pagesës së shpenzimeve importuese.

Karneti E.C.S – paraqet dokument ndërkombëtar për import të përkohshëm ose eksport të mostrave tregtare dhe zyrtarisht quhet karnet ose shkurtimisht E.C.S.

Gjerësia e karnetit është 297 x 420 mm, ndërsa mundet të shtypet në katër gjuhë prej të cilëve gjuha angleze dhe ajo frënge janë të detyruara.

Karneti ka kapakë të gjelbër në të cilët futur rubrika të posaçme për numërimin e të dhënave kryesore. Në anën e përparme janë numëruar të dhënat vijuese: emërtimi i organizatës ndërkombëtare, afati i vlefshmërisë dhe adresa e organizatës që e ka lëshuar karnetin, emri dhe bartësi i karnetit, emrat e vendeve ku vlen karneti, organizatat garantuese në ato vende, data e lëshimit (dhënies), nënshkrimi i bartësit të karnetit të organizatës ndërkombëtare dhe të zyrtarit të autorizuar të asaj organizate, dhënësi i karnetit, vërtetimi i organeve doganore të shtetit të vendit të nisjes, dhe kontrollimin e realizuar doganor të mostrave.

Në skemën në fletën e parë ndodhet lista e mostrave me të dhënat vijuese: numri rendor, emri tregtar i mostrës, duke i përfshirë edhe markat dhe numrat tregtar, pesha ose sasia, vlera, shteti i origjinës, shënimet doganore etj.

Në vetë karnetin janë futur fleta të verdha dhe të bardha.

Fletët e verdha janë të destinuara për organet doganore të shtetit prej ku mostrat janë eksportuar përkohësisht dhe për të cilat është kusht që të kthehen në afat të caktuar në shtetin eksportues.

Fletët e bardha janë të destinuara për përdorim në shtetet për import të përkohshëm kur kemi import dhe eksport në ato shtete.

Këto fleta përbëhen prej kuponëve të cilat shkëputen pas kontrollimit të realizuar doganor gjatë importit dhe eksportit të sërishëm, dhe prej talonit që përherë ngel në karnetin.

Karneti E.C.S mundet me qenë i huaj dhe maqedonas.

9.1.5 Natyra juridike e kontratës për shpedicion

Kontrata për shpedicion është kontratë e dyfishtë e ngarkesës në bazë të së cilës shpediteri obligohet që për urdhërdhënësin do të kryej një ose më shumë punë të shpedicionit, ndërsa urdhërdhënësi obligohet që shpediterit do t'i paguaj një kompensim të caktuar për shërbimet, provizion dhe kompensim për shpenzimet.

Palët kontraktuese në kontratën për shpedicion janë shpediteri dhe urdhërdhënësi. Kontrata për shpedicion është formë joformale dhe e shkruar nuk është kusht për vlefshmëri të kontratës për shpedicion. Megjithatë, kontrata për shpedicion në të drejtën tonë nuk është tërësisht joformale pasi që komitenti i jep urdhër të shkruar (dispozicion) shpediterit.

Shpediteri nuk përgjigjet për pasojat e dëmshme nëse urdhri është i dhënë me gojë, nëpërmjet telefonit, telegramit dhe teleprinterit, ndërsa jo me shkrim. Pranimi i dokumentit duhet me qenë me shkrim i verifikuar (vërtetuar) më së voni deri në ditën vijuese të punës, në harmonizim me kushtet e përgjithshme për punë të shpediterëve ndërkombëtar të Maqedonisë (neni 10). Duke e shqyrtuar atë se me kontratën për shpedicion rregullohen raporte shumë ndërlikuara ndërmjet shpediterit dhe komitentit, në praktikë i njëjti lidhet në formë të shkruar.

Kontrata për shpedicion është formale, përkatësisht detyrimisht duhet të lidhet në formë të shkruar, në harmonizim me të drejtën e: Francës, Suedisë, Belgjikë dhe ish BRSS.

Kontrata për shpedicion është joformale në të drejtën në Gjermani, Ish Çekoslovakinë dhe Angli.

Sipas së drejtës tonë, kontrata për shpedicion i ka karakteristikat që vijojnë:

- Kontrata për shpedicion bënë pjesë në të drejtën ekonomike;
- Kontrata për shpedicion është kontratë e dyfishtë;
- Kontrata për shpedicion është kontratë joformale
- Kontrata për shpedicion është kontratë për organizimin e dërgimit të mallrave;
- Kontrata për shpedicion bënë pjesë në grupin e kontratave transportuese dhe kontratave për shërbime tregtare.

Lënda e kontratës për shpedicion është organizimi i dërgimit dhe shpërndarjes së mallrave në qarkullimin ndërkombëtar dhe kryerja e punëve tjera të parapara me dispozita ose punëve të zakonshme dytësore në lidhje me ato punë.

Duke pasur parasysh se ligji për marrëdhënie obliguese nuk përmban dispozita të posaçme për lidhjen e kontratës për shpedicion, në baza të të njëjtit zbatohen dispozitat prej pjesës së përgjithshme të ligjit (kreu II, seksioni 1, drejtimi 1), të cilat bashkëveprojnë në karakteristikat vijuese:

1. Pajtueshmërinë e vullnetit – Kontrata për shpedicion është e lidhur kur shpediteri dhe urdhërdhënësi janë pajtuar për elementet kryesore të kontratës (neni 26).
2. Lënda e kontratës – Lënda e kontratës për shpedicion duhet detyrimisht me qenë e mundshme, e lejuar dhe e caktuar, përkatësisht e përcaktuar (neni 46, alineja 2), pasi që, në të kundërtën kontrata, do të jetë e papranueshme (neni 47).
3. Baza për lejimin e shpedicionit – Secili obligim i kontraktuar në kontratën për shpedicion duhet detyrimisht të ketë bazë të lejuar (neni 51, alineja 1), e përderisa nuk ekziston bazë ose është e palejuar, kontrata është anuluar (neni 52).
4. Aftësia juridike – Personi juridik mund të lidh kontrata në qarkullimin juridik në kufijtë e aftësisë së tij juridike (neni 54, alineja 1).

Ofertën për lidhjen e kontratës për shpedicion më së shpeshti e jep shpediteri. Ajo paraqet bazë për lidhjen e kontratës pasi që i përmban elementet e rëndësishme prej kontratës, ndërsa me vetë pranimin e ofertës mund të lidhet edhe kontrata për shpedicion (neni 32, alineja 1). Oferta është e pranuar kur ofertuesi do ta pranoj deklaratën për pranim nga ana e urdhërdhënësit.

Shpediteri i qaset realizimit të lidhjes së kontratës për shpedicion në bazë të urdhrin (dispozicionit) të komitentit.

9.1.6 Ndërprerja e kontratës për shpedicion

Kontrata për shpedicion mund të ndërpritet në rastet që vijojnë: kur shpediterit ose urdhërdhënësit të tij u është pamundësuar kryerja e veprimtarisë së shpedicionit për shkak të pamundësisë ligjore ose forcës së lart, me likuidimin e shpediterit ose urdhërdhënësit, shfuqizimi (revokimi) i urdhrin nga ana e urdhërdhënësit ose kur shpediteri do ta prish dispozicionin e urdhërdhënësit. Sipas nenit 828 prej ligjit për marrëdhënie obliguese, urdhërdhënësi ka të drejtë të pakufizuar që të mundet të heq dorë prej kontratës sipas vullnetit të tij, por njëkohësisht i imponohet edhe obligimi në atë rast që t'ia kompensoj shpediterit të gjitha shpenzimet që i ka pasur deri atëherë dhe që t'i paguaj pjesën proporcionale prej kompensimit të punës së deriatëhershme, si edhe t'i bartë pasojat tjera ekonomike pasi që shpediteri legalisht i ka ndërmarrë të gjitha punët e deriatëhershme për llogari të urdhërdhënësit.



Urdhrin të cilin shpediteri në tërësi e ka realizuar nuk është e mundshme që të revokohet. Nëse shpediteri heq dorë nga realizimi i dispozicionit të urdhërdhënësit, ai është përgjegjës për dëmin e krijuar përderisa urdhërdhënësi vërteton se deri te dëmi ka ardhur për shkak të fajit të shpediterit.

Pyetje për kontrollimin e njohurive


1. Cilat pyetje u janë imponuar tregtarëve para se të paraqitet shpedicioni?
2. Definoje nocionin shpediter?
3. Çfarë janë karakteristikat e shpediterit?
4. Çka është nënshpediteri?
5. Çfarë është roli i ndërshpediterit?
6. Numëroi kriteret për ndarjen e shpedicionit?
7. Si ndahet shpedicioni ndërkombëtar?
8. Numëroi organizatat profesionale për rregullimin e shpedicionit ndërkombëtar?
9. Me cilat dokumente rregullohet shpedicioni ndërkombëtar?
10. Cilat janë karakteristikat e kontratës për shpedicion?
11. Në cilat raste ndërpritet kontrata për shpedicion?

Rezyme

Nxënësit në këtë temë njoftohen dhe e zotërojnë (përvetësojnë) materialin për krijimin e shpedicionit, nocionet për nënshpediter, ndërshpediter, llojet e shpedicionit, kontratën për shpedicion, si dhe ndërprerjen e saj.

Issuing Association Издаваачка асоцијација  Economic Chamber of Macedonia Стопанска комора на Македонија		A.T.A. CARNET (A.T.A. CARNET ЗА ПРИВРЕМЕН УВОЗ НА СТОКИ FOR TEMPORARY ADMISSION OF GOODS ДИПЛОМА КОНВЕНЦИЈА ИЛ А.Т.А. КАРНЕТ ЗА ПРИВРЕМЕН УВОЗ НА СТОКИ CUSTOMS CONVENTION ON THE A.T.A. CARNET FOR THE TEMPORARY ADMISSION OF GOODS КОНВЕНЦИЈА ЗА ПРИВРЕМЕН УВОЗ НА СТОКИ ПОД ГАРАНЦИЈА НА ТЕМПОРАРНА ПРИЕМНОСТ		INTERNATIONAL GUARANTEE ORGAN МЕЃУНАРОДЕН ГАРАНТИЕР СИНДРАТ  International Chamber of Commerce World Chambers Federation	
Пред да се комплетираат картот, се молиме да ги прочитаат забелешките во нисковете страни. / Before completing the Carnet, please read Notes on reverse page 2					
А Т А К А Р Н Е Т	А. ИМАТЕЛ И АДРЕСА / HOLDER AND ADDRESS		Б. ЗА УПОТРЕБА НА АСОЦИЈАЦИЈАТА КОЈАШТО ГО ИЗДАВА / FOR ISSUING ASSOCIATION USE: ПРЕНА СТРАНА / FRONT COVER		
			а) КАРНЕТ Бр. / CARNET No. МК Број на додатни листовци / Number of continuation sheets:		
	В. ПРЕТСТАВУВАН ОД / REPRESENTED BY*		б) ИЗДАДЕН ОД / ISSUED BY Economic Chamber of Macedonia Стопанска комора на Македонија		
Г. ЦЕЛ НА УПОТРЕБА НА СТОКАТА / INTENDED USE OF GOODS		г) СЕ ВАЖНОСТ ДО / VALID UNTIL _____ / _____ / _____ година / месец / ден (заклучно) / year / month / day (inclusive)			
Р. Секој Карнет може да се користи во следните земји/ Царински територии под гаранција на следните асоцијации (listed on page four of the cover) ALGERIA (AZ) Chambre Nationale de Commerce, Alger ANHORA (AO) Associação Comercial e Industrial de Angra do Heroísmo, Angra do Heroísmo AUSTRALIA (AU) Federal Chamber of Commerce and Industry, Hawthorn AUSTRIA (AT) Austrian Federal Economic Chamber, Vienna BELGIUM/LUXEMBOURG (BE) Fédération Royale Belge des Chambres de Commerce et d'Industrie de Belgique, Bruxelles BOLIVIA (BO) The Bolivian Chamber of Commerce and Industry, La Paz CANADA (CA) The Canadian Chamber of Commerce, Montreal CHINA (CN) China Chamber of International Commerce, Beijing CROATIA (HR) Chamber of Commerce and Industry of Novi Zagreb, Novi Zagreb CROATIA (HR) Chamber of Commerce and Industry, Zadar CYPRUS (CY) Cyprus Chamber of Commerce and Industry, Nicosia CZECH REPUBLIC (CZ) Economic Chamber of the Czech Republic, Praha DENMARK (DK) Danish Chamber of Commerce, Copenhagen ESTONIA (EE) Estonian Chamber of Commerce and Industry, Tallinn FINLAND (FI) The Finnish Federation of Commerce and Industry, Helsinki FRANCE (FR) Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris, Paris GERMANY (DE) Organisation of German Chambers of Commerce and Industry, Bonn GUYANA (GY) Guyana Chamber of Commerce, Georgetown HONG KONG (HK) Hong Kong General Chamber of Commerce, Hong Kong HUNGARY (HU) Hungarian Chamber of Commerce and Industry, Budapest ICELAND (IS) Iceland Chamber of Commerce, Reykjavik INDIA (IN) Federation of Indian Chambers of Commerce and Industry, New Delhi IRELAND (IE) Dublin Chamber of Commerce, Dublin ISRAEL (IL) Association of Israeli Chambers of Commerce, Tel-Aviv ITALY (IT) Unione Italiana delle Camere di Commercio, Industria e Agricoltura, Roma JAPAN (JP) The Japan Chamber of Commerce and Industry, Tokyo KOREA (KR) Korea Chamber of Commerce and Industry, Seoul LAOS (LV) Laotian Chamber of Commerce and Industry, Vientiane LITHUANIA (LT) Lithuanian Chamber of Commerce and Industry, Vilnius					
Импозитот на овој Карнет и неговите претставници ќе бидат одговорни да се усогласат со законот и одредбите на дојавите/Царински територии и земји/земји и уозници. / The holder of this Carnet and his representative will be held responsible for compliance with the laws and regulations of the country/Customs territory of departure and the countries/Customs territories of importation.					
Д. СЕРТИФИКАТ ЗА ЦАРИНА ПРИ УВОЗ / CERTIFICATE BY CUSTOMS А) DEPARTURE		Е. Потпис на овластено лице и печат на Асоцијацијата којашто издава / Signature of authorised official and issuing Association stamp			
а) Знаци за идентификација се ставаат каде што е назначено во колона 7 во следната ставка No(s) од Главната листа/Identification marks have been affixed as indicated in column 7 against the following item No(s) of the General List _____ _____ _____		Место и дата на издавање (год./месец/ден) Place and Date of issue (year/month/day) _____ / _____ / _____			
б) ПРЕГЛЕДАНА СТОКА / GOODS EXAMINED* Да/Yes () Не/No ()		Д.			
в) Регистрирана под референцан Број/Registered under Reference No.* _____ _____ _____		Место и дата на издавање (год./месец/ден) Place and Date of issue (year/month/day) _____ / _____ / _____			
д) Царинска Места Дата (год./месец/ден) Потпис и печат Customs Office Place Date (year/month/day) Signature and Stamp		X _____ X Потпис на импозитникот/Signature of Holder			

A.T.A. KARNET		ГЛАВНА ЛИСТА/ GENERAL LIST			A.T.A. CARNET	
Артикул Брой/ Elet No.	Трговени опис на станице и марките и Зрските доказувања на нив Trade description of goods and marks and numbers, Taryu	Број на листички Number of Fields	Тежина или волумен/ Weight or Volume	Вредност/ Value	Земја на влез/ Country of origin	За користење во Царината (По- Customs Use) Земја на извоз/ Country of destination
1	2	3	4	5	6	7
ВКУПНО или ПРЕВЕДЕНИО / TOTAL OF CARRIED OVER						



Компаративната вредност во земјата/страната територија на извозот се прикажува, докажува се со својот идентитет/Comparative value in country/territory of origin is shown in its country of origin, it is proved by its identity.
 Деklarацијата содржи на право од деklaratorот/извозникот територија којашто со капацитет карактеристики/ИЗВОЗНИ ИДЕНТИФИКАЦИОННИ КОДИС/Declaratory contains on right of origin of destination country/territory of issue of the Carnet, using ISO country codes

Shtojca – 1 Karneti ATA, faqja e parë dhe dytë

Repetito ne adresenose na ispracoct ad. A remplir sous la responsabilite de l'expediteur. 1 - 15 vluksano y compris et 19:21+22. Rubrika vektoret so detali cmr di pacoctua pacoctualit. Les parties encadres de lignes grises doivent etre remplies par le transporteur.

1 Ispracač (ime, adresa, zemja) Expéditeur (nom, adresse, pays)		MEDJUNARODEN TOVAREN LIST LETTRE DE VOITURE INTERNATIONALE <div style="text-align: center;"> CMR 0182415 </div> Na ovaj prevoz će se primenivati konvencijata za dogovori za medjunaroden prevoz na stoki po pat, bez obzir na bilo kol aprotivni propisi. Ce transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, a la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR)											
2 Primacé (ime, adresa, cenja) Destinataire (nom, adresse, pays)		16 Prevoznik (ime, adresa, zemja) Transporteur (nom, adresse, pays)											
3 Mesto i datum na prevzemajeto na pratkata (mesto i zemja) Lieu prévu pour la livraison de la marchandise (lieu, pays)		17 Drugi prevoznici (ime, adresa, zemja) Transporteur (nom, adresse, pays)											
4 Otpremno mesto (mesto, zemja, datum) Lieu et date de la prise en charge de la marchandise (Lieu, pays, date)		18 Zabeleški i ograničuvanja na prevoznikot Reserves et observations du transporteur											
5 Dodatna dokumentacija Documents annexes													
6 Oznaka i broj Marques et numeros		7 Broj na paketi Nombre des colis		8 Vid na ambalaža Mode d'emballage		9 Vid na stokata Nature de la marchandise		10 Statistički broj No statistique		11 Bruto težina kg Poids brut, kg		12 Zapremnina m Cubage m	
Razred Classe		Broj Chiffre		Bukva Lettre		ADR*							
13 Nalog na ispracacot za carinski i drugi formalnosti Instructions de l'expediteur						19 Posebni dogovori Conventions particulieres							
14 Odredbi za placanje patarina Prescriptions d'affranchissement <input type="checkbox"/> Franko / Franko <input type="checkbox"/> Ne Franko / Non Franko						20 Placa: A payer par:							
21 Dostaveno vo Etablie a						den le							
22						23							
Potpis i oznaka na ispracacot Signature et timbre de l'expediteur						Potpis i oznaka na prevoznikot Signature et timbre du transporteur							
24 Pratkata ja prevzemai Marchandises recus						Mesto den Lieu le							
						19							
Potpis i oznaka na priemacot Signature et timbre du destinataire													

* Vo sticaj na opstina putni, uplate go oznakuvajete za los vo zadnoti red za opstot na pratkata so naveduvanje na navedioj broj, bukva i oznaka. * ADR - En cas de marchandises dangereuses indiqués, outre la certification éventuelle, a la dernière ligne du cadre: la classe, le chiffre et le cas échéant le timbre.

Shtojca - 2 Dokumenti CMR, fletëngarkesa

6	2 Исправен/Извешник		Бр.		1. ДЕКЛАРАЦИЈА			
	8 Примач		Бр.		3 Накметуљ		4 Тодарница	
	14 Декларант/Застапник		Бр.		5 Финансово одговорно лице		6 Број на колети	
	10 Земја на пас		11 Земја со која		12 Помодности за вредности		13 ЕПП	
	15 Земја на потекло		16 Земја на намена		17 Земја на порекло		18 Земја на намена	
	19 Идентитет и земја на транспортно средство при доаѓање		20 Условен на испорак		21 Валута и вкупен износ на фактурата		22 Курс на валута	
	23 Вид на транспорт		24 Вид на внатреш.		25 Место на утовар		26 Финансови и банкарски податоци	
	27 Вид на граница		28 Вид на транспорт		29 Место на граница		30 Стокати и општеина	
	31 Популарен и опис на стоката		32 Р. бр. на		33 Тарифна ознака		34 Шифра на земја на	
	35 Бруто маса (кг.)		36 Преферен		37 Нето маса (кг.)		38 Класа	
6	39 Дополнителни/Пример документи/Уверенија и дозволи		40 Збирна декларација / Преподан документ		41 Идентификациони број		42 Вредност на намет	
	43 Шифра на земја на		44 Бруто маса (кг.)		45 Прикладливост		46 Статистичка вредност	
6	47 Превоз на делови		48 Одлучено тловање		49 Ознака на соботот		50 Главен објект	
	51 Прикладност/Органи на транспорт (и земја)		52 Главен објект		53 Одредените царински органи (и земја)		54 Место и датум	
55 Контрола на одредениот царински орган		Печат:		Уме и презиме и потпис на декларантот/застапникот				

Shtojca – 3 DUD - Dokumenti unik doganor

ORGANIZIMI I KOMUNIKACIONIT RRUGOR

LËNDË ZGJEDHORE

1. Përcjellja e rezultateve të punës dhe e sistemeve të lëvizjes gjatë realizimit të detyrave transportuese

1.1 Përcjellja e rezultateve prej punës së mjeteve

Sipas ligjit për transport të mallit në komunikacionin rrugor, mjetet motorike me të cilat kryhet transporti duhet detyrimisht të kenë fletudhëtim punues, si dokument i cili i bashkon të dhënat për transportuesin, mjetin, ekuipazhit vozitës, mallit etj.

1.2. Dokumentacioni i nevojshëm për transport ndërkombëtar të mallrave

Transporti ndërkombëtar i mallit është përfshirë me Ligjin për transport në komunikacionin rrugor (“gazeta zyrtare e RM”, nr. 68/04 dhe 127/06) dhe ligjit për siguri të komunikacionit në rrugë (“gazeta zyrtare e RM”, nr. 54/07).

1.2.1 Dokumentet e nevojshme për vozitësin

- Dokumenti për identifikim (letërnjoftimi);
- Dokumenti rrugor (pasaporta);
- Patenta e shoferit (leja e vozitjes) me kategorinë përkatëse të mjetit të cilin e drejton;
- Patenta ndërkombëtare e shoferit;
- Certifikata për pjesëmarrje në transportin ndërkombëtar të mallit;
- Fletudhëtimi;
- Autorizimi për shfrytëzimin e mjetit motorik të huaj në shtetet e jashtme e lëshuar nga drejtori i shoqërisë tregtare.

Për transportimin (bartjen) e materieve të rrezikshme është e nevojshme edhe certifikata ADR për vozitësin.

1.2.2 Dokumentet e nevojshme për mjetin:

- Leja e qarkullimit (komunikacionit);
- Sigurimi ndërkombëtar (kartoni i gjelbër);
- Certifikata – TIR;
- Certifikata – EURO;
- Certifikata prej licencës për firmën;
- Lejet CEMT ose lejet veçanta transportuese.

Për transportimin e materieve të rrezikshme, është e nevojshme certifikata ADR për mjetin. Për transportimin e mallit me mjete-ftohës (auto-frigorifer), është e nevojshme edhe certifikata ATP për mjetin.

1.2.3 Dokumentet e nevojshme për mallin i cili transportohet

- Fletëngarkesa (CMR);
- Fatura për mallin;
- Lista – parking;
- Deklarata doganore (DUD);
- Sigurimi i mallit në transit (sigurimi CMR);
- Certifikata sanitare, për prodhimet ushqimore;
- Certifikata fitosanitare për bimët e gjalla.

Për mallrat të cilat transportohen në harmonizim me marrëveshjen ADR, është e nevojshme edhe udhëzimi për masat e posaçme për siguri.

Për llojet e caktuara të transportit janë të nevojshme edhe lejet e caktuara.

1.3 Detyrat e ekuipazhit gjatë shfrytëzimit të karnetit – TIR

Si posedues i karnetit TIR, përgjegjësia është e juaja të siguron që në rregull të kryhen formalitetet doganore në lidhje me transportin TIR në njësitë doganore nisëse, ato përgjatë rrugës dhe njësitë doganore të caktuar (pikarritjes).

Mjeti rrugor, mjeti i kombinuar ose kontejneri së bashku me mallin dhe karnetin TIR duhet të paraqiten në secilën njësi doganore nisëse, përgjatë rrugës (në hyrje dhe dalje) dhe në njësinë doganore të pikarritjes.

Mbani mend – karneti TIR në fillim të operacionit TIR duhet që të dorëzohet në njësinë doganore nisëse. Pas mbarimit të procedurës doganore, pasi t'i jetë kthyer karneti, vozitësi duhet që ta kontrollojë karnetin TIR që të bindet (sigurohet) se njësia doganore nisëse:

- E ka plotësuar, ka vendosur datën, vulën dhe e ka nënshkruar talonin nr. 1, prej faqes 1;
- E ka plotësuar, ka vendosur datën dhe vulën në rubrikat 18-22 në fletën nr.2, prej faqes 2;
- E ka vendosur nënshkrimin në rubrikat 23 në fletën nr. 2, prej faqes 2;
- E ka plotësuar, ka vendosur datën, vulën dhe është nënshkruar në rubrikat 16-17 në të gjitha fletët.

Kjo procedurë përsëritet më tutje në secilën njësi doganore hyrëse (përgjatë rrugës). Me fletët vijuese prej karnetit TIR, vozitësi është i detyruar, përherë, pasi që t'i kthehet, në të njëjtën mënyrë ta kontrollojë se karneti TIR a është në rregull i plotësuar prej njësisë doganore.

Në njësinë doganore të pikarritjes ose në secilën njësi doganore dalje (përgjatë rrugës) vozitësi, gjithashtu, është i detyruar që ta paraqes mjetin dhe karnetin TIR. Pas mbarimit të procedurës doganore dhe pas kthimit të karnetit TIR, vozitësi është i detyruar që të kontrollojë se në talonin nr.2, në rubrikën 6 njësia doganore a e ka vendosur datën, vulën dhe nënshkrimin. Nëse ajo është në rregull, kjo do të thotë se organi doganor e vërteton mbarimin e operacionit TIR në atë vend.

Në njësinë doganore të pikarritjes (cakut) ku bëhet shkarkimi (i pjesshëm dhe i tërësishëm) pas mbarimit të procedurës doganore të caktuar të mallit (doganimi, depozitimi ose ndonjë procedurë tjetër doganore) pas kthimit të karnetit TIR prej njësisë doganore, vozitësi është i detyruar që në talonin nr. 2 të kontrollojë se a është plotësuar rubrika 3 (numri i koleteve (paketave) për të cilat vërtetohet mbarimi i operacionit TIR) dhe se mbarimi i operacionit TIR a është vërtetuar me datën, vulën dhe nënshkrimin e organit doganor në rubrikën 6.

Nëse në karnetin TIR janë të cekura më shumë njësi doganore të pikarritjes në të cilat malli pjesërisht shkarkohet, duhet të kemi kujdes që organi doganor pjesërisht të na e kthejë (liroj) karnetin TIR që të mundemi rrugën e mbetur të udhëtimit ta vazhdojmë me të njëjtin karnet TIR. Kurrsesi nuk guxon që karnetin TIR në raste të këtilla në tërësi të na e kthejnë për atë arsye se pastaj nuk do të mundemi që ta vazhdojmë dhe që ta mbarojmë udhëtimin me të njëjtin karnet TIR.

Me mbarimin e operacionit TIR të njësisë doganore e pikarritjes së fundit mbaron edhe transporti TIR dhe përgjegjësia e poseduesit të karnetit TIR para organeve doganore. Për këtë shumë është me rëndësi karnetin TIR ta nënshkruajnë dhe me vula ta vërtetojnë **ekskluzivisht organet doganore**.

Për këtë, në raste të caktuara, nëse dyshojmë se karneti ynë TIR mund të jetë i keqpërdorur (prej shpeditërëve ose prej personave të tretë), kemi të drejt të kërkojmë që personalisht ta dorëzojmë në organet doganore dhe prej tyre personalisht ta pranojmë karnetin TIR.

1.4 Karneti ATA

Karneti ATA është dokument ndërkombëtar doganor i cili lejon eksporte dhe importe të përkohshme pa doganë dhe taksa me afat prej 1 viti.

Karneti ATA mund të shfrytëzohet për:

- mostra komerciale;
- pajisje profesionale;
- prodhime për në panaire.

Mund që ta shfrytëzojnë ndërmarrjet e vogla dhe të mëdha, personat fizik. Posaçërisht është i destinuar për tregtarët, ekspozuesit në panaire, udhëtarëve tregtar, njerëzit afarist të cilët dëshirojnë që t'i zgjerojnë tregjet e tyre...

Me karnetin ATA shërbehen edhe: doktorët, arkitektët, inxhinierët, piktorët, muzikantët, aktorët, kinologët dhe shumë të tjerë.

Karneti ATA është instrument me të cilin kursehen edhe koha edhe të hollat.

Jepet edhe për produkte të zakonshme dhe të pazakonshme – kompjuterë, vegla, pajisje fotografike dhe filmike, instrumente muzikore, makina industriale, mjete, stoli, mbathje, pajisje medicinale, kuaj vrapues, vepra artistike, relikte parahistorike, kostume të baletit, avionë dhe sisteme muzikore të grupeve rok.

Karneti ATA nuk jepet për artikujt të cilët prishen ose janë për ushqim ose janë produkte të cilat punohen, përpunohen ose riparohen.

Me karnetin ATA garantohet se prodhimi (produkti) do të kthehet në vendin prej ku e ka prejardhjen (vendi i eksportit). Më këto thjeshtohet kalimi nëpër kalimet doganore me atë që eksportuesit ose importuesit u mundësohet që të gjitha formalitetet doganore t'i kryej me një dokument unik.

Karneti ATA është me afat të vlefshmërisë prej një viti, por mundet që në momentin e shpërndarjes në vetë kërkesën për dhënie (lëshim) të karnetit ATA të kërkohet që të jepet për afat më të shkurt ose më të gjatë (1 vit) – për të gjitha shtetet ku do të udhëtohet – përderisa të njëjtat janë nënshkruese të Karnet sistemit.

Karneti ATA shfrytëzohet gjatë udhëtimit të ekspozitave tregtare – panairove, shfrytëzohet në tregtinë dhe në industrinë e transportit, industrinë për zbavitje dhe promocion, evenimenteve sportive, lojërave olimpike...

Çmimi i karnetit ATA është i ndryshëm nga shteti në shtet, vlera e mallit, numri i vendeve që do të vizitohen, shpenzimet për garanci, sigurim etj.

Kapaku i karnetit ATA është me ngjyrë të gjelbër dhe ka dy fleta në pjesën e brendshme të cilët janë të destinuar për secilin operacion veçanërisht. Fletët e brendshme janë me ngjyrë të ndryshme në varësi prej operacionit që do të realizohet. Fleta është e përbërë prej dy pjesëve prej të cilave pjesa e poshtme është si kupon i cili shkëputet gjatë procedurës doganore, ndërsa pjesa e sipërme ngel në karnetin ATA.

Formimi i karnetit varet prej numrit të fletëve në ngjyra të ndryshme, në sa shtete do të shkohet, prej nevojës nëpër cilat shtete do të transitohet, përkatësisht udhëtohet.

Karnetet jepen ekskluzivisht në odat ekonomike të cilat janë të anëtarësuara në zinxhirin e garantuar pranë byrosë ndërkombëtare të odave ekonomike (IBCC) në odën ndërkombëtare ekonomike (ICC), në Paris.

Në R. e Maqedonisë, karneti ATA jepet dhe vërtetohet në odën ekonomike të R. së Maqedonisë, e cila është anëtare në IBCC – ICC prej 1 korriku të vitit 1998. Procedura për dhënien e karnetit ATA zgjatë disa ditë.

Importi i përkohshëm në bazë të karnetit ATA ka të bëjë vetëm me mallin i cili përsëri do të eksportohet edhe atë në njëjtën gjendje në të cilën ka qenë i importuar.

- Gjatë secilës hyrje dhe dalje prej ndonjë shteti shfrytëzuesi i karnetit duhet të ketë kujdes për atë që doganierët t'i fusin të gjitha të dhënat e nevojshme dhe karnetin ta vërtetojnë me nënshkrim dhe me vulë në vendet përkatëse në fletët e brendshme.

- Është e nevojshme që të respektohen afatet për eksport të sërishëm dhe mbarim të transitit, që i kanë caktuar autoritet doganore të shteteve të veçanta. Ato afate nuk janë të njëjta me afatet e vlefshmërisë së karneteve.

- Karnetet të cilat më nuk do të përdoren ose të cilëve u ka skaduar afati i vlefshmërisë, detyrimisht duhet që të kthehen në odën ekonomike të Maqedonisë, me të gjitha fletët e shfrytëzuara ose të pashfrytëzuara.

1.5 Konventa CMR

Konventa për kontratë për transport ndërkombëtar të mallrave nëpër rrugë (CMR)

Ndërmjet konventave të shumta të cilat i rregullojnë raportet në botën e transporteve, vend të privilegjuar merr Konventa për kontratë për transport ndërkombëtar të mallrave nëpër rrugë (Konventa CMR) prej 19.05. 1956, e lidhur nën patronazhin e komisioni ekonomik për Evropë pranë OKB. Shkurtesa CMR rrjedh prej emrit të konventës në gjuhën frënge, përkatësisht “Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route”. Konventa CMR është e nënshkruar gati në të gjitha shtetet e Evropës. Vitet e fundit konventa është nënshkruar edhe prej shteteve jashtë Evropës, siç janë: Maroku dhe Kazakistan.

Vendimi për qasjen e Republikës së Maqedonisë në konventën CMR është shpallur në “gazetën zyrtare të Republikës së Maqedonisë”, nr. 8/94.

1.5.1 Përdorimi i konventës CMR

Konventa CMR i definon përgjegjësitë e transportuesit dhe dokumentet të cilat duhen të gjenden në mjet i cili transporton mallra në transportin ndërkombëtar ndërmjet shteteve të ndryshme prej të cilave të paktën njëri shtet është nënshkruar i konventës CMR. Konventa i definon edhe disa përgjegjësi të dërguesit dhe të pranuesit të mallrave. Konventa CMR automatikisht përdoret në secilën kontratë për transport ndërkombëtar rrugor të mallrave për kompensim të caktuar, kur vendi i marrjes së mallit dhe vendi i caktuar (pikarritjes) ndodhen në dy shtete të ndryshme prej të cilëve të paktën njëri është nënshkruar i konventës.

Konventa nuk përdoret në rastet që vijojnë:

- Për transportin i cili kryhet në bazë të konventës ndërkombëtare postare;
- Për transport funeraleve përtej kufirit;
- Për transport të mobilieve.

Kjo konventë do të përdoret për tërë transportin edhe në raste kur mjeti i cili transporton mall, transportohet nëpër një pjesë të rrugës nëpër det, me hekurudhë, nëpër rrugët e brendshme ujore ose nëpër rrugët ajrore dhe për pjesën e marshutës ku nuk bëhet shkarkimi i mallit.

1.5.2 Lidhja e kontratës për transport

Kontrata për transport do të jetë e vërtetuar me marrjen e fletëngarkesës. Mungesa, parregullsia ose humbja e fletëngarkesës, nuk do të ndikojë ndaj ekzistimit ose validitetit të kontratës për transport, i cili do të ngeli i nënshtruar ndaj dispozitave të kësaj konvente. Në konventë nuk është e theksuar se kush duhet ta përgatisë këtë dokument. Rekomandim i përgjithshëm është që dokumenti të jetë i përgatitur prej dërguesit, përkatësisht prej atij i cili është përgjegjës për informatat dhe përmbajtjet. Fatkeqësisht, dërguesit konsiderojnë se ai është dokument për transport dhe mundet me qenë i përgatitur edhe nga ana e transportuesit – por përderisa nuk përfshinë kurrfarë instruksione të veçanta të dërguesit, për shkak të reklamacionit eventual, ai mund të pësoj dëme. Nëse transportuesi e përgatitë fletëngarkesën, atëherë nëse ka të bëjë me informacionin e detyrueshëm, merret sikur ai e ka bërë në emër të dërguesit. Fletëngarkesa ndërkombëtare bëhet në tre ekzemplarë origjinal të nënshkruar nga ana e dërguesit dhe transportuesit. Nënshkrimet mundën me qenë të zhvulosur ose të zëvendësuar me vula të dërguesit dhe transportuesit përderisa atë e lejon ligji në shtetin në të cilin është lëshuar fletëngarkesa:

- ekzemplari parë i jepet dërguesit;
- ekzemplari i dytë e shoqëron mallin;
- ekzemplarën e tretë e mbanë transportuesi.


Kur malli i cili transportohet duhet të ngarkohet në mjete të ndryshme, ose është prej llojit të ndryshëm, ose përsëri është i ndarë në grupe të ndryshme, dërguesi ose transportuesi, kanë të drejt të kërkojnë fletëngarkesë të veçantë për secilin mjet (automjet) të përdorur, ose për secilin lloj ose sasi të mallit.

1.5.3 Mënyra e plotësimit të rubrikave të veçanta në fletëngarkesë

Duke pasur parasysh se transportuesi është përgjegjës për secilën mangësi ose dëmtim të mallit që do të paraqiten gjatë realizimit të kontratës për transport, e që do të konstatohet gjatë livrimit përveç nëse vërtetohet se ajo ka të bëjë me mangësi të fshehtë të mallit, gabim të dërguesit ose forcë mbinatyrore, ai duhet të ketë kujdes që të gjitha rubrikat e fletëngarkesës të jenë të plotësuara në rregull.

Kur fletëngarkesën e plotëson dërguesi, ai është i detyruar që t'i plotësoj rubrikat prej 1-15, 19, 21 dhe 22. Transportuesi (vozitësi) është i detyruar që me vëmendje t'i kontrolloj të dhënat e shënuara në këto rubrika, të cilat duhen me qenë të qarta dhe ta pa dyshimta.

Primerok za prevoznikot
2 Exempleire de transporteur

Isprakač (ime, adresa, zemja) 1 Expéditeur (nom, adresse, pays)		MEGUNARODEN TOVAREN LIST LETTRE DE VOITURE INTERNATIONALE <div style="text-align: center;">  </div> Na ovoj prevoz se primenuva Konvencijata za dogovori za megunaroden prevoz na stoki vo patniot soobrakaj, bez obzir na bilo koji sprotivni propisi. Ce transport es soumis, nonobstanti toute clause contraire, a la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR)						
Priemač (ime, adresa, zemja) 2 Destinaire (nom, adresse, pays)		16 Transporteur (nom, adresse, pays)						
Mesto i datum na prevzemanjeto na pratkata (mesto i zemja) 3 Lieu prévu pour la livraison de la marchandise (lieu, pays)		Drugi prevoznici (ime, adresa, zemja) 17 Transporteurs succésifs (nom, adresse, pays)						
Otpremno mesto (mesto, zemja, datum) 4 Lieu et date de la prise en charge de la marchandise (lieu, pays, date)		Zabeleski i ogranicuvanje na prevoznikot 18 Reserves et observations du transporteur						
Dodatna dokumentacija 5 Documents annexés								
Oznaka i broj 6 Marques et numeros	Broj na paketi 7 Nombre des colis	Vid na ambalaža 8 Mode d'emballage	Vid na stokata 9 Nature de la marchandise	Statistički broj 10 No statistique	Bruto težina kg 11 Poids brut. kg	Zapremina m ³ 12 Cubage m ³		
	500	paketi	kalcium hlorat	300615	10.000,00	14,3		
Klasa Classe 5	Broj Chiffre 11	Bukva Lettre b	ADR*					
Nalog na isprakačot za carinski i drugi formalnosti 13 Instructions de l'expéditeur			Posebni dogovori 19 Conventions particulieres					
Odredbi za plakjanje patarina 14 Prescriptions d'affranchissement <input type="checkbox"/> Franko/Franko <input type="checkbox"/> Ne Franko/Non Franko			20 Plaka A payer par		Isprakač Expéditeur	Valuta Monnaie	Priemač Le destinataire	
			Prevozni trošoci Prix de transport					
			Namaluvanje Réductions					
			Saldo Solde					
			Dodatok Supplements					
Ostanati trošoci Frais accessoires								
Vkupno Total								
Dostaveno vo den 20 21 Etablie a le			Plakanje pri isporaka Remboursement					
22 Potpis i pečat na isprakačot Signature et timbre de l'expéditeur		23 Potpis i pečat na prevoznikot Signature et timbre du transporteur		Pratkata ja prevzemat 24 Merchandises recues mesto den Lieu le Potpis i pečat na priemačot Signature et timbre du destinataire				

Shtojca 1- Fletëngarkesa CMR

1.5.4 Plotësimi i dokumentit CMR

Rubrika 1. – dërguesi – në rubrikën shënohet emri, adresa dhe shteti i dërguesit;

Rubrika 2. – pranuesi – përveç emrit të firmës, adresës dhe shtetit, duhet të shënohet edhe numri i telefonit dhe faksit;

Rubrika 3. – vendi dhe data e marrjes së dërgesës- shënohet qyteti, rruga dhe numri, shteti, telefoni dhe faksi;

Rubrika 4. – vendi i dërgimit – shënohet vendi dhe data e shkarkimit, për shkak të eventualisht mos-përmbajtjes së afatit për livrim;

Rubrika 5. – dokumentet e bashkangjitura – shënohen dokumentet për kryerjen e formaliteteve doganore dhe formaliteteve tjera – karneti TIR, leja për eksport, certifikata për origjinën e mallit, leja e vërtetuar medicinare për eksport, certifikata fitosanitare.

Rubrikat prej 6-12. – shënohen më hollësisht të dhënat për ngarkesën:

- shenja dhe numri;
- numri i paketave;
- lloji i ambalazhit;
- lloji i mallit;
- numri statistikë;
- bruto pesha në kilogram;
- vëllimi në metër kub;
- specifikimi etj.

Nuk është e lejuar shënimi i të dhënave përgjithësisht. Duke e pasur parasysh se nuk është e lejuar mbingarkimi i kamionit mbi peshëmbajtjen (tonazhin) e lejuar, detyrimisht duhet të kontrollohet pesha e mallit të ngarkuar. Për ngarkesat e rrezikshme të cilat transportohen sipas konventës ADR, duhet saktësisht të shënohet numri UN, klasa, emri i materies së rrezikshme, rreziqet sekondare dhe grupi i paketimit;

Rubrika 13. - urdhri për dërguesin për formalitete doganore dhe formalitete tjera – gjatë paqartësive të vërejtjeve të shënuara nga ana e dërguesit, duhet që të kërkohet sqarim duke pasur parasysh atë se nuk është e lejuar ndalja e mjeteve në rrugë, veçanërisht nëse transportohen materie të rrezikshme në harmonizim me konventën ADR;

Rubrika 14. – dispozitat për pagesë të shpenzimeve transportuese – me X shënohen katrorët e shënuar, çmimi i ngarkesës, shpenzimet plotësuese, taksat doganore dhe shpenzimet tjera, duke filluar prej momentit të lidhjes së kontratës, deri te shpërndarja e mallrave. Për transportuesin nuk rekomandohet të ekzistoj pagesë gjatë dorëzimit pasi që nuk ka sigurim për atë përgjegjësi dhe rreziku për transportuesin është më i madh;

Rubrika 15. – udhëzimi për pagesën e ngarkesës (mallit) – shënohet me fjalë, në përputhje me nenin 21 prej konventës CMR - ngarkesa është paguar – ngarkesa duhet të paguhet;

Rubrika 19. – kontratat e posaçme – shënohen vërejtjet e transportuesit në harmonizim me nenin 22, 23, 24 dhe 26 prej konventës CMR;

Rubrika 20. – pagesa – të dhënat për pagesën e transportit.

Rubrika 21. – e bërë në- shënohet vendi dhe data e plotësimit të fletëngarkesës;

Rubrika 22. – nënshkrimi dhe vula e dërguesit – vendoset nënshkrimi i dërguesit dhe vula e tij;

Qysh kur transportuesi e merr fletëngarkesën e plotësuar kështu, ai duhet që t'i plotësoj rubrikat prej 16-18, 20 dhe 23.

Rubrika 16. – transportuesi – emri, adresa, shteti dhe numri i telefonit dhe i faksit, si dhe numri i regjistrimit të mjetit;

Rubrika 17. – transportuesit tjerë – emri, adresa dhe shteti i secilit transportues të njëpasnjëshëm, duke e përfshirë edhe emrin e vozitësit dhe numrin e regjistrimit të mjetit, kur kërkohet zhdetyrimi për mallin e dorëzuar, me datë dhe nënshkrim;

Rubrika 18. – vërejtjet e transportuesit – kjo rubrikë është shumë e rëndësishme për transportuesin, pasi që në atë shënohen vërejtjet si defektet e mjetit, mangësitë dhe dëmtimet e koletave etj.

Rubrika 23. – nënshkrimi dhe vula e transportuesit – vendoset nënshkrimi i transportuesit dhe vula e tij. Gjatë marrjes së ngarkesës për transport në vozitjen kthyesë, atë rubrikë e nënshkruan vozitësi, pa vendosur vulë.

Pranuesi i mallit e plotëson rubrikën 24 – vërtetimi (pohimi) për pranimin e mallit, vendi, data dhe vula.

Në raste të caktuara, fletëngarkesa duhet t'i përmbaj edhe të dhënat tjera plotësuese:

1. Ndalesën për ringarkim;
2. Shpenzimet të cilat i ndërmerr dërguesi;
3. Shumën për pagesë të gatshme gjatë livrimit;
4. Deklarimin për vlerën e mallrave;
5. Instruksionet e dhëna transportuesit nga ana e dërguesit të cilat kanë të bëjnë me sigurimin e mallrave;
6. Kohën e kontraktuar për të cilën duhet të mbaroj transporti;
7. Listën e dokumenteve të dorëzuara transportuesit

1.6 Marrëveshja ATP

Ushqimi është produkt shumë i ndjeshëm. Jo vetëm që është i shtrenjtë, por me atë detyrimisht duhet me kujdes të manipulohet për shkak të natyrës së tij të ndjeshme. Prodhimet ushqimore u janë nënshtruar prishjes, humbjes së vetive ushqyese, ndryshimit të ngjyrës, shijes ose aromës ose dëmtimit të ambalazhit të tij.

Për zvogëlimin e këtyre ndryshimeve të kualitetit gjatë kohës së transportit, është e nevojshme kontrollimi i lagështisë dhe temperaturës në seksionin për transport të mjeteve.

Për vendosjen e standardeve gjatë transportimit të produkteve që prishen është miratuar kontrata për transport ndërkombëtar të produkteve ushqimore që prishen dhe për pajisjet speciale që duhet detyrimisht të shfrytëzohen për transport të këtillë, e njohur si **kontrata ATP** (sipas inicialeve frënge, të nxjerra prej “Accord relatif aux Transports internationaux de denrees Perissables et aux engins speciaux a utiliser por ces transports”), në vitin 1970-1971.

ATP është kontratë multilaterale ndërmjet shteteve nënshkruese (palëve kontraktuese) për transport tokësor të prodhimeve ushqimore që prishen përtej kufijve. Qëllimi i saj është lehtësimi i komunikacionit ndërkombëtar me vendosjen e standardeve të përbashkëta të njohura ndërkombëtarisht dhe ruajtjen e kualitetit të produkteve ushqimore që prishen gjatë kohës së transportit ndërkombëtar.

Kjo kontratë ka të bëjë ekskluzivisht me transportin rrugor dhe atë hekurudhor ose kombinimi i të dy llojeve.

Funksionet e saj janë me sa vijon:

- Përcaktimi i listës së produkteve (prodhimeve) ushqimore të cilat do të transportohen në harmonizim me kontratën ATP, si dhe temperatura më e lart gjatë transportit.
- Përkufizimi i standardeve të përbashkëta për mjete termo-kontrolluese për transport, siç janë: mjetet rrugore, vagonët hekurudhor dhe (për transport detar në distanca jo më të mëdha se 150 km) kontejnerët detar.
- Përcaktimi i testeve të cilat duhet të kryhen në pajisjet e mjeteve për shkak të kontrollit se a i plotësojnë standardet e dhënë.
- Siguron sistem të certifikimit të pajisjes e cila është në përputhje me standardet.
- Kërkesën prej të gjitha shteteve - kontraktuese që t'i pranojnë certifikatat që janë dhënë në përputhje me kontratën nga ana e organeve kompetente të shteteve tjera kontraktuese.

Pemët dhe perimet janë jashtë autorizimeve të ATP, si dhe aviotransporti.

Transporti mund të bëhet vetëm me mjete (automjete) të lejuara. Njësia ftohëse dhe vlera izoluese detyrimisht duhet t'i plotësojnë kërkesat e testit. Certifikata për lejimin detyrimisht duhet të ruhet në mjet (automjet) për shërbimet e autorizuara për mbikëqyrje që të mund ta kontrollojnë se mjeti a e plotëson rregulloren e ATP.

HACCP (Hazard Analysis and Critical Control Points) analiza e rrezikut dhe pikave kritike të kontrollit

Në fund të vitit 1995 kanë qenë të implementuara direktivat e BE për higjienë të ushqimit për shkak të garantimit të sigurisë dhe higjienës së ushqimit. Këto direktiva janë të fokusuar në industrinë ushqimore, por ekziston edhe kapitull i veçantë në të cilën është përfshirë edhe transporti.

Me rëndësi janë pikat vijuese të sistemit HACCP:

- Përcaktimi i temperaturës së kërkuar (kjo detyrimisht duhet me qenë e definuar nga ana e prodhuesit);
- Kontrollimi i temperaturës;
- Ndërmarrja e masave në rast të devijimit (shmangies) prej temperaturës së caktuar dhe regjistrimi i saj.
- Kontrollimet periodike të rimorkios për shkak të mirëmbajtjes së motorit të ftohësit, kontejnerit dhe mirëmbajtjen e brendshme.
- Higjiena personale.
- Transportuesi detyrimisht duhet me qenë në gjendje të vërtetoj se ka bërë gjithçka për ta garantuar higjienën e ushqimit. Vozitësi dhe planifikuesi duhet ta dinë në çka duhet të kushtojnë veçanërisht kujdes dhe cilat janë pikat kritike për kontrollim sa më të mirë dhe ndërmarrja e masave për kujdes.

1.6.1 Kodi ATP

Kodi ATP jepet në mjete të lejuara (miratuara). Kodi përbëhet prej tre ose katër shkronjave dhe kuptimi i tyre është me sa vijon:

- 1. shkronjë: lloji i pajisjes ftohëse ose i pajisjes nxehëse;
- 2. shkronja: shkalla e izolimit;
- 3. shkronja: gjerësia e temperaturës;
- 4. shkronja: X= mjeti është i pajisur me pajisje transmetuese ose të varur të temperaturës. Shkronja X shënon pjesëmarrjen e pajisjes e cila mund të çmontohet.

Nën kodin ATP janë të shënuar muaji dhe viti në të cilin skadon afati i vlefshmërisë së certifikatës. Kodet e ATP janë të kaltër të errtë në bazë të bardh.

Disa shembuj të kodeve ATP

F: Pajisja ftohëse mekanike	N: Izolimi normal	Temperatura e jashtme 30 ⁰ C A= ftohë dhe ruan prej 12 deri 0 ⁰ C	FNA	FNAX
	R: Izolim i zmadhuar (reinforced)	Temperatura e jashtme 30 ⁰ C C= ftohë dhe ruan prej 12 deri-20 ⁰ C	FRC	FRCX

R: Pajisje ftohëse jo mekanike	N: Izolim normal	Temperatura e jashtme 30 ⁰ C A= ftohë dhe ruan max 7 ⁰ C	RNA	
	R: Izolim i zmadhuar (reinforced)	Temperatura e jashtme 30 ⁰ C C= ftohë dhe ruan max. -20 ⁰ C	RRC	
C: Pajisje për nxehje	N: Izolim normal	B= Temperatura e jashtme -20 ⁰ C Temperatura e brendshme 12 ⁰ C	CNB	
	R: Izolim i zmadhuar (reinforced)	A= Temperatura e jashtme -10 ⁰ C Temperatura e brendshme 12 ⁰ C	CRA	

1.7 Kërkesa për vazhdimin e afatit për hyrje dhe dalje nga shteti

Deri te:

Drejtoria e doganave të R. së Maqedonisë

Data _____

Njësia doganore _____

Kërkesë për vazhdimin e afatit për hyrje dhe dalje nga shteti

Të respektuar,

Ju lutem të më mundësoni afat më të gjatë të qëndrimit në territorin e Republikës së Maqedonisë, para se në tërësi ta mbaroj procedurën doganore për shkak të domosdoshmërisë së kryerjes së aktiviteteve të caktuara në lidhje me realizimin e veprimtarisë kryesore – transportin e mallit.

Kërkesën e parashtron _____ vozitës i

mjetit me tabela të regjistrimit _____ në pronësi

të shoqërisë tregtare _____

Shkaku:

Shpresoj që kërkesa ime do të zgjidhet pozitivisht dhe do të mundësoni prolongim të arsyeshëm të afatit për dalje, përkatësisht për hyrje në Republikën e Maqedonisë.

Me respekt,

Nënshkrimi: _____

Nënshkrimi dhe vula e zyrtarit të doganës

E pranuar / E refuzuar

1.8. Marrëveshja ADR

Për mallra të rrezikshëm konsiderohen mallrat të cilat mund të shkaktojnë rrezik për shëndetin e njerëzve ose ta ndotin ambientin gjatë kohës së prodhimit të tyre, manipulimit, transportit, distribuimit ose përdorimit.

1.8.1 Marrëveshja ADR

Marrëveshja ADR e cila ka të bëjë me transportin ndërkombëtar të mallrave të rrezikshëm me anë të (ADR) është arritur (nënshkruar) në Gjenevë, me 30 shtator të vitit 1957., nën patronazhin e komisionit evropian për Evropë të kombeve të bashkuar dhe ka hyrë në fuqi më 29 janar të vitit 1968.

Vetë marrëveshja është e shkurt dhe e thjeshtë. Neni i dytë është vendimtar dhe në të thuhet përveç disa mallrave veçanërisht të rrezikshëm, të mallrat tjerë të rrezikshëm mund të transportohen nëpër rrugët ndërkombëtare në mjete të ngarkesës (kamionë) të cilat i plotësojnë kushtet të theksuara në:

- Aneksi A, për vetë mallrat e rrezikshme, posaçërisht ato që kanë të bëjnë me shënimin dhe paketimin e tyre; dhe
- Aneksi B, posaçërisht ato që kanë të bëjnë me konstruksionin, pajisjet dhe manipulimin me mjetin i cili i transporton mallrat e rrezikshme.

1.8.2 Struktura

Pamja e ADR është si vijon:

Aneksi A: Kushtet e përgjithshme dhe kushtet që kanë të bëjnë me mallrat e rrezikshëm		
Pjesa 1	Kushtet e përgjithshme (përgjashtimet, definicionet, trajnimet etj.	ADR RID ADN IMDG
Pjesa 2	Klasifikimi	
Pjesa 3	Lista e mallrave të rrezikshëm, përgjashtimet dhe sasi të kufizuara	
Pjesa 4	Kushtet për paketim, kontejnerët dhe cisternat	
Pjesa 5	Procedurat për transport	
Pjesa 6	Kushtet për konstruksion dhe testim të paketimit, kontejnerëve dhe cisternave	
Pjesa 7	Kushtet për transport, ngarkim, shkarkim dhe manipulim	
Aneksi B: kushtet që kanë të bëjnë me pajisjet transportuese dhe me operacionet transportuese		
Pjesa 8	Ekuipazhi, pajisja, operacionet dhe dokumentacioni	ADR
Pjesa 9	Konstruksioni dhe lejimi (miratimi) për mjetet	

Konventa RID e përfshinë transportin me hekurudhë, ADN e përfshin transportin nëpër rrugët ujore të brendshme, ndërsa IMDG ka të bëjë me transportin detar.

1.9 Kontrata për punë të kohëpaskohshme dhe për punë të përkohshme

Lidhur më datën _____

Ndërmjet:

1. (emri i shoqatës tregtare), e prezantuar prej drejtorit (emri dhe mbiemri i drejtorit) në cilësinë e urdhërdhënësit dhe
2. (emri dhe mbiemri i vozitësit profesional) me vendbanim në (adresa e banimit) me NA....., nga ana tjetër, në cilësinë e realizuesit.

Neni 1

Lënda e kontratës është angazhimi i përkohshëm i realizuesit në vendin e punës vozitës profesional i metit motorik të ngarkesës në pronësi të urdhërdhënësit.

Neni 2

Realizuesi obligohet t'i përgjigjet detyrave të parashtruara sipas thirrjeve të urdhërdhënësit dhe me ndërgjegje t'i realizojë udhëzimet e dhëna për punë dhe në mënyrë sa më ekonomike të kujdeset për mjetin motorik të ngarkesës (kamionin) të besuar përdërisa e kryen (realizon) detyrën konkrete.

Neni 3

Urdhërdhënësi obligohet të jep udhëzime të qarta për punë dhe informime në kohë para fillimit të punës konkrete. Obligohet para secilës punë konkrete në varësi prej destinimit të udhëtimit ta caktoj edhe çmimin si kompensim për punën e realizuar dhe të ndërmarr obligime për pagesën e tatimit personal në varësi prej kompensimit-neto.

Neni 4

Kontrata lidhet për periudhë prej një viti prej ditës së nënshkrimit, me mundësinë për vazhdimin e saj me nënshkrimin e aneksit kah kontrata si shtojcë e kontratës kryesore.

Neni 5

Të gjitha kontestet për kontratën lëndore do të zgjidhen me dialog të ndërsjellë, por përdërisa ajo nuk është e mundshme, kompetentë janë gjykatat në R. e Maqedonisë.

Neni 6

Kontrata është e përbërë prej 4 (katër) ekzemplarëve identik edhe atë nga dy për secilën palë kontraktuese.

(Urdhërdhënësi)

(realizuesi me dorë të vetë)

1.10 Informatat (lajmërimet) për shfrytëzimin e lejeve CEMT

Për muajin _____ Firma _____

Nr. rend	Numri i lejes CEMT	Vlen për (O2, O3-A, GR, I)	NUMRI I TRANSPORTEVE			LLOJI I TRANSPORTIT		TRANSPORT NË SHTETET E TRETA		
			Gjithsejtë	zbrazët	Transporti në A, GR ose I**	bilateral	Në shtetin tretë	Brenda në BE*	Ndërmjet vendeve ne BE* dhe vendeve jashtë BE*	Ndërmjet vendeve jashtë BE*

* duke e përfshirë edhe Zvicrën

** kolona e hijesuar jo për O2 dhe O3 CEMT nuk plotësohet

(Nënshkrimi dhe vula)

Pyetje për kontrollimin e njohurive

1. Cilat të dhëna duhet t'i shënoj personi përgjegjës para se ta jap fletudhëtimin?
2. Si ndahet dokumentacioni për transportim të mallit në transportin ndërkombëtar?
3. Numëroj dokumentet e nevojshme për vozitësin gjatë transportit të mallit në komunikacionin ndërkombëtar?
4. Cilat dokumente e përcjellin ngarkesën në komunikacionin ndërkombëtar?
5. Pas mbarimit të procedurës doganore, në çka vozitësi duhet të ketë kujdes te karneti TIR?
6. Pas mbarimit të procedurës doganore, në cilën rubrikë dhe talon, dogana vendos datë, nënshkrim dhe vulë?
7. Për çka shfrytëzohet karneti ATA, dhe kush mundet ta shfrytëzoj?
8. Sa është afati i vlefshmërisë i karnetit ATA, dhe kush e lëshon (e jep) në Maqedoni?
9. Kur dhe prej kujt është sjell konventa CMR?
10. Për cilat ngarkesa nuk shfrytëzohet konventa CMR?
11. Cili është qëllimi i sjelljes së konventës ATP?
12. Cilat janë pikat e rëndësishme të sistemit HACCP?

Rezyme

Në këtë temë është shkoqitur materiali për konventat TIR,ATA,ATP,CMR, ADR, si dhe dokumentet që shfrytëzohen gjatë realizimit të transportit sipas këtyre konventave. Përveç kësaj është theksuar edhe materiali për dokumentet të cilat janë të nevojshme për transport për baza tjera.

3. Zgjedhja e rrugës transportuese gjatë realizimit të detyrave transportuese

Organizimi në rregull i transportit të mallit në komunikacionin rrugor ka për qëllim arritjen e produktivitetit maksimal në punën e autoparkut gjatë shpenzimeve sa më të ulëta. Për shkak të këtyre shkaqeve, është e nevojshme që të zgjidhet drejtimi më i mirë për lëvizje.

Për barazimin e produktivitetit dhe shpenzimeve të transportit me shfrytëzimin e drejtimeve të caktuara, shfrytëzohen parametrat për punë të autoparkut (parkut vozitës): koeficientet e shfrytëzimit të rrugëve të kaluara, numri i vozitjeve, vëllimi i mallit të transportuar etj.

2.1 Vozitja në të kahet (itineraret përsëritës)

Itinerar përsëritës (drejtim i përsëritur) domethënë kryerja e proceseve transportuese të cilat vozitjet e veçanta përsëriten në të njëjtat kahe ndërmjet dy pikave.

Te ky lloj i transportit, dallojmë tre raste:

- transport në një kahe;
- transport në të dy kahet ndërmjet dy pikave;
- shfrytëzim i pjesshëm i rrugës së kaluar në një kahe.

2.2 Procesi transportues

Që procesi transportues të jetë i tërësishëm, është e nevojshme që përveç vetë bartjes (transportimit) të ngarkesës të bëhet edhe ngarkimi ose shkarkimi i ngarkesës në mjetet transportuese. Për këtë është e nevojshme ardhja e mjeteve në vendin për ngarkim të ngarkesës. Cikli i tërësishëm (përgjithshëm) i procesit transportues përbëhet prej:

- udhëzimit (ardhjes) së mjetit transportues në vendin e ngarkimit;
- bartja (transportimi) e ngarkesës;
- shkarkimi i ngarkesës nga mjeti transportues.

2.3 Vozitja e thjeshtë

Nëse një mjet e ngarkojmë në vendin A dhe pas mbarimit të bartjes (transportimit), e shkarkojmë në vendin B dhe përsëri kthehet i zbrazët në vendin A, për vozitjen e tillë themi se është vozitje e thjeshtë. Domethënë vozitja e thjeshtë është proces transportues i plotë (tërësishëm) i cili përbëhet prej ngarkimit, bartjes (transportimit), shkarkimit dhe kthimit të mjetit në vendin e ngarkimit të sërishëm. Lloji i këtillë i vozitjes është paraqitur në figurën 1.

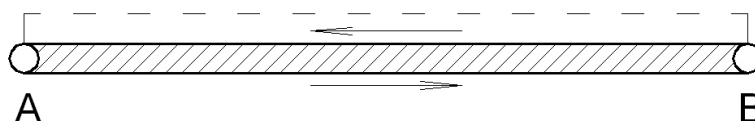


Figura1

Rruga e përgjithshme e kaluar (K) që e kalon mjeti gjatë vozitjes së thjeshtë përbëhet prej rrugës së kaluar me ngarkesë (K_N), dhe rrugën që e kalon automjeti i zbrazët (K_{ZB}). Prej këtu del që:

$$K = K_N + K_{ZB} \quad (km)$$

K- rruga e përgjithshme e kaluar

K_N - rruga e kaluar me ngarkesë

K_{ZB} - rruga e kaluar e zbrazët

Shembull: Transportimi i çimentos pre çimentuarës ‘Usje’ deri në Kumanovë. Në këtë rast, vozitja prej Shkupi deri në Kumanovë, është rrugë e kaluar me ngarkesë, ndërsa në kahen tjetër, rrugë e kaluar kur mjeti është i zbrazët. Shuma e këtyre rrugëve e jep rrugën e përgjithshme të kaluar.

2.4 Vozitja zero (nultë)

Malli për bartje (transport) nuk gjendet në garazh, por për shkak të kësaj mjetet duhet ta kalojnë rrugën prej garazhi deri te vendi për ngarkim të mallit dhe pas punës transportuese të realizuar përsëri të kthehen në garazh. Për vozitjen e këtillë themi se është vozitje zero-vojitja prej garazhit G deri në A. Lloji i këtillë i vozitjes është paraqitur në figurën 2.

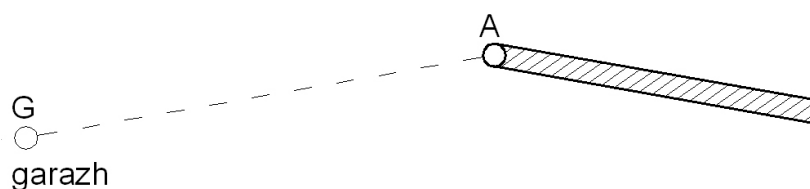


Figura 2

2.5 Vozitja e ndërlikuar

Nëse një mjet (automjet) e ngarkojmë në vendin A, e realizojmë bartjen deri në vendin B dhe këtu e shkarkojmë, e pastaj e udhëzojmë në vendin C për ngarkim të sërishëm dhe ashtu të ngarkuar e kthejmë për shkarkim në vendin A, atëherë vozitjen e tillë e quajmë vozitje të ndërlikuar (të përbërë).

Sipas kësaj, vozitje të ndërlikuar paraqet procesi transportues, gjatë së cilit mjeti shkon prej pikës fillestare për ngarkim deri në pikën përfundimtare për shkarkim me ndalje përgjatë rrugës për ngarkim ose për shkarkim të mallit. Kjo vozitje është paraqitur në figurën 3.

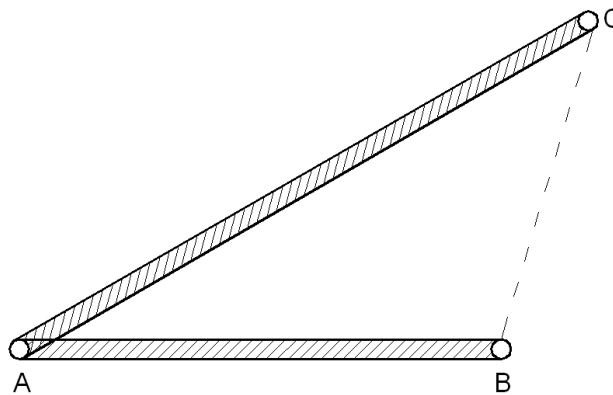


Figura 3

Te vozitja e ndërlikuar, rruga e përgjithshme e kaluar e paraqet shumë prej më shumë rrugëve të kaluara me ngarkesë dhe vozitje të zbrazëta.

Ajo rrugë llogaritet sipas barazimit:

$$K = K_{N1} + K_{N2} + \dots + K_{Nn} + K_{ZB1} + K_{ZB2} + \dots + K_{ZBn} \quad (km)$$

ku janë:

K- rruga e përgjithshme e kaluar në kilometra

K_{N1} - rruga e kaluar me ngarkesë prej stacionit fillestar deri te shkarkimi i parë ose ngarkimi i sërishëm;

K_{N2} - rruga e kaluar me ngarkesë prej shkarkimit të parë ose ngarkimit të sërishëm deri te stacioni i ardhshëm;

K_{Nn} - rruga e kaluar e fundit me ngarkesë;

K_{ZB1} - vozitja e parë e zbrazët;

K_{ZB2} - vozitja e dytë e zbrazët;

K_{ZBn} - lëvizja e fundit kur mjeti ka lëvizur i zbrazët.

Shembull: Prej Shkupi “depo doganore” deri në Tetovë do të transportojmë koncentre për fitimin e lëngut. Prej Tetove deri në Gostivar mjeti do të lëvizë i zbrazët, ndërsa në Gostivar do të ngarkohet me ujë mineral për në Shkup. Rrugën e përgjithshme të kaluar e fitojmë si shumë prej rrugëve të kaluara me ngarkesë prej Shkupi deri në Tetovë, dhe prej Gostivari deri në Shkup, dhe rrugën kur mjeti ka vozitur i zbrazët prej Tetove deri në Gostivar.

2.6 Vozitja e zbrazët

Kjo vozitje paraqitet kur mjeti do të shkarkohet në një vend, ndërsa nuk ngarkohet në të njëjtin vend. Për të mos u kthyer mbrapa i zbrazët, mjeti detyrimisht duhet të shkoj në ndonjë vend tjetër për të realizuar ngarkimin (siç është paraqitur në figurën 3, prej vendit B deri në vendin C). Mjeti lëviz i zbrazët prej vendit B deri në vendin C dhe kjo vozitje quhet vozitje e zbrazët.

2.7 Transporti radial ose yllor

Shpeshherë mjete (automjeti) duhet të realizoj bartje (transport) të atillë ku është e nevojshme që të ngarkohet prej disa vendeve për ngarkim dhe ngarkesën ta shpërndaj (dorëzoj) deri në një vend (port detar, stacion hekurudhor etj.).

Në këtë rast kemi shumën e disa rrugëve (të përsëritura) të cilat bashkohen në një vend. Kjo vozitje është paraqitur në figurën 4.

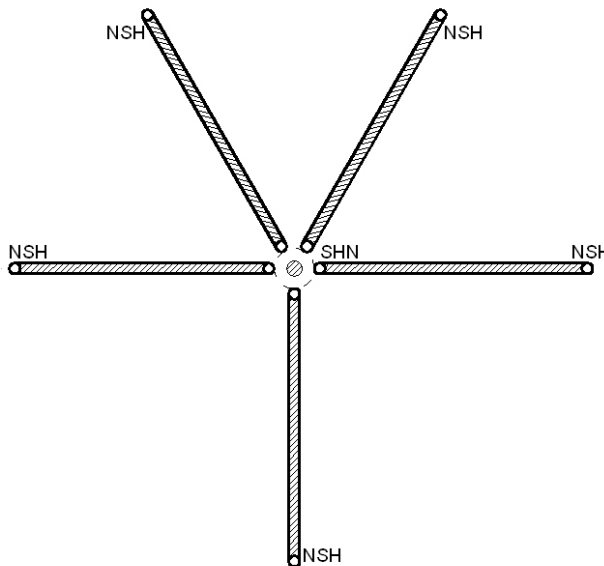


Figura 4

Kur mjetet realizojnë transport radial, është e nevojshme që të llogaritet shpejtësia e mesme e punës (eksploatimit) (V_{ME}).

Shpejtësia e mesme e punës paraqet vlerën mesatare prej më shumë shpejtësive të punës dhe llogaritet sipas barazimit:

$$V_{ME} = \frac{V_{E1} + V_{E2} + \dots + V_{En}}{n} \quad (km/h)$$

ku janë:

V_{ME} - shpejtësia e mesme

n - numri i drejtimeve

$V_{E1}, V_{E2}, \dots, V_{En}$ - shpejtësitë e punës (eksploatimit) sipas drejtimeve.

Shembull: për rezervat e mallrave në Maqedoni janë të nevojshme 5000 ton misër. Prej Manastiri do të sjellën 2000 ton, prej Prilepi 800 ton, prej Velesi 500 ton, prej Shtipi 1000 ton, dhe prej Tetove 700 ton. Mjetet me të cilat bëhet transporti prej drejtimit të caktuar arrijnë shpejtësi të mesme të caktuar. Shpejtësia e mesme për të gjitha drejtimet do ta fitojmë si raport ndërmjet shumës së shpejtësive nga drejtimet e ndryshme, të ndarë me numrin e drejtimeve.

2.8 Rruga unazore

Rruga unazore i përgjigjet llojit të atillë të vozitjes ku me mjetin shkohet ndërmjet disa pikave, me çka disa drejtime të vozitjes bashkohen në një linjë të mbyllur të ashtuquajtur unazë.

Ndaj zgjedhjes së rrugës unazore ndikim të madh kanë karakteri i ngarkesës, si dhe vet autoparku. Kjo vozitje është paraqitur në figurën 5.

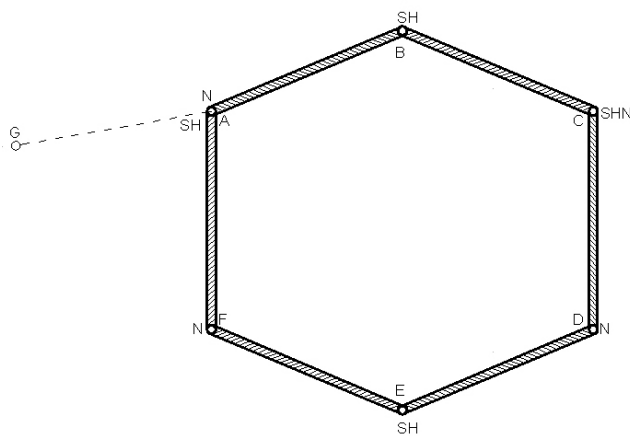


Figura 5

Ngarkesën e përgjithshme të transportuar në rrugën unazore do ta llogarisim sipas barazimit vijues:

$$Q = q_1 + q_2 + q_3 + q_4 + q_5 + q_6 \quad (t)$$

ku janë:

Q - sasia e përgjithshme e ngarkesës së transportuar në rrugën unazore;

q_1 - ngarkesa e ngarkuar në mjet në pikën A;

q_2 - ngarkesa që nuk është shkarkuar në pikën B prej ngarkesës q_1 ;

q_3 - ngarkesa që nuk është shkarkuar në pikën C prej q_2 dhe ngarkesës së ngarkuar në të njëjtën pikë;

q_4 - ngarkesa e ngarkuar në pikën D plus ngarkesa q_3 ;

q_5 - ngarkesa që ka ngelur pas shkarkimit të një pjese të ngarkesës q_4 në pikën E;

q_6 - ngarkesa e ngarkuar në pikën F dhe plus ngarkesa q_5

Shembull: Ngarkimi i mjetit me produkte të qumështit bëhet në Manastir. Në Kërçovë shkarkohet një sasi e caktuar, pjesa tjetër vazhdon për Gostivar, ku shkarkohet një pjesë e ngarkesës, mirëpo ngarkohet ujë në shishe. Mjeti vazhdon për në Tetovë ku përsëri ngarkohet me ngarkesë, për shfrytëzim sa më të mirë të peshëmbajtjes së mjetit. Vazhdon për Shkup, ku bëhet shkarkimi i pjesës më të madhe të ngarkesës, dhe përsëri vazhdon për Veles, ku ngarkohet me lëndë të parë për prodhimin e produkteve ushqimore. Mjeti ashtu i ngarkuar, lëvizë deri në Manastir, ku shkarkohet, dhe e mbaron rrugën unazore.

2.9 Rruga grumbulluese

Rruga grumbulluese i përgjigjet rrugës unazore ose vozitjes gjysmë-unazore me ngarkim të posaçëm të ngarkesës, siç është, për shembull, grumbullimi i shisheve të pastruara ose qumështit prej punkteve të ndryshme etj. Vozitja e këtillë është paraqitur në figurën 6.

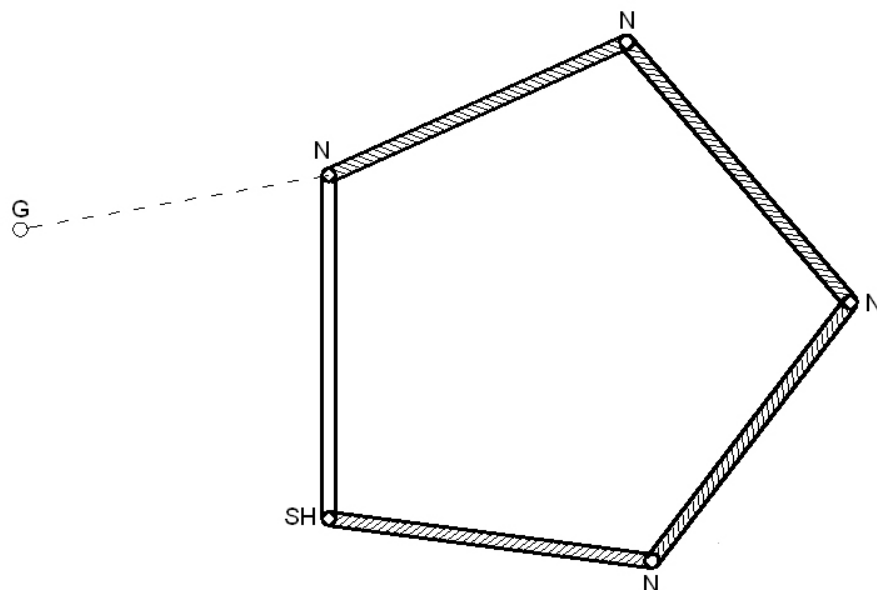


Figura 6

Te rruga grumbulluese, ngarkesa e përgjithshme (totale) e transportuar llogaritet si shumë prej ngarkesës së tërësishme në vendet e ngarkimit, edhe atë sipas barazimit:

$$Q_P = q_1 + q_2 + q_3 + q_4 \quad (t)$$

ku janë:

Q_P - ngarkesa e përgjithshme e transportuar te rruga grumbulluese (mbledhëse);

q_1 - sasia e ngarkesës së ngarkuar në fillim të punës;

q_2 - ngarkesa e ngarkuar në stacionin e parë;

q_3 - ngarkesa e ngarkuar në stacionin e dytë;

q_4 - ngarkesa e ngarkuar në stacionin e tretë;

Shembull: Transporti grumbullues realizohet kur grumbullohen (mblidhen) artikujt e qumështit, lënda e parë për fitimin e prodhimeve të qumështit. Në stacionin fillestar ngarkohet sasi e caktuar e qumështit, që përsëritet në të gjitha stacionet e radhës për ngarkim, derisa nuk mbushet cisterna. Shkarkimi bëhet në vendin e prodhimit – qumështore.

Rrotullimi (Qark-udhëtimi)

Me rrotullim (qark-udhëtim) nënkuptohet procesi transportues i cili përbëhet prej një ose disa vozitjeve të thjeshta, pas së cilave mjete transportues rregullisht kthehet për ngarkim në pikën fillestare të nisjes.

Marshua e vozitjes

E paraqet drejtimin (rrugën) e lëvizjes që mjete transportues e kalon gjatë realizimit të procesit transportues.

Pyetje për kontrollimin e njohurive

1. Cili është qëllimi i organizimit të rregullt të transportimit të mallit?
2. Numëroj mënyrat e mundshme të transportit gjatë vozitjes në të dy kahet?
3. Prej çka përbëhet cikli i tërësishëm i procesit transportues?
4. Definoje vozitjen e thjeshtë?
5. Çka është vozitja zero?
6. Si fitohet rruga e përgjithshme e kaluar gjatë vozitjes së ndërlikuar?
7. Te të cilat transporte të ngarkesës paraqitet transporti radial ose yllor?
8. Si llogaritet ngarkesa e përgjithshme e transportuar në rrugën unazore përkatësisht në rrugën grumbulluese?
9. Definoje çka është rrotullim (qark-udhëtim)?
10. Kur kemi vozitje marshute?

Rezyme

Nxënësit në këtë temë fitojnë (marrin) njohuri për llojet e vozitjeve dhe rrugët e ndryshme që realizohen gjatë transportit. Gjithashtu, e përballojnë edhe mënyrën e llogaritjes së rrugës së kaluar, sasisë së ngarkesës së transportuar, shpejtësitë e realizuara etj.

3 Zgjedhja e mjetit për realizimin e detyrës punuese

3.1 Faktorët që ndikojnë në zgjedhjen e mjetit të ngarkesës

Zgjedhja në rregull e mjetit është e kushtëzuar prej nevojës për operacione transportuese ekonomike dhe efektive. Lloji i mjetit që do të përdoret në aktivitetet e përditshme varet prej peshës, vëllimit, dhe tipit të ngarkesës e cila do të transportohet. Për transportimin e sasive të mëdha të lëngjeve, është e nevojshme autocisterna, për transportimin e pemëve ose perimeve të freskëta duhet të furnizohemi me ftohës (autofrigorifer), për ngarkesa të larta duhet mjet me platformë të ulët etj.

Zgjedhja në rregull e mjetit më së shumti varet prej elementeve vijues:

Karakteristikave (vetive) të ngarkesës: për transport të zallit (rërës) duhet kamion për zall, për lëngje duhet cisterna.

Llojit të ngarkesës: ngarkesat të cilat shkarkohen në më shumë vende më së miri transportohen me mjet të ngarkesës (kamion) me rimorkio që tërhiqet.

Distanca: për distribuimin nëpër qytete duhet të shfrytëzohen mjete të vogla të ngarkesës me pajisje vetjake për shkarkim. Për transportim në distanca të mëdha çdoherë është më mirë të shfrytëzohen mjetet me hapësirë të madhe për ngarkesë për shkak të shpenzimeve më të vogla për njësi të ngarkesës.

Aftësia për manovrim: e ashtuquajtura rimorkio urbane (gjysmë-rimorkioja me një aks drejtues) ose kombinimi prej mjetit me rimorkio ka aftësi më të mirë për manovrim se sa gjysmë-rimorkioja 13.60 m me tre akse.

Përdorimi: çmimet shpeshherë janë të bazuara mbi gjatësinë e mjetit, gjysmë-rimorkioja ka tarifë më të lirë si kombinim tërheqës.

Kushtet e veçanta: në disa raste, mjetet duhet të kenë leje speciale.

Transportet speciale:

1. Mallrat që prishen lehtë

Kur transportohen produkte që lehtë prishen, në përputhje me marrëveshjen ATP, hapësira e ngarkesës (karrocëria) dhe mjetet me të cilat transportohen këto prodhime duhet me qenë të lejuara sipas ATP. Mjeti i ngarkesës duhet me qenë i lejuar sipas ATP kur bënë transportimin e prodhimeve vijuese:

- Organet e brendshme të shtazëve;
- Gjalpë;
- Egërsira;
- Qumësht në cisterna të gatshëm për përdorim;
- Qumësht industrial;
- Prodhime të qumështit;
- Peshk, guaca dhe gaforre;
- Prodhime të mishit;
- Mish prej shpendëve shtëpiakë dhe lepuj.

Mjetet e ngarkesave (kamionët) të cilët transportojnë prodhime që lehtë prishen duhet që t'i nënshtrohen inspektimit fillestar para lëshimit në përdorim. Në çdo 6 vjet mjetet e ngarkesave duhet përsëri t'i nënshtrohen kontrollimit. Nëse mjeti i ngarkesës e kalon kontrollimin, organi kompetent e lëshon dokumentin për lejim.

2. Mallrat e rrezikshme

Mallrat e rrezikshme duhet që të transportohen në mjete që janë të lejuara në harmonizim me rregullat e marrëveshjes për transportim (bartje) të materieve të rrezikshme (ADR).

Tipat e mjeteve që janë të lejuara sipas ADR janë:

- **Mjeti EX/II ose mjeti EX/III:** i destinuar për transportim të eksplozivëve (klasa 1);
- **Mjeti FL:** i destinuar për transport të lëngjeve të cilat kanë pikë të ndezjes më të ulët se 61^oC ose lëngje ndezëse në cisterna-rezervuar, cisterna të lëvizshme ose enë për gazra me më shumë elemente (MEGC, Multi Element Gas Containers);
- **Mjeti OX:** i destinuar për transport të hidrogjen peroksidit, në rezervuar-cisterna ose cisterna të lëvizshme;
- **Mjeti AT:** është mjet më ndryshe prej FL ose OX, i destinuar për transport të materieve të rrezikshme në cisterna-rezervuar, cisterna të lëvizshme ose MEGC.

Është e lejuar që të përdoret mjeti FL në rastin kur transportohen mallra të rrezikshme për të cilat është i nevojshëm mjeti OX ose AT.

Mjetet duhet të plotësojnë kërkesa të ndryshme dhe hollësi teknike, si për shembull: instalim elektrik posaçërisht i realizuar, mbrojtja nga zjarri, sistemet kundër rrëshqitjes dhe mekanizmat tjerë të sigurisë.

Prodhuesit e mjeteve të ngarkesës livrojnë mjete të ngarkesës në tërësi të pajisura sipas ADR. Që të përshtatet mjeti i përdorur i ngarkesës për transport ADR, është relativisht i shtrenjtë. Kontrollimi për respektimin e kërkesës së ADR për mjetet e ngarkesës bëhet çdo vit.

3.2 Përdorimi i mjeteve tërheqëse, traktorët, tërheqësit

Përdorimi i mjeteve tërheqëse me më shumë rimorkio që tërhiqen më së shumti përgjigjet për transport të specializuar, veçanërisht në distanca të shkurta dhe të përhershme.

Gjatë këtyre kushteve, me realizimin vozitjeve të përsëritura, është e mundur që të arrihet shkurtim i dukshëm i kohës së humbur të autoparkut te punët për ngarkim-shkarkim dhe me këtë të rritet numri i qark-udhëtimeve për kohë të caktuar të punës së mjeteve.

Koha e humbur e automobilin të ngarkesës, gjatë ngarkimit dhe shkarkimit për mjetin tërheqës, paraqet kyçjen dhe shkëqjen e rimorkios (gjysmë-rimorkios).

Nëse punon vetëm një mjet tërheqës, për punën e tij pa ndalje, janë të nevojshme më së paku tre rimorkio (gjysmërimorkio): një për ngarkim, tjetra për shkarkim dhe e treta në rrugë së bashku me mjetin tërheqës. Gjatë punës së disa mjeteve tërheqëse, numri i rimorkiove (gjysmërimorkiove) përcaktohet në varësi prej kohës së ngarkimit, shkarkimit dhe vozitjes.

Llogaritja e rimorkiove (gjysmërimorkiove) të nevojshme për punë me mjetet tërheqëse mund të bëhet në mënyrën vijuese:

$$R = R_V + R_N + R_{SH} \quad (\text{mjete të tërhequra})$$

Ku janë:

R_N - rimorkiot (gjysmërimorkiot) që ndodhen në ngarkim;

R_{SH} - rimorkiot (gjysmërimorkiot) që ndodhen në shkarkim;

R_V - rimorkiot (gjysmërimorkiot) që ndodhen në vozitje.

Numri i rimorkiove (gjysmërimorkiove) që ndodhen në ngarkim dhe shkarkim, përcaktohet në varësi prej intervalit të vozitjes të mjeteve tërheqëse dhe ritmit të ngarkimit dhe shkarkimit të rimorkiove (gjysmërimorkiove). Intervali i vozitjes së mjetit tërheqës i cili i përgjigjet periudhës kohore ndërmjet ardhjes (mbërritjes) dhe shkuarjes së dy mjeteve tërheqëse të njëpasnjëshme në stacion është i barabartë me:

$$I_V = \frac{T_Q}{A_{punë}} \quad (\text{min})$$

ku janë:

I_V - intervali i vozitjes së mjetit tërheqës;

T_Q - koha e qark-udhëtimit (rrotullimit) të mjetit tërheqës;

$A_{punë}$ - numri i mjeteve tërheqëse.

Koha e qark-udhëtimit (rrotullimit) të mjetit tërheqës është e barabartë me:

$$T_Q = 2 \cdot \left(\frac{K}{V_K} + t_{KSH} \right) \quad (\text{min})$$

ku janë:

t_{KSH} - koha e kaluar për kyçje dhe shkyçje të rimorkiove (gjysmë-rimorkiove);

K - rruga e përgjithshme e kaluar;

V_K - shpejtësia e komunikacionit.

Numri i rimorkiove (gjysmë-rimorkiove) të cilat gjenden në ngarkim dhe shkarkim përcaktohet:

- relacione të përsëritura të transportit në një kahe;
- relacione të përsëritura të transportit në të dy kahet.

3.3 Përdorimi i mjeteve vetëngarkuese dhe vetëshkarkuese (kiperat)

Përdorimi i mjeteve vetëngarkuese (kiperat) dhe i mjeteve vetëshkarkuese (kiperat ose vetëshkarkuesit) dukshëm e zvogëlon kohën e djerraditës (kohën e humbur) për ngarkim dhe shkarkim, e me vetë këtë kontribuon për zmadhimin (rritjen) e produktivitetit. Për të njëjtën kohë të punës mjetet vetëngarkuese dhe mjetet vetëshkarkuese mundet të kryejnë numër më të madh të vozitjeve se sa mjetet karroceri standarde.

Përveç kësaj, vetë përdorimi i mjeteve për vetëngarkim dhe vetëshkarkim e zvogëlon numrin e nevojshëm të punëtorëve për ngarkim, duke e pasur parasysh procesin e mekanizuar të ngarkimit ose të shkarkimit ose të dy operacioneve.

Megjithatë, në të njëjtën kategori të mjeteve të ngarkesës, vetëm mjetet shkarkuese kanë bartësi shfrytëzuese më të vogël, për llogari të peshës së mekanizmit të montuar, që patjetër e zvogëlon edhe produktivitetin. Në këtë mënyrë, zvogëlimi i kohës së djerraditës për operacionet e ngarkimit dhe shkarkimit e zmadhon produktivitetin e mjetit vetëshkarkues, ndërsa e zvogëlon peshëmbajtjen e frytshme. Sipas kësaj duhet të dihet në cilin rast është e përshtatshme që të përdoren mjetet vetëngarkuese përkatësisht vetëshkarkuese, e kur përdorimi i tyre është joracional.

3.4 Specializimi gjatë transportit të mallit në transportin rrugor

Si edhe në të gjitha veprimtaritë tjera ekonomike, edhe në transportin rrugor ekziston synimi i përgjithshëm për rritjen e produktivitetit të punës, përkatësisht me zvogëlimin sa më të madh të shpenzimeve të eksploatimit për ekonomikitet sa më të madh përkatësisht rentabilitet në punë.

Arritja e qëllimit sa më të lart është e kushtëzuar organizimit racional të proceseve transportuese, që kërkon zgjedhje të rregullt respektivisht zgjedhje përkatëse të mjeteve transportuese dhe mjeteve ringarkuese (ngarkim-shkarkim) në varësi prej vetive fizike të mallit, kushteve të transportit të tij, sasisë së tij. E gjithë kjo patjetër sjell deri te specializimi i domosdoshëm i organizatave punuese auto-transportuese.

Për zgjedhjen e mjeteve me karakteristika të caktuara teknike dhe të eksploatimit dhe mënyrës së realizimit të operacioneve të ngarkimit-shkarkimit (sistemi i mekanizimit të ngarkimit-shkarkimit), me rendis vendimtare është distanca e transportit. Edhe pas këtij kriteri, përkatësisht karakteristikave territoriale të transportit rrugor të mallit, ekziston tendencë e shprehur për specializimin e organizatave punuese auto-transportuese.

E mjaftueshme do të ishte që të theksohet që djerradita (humbja e kohës) e secilit lloj, respektivisht ndaljet e mjeteve është dukuri negative në transportin rrugor. Djerradita e autoparkut duhet të silllet në masë të parëndësishme. Sipas kësaj, të gjitha ndaljet e detyrueshme të mjetit jashtë prej produktivitetit të punës, siç janë: operacionet për ngarkim-shkarkim, furnizimi dhe servisi i mjeteve, riparimi etj., duhet të zgjasin sa është e mundshme një kohë sa më të shkurt.

Djerradita gjatë procesit transportues, veçanërisht manipulimi gjatë ngarkimit-shkarkimit, ka rëndësi të madhe në produktivitetin e punës të autoparkut të transporti në distanca të vogla. Me zmadhimin e distancës së transportit, ndikimi negativ në djerraditë (humbjen e kohës) gjatë manipulimit të ngarkimit-shkarkimit ndaj produktivitetit të autoparkut bie.

Për këtë zgjedhja e sistemit të mekanizimit për manipulim të ngarkimit dhe shkarkimit është me rëndësi të posaçme te transporti masiv i mallit në distanca të shkurta. Përderisa arrihet zvogëlim sa më i madh i djerraditës së operacioneve të ngarkimit-shkarkimit, do të arrihet numër më i madh i qark-udhëtimeve (rrotullimeve) për të njëjtën kohë të kaluar në punë.

Në tekstin e mëtejshëm do të shqyrtohen tipat përkatës të mjeteve dhe sistemet për ngarkim dhe shkarkim për dy grupet kryesore të mallit në varësi prej karakteristikave teknologjike-fizike të cilat paraqiten në transportin rrugor, edhe atë:

- mall i ngurtë i cili ndahet në mall në copë dhe rinfuz;
- mall i rrjedhshëm.

3.5 Mjetet për sistemet e manipulimeve ringarkuese (ngarkim-shkarkim) për mall të ngurtë, veç e veç ose në copë

Malli veç e veç (në copë) transportohet i paketuar ose jo. Si ambalazh shërbejnë: kutitë prej kartoni, sëndukët prej druri, thasët prej materialeve të ndryshme, vozë prej druri, metali, plastike. Lëndët metalike veç e veç, si: llamarinë, metalet e shkrija transportohen të pa paketuara.

Për manipulim me dorë, pesha e pjesëve të veçanta sillet prej 100kg dhe më shumë, përderisa janë në formë më të madhe. Nëse manipulimi është i mekanizuar, malli grupohet në njësi të ngarkesës me shfrytëzim të kontejnerëve dhe paletave.

Organizatrat e specializuara auto-transportuese të cilat merren ekskluzivisht me transportin e llojit të caktuar të mallit, e veçanërisht autoparqet për përdorim vetjak, shfrytëzojnë mjete të cilat janë të aftësuara për transport të llojit përkatës të mallit. Megjithatë, për shkak të larmisë së mallit sipas formës dhe peshës (veç e veç) akoma kryesisht përdoren mjetet standarde.

Në transportin rrugor gjithnjë e më shumë paraqitet nevoja për mbrojtjen e mallit gjatë transportit. Për këtë, për transport të mallit veç e veç gjithnjë e më shumë përdoren mjete me hapësirë të mbyllur të ngarkesës-furgonët. Ngarkimi dhe shkarkimi i furgonit bëhet nga ana e pasme, me çka manipulimi është i vështirësuar, si dhe përdorimi i ringarkimit të mekanizuar. Gjatë shfrytëzimit të furgonit, manipulimi me mall bëhet me dorë ose me ndihmën e pirunierëve të vegjël. Përpunohen edhe furgonë me kulm të lëvizshëm për manipulim të ringarkimit me ndihmën e vinçave të varur.

Mjetet standarde për mall veç e veç janë kamionët me sënduk të hapur të ngarkesës, pjesët anësore që hapen, me kulm prej pëlhure që nuk e lëshojnë shiun, lartësia e të cilave aftësohet, gjatë përdorimit të kamionëve është e mundur edhe përdorimi i secilit lloj të mekanizimit ringarkues. Megjithatë, gjatë shfrytëzimit të kamionëve, është e nevojshme që të posedohet pajisje për përforsim (lidhje) të mallit (litarë dhe pajisje për shtrëngimin e litarëve). Për ringarkim me sukses shfrytëzohet ana e pasme e mjetit. Mjeti në mënyrë hidraulike në pozitë horizontale ngritët dhe lëshohet prej nivelit të tokës deri në lartësinë e sëndukut të ngarkesës. Në këtë mënyrë mund të ringarkohen edhe pjesë me peshë deri në 3 ton. Përfundimisht, te ringarkimi i mallit veç e veç në sasi të vogla, më së shpeshti gjatë grumbullimit dhe shpërndarjes në transportin lokal, shfrytëzohen vinça me bartësi të vogël të montuara në mjete, zakonisht pas kabinës së vozitësit.

3.6 Malli rinfuz

Në mall rinfuz, i cili transportohet në transportin rrugor, bënë pjesë materiali ndërtimor (toka, zalli, zhavorri, gurësit, betoni etj.), pluhuri etj. Siç është tanimë e njohur, ky lloj i mallit sipas madhësisë mundet me qenë në pluhur, kokërrimët, kokërrmadh, sipas formës në copa të mëdha dhe të vogla.

Transporti mallit rinfuz bëhet me ose pa ambalazh, përkatësisht i pakeluar ose i pa pakeluar. Kryesisht malli transportohet pa ambalazh: arrihet kursim për vlerën e ambalazhit dhe transportimin e saj, më mirë shfrytëzohen peshëmbajtja sipërfaqësore dhe ajo vëllimore e mjetit gjatë transportit, më mirë është i mbrojtur prej dëmtimit dhe humbjes, e veçanërisht me përdorimin e mekanizimit për ngarkim dhe shkarkim, dukshëm shkurtohet djerradita për ngarkim dhe shkarkim.

Malli rinfuz pa ambalazh, sipas rregullit transportohet me mjete speciale të cilat sipas llojit të tyre i përgjigjen llojit të mallit për të cilin janë të destinuar. Në këtë aspekt, ekzistojnë dallime në transportin e mallit rinfuz, kur shfrytëzohen mjete të pajisura me karroceri të mbyllur, respektivisht enë me forma të ndryshme dhe mekanizim të posaçëm dhe mall të pandjeshëm i cili transportohet në mjet me karroceri të hapur (zakonisht metalike), të cilat sipas rregullit zbrazen me ndihmën e mekanizmit vetjak për shkarkim ose ngarkim me ndihmën e gravitetit.

Marrë në përgjithësi, specializimi në transportin e mallit rinfuz realizohet me mjete përkatëse të transportet masive dhe transportet në distanca të shkurta.

Sipas procesit transportues dhe llojit të mallit, përdoren:

- për ngarkim të sasive të vogla të mallit: me dorë me ndihmën e lopatës dhe karrocave. Te sasi të mëdha të mallit: shiriti transportues (transportierët më shirit), me rënie të lirë prej siloseve, lopata mekanike e ngarkimit, grabitësja me shtyrje me bulduzherë, nëpërmjet rampës etj..
- malli në pluhur dhe malli kokërrimët transportohen në enë të mbyllura në formë cilindrike, të cilët vendosen horizontalisht ose vertikalisht, me hapësirë përkatëse për ngarkim ose shkarkim. Shkarkimi i mallit në pluhur realizohet në mënyrë pneumatike, me shtyrje të rrymimit të ajrit nëpër gyp. Shkarkimi nuk mundet të bëhet me rënie të lirë pasi që malli gjatë transportit rraset, ngjitet nëpër muret, ashtu që, edhe përveç fërkimit të brendshëm, është e pamundshme që malli të shkarkohet me rënie të lirë. Pajisjet për shkarkim me ndihmën e rrymimit pneumatik mund të gjenden në vet mjetin ose të jenë stabilimente stabile të transporti i përhershëm (me sasi të mjaftueshme) ndërmjet dy vendeve të ngarkimit dhe shkarkimit. Ngarkimi, megjithatë, mundet të bëhet me rënie të lirë prej bunkerëve.
- Malli i kokërrizët rinfuz johidrokopik, i cili transportohet me cisterna të pajisura me pajisje për vetëshkarkim me përkulje të tërë cisternës. Ngarkimi bëhet si më parë, prej bunkerëve me rënie të lirë.
- Mallrat tjerë (materiali ndërtimor etj.), të cilët nuk kërkojnë kushte të posaçme për transport, dobi, standarde, vetëshkarkuesit (sënduk të hapur të ngarkesës). Shkarkimi mund të bëhet me përkuljen e sëndukut të ngarkesës anësh ose të mbrapa, sipas nevojës, në varësi prej shfrytëzimit ose mosshfrytëzimit të mjetit që tërhiqet. Për transportimin e mallit rinfuz në copë, si qymyri, guri, xehet etj... e cila mekanikisht ngarkohet në sasi të mëdha njëshe, karrocëritë detyrimisht duhen të jenë shumë të rezistueshme në goditje.

3.7 Malli i rrjedhshëm (i lëngët)

Në mallra të rrjedhshëm, të lëngët bëjnë pjesë karburantet e lëngëta dhe derivatet e tjera të naftës, pijet alkoolike, vajrat e ndryshme (minerale dhe ato për ushqim), prodhimet kimike, gazrat e lëngshëm etj. Transporti i mallit të lëngshëm bëhet me ose pa ambalazh, respektivisht, ambalazh është vet karrocera e mjetit. Për ambalazh shërbejnë fuçitë, vozat, balonat, kovat, bocat dhe enët etj. Transporti racional i mallit të lëngshëm, i cili gjen përdorim gjithnjë e më të madh, realizohet me mjete speciale-cisterna.

Transporti i sasive të rëndësishme të mallit të lëngshëm, në relacionet e shkurta dhe të gjata zakonisht bëhet me cisterna të thjeshta njëpjesëshe dhe cisterna me kapacitet të madh (10-28.000 litra) pa pompa të montuara për operacionet e ngarkimit dhe shkarkimit.

Shpërndarja ose transporti grumbullues i mallit të lëngshëm realizohet me cisterna të cilat janë të përpunuara me mur ndarës (në më shumë pjesë). Për këtë qëllim me sukses shfrytëzohen tërheqësit me gjysmërimorkio-cisterna me kapacitet prej 8 deri në 20.000 litra. Cisternat zakonisht janë të pajisura me pompa për manipulime të ringarkimit dhe instrumente matëse.

Për nevojat e aeroporteve shfrytëzohen cisterna me kapacitet të madh prej 25 deri në 60.000 litra me pompa të montuara me fuqi prej 60 deri në 100 m^3 në orë, me instrumente matëse, filtra, aparat automatik kundër zjarrit dhe pajisje tjera.

Transporti i karburanteve të lëngshme kërkon cisterna prej materialit më të fort me formë cilindrike, të rrumbullakuar në skaje dhe të pajisur me pajisje të posaçme të sigurisë për shkak të shtypjes së lart (deri në 25 atmosfera). Në mjet mund të ekzistojnë një, dy ose tre cisterna, të mbështetura lirisht njëra në tjetrën. Gjithashtu mund të shfrytëzohet edhe seria e bocave të gjata me diametër prej 20 deri në 30 cm të radhitura njëra mbi tjetrën.

Ringarkimi i mallit të rrjedhshëm sipas rregullit bëhet me pompimin nëpër gypa. Pompat munden me qenë të montuara në mjet ose të vendosura në hapësirën për ngarkim-shkarkim si të lëvizshme ose stabile.

Në transportin rrugor të mallit të rrjedhshëm më së shpeshti janë të përfshira karburantet e rrjedhshme dhe pijet alkoolike.

Derivatet e naftës ndahen në dy grupe: prodhime të bardha dhe të zeza. Në prodhime të bardha bëjnë pjesë: benzina, vaji gazit, benzoli, karburanti reaktiv, naftë e rafinuar, vajra minerale të rafinuara etj. Prodhimet e zeza janë: nafta e papërpunuar, vajrat e rënda (për djegie), bitumoni etj. Gjatë transportimit të prodhimeve të ndryshme prej të njëjtit grup, nuk ka nevojë për larjen e cisternës gjatë ndërrimit të llojit të mallit. Prodhimet e dendura prej grupit të prodhimeve të zeza gjatë temperaturave të jashtme të ulëta detyrimisht duhet të nxehen me ndihmën e nxehësve të posaçëm, për shkak të ringarkimit dhe transportit me cisterna të cilat janë izotermikisht të mbështjella.

Gjithashtu, gjatë transportimit mund të sigurohet nxehje me ndihmën e nxehësve special ose me shfrytëzimin e gazrave dalës të mjetit motorik.

Karburantet e lëngshme, kryesisht, ngarkohen në vendin e prodhimit, në vendet e sjelljes së sasive të mëdha (porte) dhe depo, për shkak të transportit të mëtejshëm deri te

konsumatori. Për ngarkim shërbejnë zorra të lakueshme ose nyjore, të vendosura në lartësinë e nevojshme, për mbushje sa më të lehtë të cisternës prej hapësirës së sipërme. Gypat më së shpeshti janë me diametër prej 3-5 colë, në formë të baterive për shkak të mbushjes së njëkohshme të më shumë cisternave. Në vetë vendin e ngarkimit vendosen lidhje për lloje të ndryshme të prodhimeve. Ngarkimi i prodhimeve prej grupit të bardh zgjatë 1-2 minuta për ton, ndërsa të grupit të prodhimeve të zeza 3-4 minuta.

Shkarkimi sipas rregullit bëhet me rrjedhje të lirë nëpër hapësirën në fundin e cisternës. Pompat ekskluzivisht shfrytëzohen kur rrjedhja bëhet prej hapësirës së sipërme. Te cisternat me mur ndarës secila pjesë (komorë) ka hapësirën e vet për rrjedhje. Në varësi prej rregullimit të vendit të shkarkimit, është e mundshme njëkohësisht rrjedhja e më shumë komorave (pjesëve). Diametri i hapësirës për rrjedhje zakonisht është dy deri tre colë. Rrjedhja e lirë prej cisternës është më e ngadalshme se sa ngarkimi dhe zgjatë 8-10 minuta për ton për prodhimet e grupit të bardh.

Rrjedhja e prodhimeve të grupit të zi zgjatë më shumë dhe varet prej temperaturës në të cilën ndodhet malli. Përderisa gjatë transportimit lëngu (prej grupit të zi) ftohet, cisterna detyrimisht duhet që të zbulohet. Në këtë rast, përderisa në mjet janë të montuar nxehtësit, duhet që të sjellën deri pajisja për dhënien e nxehtësisë ose me ndihmën e energjisë elektrike, për shkak të nxehtësisë së nxehtësit. Nëse në mjet nuk ka të montuar nxehtës, shfrytëzohet avulli i ngrohët i cili fryhet në cisternë nëpërmjet hapësirës së sipërme me lëshimin e gypit të shpuar, i cili është i futur në mallin e transportuar dhe në atë mënyrë malli bëhet i lëngshëm. Avulli i fituar i kondensuar grumbullohet në fund të cisternës prej ku lëshohet para rrjedhjes.

Pijet alkoolike, gjithashtu, gjithnjë e më shumë po transportohen me cisterna. Transporti me fuçi gradualisht po lëshohet, për shkak të mundësisë së zvogëluar të shfrytëzimit të peshëmbajtjes së frytshme të plotë të mjetit, ngarkesa e vdekur e ambalazhit dhe vlera e saj, si dhe mundësia për dëmtim.

Në numrin më të madh të rasteve transporti rrugor i pijeve alkoolike realizohet në relacione relativisht të shkurta. Për shkak të kësaj kohëzgjatja e manipulimeve për ngarkim-shkarkim ka ndikim të rëndësishëm në produktivitetin e autoparkut. Për këtë sipas rregullit shkohet kah ngarkimi me ndihmën e pompave të montuara në mjete, me çka zvogëlohet djerradita për ngarkim për 75 % në raport me ngarkimin me dorë edhe atë rreth 5 minuta për ton. Shkarkimi zakonisht bëhet sipas rënies së lirë.

Malli në gjendje të gaztë, gjithashtu, transportohet me enë përkatëse speciale (boca të çelikut etj.).

Tendenca e përgjithshme për specializim në transportin rrugor, e imponon nevojën për zvogëlimin e shpenzimeve transportuese dhe njëkohësisht ngritjen e shërbimeve transportuese në nivel më të lart të kualitetit.

Pyetje për kontrollim të njohurive

1. Në cilat raste përgjigjet përdorimi i mjeteve tërheqëse me më shumë rimorkio që tërhiqen?
2. Si ndahen rimorkiot (gjysmërimorkiot), dhe prej kujt varet numri i tyre?
3. Definoje intervalin e mjetit tërheqës, dhe sqaro prej cilave madhësi varet i njëjti?
4. Cilat janë përparësitë e aplikimit të mjeteve të vetëshkarkimit dhe të vetëngarkimit?
5. Sqaroje rolin e djerraditës në procesin e specializimit të transportit të mallit në transportin rrugor?
6. Çfarë mjete përdoren për të rritur sigurinë në transport?
7. Si transportohen ngarkesat veç e veç (në copë) deri në tre ton peshë?
8. Në cilën mënyrë bëhet transporti i mallit rinfuz?
9. Çfarë mjete shfrytëzohen për transportin e mallit rinfuz?
10. Si bëhet ngarkimi (shkarkimi) i mallit rinfuz?
11. Me çka bëhet distribuimi, përkatësisht grumbullimi i mallit të rrjedhshëm?
12. Sqaroje mënyrën e ngarkimit (shkarkimit) të mallit të lëngshëm?

Rezyme

Në këtë temë është dhënë materiali për llojet e mjeteve, rimorkiove dhe gjysmërimorkiove dhe ngarkesës e cila transportohet me të njëjtat. Përveç kësaj, nxënësit do të mësojnë edhe për manipulim me mallin në mjete dhe në depo. Do të fitojnë njohuri për mënyrën e llogaritjes të numrit të përgjithshëm të rimorkiove ose gjysmërimorkiove, intervalit të vozitjes etj.

Mjet i ngarkesës është secili mjet motorik që është i destinuar për transportimin (bartjen) e mallrave.



Mjet i kombinuar, është mjeti motorik i destinuar njëkohësisht për bartjen e njerëzve dhe mallrave.



4 Koordinimi i lëvizjes së mjeteve gjatë punës së stacioneve për ngarkim – shkarkim

4.1. Karakteristikat e përgjithshme të stacioneve për ngarkim-shkarkim

Stacionet për ngarkim-shkarkim janë vende ku bëhet ngarkimi dhe shkarkimi i ngarkesës nga mjetet.

Stacionet për ngarkim-shkarkim munden me qenë:

- stacione të përhershme për ngarkim-shkarkim;
- stacione të përkohshme për ngarkim-shkarkim.

Stacionet e përhershme për ngarkim-shkarkim bëjnë rregullisht ngarkimin dhe shkarkimin e ngarkesës (kantieret e ndërtimit, depot e materialeve etj.).

Stacionet e përkohshme për ngarkim-shkarkim, sipas nevojës, funksionojnë në raste të veçanta.



Figura -1 Stacioni për ngarkim-shkarkim

Stacionet e përhershme për ngarkim-shkarkim duhet t'i përgjigjen kushteve vijuese:

- rrugët ndërlidhëse kah vetë stacionet duhet të jenë të punuara prej mbulesës kualitative të karrexhatës (brezit të rrugës) (asfalt, beton, kalldrëm);
- gjerësia e rrugëve gjatë lëvizjes së mjeteve në një kahe duhet të jetë 3.5m, ndërsa gjatë lëvizjes në të dy kahet 6.25m;
- vendet për parkimin e përkohshëm të mjeteve duhet të ndodhen anësh prej rrugëve bashkëngjitesh (ndërlidhëse);
- shtigjet për kalimin e këmbësorëve duhet të kenë gjerësinë 0.9m;

- sipërfaqja për një mjet i cili ndodhet në ngarkim ose në shkarkim duhet të jetë 32.5m^2 për mjetin prej 5 tonëve bartësi, e nëse tërheq edhe rimorkio sipërfaqja rritet për 60%;
- distanca ndërmjet mjeteve duhet të jetë më së paku 1m;
- në vendin për ngarkim mjetet arrijnë (hyjnë) me vozitje normale te para, e nëse kjo është e pamundur, atëherë hyrja (qasja) bëhet me lëvizje te mbrapa të mjeteve;
- gjatë natës, vendi në të cilin bëhet ngarkimi dhe shkarkimi duhet të ndriçohet;
- në stacionet e përhershme për ngarkim-shkarkim ngritën platforma në lartësi të barabartë me lartësinë e dyshemesë së sëndukut të ngarkesës së mjetit.

4.2. Palosja, siguria dhe ruajtja e ngarkesës

Vozitësi është i detyruar të mbaj llogari që ngarkesa gjatë ngarkimit të radhitet njëtrajtësisht në sëndukun për ngarkesë të mjetit dhe gjatë kësaj të mos kalohet shtypja (ngarkimi) e lejuar në akse dhe peshëmbajtja (tonazhi) e mjetit. Vozitësi është i detyruar të mbaj llogari që ngarkesa të paloset ashtu (e sipas nevojës edhe të përforcohet) që gjatë transportit të pengohet zhvendosja eventuale e saj në mjet. Në pozitë të atillë ngarkesa nuk shpërndahet, me çka nuk shkaktohet dëm në rrugë dhe në objektet e rrugës, nuk rrezikohen pjesëmarrësit në komunikacion dhe sigurohet qarkullim i sigurt.

Nëse vozitësi merr ngarkesë për më shumë pranues, përkatësisht për vende të ndryshme të shkarkimit, atëherë është i detyruar të mbaj llogari që ngarkesa në mjet të jetë ashtu e palosur që të mos përzier dhe që të mundësohet qasje direkte (të drejtpërdrejtë) gjatë shkarkimit.

Palosja e ngarkesës ka rëndësi të shumëfishtë, e kjo mund të shihet:

- në shfrytëzimin sa më të mirë të vëllimit dhe të peshëmbajtjes së mjetit;
- që ngarkesa të mos i kaloj gabaritet e mjetit (nëse nuk është patjetër);
- që me palosjen profesionale të sigurohet stabilitet i mirë i mjetit, që të mbrohet mjeti dhe ngarkesa dhe që të rritet siguria e transportimi (bartjes);
- që me palosjen profesionale të rritet produktiviteti i mekanizimit për ngarkim-shkarkim;
- që me palosjen profesionale të zvogëlohen shpenzimet për transport dhe rritet siguria gjatë transportit.

Dëshira e secilit transportues është që sa më mirë ta shfrytëzoj mjetin transportues, si në aspekt të peshëmbajtjes ashtu edhe në aspekt të vëllimit. Me prishjen e këtyre kufijve gjatë palosjes mund të silltet edhe vetë transporti në rrezik. Ligdhënësi këtë e ka zgjidhur në dy mënyra:

- me dispozita ligjore i ka rregulluar kufijtë e lejuar për ngarkimin e ngarkesës për secilin mjet;
- me realizimin e transportit special me mjete speciale me çka është zgjidhur problemi për ngarkesa të rënda dhe të rrezikshme.

Palosja në rregull e ngarkesës në mjet është një prej parakushteve të rëndësishme për suksesin e transportit. Para vetë palosjes duhet që të parashihet si dhe në cilën mënyrë ngarkesa do të paloset dhe transferohet në mjet. Plani i palosjes së ngarkesës në mjet quhet “kargo plan”.

Principet kryesore për palosjen e ngarkesës në mjet janë:

- ngarkesa përherë paloset prej pjesës së parme të mjetit kah pjesa e pasme dhe sipas mundësisë, në mënyrë të barabartë të ngarkohen të gjitha akset e mjetit;
- ngarkesa e rëndë përherë paloset në dysheme, kah pjesa e parme e mjetit dhe kah mesi;
- ngarkesat më të lehta palosen mbi ngarkesën e rëndë dhe kah pjesa e pasme e mjetit dhe më afër pjesëve anësore të sëndukut të ngarkesës;
- gjatë palosjes së ngarkesave të ndryshme duhet të merren parasysh edhe specifikat e ngarkesave. Ngarkesat me aroma të ndryshme duhet të veçohen prej ngarkesave tjera, pasi që ka mundësi që t'i prishin ngarkesat fqinje;
- ngarkesa duhet që të paloset dhe përforcohet ashtu që gjatë kohës së vozitjes të mos zhvendoset;
- ngarkesa e cila gjendet në gjendje të shkrifët (jo i rrasët) duhet që të paloset deri në lartësinë e anëve të sëndukut të ngarkesës;
- e gjithë ngarkesa duhet të paloset në atë mënyrë që të mos i prishin principet paraprake, që të mundësohet ngarkim dhe shkarkim i shpejt, dhe sipas mundësisë të përdoret mekanizimi për ngarkim-shkarkim.

4.3. Gjatësia e frontit për ngarkim-shkarkim

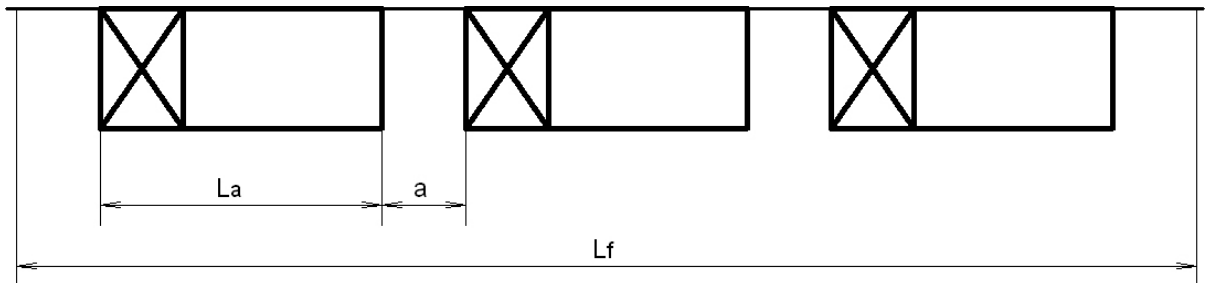
Linja në të cilën janë të radhitura vendet për realizimin e ngarkimit dhe shkarkimit të mallit (ngarkesës) quhet front për ngarkim-shkarkim. Gjatësia e frontit varet prej numrit të vendeve për ngarkim dhe shkarkim si dhe prej pozitës së mjeteve që vendosen (parkohen) në raport me frontin.

Vendosja e automjeteve gjatë ngarkim-shkarkimit në raport me frontin mundet me qenë:

- paralele;
- normale (tërthore);
- e pjerrët (nën kënd më të vogël se 90°).

Nëse automjeti tërheq rimorkio, manovrimi është i vështirësuar. Në këtë rast vendosja duhet me qenë paralele.

a) Vendosja paralele e automjeteve

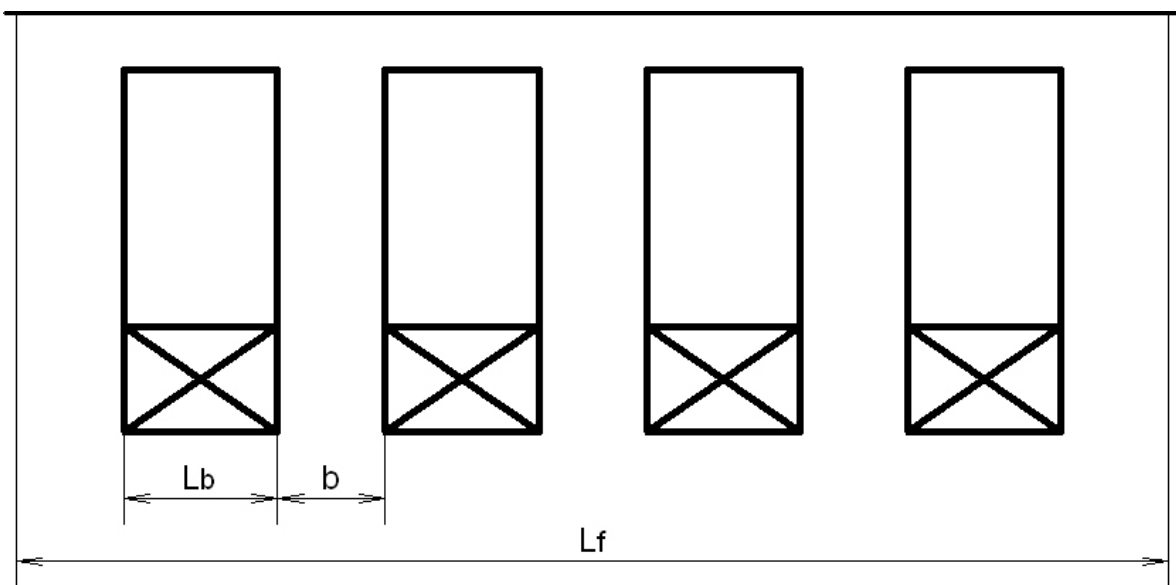


L_f - gjatësia e frontit për ngarkim-shkarkim

L_a - gjatësia e mjeteve në metër

a - distanca ndërmjet mjeteve në metër

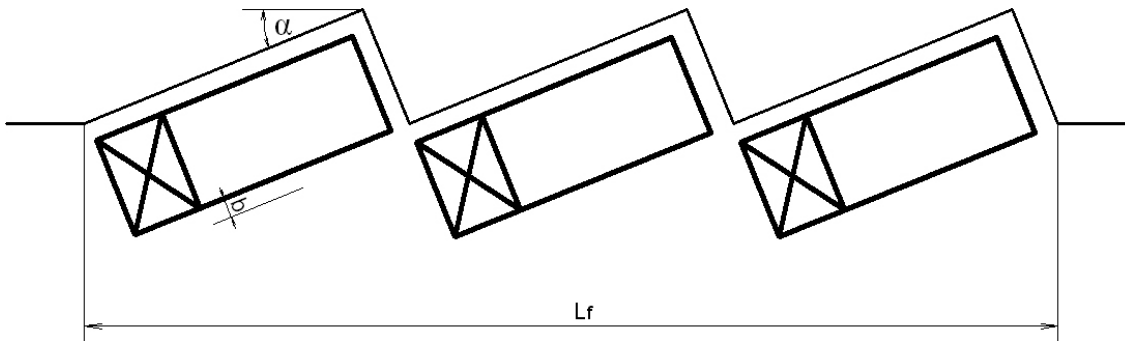
b) Vendosja normale e automjeteve



L_b - gjerësia e mjeteve në metër

b - distanca ndërmjet mjeteve në metër

c) Vendosja e pjerrët e mjeteve nën kënd



α - këndi i vendosjes së vendeve për ngarkim ose shkarkim në raport me gjatësinë e frontit.

Gjatësia e frontit për ngarkim ose shkarkim llogaritet sipas formulave:

a) për vendosjen paralele të mjeteve:

$$L_f = N(L_a + a) + a \quad (m)$$

ku janë:

L_f - gjatësia e frontit për ngarkim-shkarkim

N - numri i vendeve për ngarkim ose shkarkim

L_a - gjatësia e mjeteve në metër

a - distanca ndërmjet mjeteve në metër

b) për vendosjen normale e:

$$L_f = N(L_b + b) + b \quad (m)$$

c) për vendosjen e pjerrët të mjeteve gjatësia e frontit për ngarkim-shkarkim fitohet sipas metodës grafike në varësi prej këndit të vendosjes së mjeteve.

ku janë:

N - numri i vendeve për ngarkim ose shkarkim

L_a - gjatësia e mjeteve në metër

L_b - gjerësia e mjeteve në metër

a dhe b - distancat ndërmjet mjeteve në metër

Në varësi prej gjatësisë së frontit për ngarkim ose shkarkim, prej hapësirës për manovrim dhe mekanizimit të ringarkimit, zgjidhet edhe pozita më e përshtatshme për vendosjen e mjeteve. Përparësia e vendosjes paralele të mjeteve është në mundësinë e një fronti më të gjerë që njëkohësisht të mundën të ngarkohen dhe shkarkohen mjetet tërheqëse dhe mjetet me rimorkio pa pas nevojë për manovrim. Mangësia e mënyrës paralele të vendosjes së mjeteve është në atë se kërkon gjatësi më të madhe të frontit për ngarkim-shkarkim.

4.4. Kapaciteti i stacioneve për ngarkim-shkarkim

Me kapacitet të një stacioni për ngarkim-shkarkim nënkuptohet sasia e ngarkesës në tonë e cila mund të ngarkohet ose të shkarkohet për një orë pune të stacionit.

Kapaciteti i stacionit për ngarkim-shkarkim varet prej:

- numrit të vendeve për ngarkim dhe shkarkim (X_{nsh}), dhe
- kohës së nevojshme në orë për ngarkimin dhe shkarkimin e një tonelate ngarkesë (τ_{nsh}).

Kapaciteti i stacionit për ngarkim-shkarkim llogaritet sipas formulës:

$$Q_h = \frac{X_{nsh}}{\tau_{nsh}} \quad (t/h)$$

ku janë:

Q_h - sasia e mallit (ngarkesës) në tonë e cila mund të ngarkohet ose të shkarkohet për një orë pune të stacionit

X_{nsh} - numri i vendeve për ngarkim ose shkarkim të stacionit

τ_{nsh} - koha e nevojshme për ngarkim ose shkarkim të një tonelate ngarkesë.

Kapaciteti i stacionit për ngarkim-shkarkim mund të shprehet edhe me numrin e mjeteve të ngarkuara apo të shkarkuara për një orë pune të stacionit, sipas formulës:

$$A_h = \frac{X_{nsh}}{t_{nsh}} \quad (aut./h) \quad ose \quad A_h = \frac{X_{nsh}}{q \cdot \gamma \cdot \tau_{nsh}} \quad (aut./h)$$

A_h - numri i mjeteve të ngarkuara ose të shkarkuara për një orë pune të stacionit;

q - peshëmbajtja e mjeteve në tonë;

γ - koeficienti i shfrytëzimit të peshëmbajtjes;

$q \cdot \gamma$ - ngarkesa e vërtet në automjet e shprehur në tonë;

$t_{nsh} = q \cdot \gamma \cdot \tau_{nsh}$ - koha e nevojshme për ngarkim ose shkarkim të një mjeti (automjeti).

Numri i vendeve të punës për ngarkim dhe shkarkim duhet t'i përgjigjet kapacitetit të stacionit për ngarkim-shkarkim, e që është i kushtëzuar me sasinë (qarkullimin e ngarkesës) e ngarkesës ose me numrin e mjeteve, duke e marr parasysh peshëmbajtjen e mjeteve që duhet të ngarkohen për një orë pune të stacionit. Nëse është e nevojshme që gjatë (H) orëve të ngarkohen ose të shkarkohen (Q) tonë ngarkesë, numri i nevojshëm i vendeve të punës për ngarkim dhe shkarkim fitohet sipas barazimit:

$$X_{nsh} = \frac{Q \cdot \tau_{nsh}}{H} \quad (\text{vende})$$

Q - sasia e ngarkesës

H – numri i orëve për të cilat duhet të ngarkohet ose shkarkohet ngarkesa.

Nëse në vend të qarkullimit të ngarkesës është i njohur numri i mjeteve i cili duhet të ngarkohet dhe shkarkohet për të njëjtën kohë, atëherë numri i vendeve punuese llogaritet sipas formulës:

$$X_{nsh} = \frac{A_{punë} \cdot q \cdot \gamma \cdot \tau_{nsh}}{H} \quad (\text{vende}) \dots\dots\dots (4)$$

Ku janë:

H – orët e nevojshme për ngarkimin dhe shkarkimin e një numri të caktuar të mjeteve;

$A_{punë}$ - numri i mjeteve që punojnë në procesin transportues.

4.5 Ritmi i punës dhe intervali i vozitjes së stacioneve për ngarkim-shkarkim

Ritmi i punës të një stacioni për ngarkim-shkarkim i përgjigjet kohës së nevojshme për manipulim me një mjet (ngarkim, shkarkim ose ngarkim dhe shkarkim dhe eventualisht koha e nevojshme për manovrim me mjetin), çka domethënë se ritmi paraqet kohën e ndaljes së mjetit në stacion.

Nëse ritmin e punës së stacionit e shënojmë me R_{nsh} , atëherë kemi:

$$R_{nsh} = \frac{q \cdot \gamma \cdot \tau_{nsh}}{X_{nsh}} = \frac{t_{nsh}}{X_{nsh}} \quad (h)$$

R_{nsh} - ritmi i punës së stacionit

Intervali i vozitjes i përgjigjet kohës ndërmjet mbërritjes (ardhjes) dhe nisjes prej stacioni të dy mjeteve njëri pas tjetrit.

Nëse intervalin e vozitjes e shënojmë me I_V :

$$I_V = \frac{T_Q}{A_{punë}} \quad (\text{min})$$

Ku janë:

I_V - intervali i vozitjes

T_Q - koha e rrotullimit (qark-udhëtimit) të mjeteve

Gjatë organizimit të mirë të procesit transportues mundësohet barazimi i ritmit të stacionit dhe intervalit të vozitjes, e kjo matematikisht paraqitet me barazimin:

$$R_{nsh} = I_V$$

Nëse në këtë formulë i zëvendësojmë vlerat për ritmin dhe intervalin, fitojmë:

$$\frac{q \cdot \gamma \cdot \tau_{nsh}}{X_{nsh}} = \frac{T_Q}{A_{punë}}$$

Kjo formulë e fundit është me rëndësi të madhe për fitimin e dy barazimeve të fundit, edhe atë:

a) Numri i vendeve për ngarkim-shkarkim të stacionit

$$X_{nsh} = \frac{A_{punë} \cdot q \cdot \gamma \cdot \tau_{nsh}}{T_Q} = \frac{A_{punë} \cdot t_{nsh}}{T_Q} \quad (\text{vende})$$

b) Numri i mjeteve (automjeteve) që punojnë pandërprerë në stacion

$$A_{punë} = \frac{T_Q \cdot X_{nsh}}{q \cdot \gamma \cdot \tau_{nsh}} = \frac{T_Q \cdot X_{nsh}}{t_{nsh}} \quad (\text{automjete})$$

Zgjidhje të detyrave

Detyra 1:

Të llogaritet kapaciteti i një stacioni për ngarkim-shkarkim i cili ka 5 vende për ngarkim. Nëse ngarkimi i një toni ngarkesë zgjatë 3 minuta dhe nëse ngarkohen mjete me bartësi (tonazh) prej 4 tonëve, e cila në tërësi është e shfrytëzuar $\gamma = 1$, ndërsa mjetet vijnë në mënyrë të njëtrajtshme në ngarkim $\eta_v = 1$.

- a) Kapaciteti i stacionit për ngarkim-shkarkim në (t/h) llogaritet sipas formulës:

$$Q_h = \frac{X_n}{\tau_n \cdot \eta_v} = \frac{5}{\frac{3}{60} \cdot 1} = \frac{5 \cdot 60}{3 \cdot 1} = 100 \quad (t/h)$$

- b) Kapaciteti i stacionit për ngarkim-shkarkim në (automjete/h) llogaritet sipas formulës:

$$A_h = \frac{X_n}{q \cdot \gamma \cdot \tau_n \cdot \eta_v} = \frac{5 \cdot 60}{4 \cdot 1 \cdot 3 \cdot 1} = 25 \quad (\text{automjete/h})$$

Detyra 2:

Kapaciteti i një stacioni për ngarkim-shkarkim është 30 (automjete/h). Peshëmbajtja (tonazhi) e mjeteve është 6 tonë, ndërsa koeficienti i shfrytëzimit të peshëmbajtjes së frytshme të mjeteve është $\gamma = 1$. Shkarkimin e mjeteve e bëjnë tre elevatorë ($X_n = 3$). Mjetet mbërrijnë në ngarkim në mënyrë të njëtrajtshme. Është e nevojshme që të llogaritet koha e ngarkimit të një toni ngarkesë.

$$A_h = \frac{X_n}{q \cdot \gamma \cdot \tau_n \cdot \eta_v} = \frac{3}{6 \cdot 1 \cdot \tau_n \cdot 1} = 30 \quad (\text{automjete})$$

$$\tau_n = \frac{3}{6 \cdot 30} = \frac{3}{180} = \frac{1}{60} \quad (h)$$

Përkatësisht 1 minutë për një ton.

Detyra 3:

Të llogaritet numri i vendeve për ngarkim, pa ndërprerje në punë, për 40 mjete (automjete) me bartësi (tonazh) pre 4 tonëve, nëse janë të dhëna:

- distanca e transportit (bartjes) $K = 10km$;
- koeficienti i shfrytëzimit të rrugës së kaluar $\beta = 0.5$;
- koeficienti i shfrytëzimit të peshëmbajtjes së frytshme statike të mjetit $\gamma = 1$;
- shpejtësia e mesme teknike e mjetit $V_t = 20(km/h)$;
- koha e nevojshme për ngarkim të mjetit $t_n = 8 \text{ min}$;
- koha e nevojshme për shkarkim të mjetit $t_{sh} = 12 \text{ min}$.

a) Koha e qark-udhëtimit (rrotullimit) të mjetit përcaktohet sipas formulës:

$$T_Q = \frac{K}{V_t} + t_n + t_{sh} = \frac{K_N/\beta}{V_t} + t_{nsh}$$

$$T_Q = \frac{10}{20 \cdot 0.5} + \frac{20}{60} = \frac{10}{10} + \frac{20}{60} = 1.0 + 0.33 = 1.33 \quad (h)$$

b) Intervali i vozitjes së mjetit përcaktohet sipas barazimit:

$$I_V = \frac{T_Q}{A_{punë}} = \frac{80}{40} = 2 \quad (\text{min})$$

c) Numri i vendeve për ngarkim përcaktohet sipas barazimit:

$$X_n = \frac{A_{punë} \cdot \tau_n \cdot q \cdot \gamma \cdot \eta_v}{T_Q} = \frac{A_{punë} \cdot t_n \cdot \eta_v}{T_Q} = \frac{40 \cdot 8 \cdot 1}{80} = \frac{320}{80} = 4 \quad (\text{vende})$$

d) Numri i vendeve për shkarkim përcaktohet sipas barazimit:

$$X_{sh} = \frac{A_{punë} \cdot \tau_{sh} \cdot q \cdot \gamma \cdot \eta_v}{T_Q} = \frac{A_{punë} \cdot t_{sh} \cdot \eta_v}{T_Q} = \frac{40 \cdot 12 \cdot 1}{80} = \frac{480}{80} = 6 \quad (\text{vende})$$

Detyra 4:

Në kantierin e ndërtimit, në distancë prej 15 km ($K_N = 15 \text{ km}$), me mjete me bartësi prej 12 tonëve duhet të transportojnë blloqe të betonit të armuar që i ngarkojnë dy autovinça ($X_n = 2$). Shfrytëzimi i peshëmbajtjes së mjeteve është 100% ($\gamma = 1$). Pesha e një blloku është 3 ton, koha e nevojshme për ngarkim të një blloku është 5 minuta, ndërsa për shkarkim është 7 minuta. Shpejtësia teknike e mjeteve është $V_t = 25(\text{km/h})$, ndërsa koeficienti i shfrytëzimit të rrugës së kaluar $\beta = 0.5$. Jo njëtrajtshmëria e mbërritjes së mjeteve në ngarkim është $\eta_v = 1.2$.

a) Sa numër i mjeteve është i nevojshëm për punë të pandërprerë të vinçave?
Numri i mjeteve përcaktohet sipas barazimit:

$$A_{punë} = \frac{T_Q \cdot X_n}{q \cdot \gamma \cdot \tau_n \cdot \eta_v} = \frac{T_Q \cdot X_n}{t_n \cdot \eta_v} \quad (\text{automjete})$$

Numri i qark-udhëtimeve (rrotullimeve) të mjeteve përcaktohet sipas barazimit:

$$T_Q = \frac{2K_N}{V_t} + \frac{t_n + t_{sh}}{60} = \frac{2 \cdot 15}{25} + \frac{(5 + 7) \cdot 4}{60} = 2 \quad (h)$$

$$T_Q = 1.2 + 0.8 = 2.0(h) = 120(\text{min})$$

Për atë shkak se në mjetet me bartësi prej 12 tonëve janë të ngarkuar 4 blloqe, ndërsa ngarkimi i një blloku është 5 minuta, domethënë ngarkimi i tërë mjetit (t_n) do të jetë:

$$t_n = 4 \times 5 = 20,$$

prej ku:

$$A_{punë} = \frac{2 \cdot 120}{20 \cdot 1.2} = \frac{240}{24} = 10 \quad (\text{automjete})$$

Detyra 5:

Të llogaritet kapaciteti i stacionit për ngarkim i cili ka 10 vende për ngarkim, nëse koha e nevojshme për ngarkim të një toni ngarkesë është 5 minuta. Ngarkohen mjete me bartësi prej 6 tonëve, dhe me koeficient të shfrytëzimit statik $\gamma = 0.8$. Mjetet mbërrijnë në mënyrë të njëtrajtshme.

Zgjidhje:

$$X_n = 10 \text{ (vende)}$$

$$\tau_{sh} = 5 \text{ (min/t)}$$

$$q = 6 \text{ (t)}$$

$$\gamma = 0.8$$

$$Q(h) = \frac{X_n}{\tau_n} = \frac{10}{\frac{5}{60}} = \frac{10 \cdot 60}{5} = 2 \cdot 60 = 120 \text{ (t/h)}$$

$$Q(h) = 120 \text{ (t/h)}$$

$$A(h) = \frac{X_n}{q \cdot \gamma \cdot \tau_n} = \frac{10}{6 \cdot 0.8 \cdot \frac{5}{60}} = \frac{10 \cdot 60}{4.8 \cdot 5} = 25 \text{ (automjete/h)}$$

$$A(h) = 25 \text{ (automjete/h)}$$

Pyetje për kontrollimin e njohurive

1. Si ndahen stacionet për ngarkim-shkarkim?
2. Cilat kushte duhet t'i plotësojnë stacionet e përhershme për ngarkim-shkarkim?
3. Çfarë rëndësie ka palosja e ngarkesës?
4. Ç'është plani kargo?
5. Si vendosen mjetet gjatë ngarkimit ose shkarkimit?
6. Prej cilave parametra varet gjatësia e frontit tek stacionet për ngarkim-shkarkim?
7. Definoje kapacitetin e stacioneve për ngarkim-shkarkim?
8. Si varet kapaciteti prej numrit të vendeve për ngarkim ose shkarkim?
9. Prej çka varet përcaktimi i numrit të vendeve për ngarkim ose shkarkim?
10. Numëroj parametrat prej të cilave varet ritmi i stacioneve për ngarkim-shkarkim, dhe si varet prej të njëjtëve?
11. Definoje intervalin e stacioneve për ngarkim-shkarkim?
12. Në cilin rast mundemi përfaqësimisht ta barazojmë ritmin dhe intervalin?

Rezyme

Me përvetësimin e materialit nga kjo temë, nxënësit do të mësojnë për karakteristikat e stacioneve për ngarkim-shkarkim, mënyrës së llogaritjes së elementeve të këtyre stacioneve, dhe të zgjidhin detyra prej kësaj problematike. Për kuptim sa më të qartë të kësaj materie, i ekspozuar është edhe materiali për planin kargo.

5 Organizimi i ndërmarrjeve të shpedicionit

5.1 Politika afariste në shpedicionin ndërkombëtar

Politika afariste si orientim i përgjithshëm i ndërmarrjeve ndërkombëtare të shpedicionit, në raport me qëllimet që dëshirojnë t'i realizojnë, mundet me qenë:

- afatgjate, (nëpërmjet orientimit të përhershëm (vazhdueshëm) të plasmanit të shërbimeve të shpeditore, zgjerimit të tregjeve, përcjellja e të gjitha të arriturave teknike-teknologjike të transportit etj.).
- afatshkurta, (e cila nëpërmjet masave konkrete duhet që ta realizojë politikën afariste afatgjate).

Sipas funksioneve dhe punëve të ndërmarrjeve të shpedicionit, politika afariste mundet me qenë:

- Politikë e jashtme – raport i posaçëm ndaj tregut; raport ndaj publikut; raport ndaj sigurimit të komitentëve të rinj etj.
- Politikë e brendshme – këtu bënë pjesë politika financiare, e kuadrove, organizative etj.
- Politikë speciale – për shembull: politika eksportuese, importuese dhe transite.
- Politikë e përgjithshme afariste – e harmonizon politikën speciale me qëllim që të arrihen qëllimet.

Secila ndërmarrje, e gjithashtu edhe ndërmarrja e shpedicionit, mund ta realizoj politikën e saj afariste në mënyrë e cila më së shumti i përgjigjet punës së saj specifike, por megjithatë ajo duhet që t'i përmbahet disa parimeve kryesore, për shembull:

- Politika afariste duhet të siguroj realizim maksimal të fitimit financiar e cila do t'i mundësoj zgjerim të bazës materiale të ndërmarrjes dhe rritje të pagave dhe standardit jetësor të punëtorëve.
- Arritje të vazhdueshme të rezultateve pozitive në punën e mëtejme.
- Realizim të sigurt të qëllimeve të parashtruara.

5.2 Politika e tregut – marketingu në shpedicionin ndërkombëtar

Sot nuk ekziston definicion i përbashkët dhe unik i marketingut, pasi që vazhdimisht paraqiten aspekte të reja në qasjen e marketingut. Pavarësisht prej definicioneve të ndryshme, nocioni marketing paraqet filozofi të veçantë në udhëheqjen e aktiviteteve afariste në lëmin e ekonomisë, e tani në kohën më të re edhe në lëmin e veprimtarive joekonomike.

Numri më i madh i autorëve të marketingut i qasen si procesit ekonomik, dhe e theksojnë rolin e tij në lidhjen e prodhimtarisë dhe konsumit. Prej konstatimit të këtillë niset edhe shoqata amerikane për marketing (AMA), e cila ka dhënë definicionin sipas së cilës “marketingu” domethënë kryerja e aktiviteteve afariste me të cilat mundësohet lëvizja e mallit dhe shërbimeve nga prodhuesi deri te konsumatori dhe shfrytëzuesi.

5.3 Politika financiare në ndërmarrjet e shpedicionit

Politika financiare në ndërmarrjet e shpedicionit është nënpolitikë shumë e rëndësishme e politikës afariste të ndërmarrjes, pasi që ajo duhet të siguroj vazhdimisht mjete të nevojshme financiare për punë.

Politika financiare e ndërmarrjes së shpedicionit paraqet aktivitet të drejtuar në zgjedhjen e zgjidhjeve optimale të strategjisë dhe taktikës financiare, që vazhdimisht të siguroj rezultate maksimale financiare në punën e saj, që të mos ketë problem financiar.

5.4 Politika e kuadrove në ndërmarrjet e shpedicionit

Politika e kuadrove në ndërmarrjet e shpedicionit është shumë me rëndësi, pasi që puna e gjallë është kryesore, element më i rëndësishëm dhe unik i prodhimit të shërbimeve shpeditore. Karakteristika e këtillë del prej funksionit themelor dhe shërbimit të sistemit të shpedicionit ndërkombëtar në punën e jashtme tregtare, transportin dhe në sistemin ndërkombëtar ekonomik. Shpediterët janë njohës më të mirë të:

- tregut transportues (ndërkombëtar dhe nacional);
- teknikës dhe teknologjisë transportuese;
- dispozitave dhe zakoneve (doganore, devizore, punën e jashtme tregtare etj.);
- sistemit tarifor;
- këshilltarëve (në momentin e lidhjes së kontratave për shitblerje etj.)

Zhvillimi i teknikës dhe teknologjisë ndikon dukshëm në kuadrot që duhet të punojnë në shpedicionin ndërkombëtar, e posaçërisht në lëmin e mjeteve transportuese dhe teknologjisë transportuese.

5.5 Organizimi i marketingut në shpedicionin ndërkombëtar

Futja e marketingut në shpedicionin ndërkombëtar në kushte të tanishme të ekonomizimit është e nevojshme, edhe pse ajo është shumë e ndërlikuar dhe me përgjegjësi. Në praktikë kjo mund të krijohet në dy mënyra edhe atë:

1. Futja dhe zhvillimi i shërbimit të marketingut në ndërmarrjen e shpedicionit që ekziston (punët themelore).
2. Futja e shërbimit të marketingut kur themelohet ndërmarrja e shpedicionit.

Varianti i parë është pak më i vështirë pasi që mund të ekzistoj rezistencë nga të punësuarit (veçanërisht të personave të cilët punojnë në shërbimin komercial) për shkak të kësaj që paraqet organizim të ri të punës: futje dhe zhvillim të aktiviteteve të reja (për shembull, hulumtimi i marketingut, planifikimi i zhvillimit strategjik, futja e sistemit informativ etj.).

Varianti i dytë i futjes së marketingut është shumë më i lehtë, pasi që menjëherë përshtatet në strukturën e re organizative, me kuadro të nevojshme për atë qëllim edhe atë menjëherë mund të kyçet në sistemin afarist të shpedicionit ndërkombëtar.

5.6 Kontrollimi i rregullsisë së dokumenteve dhe reklamacioni

Kontrollimi e këtillë përbëhet prej:

1. Realizimit të kontratës të shitblerjes
2. Transportimit të mallit
3. Doganimit të mallit
4. Kontrollimit të kontraktuar të kualitetit dhe kuantitetit të mallit
5. Sigurimit të mallit (policës)
6. Dokumenteve transportuese (konosmanit, fletëngarkesës) etj.

Njëra prej shumë detyrave të rëndësishme dhe të ndjeshme të shpeditërit ndërkombëtar, është kontrollimi dhe reklamacioni për më shumë shpenzime të llogaritura transportuese dhe shpenzime tjera, dëme të cilat janë krijuar prej transportuesit ose siguruesit për humbjen e humbjen ose dëmtimin e mallit dhe penalet që paguhen për shkak të tejkalimit të afatit të livrimit.

Shpeditëri mund të kontrolloj dhe reklamoj në emër të tij nëse ai është bartës i të drejtave prej dokumenteve transportuese, ose nëse atë të drejt plotësisht e merr prej komitentit të tij- urdhërdhënësit.

Edhe pse shpeditëri ndërkombëtar nuk ka obligim që ta vlerësoj saktësinë e të dhënave dhe rregullsinë e dokumenteve, a ekzistojnë pengesa ligjore dhe pengesa tjera për dërgimin e mallit dhe a ekzistojnë kufizime importuese, eksportuese ose transite, megjithatë si mbrojtës i interesave të urdhërdhënësit mund të kryej edhe kontroll përkatës.

Shpeditëri mund të bëjë edhe reklamacionin prej shërbimeve më shumë të llogaritura të ndërsdpeditërit dhe organizatave tjera shërbyese (për shembull, ndërmarrjet e porteve, depot etj.).

Shpeditëri ndërkombëtar e bënë kontrollin e rregullsisë së dokumenteve sipas të cilave është bërë pagesa dhe llogaritja e shpenzimeve transportuese dhe e shpenzimeve tjera. Për ta kryer këtë detyrë, komitenti duhet në kohë që t'ia dorëzoj të gjitha dokumentet e nevojshme shpeditërit, për kryerjen e punës, që është përcaktuar në dispozicion (si për shembull, deklarata për punë të kontraktuar, faturat dhe specifikat etj.), si dhe mjetet e nevojshme financiare për pagesën e shpenzimeve transportuese, doganore dhe shpenzimeve tjera.

Kontrollimin dhe reklamacionin e dokumenteve e bëjnë shërbimet tarifore të shpedicioneve ndërkombëtare. Kontrollimi përbëhet, si në aspekt të më tepër (shumë) ose më pak shpenzimeve transportuese të llogaritura, ashtu edhe në aspekt të mundësisë eventuale për parashtrimin e reklamacionit për dëmet të cilat janë krijuar për shkak të tejkalimit të afatit të livrimit të mallit. Nëse shpenzimet transportuese janë më tepër të llogaritura, teprica reklamohet. Megjithatë, nëse kemi shpenzime transportuese më pak të llogaritura, mungesa evidentohet në evidencë të posaçme, dhe i lihet në dijeni shërbimit përkatës të komitentit.

Por nëse punohet në bazë të pikës (paragrafit, artikullit, qëndrimit) forfetë, dallimet që janë paraqitur me kontrollin në raport me më tepër ose më pak shpenzime të llogaritura shkojnë në dobi përkatësisht në rrezik të shpeditarit.

Në kompetenca të shërbimeve tarifore në ndërmarrjet e shpedicionit bëjnë pjesë, gjithashtu, kontrolli që bëhet në bazë të faturave dhe borderove të lëshuara prej partnerëve afarist në vend ose jashtë vendit (shtetit) nëpërmjet korrespondencës ose me lidhje personale. Ky kontroll konsiston në realizimin e shpenzimeve të llogaritura me kontrata të vazhdueshme për bashkëpunim, si dhe kontrolli në bazë të provizionit të lejuar.

Gjatë kryerjes së reklamacionit të mallit, detyrimisht udhëhiqet evidencë e posaçme në të cilën theksohen të dhëna të caktuara për dërgim (sipër shembull, lloji i mallit, grupi, artikulli, shpenzimet e paguara, sasia dhe numri i pozicionit ku bënë pjesë ai dokument etj.). Evidencë e këtillë udhëhiqet kur kemi shpenzime transportuese më pak të paguara.

Reklamacionet mund të parashtrihen për:

1. për kthimin e shpenzimeve transportuese ose shpenzimeve tjera më tepër të paguara,
2. shkak të kërkesës për humbjen ose dëmtimin e mallit,
3. shkak të kërkesës për tejkalimin e afatit të livrimit të mallit etj.

Kështu, për shembull, në transportin hekurudhor ai (reklamacioni) mund të bëhet për shkak të:

1. **Shpenzimeve transportuese më pak të llogaritura** (kjo del prej tarifave ekzistuese). Pasi që hekurudha ka të drejt që në mënyrë plotësuese të kërkoj arkëtimin e shpenzimeve të tilla, shpeditari, përkatësisht shërbimi tarifar do të evidentoj formular të posaçëm dhe do t'ia bashkëngjësë dokumentacionit përkatës transportues. Hekurudha këtë drejt në transportin ndërkombëtar mund ta arkëtoj në afat prej një viti.
2. **Shpenzimeve transportuese më tepër të llogaritura** (kjo del prej tarifave ekzistuese). Në të rast pronari i së drejtës sipas dokumentit përkatës transportues mund të kërkoj kthimin e shpenzimeve më tepër (më shumë) të llogaritura në afat prej një viti.
3. **Humbjes ose dëmtimit të mallit.** Nëse gjatë transportit të mallit humbet ose dëmtohet, shpeditari mund të reklamoj tek transportuesi dhe të kërkoj kompensim të dëmit. Nëse malli është i siguar, reklamacioni parashtrohet deri te siguruesi.
4. **Tejkalimit të afatit të livrimit të mallit.** Nëse hekurudha e tejkalon afatin e livrimit të mallit, shpeditari mund të kërkoj kompensim të dëmit. Në transportin ndërkombëtar të mallit afati për parashtrimin e reklamacionit është 60 ditë prej ditës së dorëzimit të mallit.

Komitenti mund të kërkoj dhe ta autorizoj shpeditarin, që tërë procedurën e reklamacionit vet ta realizoj me kompensim të kontraktuar.

Shpediteri ndërkombëtar gjatë parashtrimit të reklamacionit llogarit provizion prej sasisë së realizuar e cila sillet prej 5% deri në 25%, varësisht prej marrëveshjes ndërmjet palëve.

Shpediteri nuk përgjigjet për llogaritjet e pasakta dhe doganën e papaguar si dhe shpenzimet dhe tatimet tjera dhe s'ka obligim të parashtrij reklamacion. Megjithatë, nëse shpediteri merr urdhër të prerë prej urdhërdhënësit të tij, ai si përfaqësues i tij do të bëjë kontrollim përkatës të doganës së llogaritur si dhe tatimeve dhe shpenzimeve tjera. Por, që të mundet atë kontroll ta realizoj në rregull, ai duhet mirë t'i njeh të gjitha dispozitat tarifore të cilat aplikohen gjatë llogaritjes dhe arkëtimit të doganës si dhe shpenzimeve dhe tatimeve tjera.

5.7 Informimi i urdhërdhënësit - komitentit

Një prej obligimeve shumë të rëndësishme të shpeditarit ndërkombëtar është që ta informoj urdhërdhënësin (komitentin) e tij përkatësisht t'i jep informacione (njoftime) të caktuara për rrjedhën e organizimit dhe realizimit të dërgimit (çarjes), dorëzimit (sjelljes) dhe transitit të mallit të tij. Me “informacione (njoftime) të nevojshme” nënkuptohet:

- së pari, informacione (njoftime) të cilat detyrimisht janë të parapara në dispozitat juridike punë shpeditore;
- së dyti, informacione (njoftime) që i jepen komitentit – urdhërdhënësit, që janë të rëndësishme për sjelljen e vendimeve të rregullta.

Njoftimet e këtilla shpediteri është i detyruar që rregullisht t'ia shpërndaj urdhërdhënësit-komitentit të tij edhe pa kërkesat e tij të posaçme. Ky detyrim i tij del nga vetë natyra e veprimtarisë shpeditore, pasi që mallin e tij i cili shpeshherë është me vlerë të madhe, prandaj është e kuptueshme në interes të urdhërdhënësit që të jetë në kohë dhe plotësisht i informuar, i njoftuar me të gjitha ngjarjet e rëndësishme në lidhje me dërgimin e mallit.

Obligimi i këtillë i shpeditarit del prej ligjit për marrëdhënie obligative sipas së cilit ai është i detyruar pa prolongim që ta njoftoj urdhërdhënësin për dëmtimin e lëndëve si dhe për të gjitha ngjarjet me rëndësi për atë dhe që t'i ndërmarr të gjitha masat e nevojshme për shkak të ruajtjes së të drejtave të tij në pajtim me personin përgjegjës. Edhe në pajtim me kushtet e përgjithshme për punë të shpeditareve ndërkombëtarë në Maqedoni, shpediteri është i detyruar që ta informoj (njoftoj) urdhërdhënësin për etapat kryesore të transportit të mallrave të tij.

Shpediteri është i detyruar që urdhërdhënësin – komitentin e vet ta njoftoj – informoj për faktet që vijnë:

1. Për lëvizjen e mallit (përkatësisht, faktet që janë të rëndësishme për dërgimin e mallit), e veçanërisht për:
 - a) gatishmërinë e mallit për dërgim,
 - b) ngarkimin e mallit në mjetin transportues,
 - c) arritjen e mallit në venin e pikarritjes (cakut) ose vendin për riekspedicion,
 - d) dorëzimin përfundimtar të mallit shfrytëzuesit.

2. Ngjarjet e jashtëzakonshme të cilat krijohen gjatë kohës së dërgimit të mallit, e veçanërisht për:
 - A) avari gjenerale dhe partikulare,
 - B) pamundësinë për ngarkimin dhe shkarkimin e mallit për shkak të grevës apo diçka të ngjashme,
 - C) rritjen e shpenzimeve transportuese dhe shpenzimeve tjera në lidhje me dërgimin e mallit,
 - D) prishjen e mallit,
 - E) gëccjet në transportin e mallit etj.

3. Përfundimisht realizimi i urdhrit. Deklaratën që e parashtron shpediteri për realizimin përfundimtar të urdhrit, duhet t'i përmbaj të gjitha të dhënat të cilat për komitentin janë të nevojshme, që të mundet urdhërdhënësi të vlerësoj se a është në rregull i realizuar urdhri i shpediterit. Shpediteri gjatë parashtrimit të deklaratës për realizimin e urdhrit, ai është i detyruar që t'ia dorëzoj urdhërdhënësit – komitentit të gjitha dokumentet të cilat kanë të bëjnë me realizimin e dërgimit të mallit. Megjithatë, është e pamundur që të përcaktohen dhe numërohen të gjitha ngjarjet sipas të cilave shpediteri është i detyruar që në kohë dhe plotësisht ta informoj – njoftoj urdhërdhënësin, pasi që disa dalin prej ligjeve, e disa dalin prej kushteve të përgjithshme për punë.

5.8 Përlllogaritja e shpenzimeve dhe faturimi

Për punën e tij në panaire, shpediteri ndërkombëtar ka të drejt në dhuratë në bazë të tarifës së posaçme për shërbime të posaçme të panaireve ndërkombëtare.

Puna e shpediterit në panaire ose në ekspozita, mundet me qenë shumë fitimprurëse, për shkak se tarifatat që përdoren janë shumë të larta. Megjithatë, ajo punë është shumë e rëndë, pasi që kryhet për një kohë relativisht të shkurt. Shpediteri i panaireve është i detyruar që t'i përlllogarisë shërbimet e ekspozuesit të jashtëm në valutën e vendit të tij, nëse ajo është valutë konvertibile.

Megjithatë, ekspozuesi i huaj mundet shërbimet shpeditore dhe shpenzimet t'i paguaj në denarë, nëse për atë ka leje speciale nga Banka Popullore e Republikës së

Maqedonisë. Gjithashtu, nëse ekspozuesit e huaj të cilët kanë të lidhura kontrata me organizatat tona, që ata do t'i paraqesin shpenzimet për ekspozim në panair, përlllogaritja bëhet në denar në bazë të pikave (paragrafëve) së tarifave të panairove.

5.9 Organizimi i qarkullimit mbledhës gjatë dërgimit, dorëzimit dhe transitit të qarkullimit mbledhës

Qarkullimi mbledhës (transporti mbledhës ose përmbledhës) zakonisht definohet si shumë e dërgesave në copë të një ose më shumë shfrytëzuesve – komitentëve të shpeditorit, për shkak të shfrytëzimit të pikave (paragrafëve, artikujve) të posaçme tarifore preferenciale (privileguara) për transportimin e mallit të mbledhur (grumbulluar), të përfshirë me një mjet transportues dhe me një dokument transportues.

Edhe pse llogaritet që qarkullimi mbledhës (qarkullim i brendshëm ose ndërkombëtar i mallrave) paraqet prodhim të transportit ndërkombëtar të mallit, fakt është që ky qarkullim hynë në format më të vjetra të punës shpeditore, pasi që qysh në vitin 1881 në Bazel, është themeluar ndërmarrja e specializuar shpeditore për qarkullim mbledhës. Në disa vende një numër i madh i ndërmarrjeve të shpeditacionit merren ekskluzivisht me shpeditacion mbledhës, e veçanërisht qarkullim mbledhës të mallit në copë. Qarkullimi (transporti) mbledhës më së shumti është zhvilluar në transportin hekurudhor. Për këtë në vendet e caktuara drejtoritë e hekurudhave kanë sjell dispozita të posaçme tarifore për qarkullim mbledhës (për shembull, Gjermani, Francë, Itali etj.). Këto tarifa për qarkullim mbledhës hekurudhor, përmbajnë:

1. Pika (paragrafë) me shpenzime transportuese më të vogla të ose klasë të posaçme (unike) tarifore për dërgesa të mbledhura (të grumbulluara)
2. Relacione – rrugë për të cilat vlejnjë dispozitat tarifore për qarkullim mbledhës,
3. Kushte që duhet me qenë të plotësuara, që dërgesa e caktuar të mund të konsiderohet si mbledhëse dhe që të mund t'i shfrytëzoj privilegjet (favorizimet) nga qarkullimi mbledhës.

Siç është e njohur, transporti është vazhdim i procesit të prodhimtarisë. Sipas kësaj, shpenzimet e transportit prej vendit të prodhimit deri në vendin e konsumit, hyjnë në çmimin e mallit. Për këtë shkak, për neve nuk guxon me qenë e njëjtë se transporti a është realizuar në mënyrë ekonomike ose jo. Në kushte të këmbimit ndërkombëtar të mallit dhe futjes së ekonomisë tonë në këmbimin botëror, shpeditacioni ynë ka për detyrë që në mënyrë sa më ekonomike ta organizoj transportin e mallit në shtetet e jashtme dhe anasjelltas.

Me organizimin e qarkullimit mbledhës merren ndërmarrjet e shpeditacionit në atë mënyrë, që i mbledhin (grumbullojnë) dërgesat në copë deri në sasi të caktuara më të mëdha prej komitentëve të tyre dhe e formojnë një dërgesë të kompletuar me vagonë e

cila i plotëson kushtet për transport më të lirë. Në këtë rast shpediteri ndaj transportuesit paraqitet si dërgues i dërgesës së mbledhur, dhe për këtë qarkullimi mbledhës quhet edhe si “qarkullim mbledhës shpediteri” ose “qarkullim mbledhës i shpediterit”.

Organizimi i qarkullimit mbledhës është veprimtari shumë e dobishme e organizatave shpeditore, qoftë nëse punohet për qarkullim të brendshëm ose për ndërkombëtar. Ka shpedicione ndërkombëtare në botë të cilat janë të specializuara për qarkullim mbledhës, ashtu që qarkullimi mbledhës paraqet veprimtari unike përkatësisht veprimtari më të rëndësishme në punën e tij.

Qarkullimi mbledhës konsiston në mbledhjen (grumbullimin) e dërgesave në copë të dërguesve dhe pranuesve të ndryshëm si dhe organizimin dhe grumbullimin (marrjen) e dërgesave ashtu të grumbulluara për shkak të dërgimit me transport me vagonë. Kjo mënyrë e dërgimit mund të organizohet në të gjitha llojet e transportit, ndërsa më së shpeshti në atë hekurudhorë.

Grumbullimin (mbledhjen) e këtillë të dërgesave, shpediteri e bënë për shkak të shfrytëzimit të artikujve (paragrafëve, pikave, neneve) tarifor preferencial, pasi që malli transportohet me një mjet transportues dhe në bazë të një dokumenti transportues.

Dërgesat në copë shpediteri mund t'i dërgojë me vagonë mbledhës ose konosmana mbledhës, nëse nuk ka pranuar ndryshe urdhër të prerë me shkrim.

Organizimi i qarkullimit mbledhës është veprimtari specifike të cilën mundet ta kryej, sipas natyrës së veprimtarisë së vet shpediteri ndërkombëtar. Ai ndaj transportuesit në fillim paraqitet si dërgues i dërgesave nga qarkullimi (transporti) mbledhës, e pastaj i pranon dhe e bënë shpërndarjen. Sipas kësaj, shpediteri në një vend e mbledh (grumbullon) dhe e dërgon mallin, ndërsa në vendin tjetër shpediteri tjetër, zakonisht filiali ose korrespondenti i shpediterit të parë, i pranon dhe ua shpërndan pranuesve të fundit (shfrytëzuesve) pjesët e veçanta prej dërgesave të grumbulluara.

Kur flasim për “shpediteri”, atëherë mendojmë në një ose në më shumë shpediteri të bashkuar të cilët merren me organizimin e qarkullimit mbledhës. Qarkullimi më i rëndësishëm mbledhës bëhet me hekurudhë. Megjithatë, për qarkullim mbledhës shfrytëzohet edhe transporti detar (dorëzimi në bazë të konosmanit mbledhës), transporti me avionë, lumor dhe ai rrugor, si dhe transporti i kombinuar, më së shumti është i zhvilluar te transporti hekurudhor.

Organizatave transportuese veçanërisht, hekurudhat, kanë llogari që të japin lehtësime (privilegje) të caktuara për qarkullimin mbledhës, pasi që për hekurudhat është shumë më mirë që të mos kujdesen për dërgesat e veçanta të imta, për të cilat është e nevojshme hapësirë e depozitimit, manipulim i shtrenjtë rreth ngarkimit, ringarkimit dhe shkarkimit. Të gjitha këto punë të dërgesat e mbledhura (për shembull, ato në vagonë) nuk i kemi, ose e gjithë kjo është sjell në minimum.

Duke i pasur parasysh mjetet transportuese me të cilat bëhet dërgimi i dërgesave të grumbulluara, qarkullimin mbledhës e ndajmë në: hekurudhor, rrugor, detar, lumor, ajror dhe qarkullim mbledhës të kombinuar. Shpedicioni mbledhës është paraqitur më së pari në transportin hekurudhor.

Qarkullim mbledhës më i rëndësishëm dhe më i madh edhe sot kryhet me hekurudhë.

Shpedicionet tona shpeshherë kanë të organizuara qarkullim mbledhës, veçanërisht gjatë importit. Vende më të mëdha të grumbullimit të mallit tonë mbledhës nga importi janë:

- Salzburg në kufirin gjermano-austriak, i cili është vend më i rëndësishëm për mallrat e grumbulluara të vendit tonë në të cilin bien 2/3 e sasisë së përgjithshme të mallit të grumbulluar gjatë importit. Në këtë qytet grumbullohen gati të gjitha dërgesat në copë prej Gjermanie dhe prej shteteve tjera, këtu formohen vagonët mbledhës (e grumbullimit) për shpediterët tanë të veçantë dhe qendrat ekonomike.
- Bush (SG) në kufirin austriak-zviceran, është vendi i dytë sipas rëndësisë, në të cilin grumbullohen malli në copë dhe ai mbledhur në Zvicër, Francë, Angli, Spanjë dhe Portugali.
- Trelleborg- për mallrat nga shtetet skandinave.
- Milano- për mallrat nga zona industriale e Italisë së veriut.
- Vjenë – për mallrat nga Austria etj.

Përparësitë ekonomike të qarkullimit mbledhës mundën me qenë për:

1. Shfrytëzuesin e transportit;
2. Transportuesin;
3. Shpediterin i cili e organizon qarkullimin mbledhës.

1. Për shfrytëzuesin e transportit ka tri vlera kryesore:

- **E para**, transport më i shpejt. Është e njohur se dërgesat me vagonë transportohen shumë më shpejt se ato veças. Kjo është për shkak të asaj se vagoni i plotë udhëzohet prej stacionit të dërgimit (pikënisjes) deri në stacionin e pikarritjes drejtpërdrejt pa pasur ngecje ndërmjet stacioneve, ndërsa vagonët që transportojnë dërgesa në copë (veç e veç), shumë ndalen nëpër stacionet e pikënisjes, për shkak të ngarkimit;
- **E dyta**, transport më kualitativ (cilësor) dhe më të sigurt. Transporti i mallit në copë, i cili kryhet me qarkullimin mbledhës, jo vetëm që është i ngadalshëm, por edhe i papërshtatshëm, për atë se, malli për shkak të manipulimit të shumëfishtë, ekspozohet në më shumë dëmtime, derisa te qarkullimi mbledhës ato ndikime janë shumë më të vogla ndaj mallit. Shkalla e sigurisë kundër plaçkitjeve te qarkullimi mbledhës është më e

madhe për dallim nga transporti në copë. Në të gjitha vendet e zhvilluara evropiane qarkullimi mbledhës, përkatësisht organizimi i dërgimit ose dorëzimit gjatë eksportit ose importit gjithnjë e më shumë po zhvillohet.

- **E treta**, transporti në qarkullimin mbledhës është ekonomik. Në qarkullimin mbledhës, shpediteri ndërkombëtar paguan shpenzime të transportit për tërë dërgesën e kompletuar në vagonë, duke i përfshirë këtu edhe shpenzimet për manipulim, për kompletim. Shpenzimet për dërgim me qarkullim mbledhës për njësi të ngarkesës janë më të ulëta në tërësi se sa në rastin e transportit në copë, pasi që pikat (paragrafët) për transporte në copë janë më të larta se sa transportet me vagonë.

2. Përparësitë e transportuesit – duke e pasur parasysh atë se qarkullimi mbledhës më së shumti është zhvilluar në transportin hekurudhor, mundemi t'i shohim përparësitë vijuese të hekurudhës:

- **E para**, shpenzime më të vogla dhe më të shpejta për manipulim me mallin. Kjo më së miri mund shihet nëpërmjet shembullit vijues. Një shpeditër gjatë një jave ka dërguar 30 vagonë mbledhës, me 30 fletëngarkesa, ndërsa nga 20 dërgesa në secilin vagonë dhe nga 4 paketa prej 100kg në secilën dërgesë. Për shpediterin kjo është gjithsejtë 600 dërgesa me 2400 paketa dhe 240.000 kg. në të njëjtën kohë për hekurudhën do të thotë se ka përpunuar 30 fletëngarkesa në vend të 600; secila sasi e theksuar e mallit ka kaluar jashtë prej depove të saja, peshoreve, punëtorëve për ngarkim, shkarkim, evidencave të ndryshme administrative, përllogaritja e shpenzimeve të transportit etj.
- **E dyta**, shfrytëzimi racional i hapësirës së vagonit. Fakt është se hekurudha gjatë transportit të dërgesave në copë angazhon hapësirë shumë më të madhe të vagonit, për dallim nga qarkullimi mbledhës. Statistika tregon se ngarkimi mesatar i vagonit mbledhës të shpeditërit është mbi 8000kg, derisa ngarkimi mesatar i vagonit hekurudhor për dërgesa në copë është nën 2000kg. Shfrytëzimi i këtyre racional i vagonëve sjell deri te zvogëlimi i shpenzimeve të hekurudhës për njësi të peshës së transportuar, e me këtë edhe të shpenzimeve të përgjithshme.
- **E treta**, zvogëlimi i konkurrencës në komunikacionin rrugor. Sot sasi gjithnjë e më e madhe e mallit transportohet me kamionë dhe rimorkio, e çka mundëson që malli të transportohet prej dere në derë, që paraqet konkurrencë të madhe të komunikacionit hekurudhor. Kjo veçanërisht shprehet në shtetet ku nuk ekzistojnë dispozita të posaçme hekurudhore për transportin e mallit në copë “prej shtëpie në shtëpi” (door to door), siç ekzistojnë për shembull në Angli. Për këtë shkak hekurudhat gati në të gjitha shtetet sjellin tarifa të privileguara hekurudhore për transportin e dërgesave të grumbulluara (të mbledhura).

- **E katërta**, shkarkimi i depove hekurudhore. Hekurudha gjatë qarkullimit mbledhës të zhvilluar jo vetëm që e zvogëlon manipulimin me mallin dhe numrin e punëtorëve të punësuar, por e çliron edhe hapësirën e vetë të depozitimit.
- **E pesta**, e zvogëlon numrin e dërgesave në copë;
- E rrit produktivitetin e saj me shfrytëzimin sa më racional të hapësirës së vagonit;
- Manipulim të thjeshtë, të shpejtë dhe të lirë me mallin;
- E rrit efikasitetin etj.

3. Përparësitë në raport me shpediterin. Përparësia kryesore e qarkullimit mbledhës në raport me shpediterin shihet në atë që, aplikohen tarifa të posaçme (të privileguara) transportuese për dërgesat mbledhëse, që mundëson transport më të lirë, përkatësisht shpenzime më të vogla transportuese.

Paragrafët (artikujt) transportues për mallin e grumbulluar, në qoftë se plotësohen kushtet e caktuara me ligj ose jepen garanci me shkrim nga ana e shpeditarit (si shfrytëzues i atyre tarifave që në tërësi do t'i plotësoj kushtet e parapara), aplikohen edhe me anë të planifikimit. Paragrafët e atyre tarifave janë më të ulëta për 2-3 klase tarifore ose rreth 30% deri 40% prej tarifave normale për dërgesat me vagonë.

Megjithatë, duhet të theksohet se dallimet tarifore varen për çdo rast konkret, përkatësisht prej distancës në të cilën malli transportohet, sasisë etj.

Për shembull, transporti i mallit të grumbulluar në hekurudhën austriake është tre herë më i lirë se sa transportit i të njëjtës sasi të mallit në copë dhe në të njëjtën distancë. Për këtë shkak, qarkullimi mbledhës hekurudhor në Austri është i zhvilluar. Shpediteri gjatë dërgimit të mallit me qarkullim mbledhës, vjen deri te të ardhurat e mëdha prej dallimit ndërmjet shpenzimeve transportuese të mallit në copë dhe të mallit të grumbulluar në vagonë.

Procedura e organizimit të dërgimit dhe dorëzimit (shpërndarjes) të mallit të grumbulluar (mbledhur), mundemi ta ndajmë në dy pjesë:

1. dorëzimi (shpërndarja) i mallit të grumbulluar gjatë importit, dhe
2. dërgimi i mallit të grumbulluar gjatë eksportit.

1. Organizimi i dorëzimit të mallit të mbledhur (grumbulluar) gjatë importit

E zbatojnë shpediterët nëpërmjet njësive të tyre organizative (për shembull, për import). Dërgimi i mallit të grumbulluar gjatë importit fillon me thirrjen e furnizuesit të jashtëm, që malli t'i dorëzohet shpeditërit të caktuar (përkatësisht shpeditërit korrespondent në shtetin e caktuar) për shkak të dërgimit. Kopjen e thirrjes e dorëzon në shërbimin importues te korrespondenti përkatës, si dhe te ndonjë shpeditëri eventual i cili në ndonjë nyje të komunikacionit do ta pranojë atë mall dhe më tutje do ta dërgoj.

Të marrim si shembull, një dërgesë në copë të grumbulluar prej Amsterdemit deri në Shkup. Shpeditëri i jonë prej Shkupi me thirrje do ta lut furnizuesin (shitësin) e jashtëm, që dërgesën ta dorëzojë në lidhjen e tij shpeditore në Amsterdam për shkak të dërgimit. Me shpeditërin përkatës (korrespondent) e marr dërgesën prej furnizuesit dhe nëse ka qarkullim mbledhës vetjak në drejtim të Maqedonisë deri në Salzburg do ta dërgoj atë dërgesë me vagonë mbledhës së bashku me mall tjetër të destinuar për Salzburg. Në lidhje të tillë të njëjtë do të mbërrij edhe malli tjetër i ngjashëm, për shembull, prej Bruksel, Kopenhagë, Hamburg, Frankfurt, Këln etj e destinuar për Austri, Itali, Kroaci, Slloveni, Bosnje dhe Hercegovinë, Serbi, Mal të Zi, Maqedoni, Sllovaki, Greqi, Rumani, Bullgari, Çeki, Rusi etj, e pastaj shpeditëri përkatës në periudhë të caktuar kohore do të formoj vagonë mbledhës (grumbullues) për qendrat e veçanta ekonomike në ato vende në varësi prej sasisë së mallit. Në këtë mënyrë do të mbërrij edhe malli në Shkup (Maqedoni). Megjithatë që të mundet më shpejt të formohet vagonë grumbullues (mbledhës) duhet detyrimisht ndërmjet shpeditërit të Shkupit dhe korrespondentit të huaj (ndërshpeditëri, nënshpeditëri) të ekzistoj koordinim dhe marrëveshje për ngarkim të përbashkët të mallit në Salzburg.

Shpeditëri i huaj (korrespondenti) secilën fletëngarkesë për vagon mbledhës, përkatësisht për secilën dërgesë të grumbulluar (të mbledhur) harton bordero”, përkatësisht regjistrim të të gjitha dërgesave me të dhënat e nevojshme, për të ditur shpeditëri jonë për kanë dërgesat janë të destinuara dhe çfarë janë kushtet për dërgim. Në “borderonë” zakonisht bëhet edhe përlllogaritja e shpenzimeve të transportit, përkatësisht shpeditëri i huaj e detyron shpeditërin tonë me shpenzime të caktuara transportuese, përkatësisht i jep provizion nëse ajo është kontraktuar. Një ekzemplar nga borderoja i bashkëngjitet fletëngarkesës së vagonit mbledhës, ndërsa tjetri i dërgohet me postë shpeditërit tonë.

Pas pranimit të borderosë, shërbimi importues (sektori) zakonisht ja jep shërbimit (sektorit) tarifor për shkak të kontrollit të shpenzimeve transportuese dhe shpenzimeve tjera dhe provizionit të llogaritur, e pastaj i ndërmerr punët e nevojshme për pranimin e vagonit grumbullues (për shembull, plotësimin e dokumenteve transportuese, grumbullimin e dokumenteve të nevojshme për doganim të mallit etj.).

Dërgesat që mbërrijnë nga qarkullimi mbledhës duke e përfshirë edhe qarkullimin (transportin) mbledhës rrugor shkarkohen sipas rregullit në magazinat doganore, përkatësisht stacionet doganore për shkarkim.

2. Organizimi i dërgimit të mallit të mbledhur (grumbulluar) gjatë eksportit

Gjatë eksportit, qarkullimi mbledhës organizohet, kryesisht, në të njëjtën mënyrë, si edhe te importi. Shërbimi eksportues i ndërmarrjes së shpedicionit grumbullon (mbledh) më dërgesa në copë prej dërguesve të ndryshëm të vërtet dhe i përgatitë si dërgesë mbledhëse në lidhjen e saj shpeditore në shtetet e jashtme (korrespondent), e ai i shpërndan te pranuesit e vërtetë ose më tutje do t'i riekportojoj.

Riekspedicioni i mëtejshëm bëhet veças ose me qarkullim mbledhës të shpeditorëve të huaj nëse për qarkullimin e tillë ka dërgesa të mjaftueshme në copë

5.10 Kalkulimet

Formimi i kalkulimeve është punë shumë e rëndësishme dhe e ndërlikuar në shpedicionin ndërkombëtar. Këtë punë duhet ta kryejnë punëtorët me përvojë të cilët kanë njohuri, profesionalizëm dhe përvojë pune, pasi që prej rregullsisë dhe saktësisë të kalkulimit përkatës varet marrja e punëve tjera.

Që të mundet ë përpunoj (formoj) një kalkulim gjithëpërfshirës, shpediteri është e nevojshme që nga komitenti i tij t'i merr dokumentet e nevojshëm dhe të dhënat e sakta për llojin dhe sasinë e mallit, për mënyrën e paketimit, për peshën specifike të mallrave dhe dërgesave të veçanta (kur kemi transporte specifike), për mënyrën e për mënyrën e pagesës ose arkëtimit, si dhe të gjithë ato element që janë me vlerë dhe të rëndësishëm për kalkulimin e shpenzimeve për transport etj.

Gjatë formimit të kalkulimeve duhet të respektohen principet dhe parimet e caktuara. Sipas d-r Ante Turina, kalkulimi i shpedicionit duhet të jetë i formuar ashtu, që të jenë të respektuar parimet vijuese që kalkulimet të jenë:

- a) **të plota** (në pikëpamje të punës gjithëpërfshirëse),
- b) **reale** (në pikëpamje të lartësisë së shpenzimeve)
- c) **të drejtpërdrejta** (në pikëpamje të varianteve të shpenzimeve në kohë dhe hapësirë) dhe
- d) **të qarta** (në pikëpamje të shfrytëzimit të të dhënave të paraqitura).

Në shpedicion për dallim nga industria dhe tregtia, ekzistojnë vetëm dy lloje të kalkulimeve, edhe atë:

1. kalkulime informative (më parë të llogaritura) dhe
2. kalkulime të vërteta (në mënyrë plotësuese të llogaritura).

1. Kalkulimet informative që i jep shpediteri ndërkombëtar kanë rol të rëndësishëm në qarkullimin ndërkombëtar të mallit.

Ato kalkulime nga shpediteri i kërkojnë eksportuesit – eksportuesit për shkak të lidhjes në rregull të punëve, pasi që në bazë të tyre sjellin vendime, si më së miri ta blejnë ose ta shesin mallin.

Nëpërmjet kalkulimeve informative, shpediteri u sugjeron eksportuesve ose importuesve si ta blejnë, përkatësisht ta shesin mallin, në vendin e blerësit, përkatësisht shitësit.

Kalkulimet informative mund të jepen në formë të pikës (paragrafit, qëndrimit) forfete për njësi të caktuar të masës (për shembull, ton etj.).

Kalkulimet informative në esencë, kanë karakter të ofertës dhe jepen zakonisht në formular të zakonshëm.

Elementet kryesore janë:

Shpenzimet për transport (jo vetëm çmimi i transportit por edhe të gjitha shpenzimet që krijohen gjatë procesit transportues). Për këtë shpediteri duhet çdo ditë t'i përcjell informacionet për ndryshimin e tarifave të organizatave transportuese, të porteve etj. Duke i falënderuar përcjelljes së ndryshimeve dhe lëvizjes së të gjitha shpenzimeve transportuese, shpediteri është në gjendje që komplet të jep të dhëna të sakta për kalkulim të mirë të shpenzimeve transportuese, duke e bartur rrezikun e plotë.

Shpenzimet për sigurim transportues (vjen parasysh në rast se malli transportohet në rrezik të shpeditarit komitent) dhe

Faktorët financiar të elementeve të jashtëm tregtar (si ato që shkojnë në dobi të punëve konkrete, për shembull, reaksionet transportuese dhe provizionet, ashtu edhe ato që shkojnë në ngarkim të komitentit si: doganat, taksat administrative, prelevementet (vënien e taksave) etj.).

Shpediteri veçanërisht duhet të kujdeset gjatë bërjes së kalkulimeve për shpenzimet e transportit, që kanë të bëjnë me transitin e mallit nëpër shtetet që akoma e zbatojnë SMGS. Kjo është posaçërisht me rëndësi për të garantuar lartësinë reale të shpenzimeve transportuese, të kalkuluar (të llogaritur në bazë të tarifave ETT).

Kjo vjen nga ajo që, aplikimi i kësaj tarife kërkon plotësimin e shumë kushteve dhe dispozitave tjera tarifore (për shembull, përdorimi i llojeve të caktuar të vagonëve etj.). Për këtë shkak, shpediteri duhet ta paralajmëroj komitentin e tij për faktin që mund të vij deri te rritja e shpenzimeve transportuese të llogaritura prej 10-30%. Në këtë mënyrë shpenzimet për transport do të ishin shumë më reale dhe nuk do të vinte deri te mospajtimet e paparapara ndërmjet shpeditarit dhe komitentit.

Gjithashtu, gjatë bërjes së kalkulimeve për shpenzimet e transportit, shpediteri duhet t'i ketë parasysh edhe dispozitat tjera që e rregullojnë qarkullimin ndërkombëtar të mallit.

Në bazë të këtyre dhe të dhënave tjera të fituara, shpediteri ndërkombëtar e përpunon kalkulimin e tij duke marr parasysh gjatë kësaj, të gjitha llojet e rrugëve transportuese dhe mjeteve transportuese, dhe me krahasimin e ndërsjellë vjen deri te transporti më ekonomik, më i shpejt dhe më i sigurt për llojin e caktua të mallit.

Në bazë të kalkulimeve të përpunuara, instradimeve të përcaktuara (rruga transportuese nëpër të cilën transportohet malli), shpediteri ia parashtron ofertën e tij me shkrim komitentit të tij.

2. Kalkulimi i plotë - i vërtet është shumë i rëndësishëm për komitentin e shpeditarit, e veçanërisht kur ai është eksportues. Për këtë ai përherë kërkon kalkulim eksportues të plotë - të kompletuar. Sipas Trgler profesionist i njohur për teknikën e jashtme tregtare, skema e kalkulimit të plotë - të kompletuar përfshinë mbi 20 elemente kryesore. Kjo do të thotë se bëhet fjalë për elemente shumë të ndërlikuar, prej të cilëve mund të varet edhe realizimi i qëllimit të punës së jashtme tregtare.

5.11 Pika (paragrafi, artikulli, qëndrimi) forfete

Shërbimi tarifar-konjunktural para formimit të kalkulimeve është kompetent të përpunoj edhe pikën (qëndrimin) forfete që përdoret ndërmjet shpeditarit dhe komitentit-urdhërdhënësit.

Shpediteri ndërkombëtar mundet dhuratën-provizionin e tij dhe shpenzimet tjera t'i përfshij me një pikë e cila pikë quhet pikë forfete. Për pikën (qëndrimin) forfete në kontratë mund të përdoren shprehje të ndryshme, si për shembull, “pika përmbledhëse”, “pika (qëndrimi) fikse”, “pika paushall (afërfe)”, “forfait”, “lump sum”, “çmim i paluhatshëm” etj.

Me pikë forfete, kryesisht nënkuptohet pika tarifore paushalle (afërfete) për shumën e shërbimeve sipas pikave individuale tarifore. Shprehja forfete përdoret përherë kur kontrahetohet pagesa e shërbimeve të caktuara sipas sasisë fikse (paushalle) më parë të përcaktuar, pa marr parasysh lartësinë e vlerës së vërtet të shërbimeve të veçanta, përkatësisht shpenzimeve të vërteta deri në të cilët do të vij në lidhje me realizimin e shërbimeve përkatëse. Edhe në kuptimin shpeditar, me forfet nënkuptohet pika tarifore paushalle (afërfete) e cila kontrahetohet për pagesën e shumës së shërbimeve shpeditore dhe shpenzimeve të krijuara gjatë realizimit të shërbimeve përkatëse. Pika e këtillë e zëvendëson llogaritjen e shërbimeve të caktuara dhe shpenzimeve deri në të cilat mbërrihet në punën e shpeditacionit sipas pikave tarifore individuale.

Në punën shpeditore dallojmë tre lloje të pikave (qëndrimeve) forfete:

- **Pika forfete në kuptim të ngushtë** – e përfshinë sasinë paushalle të provizionit shpeditar dhe shpenzimeve të tij për të gjitha shpenzimet, përkatësisht

punët rreth organizimit të dërgimit (çuarjes) së mallit, por jo edhe vetë shpenzimet efektive të cilat janë të lidhura me realizimin e shërbimeve dhe punëve përkatëse (shpenzime të transportit, premisë së sigurimit, depozitimit, doganës dhe tatimeve tjera shtetërore).

- **Pika forfete në kuptim të gjerë** – e përfshinë jo vetëm provizionin e shpedicionit dhe shpenzimeve të tij për të gjitha shërbimet dhe punët rreth organizimit të dërgimit të mallit, por edhe të gjitha shpenzimet e rregullta për dërgimin e mallit deri në të cilët vjen gjatë realizimit të shërbimeve përkatëse siç janë: shpenzimet e transportit, shpenzimet e sigurimit transportues, depozitimit, doganës dhe tatimeve tjera shtetërore. Sipas kushteve të përgjithshme për punë të shpeditoreve ndërkombëtar është paraparë mundësia për kontraktim sipas pikës forfete në kuptim më të gjerë.

- **Pika forfete në kuptim më të gjerë** – e përfshinë jo vetëm dhuratën – provizionin e shpedicionit dhe shpenzimeve të tij për të gjitha shërbimet dhe punët rreth organizimit të dërgimit të mallit, por edhe të gjitha shpenzimet e jashtëzakonshme për dërgimin e mallit të krijuara gjatë kryerjes së punës konkrete siç janë: djerradita e vagonëve, ruajtja në magazinat doganore, shpenzimet për riparim të ambalazhit, shpenzimet për punë jashtë orarit dhe punë në ditët festive dhe ditët e vikendeve etj.

Pika (qëndrimi) forfete mund të paraqitet në dy forma:

- **E para**, kur bëhet përlogaritja për njësi masë (ton, copë etj.) dhe
- **E dyta**, në formë të përlogaritjes për tërë dërgesën.

Shpediteri ndërkombëtar është i detyruar që pas realizimit të punës shpeditore komitentit t'ia dorëzoj llogaritjen. Duke e pasur parasysh se do të kontrollohet vetëm një pikë, të gjitha dokumentet (deklarata doganore, fatura doganore, polica për sigurim, dokumentet transportuese etj.), janë të dorëzuara si urdhër i faturës shpeditore.

Pika (qëndrimi) forfete ka rëndësi dhe përparësi të madhe e cila u shërben komitentëve të shpeditorit, e me këtë edhe këmbimit ndërkombëtar të mallit. Pikërisht, aplikimi i pikës forfete të shpeditorit, komitentit i jep mundësi që paraprakisht t'i dijë shpenzimet, ashtu që në kohë të ketë pasqyrë të qartë të çmimit përfundimtar të mallit që e blen ose e shet.

Përveç kësaj, përdorimi i pikës forfete e liron komitentin prej pritjes së gjatë për përlogaritjen me shpediterin e tij.

Pika forfete më së shpeshti përdoret kur kemi qarkullim mbledhës dhe kur punohet për dërgimin e sasive të mëdha të mallit të ndryshëm që transportohet si dërgesë me vagonë përkatësisht me kamionë, si edhe tek punët transite, posaçërisht nëse punohet për punë të rëndësishme në transit.

5.12 Oferta

1. Të gjitha pikat (artikujt) e ofertës tonë janë të llogaritura në bazë të tarifave që sot janë në fuqi, kurseve përlllogaritëse dhe dispozitave për pagesë të shpenzimeve transportuese në qarkullimin ndërkombëtar të mallit. Secili ndryshim me lajmërim paraprak prej sot e deri në realizimin e transportit me vete tërheq edhe korreksionin përkatës të atyre pikave.
2. Te të gjitha kontraktimet dhe realizimet e punëve vlejné kushtet e përgjithshme për punë të shpeditereve ndërkombëtar në Maqedoni.
3. Në pikëpamjen e pikave (paragrafëve) tona të detyrueshme, të gjitha shpenzimet transportuese që janë të paguara më shumë nga ana e transportuesit bie në llogarinë tonë, dhe jemi të detyruar pas mbarimit të transportit në afat prej tre muajve t'i kthejmë në qarkullimin ndërkombëtar. Në të kundërtën dallimin ndërmjet shpenzimeve transportuese të rregullta dhe shpenzimeve më shumë të paguara do ta parashtrojë ndërmarrja jonë. Ndërkaq, s'kemi detyrim për pagesën e refaksioneve të ofruara, nëse dokumentet transportuese nuk na i kanë dorëzuar, përkatësisht te refaksionet, që janë të lidhura me sasinë, nëse ajo sasi nuk arrihet.
4. Intradimin e dërgesave e bëjmë ne, ndërsa dërgimi bëhet sipas udhëzimeve tona, përkatësisht sipas fletëngarkesave të lëshuara nga ne. Dispozicionet tona duhet t'i dorëzojmë në kohë me të gjitha të dhënat saktësisht të shënuara.
5. Sigurimi transportues e mbulojmë vetëm me kërkesë të prerë, për secilën dërgesë veças me urdhër të posaçëm, në të cilin duhet saktësisht me qenë të shënuara të gjitha rreziqet, që duhet të sigurohen. Sipas kësaj, shpenzimet për sigurim nuk janë të përfshira në pikat e ofruara dhe premitë paguhen posaçërisht.
6. Që t'i shmangemi pagesës së kamatave, ju lutemi llogaritë tona t'i paguani në afat prej 8 ditëve pas pranimit.

Kur shpediteri e ka dhënë ofertën me kërkesë të komitentit, nëse në atë nuk është caktuar afati i pranimit, komitenti është i detyruar që ta pranoj ofertën në afat prej 8 ditëve, duke e llogaritur prej ditës që i është dërguar. Pranimi i ofertës pas skadimit të afatit prej 8 ditëve, nuk i jep detyrim shpeditërit.

5.13 Dispozicioni

Me dispozicion në veprimtarinë e shpedicionit nënkuptojmë urdhrin me të cilin komitenti e ngarkon shpeditërin që të kryej ndonjë punë në lidhje me dërgimin e mallit.

Dërgimi i mallit, si dhe punët në lidhje me atë dërgesë, shpediteri i kryen në bazë të dispozicionit të dorëzuar nga ana e komitentit.

Dispozicioni në praktikë më së shpeshti paraqitet si përgjigje e ofertës nga shpediteri.

E zakonshme është në pranimin me shkrim të ofertës ose me nënshkrimin e kontratës, komitenti ta pranoj shërbimin e ofruar prej pikave (qëndrimeve) të shpeditërit, në bazë të tyre, të jep urdhër.

Me dhënien e dispozicionit nga komitenti, fillon pjesa profesionale teknike e punës së shpeditërit ndërkombëtar, përkatësisht fillimi i punës së importit, eksportit ose transitit.

Dispozicioni mundet me qenë:

1. Dispozicion i importit
2. Dispozicion i eksportit
3. Dispozicion i transitit

Dispozicioni i importit. Fillimi i një pune importuese fillon sipas rregullit, me marrjen e dispozicionit importues prej komitentit. Komitenti në dispozicionin e tij i jep urdhër shpeditërit cilat punë duhet t'i kryej në rast të dorëzimit (sjelljes) së mallit nga shtetet e jashtme.

Dispozicioni importues zakonisht jepet në formular të posaçëm të cilët shpediteri vetë i shtyp dhe ua lë në dispozicion importuesve.

Formularët kanë rubrika të caktuara të cilat duhet importuesi në rregull t'i plotësoj që shpediteri me sukses ta organizoj dorëzimin e mallit nga shtetet e jashtme.

Dispozicioni importues duhet t'i përmbaj elementet vijues:

1. Urdhrin e shpeditërit ndërkombëtar që mallin ta dorëzoj në shtet
2. Të dhënat për kryerjen në rregull të transportit, numrin dhe datën e lidhjes, numrin dhe shenjën e shitësit ose datën e kontratës për shitblerje, sasinë e lidhjes totale në valutë të jashtme, liferantin dhe shtetin, si dhe livrimin me adresë të saktë, adresën telegrafike të liferantit dhe numrin e telefonit, peshën e mallit, totale dhe veças, përshkrimin dhe mënyrën e paketimit, madhësinë e paketave-volumin dhe ngjashëm, emërtimin tregtar të mallit në gjuhën vendore dhe të huaj, kushtet e livrimit (FOB, CIF, FCO vagon, franko e doganuar, franko e padoganuar, franko kufi etj.), mënyrën në të cilën malli duhet të dorëzohet (sjellët) (hekurudhë – vozitje e ngadalshme, vozitje e ngadalshme nëpër rrugë detare ose lumore, etj.), kushtet e pagesës (me akreditiv dhe ngjashëm, a do të hapet akreditiv dhe kur), sigurimin e mallit, prej cilave rreziqe dhe në cilën

valutë, a përcaktohet se prej cilit bëhet ndërmarrja kualitative dhe kuantitative e mallit, shënimi i personit me të cilin duhet të bëhet llogaritja e shpenzimeve të transportit dhe shpenzimeve tjera, përcaktimi i kushteve për livrim, përkatësisht të pranuesit të fundit me stacionin e pikarritjes.

3. Të dhënat e nevojshme për doganim të mallit gjatë importit
4. Vërejtjet e veçanta
5. Të dhënat e përgjithshme

Shpediteri është i detyruar menjëherë të kërkoj nga komitenti sqarimet e nevojshme që nuk mund t'i fitoj, ai si biznesmen i mirë do të veproj sipas bindjes së vetë, por duhet të udhëheq llogari për interesat e komitentit të tij dhe menjëherë kur të ketë kushte ta lajmëroj.

Dispozicioni eksportues. Pikërisht, si edhe te importi, fillimi i një pune eksportuese në shpedicionin ndërkombëtar fillon me pranimin e dispozicionit eksportues. Ai, në esencë paraqet urdhër për shpediterin që ta dërgoj (çoj) mallin te komitenti i jashtëm.

Dispozicioni ka përmbajtje të caktuar përkatësisht duhet t'i përmbaj të gjitha elementet e nevojshme për kryerjen në rregull të punës së caktuar edhe atë:

- emri dhe adresa e komitentit-urdhërdhënësit,
- emri dhe adresa e personit të cilit malli duhet t'i dërgohet,
- vendi në të cilin malli gjendet,
- vendi në të cilin malli duhet të dërgohet,
- të dhënat për mallin (sasia, lloji, ambalazhi etj.)
- urdhër të caktuar si të dërgohet malli, përkatësisht a është e ambalazhuar ose në gjendje të shkapërderdhur, me të cilin malli duhet në kohë të merret për realizimin e dispozicionit,
- klauzolën e paritetit transportues sipas së cilës malli është shitur,
- a është e nevojshme që malli të sigurohet ose jo, dhe për cilat rreziqe.

Dispozicioni i transitit. Puna konkrete e shërbimit për transit në shpedicionin ndërkombëtar fillon me pranimin e dispozicionit të transitit prej komitentit të huaj. Me dispozicionin e transitit, komitenti i huaj e lajmëron shpediterin ndërkombëtar që e ka dërguar mallin transit me mjete transportuese rrugore prej vendit të tij dhe me urdhra që duhet më tutje t'i merr shpediteri, për shkak të dërgimit në qarkullimin tejqoceanik.

Shpeditërit e huaj dispozicionet e këtilla i japin në formular të posaçëm që janë të aftësuar për nevojat e transportit transit.

Dispozicioni transit i përmban gati të njëjtat elemente standarde që i përmbajnë edhe të dy dispozicionet e mëparshme. Megjithatë, ky dispozicion duhet t'i përmbaj edhe këto elemente:

- datën e dërgimit prej vendit ku niset malli;
- vendin e dërgimit;
- llojin e mjetit transportues;
- kalimin kufitar;
- udhëzimin për llogaritjen e shpenzimeve;
- dorëzimin e dokumentacionit të nevojshëm;
- informacionet e nevojshme etj.

Dispozicioni jepet me shkrim, me gojë, me telefon, me telegraf, me teleprinter. Gjatë dhënies së dispozicionit me gojë ose me telefon, është e nevojshme që ai dispozicion të vërtetohet me shkrim.

Shpediterët ndërkombëtar kanë forma të tyre të shtypura për dispozicionet për dërgim, përkatësisht për eksport dhe dorëzim, përkatësisht për import të mallit, të cilat ua japin komitentëve të tyre që t'i plotësojnë, e pastaj t'ia dorëzojnë shpeditërit.

Veçanërisht gjatë plotësimit të dispozicionit, urdhërdhënësi i shpediterit duhet në rregull ta shënoj emrin tregtar të mallit në gjuhën vendore, nacionale dhe të huaj, vetitë e tij (për shembull, të rrezikshme dhe të dëmshme etj). Shënimi në rregull i mallit ka ndikim në përdorimin e pikës (qëndrimin) së caktuar tarifore, përkatësisht të lartësisë së shpenzimeve të transportit, si dhe kushteve tjera për transport.

Shpediteri është i detyruar që t'i përmbahet dispozicionit të komitentit, komitenti do ta lajmëroj shpediterin nëse i transferon të drejtat e veta prej kontratës për shpedicion personit të tretë. Shpediteri është përgjegjës ndaj personit të tretë në kufijtë e detyrimeve të tij si dhe ndaj komitentit të tij, nëse nuk është kontraktuar ndryshe.

Kur shpediteri i është dhënë dispozicioni, llogaritet që i është dhënë edhe autorizimi për pagesën e shpenzimeve të transportit, shpenzimeve dhe tatimeve të ndryshme etj. Megjithatë, për këtë qëllim komitenti në kohë i lë në dispozicion mjetet e nevojshme për pagesën e shpenzimeve të lartpërmendura. Komitenti në kohë ia dorëzon shpeditërit të gjitha dokumentet e nevojshme për kryerjen e dispozicionit, por ai nuk vlerëson rregullsinë e atyre dokumenteve. Shpediteri që e realizon dispozicionin në aspekt të pagesës të disa kërkesave të komitentit.

Dispozicioni i dhënë i shpeditarit mund të ndërrohet. Ndërrimi duhet të jepet në të njëjtën mënyrë si edhe dispozicioni. Shpeditari do të veproj sipas ndërrimit plotësues të dhënë nëse ajo është e mundshme, por nuk do të jetë përgjegjës për realizimin e ndërrimit (këmbimit) nëse komitenti ja ka dërguar mallin personit të tretë dhe dispozicioni nuk mundet më të ndërrohet ose të tërhiqet, nëse personi i tretë e ka marr mallin ose me atë më e ka në dispozicion. Të gjitha shpenzimet në lidhje me ndërrimin (këmbimin) i parashtron urdhërdhënësi.

Nëse urdhërdhënësi e tërheq dispozicionin e dhënë për shkak të asaj që ka heq dorë nga dërgimi i mallit është i detyruar që shpeditarit t'ia kompensoj të gjitha shpenzimet e bëra.

Pas marrjes së dispozicionit, shpeditari e evidenton në librin e tij të posaçëm dhe jep numër të pozicionimit që të udhëhiqet si lëndë e posaçme sipas së cilës do të udhëheqin të gjitha punët sipas dispozicionit të dhënë, deri në mbarim të punës.

Shpeditari për ta realizuar pranimin e mallit në porte, duhet që ta dijë ose që ta parashoh:

1. ditën e mbërritjes së anijes
2. vendin e ngarkimit dhe sasisë së mallit, dhe
3. kapacitetin e hekurudhës me të cilën malli mbërrin në port (nëse ngarkesa udhëzohet në port me hekurudhë). Në bazë të këtyre të dhënave, shpeditari ia jep dërguesit instruksionet e vërtetuara.

Vetë dispozicioni mund të llogaritet si një lloj pune e parëndësishme dhe pastër administrative. Megjithatë, nëse ajo punë është e lidhur me marrjen e instruksioneve, veçanërisht nëse ajo është e lënë që ta bëjë shpeditari ndërkombëtar, atëherë dispozicioni është një punë shumë e rëndësishme e shpeditarit ndërkombëtar.

Shërbimi (sektori) tarifor-i konjunkturës pas marrjes së dispozicionit, me kujdes e shikon dhe e vërteton se komitenti në mënyrë të prerë a e ka përcaktuar mënyrën e dërgimit nëpër rrugën transportuese, ose atë e ka lënë në profesionalizmin e shpeditarit në harmonizim me kontratën për shitblerje.

Vetë dispozicioni bëhet në formular të posaçëm të cilin e shtyp vetë shpeditari në gjuhën tregtare të vendit liferant (liferanti i huaj) dhe ja dorëzon me letër rekomandimi. Shpeditari duhet të ketë kujdes në cilën gjuhë do ta jap instruksionin transportues.

Malli mund të dispozicionohet në dy mënyra:

1. me dispozicion direkt
2. me dispozicion me anë të depozitimit.

1. Dispozicioni direkt është atëherë kur malli ngarkohet në anije direkt (drejtpërdrejt) nga mjetet transportuese rrugore. Shpediteri në rastin e këtillë e dispozicionon mallin direkt.

Ngarkesat masive sipas rregullit rreth 60-70% dispozicionohen direkt, përkatësisht me ringarkim prej vagoni në anije.

2. Dispozicioni me anë të depove është atëherë kur malli i caktuar nuk ngarkohet direkt prej mjeteve transportuese rrugore në anije, por shpediteri e dispozicionon mallin prej depove.

Ngarkesat e gjenerale rregullisht, me përjashtim të partive më të mëdha të cilat trajtohen si ngarkesa masive, dispozicionohen nëpërmjet depove.

Dispozicioni i mallit, është në lidhje me detyrën e shpeditarit që ta koordinoj transportin e mallit.

Me koordinim të transportit të mallit, nënkuptohet detyrë e posaçme e shpeditarit që të bëjë harmonizimin e transportit të mallit me mjete transportuese të ndryshme dhe ringarkime prej një mjeti transportues në tjetrin.

Gjatë kryerjes së kësaj detyre, shpediteri duhet të udhëheq llogari të posaçme që mos t'i zmadhoj shpenzimet transportuese të panevojshme dhe të mos kontribuoj për dëmtimin e mallit.

Shpediteri i mirë ndërkombëtar do ta tërheq liferantin e huaj të mallit për dorëzimin që t'ia besoj lidhjes së tij shpeditore, e jo shpeditarit tjetër.

Dispozicioni shënohet në më shumë ekzemplarë, që varet prej asaj se kujt shpediteri duhet t'ia dërgoj kopjen e dispozicionit.

Originali i dispozicionit i dorëzohet furnizuesit, ndërsa nga një kopje i dorëzohet shpeditarit në vendin e furnizimit, shpeditarit të huaj kur dërgesën do ta pranoj në qarkullimin mbledhës, shpeditarit në ndonjë port nëse dërgesën e pranon nëse ajo nëpërmjet detit, në filialet e tij në kufi e cila duhet të kryej ndonjë punë tjetër (për shembull, doganim, riekspedicion etj.) dhe në fund nga një kopje komitentit ose shfrytëzuesit të fundit dhe në lëndën e evidentuar me numër të pozicionimit të shpeditarit.

5.14 Lidhja e kontratave për shpedicion

Pas pranimit të ofertës nga ana e komitentit, puna i besohet shpeditarit ndërkombëtar me lidhjen e kontratës me shkrim.

Kontratë me komitentin mundet me qenë edhe oferta e cila nga ana e komitentit është e pranuar në mënyrë të prerë ose në heshtje. Punët që kryen në bazë të ofertës së tillë konsiderohen si punë të kontraktuara dhe të dy palët duhet që t'i përmbahen dispozitave të ofertës.

Megjithatë, për kryerjen e një pune të caktuar ose pune të përhershme të shpedicionit, në praktikë ndërmjet shpeditërit dhe komitentit lidhet kontratë detale, në të cilën më preciz përcaktohen të drejtat dhe obligimet ndërmjet palëve. Si palë paraqiten nga njëra anë, komitenti (importuesi-eksportuesi), ndërsa nga ana tjetër shpeditëri. Përveç kësaj, në këtë punë gjatë importit dhe eksportit paraqitet edhe dërguesi i huaj dhe shfrytëzuesi i fundit (në vendin importues), përkatësisht personi të cilit do t'i dorëzohet malli pas realizimit të transportit. Nëse importuesi është ndërmarrje e jashtme tregtare, sipas rregullit, nuk bëhet import për nevoja të veta (përveç nëse nuk është prodhuesi), por për nevojat e shfrytëzuesit të fundit – konsumatori. Shfrytëzuesin e fundit, të cilit duhet t'i dorëzohet malli, e cakton komitenti, përkatësisht importuesi.

Në praktikë lidhen kontratë të atilla sipas të cilave komitenti të gjitha transportet e tij ja beson një shpeditëri, dhe në këtë rast ai shpeditëri quhet shpeditëri shtëpiak i atij komitenti.

Raportet e këtilla të përhershme sjellin dobi të dyfishta. Kështu, për shembull shpeditëri ka të siguruar punë të vazhdueshme (të pandërprerë), mund ta planifikoj fuqinë punëtore dhe mjetet, fitim të përhershëm, ndërsa komitenti ka shërbime më të lira, siguri dhe kualitet të shërbimeve etj. Të gjitha kontratat e këtilla dhe kontratat tjera varen prej vullnetit të vetë palëve. Shpeditëri ndërkombëtar për realizimin e suksesshëm të kontratës së lidhur me komitentin lidh kontrata të posaçme me partnerët afarist në vend dhe jashtë.

5.15 Refaksionet

Veçanërisht është i rëndësishëm roli i shpeditërit ndërkombëtar gjatë dërgimit (çuarjes) – dorëzimit (sjelljes) ose transitit të mallit, në zvogëlimin e shpenzimeve transportuese në tërësi, me ndikimin e refaksioneve në transport.

Sot pothuajse të gjithëve u është e njohur se shpenzimet e transportit të llojet e ndryshme të mallit dhe në relacione të veçanta – drejtime nuk janë aq sa janë të përcaktuara në tarifën e transportuesve, por shumë më pak, e kjo domethënë që nën kushte të caktuara transportuesit ua kthejnë një pjesë të shpenzimeve transportuese tanimë të paguar. Kjo pjesë quhet refaksion.

Siç është te raportet shitblerëse në të cilat tregtari ka llogari gjatë livrimeve më të mëdha të mallit, ose nën kushte të posaçme në mallin e shitur të bëjë ulje të caktuar të çmimit të kushtimit, gjithashtu, edhe hekurudha dhe llojet tjera të transportuesve kanë

Ilogari që gjatë transportit të mallit në volum më të madh ose nën kushte të posaçme, tu japin refaksion të caktuar të shpenzimeve të transportit.

Shpediteri ndërkombëtar nëpërmjet shërbimeve të tij tarifore duhet të gjej mundësinë për kthimin e një pjese prej shpenzimeve transportuese të paguara me lidhjen e kontratave të posaçme me transportuesit ose në bazë të dispozitave të tarifave të tyre. Megjithatë, shpediteri ndërkombëtar jo vetëm që mund të fitoj refaksione prej organizatave transportuese, por mundet edhe nga shpediter tjerë, përkatësisht ndërshtepiter ose nënshpediter që i ka përfshirë në disa punë ose plotësisht ua ka lëshuar punën.

Në transportin ndërkombëtar të mallit disa transportues që të tërheqin transport të mallit në drejtime të caktuara ose me mjete transportuese të caktuara (me hekurudhë, me anije, me organizata auto-transportuese dhe tjera) në mënyrë plotësuese ua kthejnë një pjesë të caktuar prej taksës transportuese të paguar. Kushtet për shfrytëzimin e refaksioneve në transportin ndërkombëtar hekurudhor janë të lidhura për relacione (linja) të caktuara, për ngarkesa të caktuara me sasi të caktuar për shembull, 5, 10, 15 ose më shumë mijë tonelata. Për afat të caktuar në të cilin sasia duhet ta transportohet, për shembull, për një vit. Për shkak se ekziston konkurrencë e madhe në transportin ndërkombëtar ndërmjet llojeve të njëjta dhe të ndryshme të transportit, numër i madh i drejtorive doganore me dhënien e refaksioneve, përpiqen të tërheqin dhe stimulojnë një numër sa më të madh të biznesmenëve dhe shpediterëve për instradim të mallit nëpërmjet linjave të tyre (për shembull **DB, FS, MZ**).

Refaksionet mund të paraqiten për çdo transport të sasisë së caktuar të mallit ose prapë sipas transportit të realizuar në kuantum të caktuar. Nëse refaksionet jepen në sasi të transportuara të mallit, atëherë kemi refaksione të sasisë përkatësisht refaksione kuantum. Nëse janë më të mëdha sasi të mallit, që i merr transportuesi për transport, edhe vetë refaksionet, sipas rregullit, shprehen në përqindje prej taksës së transportit të llojeve të veçanta të mallit ose për sasi të caktuara të mallit, e ajo përqindje mund të arrij deri në 30%. Kështu, për shembull, nëse punohet për sasi prej 2000-3000 ton mall, i cili duhet të transportohet, refaksioni do të jetë 8% prej sasisë së taksës së transportit, e nëse punohet për 3000-5000 ton ai është 18% etj.

Për shkak të këtyre shkaqeve asnjëherë komitenti, importuesi ose eksportuesi, nuk mundet të siguroj refaksione të atilla të volitshme, siç mund të siguroj shpediteri ndërkombëtar. Te shpediteri ndërkombëtar kemi grumbullim të sasive më të mëdha prej më shumë importuesve-eksportuesve të cilët janë të interesuar për transportin e mallit të tyre. Në këtë rast shpediteri ndërkombëtar mundet me qenë bartës i refaksioneve në raport të transportuesit.

Në praktikë refaksionet lejohen për mall me tarifa të larta, përkatësisht për mall për të cilin paguhet taksë më e lart e transportit. Megjithatë, që të fitohen refaksionet, shpediteri ndërkombëtar duhet që ta njoh mirë mekanizmin e tarifave hekurudhore të hekurudhave të veçanta si dhe sistemin e refaksioneve në degët tjera të sistemit të komunikacionit. Gjithashtu, do të duhet të përpiqet që transportet e caktuara të fitojnë

edhe refaksione të veçanta, që është e lidhur me shkathtësinë e kuadrit profesional që negocion, me lidhjet personale me transportuesit vendor ose të huaj.

Transportuesi mundet edhe në mënyrë të pavarur të fus refaksione pa lidh kontratë me shpediterin ndërkombëtar: në këtë rast roli i shpeditarit konsiston në organizimin e transportit në mënyrë për të arritur deri te realizimi i refaksioneve.

Refaksionet fitohen në bazë të kërkesës së dokumentuar me shkrim, me çka i bashkëngjiten dokumente përkatëse transportuese (fletëngarkesa, llogaritë e faturuara etj.) sipas të cilave transporti është kryer, dhe prej të cilave shihet pagesa e realizuar e transportuesit për shërbimin e kryer. Transportuesi do t'i paguaj refaksionet, me dokumente të rregullta transportuese.

Sasitë e fituara në bazë të refaksioneve nuk janë të vogla. Edhe për shkak të asaj ajo shumë nuk i mbetet përherë në tërësi shpeditarit ndërkombëtar, por ndahet në mes tij dhe komitentit (për shembull, 25-30% në dobi të shpeditarit ndërkombëtar dhe 70-75% në dobi të komitentit). Megjithatë, në kushte të konkurrencës së madhe, shpeditari ndërkombëtar shpeshherë ia lenë refaksionet komitentëve, ose i marrin parasysht gjatë përpunimit të pikave (qëndrimit) forfete.

Megjithatë, duhet të bëhet dallimi ndërmjet refaksioneve dhe llojeve tjera të zvogëlimit të taksës së transportit të cilat jepen në formë të tarifave të ndryshme të privileguara (ekskluzive). Dallimi qëndron në atë se te tarifat ekskluzive zvogëlimi i taksës së transportit menjëherë llogaritet në fletëngarkesë kur dorëzohet malli për transport, ndërsa te refaksionet taksa e transportit në fletëngarkesat llogaritet në bazë të tarifave të rregullta ekzistuese, ndërsa refaksioni lejohet në mënyrë plotësuese me kthimin e pjesës së caktuar prej taksës së paguar të transportit sipas procedurës ose në bazë të pikave të posaçme të zvogëlimit të refaksioneve.

5.16 Provizioni (dhurata – kompensimi)

Provizioni, dhurata dhe refaksioni janë burime të rëndësishme të të ardhurave të shpeditarit ndërkombëtar dhe për këtë posaçërisht janë përpunuar në kushtet e përgjithshme të shpeditarëve ndërkombëtar edhe dispozitat përkatëse.

Nocioni provizion (dhuratë) shpeditore, në praktikë akoma nuk është pastruar. Kështu për shembull.

Sipas të parëve nënkuptohet sasia të cilën e fiton shpeditari për përfaqësimin gjatë lidhjes së kontratave transportuese dhe lënien e regreseve.

Sipas të dytëve llogaritet si dhuratë e shpeditarit.

Derisa **sipas të tretëve**, ai është lloj i posaçëm i dhuratës së shpeditërit.

Kjo mundet, sipas rregullës, të shprehet në tre mënyra:

1. **për akontacion** të mjeteve vetjake financiare,
2. **për punë** në rast të reklamacioneve të suksesshme të parashtruara për më shumë shpenzime transportuese të arkëtuara ose dogana, reklamacioni i dëmeve për shkak të tejkalimit të afatit të livrimit etj.
3. **për besimin e punëve** të ndonjë shpeditërit tjetër, prej të cilit fiton pjesë të caktuar në formë të provizionit.

Lloji i parë i provizionit paraqitet shumë shpesh në punën e shpeditërit ndërkombëtar. Kështu për shembull, në kushtet tona të përgjithshme për punë të shpeditërive ndërkombëtar parashihet provizioni si të ardhura të shpeditërit edhe atë në pjesën e dhuratave për shërbime dhe kompensim të shpenzimeve. Në nenin 70, pika (paragrafi) 7, qëndron: Kur shpeditëri gjatë realizimit të urdhrave jep mjete vetjake, ka të drejtë në provizion të posaçëm për të hollat e gatshme që i ka dhënë, lartësia e të cilave përcaktohet me tarifë, përkatësisht me marrëveshje me urdhërdhënësin. Nga kjo del se shpeditëri duhet paraprakisht të bëjë marrëveshje me komitentin për lartësinë e provizionit, e jo vetë ta përcaktoj.

Provizioni (dhurata) i realizuar prej llojit të dytë, del prej detyrës kryesore të shpeditërit, i cili përbëhet prej asaj që komitentin e vet ta çliroj prej të gjitha brengave të transportit që u janë besuar, ndërsa organizon transport në mënyrën më ekonomike.

Megjithatë, gjatë transportit malli mund të dëmtohet, të humbas, të tejkalohet afati i livrimit ose të arkëtohet taksë më e madhe e transportit ose shpenzimeve tjera, doganë etj. Në raste të këtilla edhe pse shpeditëri ndërkombëtar nuk përgjigjet, është i detyruar që t'i ndërmarr të gjitha masat për mbrojtjen e komitentit të tij. Kështu për shembull, ai duhet të reklamoj për llogaritjen e pasaktë të taksës së transportit dhe shpenzimeve tjera nëse merr urdher të prerë nga komitenti. Kryerjen e këtyre punëve, shpeditëri e bënë me dhuratë të posaçme e cila kontraktohet në lloj të provizionit

Provizioni (dhurata) e realizuar nga lloji i tretë, del prej natyrës së punës që e bënë shpeditëri, përkatësisht kur ka nevojë të përfshijë pjesëmarrës tjerë në procesin transportues.

Duke e pasur parasysh specifikën e punës shpeditore, shpeditëri nuk mundet të gjitha punët plotësisht i vetëm t'i realizoj. Për këtë shkak, ai përfshinë edhe shpeditërit tjerë në zinxhirin transportues, qoftë në vend ose jashtë, për realizimin e disa punëve, dhe në këtë mënyrë fiton provizion të caktuar.

Gjithashtu, shpediteri ndërkombëtar mund të marr provizion (dhuratë) edhe prej organizatave të ndryshme transportuese (për shembull: detare, lumore, hekurudhore, rrugore etj.), për angazhimin e tyre në ndonjë organizatë transportuese.

Gjatë lejimit të provizionit (dhuratës) zakonisht përpunohet kontratë përkatëse, në të cilën përcaktohet lartësia e cila mundet me qenë: për secilin transport të mallit veças, mujore, gjysmë-vjetore, vjetore, ose në mënyrë tjetër të përcaktuar.

Shpediteri ndërkombëtar udhëheq evidencë të posaçme dhe jep udhëzime të nevojshme në lidhje me rikahëzimin, mënyrën e mbajtjes (rezervimit) deri në provizion (dhuratë) etj.

Shpediteri ndërkombëtar përveç të drejtës për provizion (dhuratë) për shërbimet e kryera, ka të drejtë edhe në kompensim të shpenzimeve tjera.

Megjithatë, kur bëhet fjalë për të drejtën e kompensimit për shpenzime tjera, në teorinë e praktikës ekzistojnë mendime të ndryshme. Kështu për shembull, sipas disa teoricienëve shpediteri ka të drejtë në kompensim në rastet vijuese:

1. Shpenzimet e bëra me qëllim të realizimit në rregull dhe me sukses të punës përkatëse
2. Shpenzimet efektive, përkatësisht të arsyeshme
3. Shpenzimet efektive në lidhje me organizimin dhe realizimin e transportit
4. Shpenzimet e domosdoshme dhe të dobishme të bëra gjatë realizimit të dërgimit të mallit
5. Shpenzimet dhe dhëniet e bëra gjatë realizimit të punës, duke e përfshirë edhe kompensimin për transportin përkatës dhe depozitimin përkatës të mallit
6. Shpenzimet e veta efektive
7. Shpenzimet që kanë qenë të nevojshme për realizimin në rregull të punëve

Sipas d-r Ante Turina, mendimi i d-r Sllavko Ceriq është i papranueshëm, sipas të cilit shpediteri ka të drejtë në kompensim të shpenzimeve vetëm në rast se shpenzimet kanë qenë të domosdoshme sipas natyrës së punës, dhe nëse shpediteri e ka realizuar atë punë me kujdes të biznesmenit të mirë.

E drejta e shpeditarit për kompensim të shpenzimeve ngel prej momentit kur ato janë bërë pa dallim se shpediteri e ka arritur të drejtën e dhuratës.

Në shpenzimet e këtilla në rend të parë bëjnë pjesë: taksa e transportit, shpenzimet për doganim, për sigurim, depozitim, ripaketim, ndërmarrjen e masave për shkak të mënjanimet të dëmeve, pengimin e dëmeve më të mëdha etj. Nëse realizimi i punëve është kontraktuar sipas në bazë të pikave forfete, shpediteri mund të kërkoj kompensim të shpenzimeve tjera, vetëm të atyre që nuk janë paraparë me pikat forfete të kontraktuara.

Lartësia e provizionit – dhuratës, përcaktohet me tarifë të ndërmarrjes së shpedicionit ndërkombëtar, ose me kontratë të posaçme ndërmjet shpeditërit dhe komitentit të tij (urdhërdhënësit). Në rast se provizioni – dhurata nuk janë të caktuara me tarifë, ose me kontratë të posaçme, do të përcaktohet sipas traditave vendore. Megjithatë, ajo mundet me qenë e përcaktuar edhe me formulë, dhuratë primare etj.

Nëse realizimi i punës shpeditore është kontraktuar në bazë të pikës (paragrafit) forfete, dhurata shpeditore mundet posaçërisht të kërkohej vetëm në rast nëse ajo është kontraktuar në mënyrë të prerë, pasi që supozohet se me pikën forfete është përfshirë edhe dhurata – provizioni i shpeditërit.

Kur shpediteri e fiton të drejtën për dhuratë? Kjo nuk është e zgjidhur në dispozitat tona e as në rregullat juridike, por në disa vende kjo e drejtë është e zgjidhur. Kështu, për shembull, në ligjin qytetar të Gjermanisë është paraparë që shpeditërit t'i takoj dhuratë në momentin e dorëzimit të mallit transportuesit (madje nëse malli më vonë edhe shkatërrohet), pasi që sipas parimit të njohur shpediteri nuk përgjigjet për shkatërrimin e mallit gjatë kohës së transportit. Aspekti i këtillë dhe ligji qytetar i Gjermanisë më së mirë përgjigjen edhe për të drejtën e dhuratës – provizionit të shpeditërit e cila duhet të pranohet sapo që malli t'i jetë dorëzuar në rregull transportuesit për transport.

A e ka të drejtën shpediteri për dhuratë – provizion, nëse nuk i kryen të gjitha obligimet e kontraktuara? Shpediteri edhe në rast të këtillë ka të drejtë në pjesë të caktuar të dhuratës, por vetëm nën një kusht, të mos ketë faj për obligimet e pambaruara sipas kontratës së lidhur.

Megjithatë, në teorinë juridike dhe praktike, mbizotëron mendimi që nuk është e nevojshme plotësimi i kurrfarë kushteve për të drejtën e dhuratës, pasi që secili ka të drejtë në dhuratë për punën e tij të bërë.

A ka shpediteri të drejtë në dhuratë – provizion, në rast se urdhërdhënësi (komitenti) e tërheq urdhrin e tij (dispozicionin)? Konsiderojmë se edhe në rastin e këtillë shpediteri ndërkombëtar ka të drejtë në pjesën përkatëse të dhuratës (provizionit) pa dallim që komitenti urdhrin e tij ia ka dhënë shpeditërit tjetër për realizim.

Pyetje për kontrollimin e njohurive

1. Në varësi prej qëllimeve dhe funksioneve të politikës afariste, si ndahet e njëjta?
2. Definoje politikën e tregut – marketingut në shpedicionin ndërkombëtar, sipas shoqatës amerikane për marketing AMA?
3. Nga kush është drejtuar politika financiare në ndërmarrjet e shpedicionit?
4. Përse është e rëndësishme politika kuadrove në ndërmarrjen shpeditore?
5. Cilat janë dy variantet e përdorimit të marketingut në shpedicionin ndërkombëtar?
6. Prej çka përbëhet kontrolli i rregullsisë së dokumenteve?
7. Në cilët raste parashtrihen reklamacionet në shpedicionin ndërkombëtar?
8. Cilat janë njoftimet e nevojshme që shpediteri ndërkombëtar i dorëzon deri te komitenti?
9. Me çfarë të dhëna shpediteri ndërkombëtar e siguron urdhërdhënësin gjatë lëvizjes së mallit?
10. Çka përmbajnë tarifatat për qarkullim mbledhës hekurudhor?
11. Cilat janë vendet më të mëdha evropiane të grumbullimit të mallit tonë mbledhës prej importit?
12. Numëroj përparësitë ekonomike të qarkullimit mbledhës?
13. Si ndahet procedura e organizimit të dërgimit dhe dorëzimit mbledhës të mallit në copë?
14. Cilat principe duhet të respektohen gjatë formimit të kalkulimit shpediter?
15. Çfarë lloje të kalkulimeve ekzistojnë?
16. Prej cilave elemente përbëhet kalkulimi informativ?
17. Definoje pikën (qëndrimin) forfete?
18. Numëroj llojet e pikave forfete?
19. Në cilin afat komitenti duhet të deklarohet për ofertën e shpediterit?
20. Çfarë lloje të dispozicioneve ekzistojnë?
21. Cilat elemente i përmban dispozicioni importues?
22. Numëroj elementet e dispozicionit eksportues?
23. Në sa mënyra mund të realizohet dispozicioni i mallit, dhe numëroj?
24. Në bazë të kujt mund të lidhet kontrata për shpedicion?
25. Pse merren refaksionet në shpedicionin ndërkombëtar?
26. Sa janë refaksionet, dhe si ndahen?
27. Si shprehet provizioni në shpedicionin ndërkombëtar?
28. Në cilët raste shpediteri ka të drejtë në shpenzime tjera?

Rezime

Duke e përvetësuar këtë temë, nxënësit marrin njohuri për aplikimin e politikave të ndryshme të ndërmarrjeve të shpedicionit gjatë realizimit të veprimtarisë së saj. Gjithashtu, njoftohen me teknikat për realizimin më të lehtë dhe më të thjeshtë të procesit të shpedicionit, në të cilin bëjnë pjesë: reklamacionet, provizionet, ofertat, tarifatat, qarkullimi mbledhës, kalkulimet, pikat forfete, dispozicionet, kontrata për shpedicion, refaksionet etj.

6. Veprimtaritë e ndërmarrjeve të shpedicionit

6.1 Punët transite

Organizatave ndërkombëtare të shpedicionit mund të kenë shërbim të transitit nëse janë shumë të zhvilluara sipas organizimit të tyre të brendshëm, përkatësisht nëse kanë filiale (përfaqësi) në vende të cilat paraqesin kryqëzime të rrugëve të komunikacionit. Në vende të këtilla ka nevojë për organizimin e mallit nga një degë e komunikacionit dhe dërgimin e tij të mëtejme me degë tjetër të komunikacionit në vend, jashtë dhe anasjelltas.

Shpedicione të këtilla transite veçanërisht ka në portet detare të destinuara për qarkullim ndërkombëtar detar.

Me komunikacion transit nënkuptohet transporti i mallit në rastin kur pikënisja dhe pikërritja ndodhen jashtë kufijve të shteteve përkatëse nëpër të cilat bëhet transporti.

Sa i përket punëve transite, sipas analogjisë ato janë identike me punët gjatë importit dhe eksportit (për shembull: dispozicioni, pranimi i mallit, dërgimi i mallit etj), veçanërisht duke i marr parasysh edhe specifikat e caktuara të atyre punëve që paraqiten gjatë transitit të mallit. Pasi që ato punë i kemi përpunuar në pjesën e importit përkatësisht eksportit, tani posaçërisht nuk do t'i përpunojmë përsëri.

Përdorimi i nocionit transit në praktikë shikohet nga aspekti juridik dhe ai ekonomik.

Nga aspekti juridik, transiti paraqet kalim të atillë nëpër territor, përkatësisht nëpër territorin e detit të një vendi, i cili është vetëm pjesë e rrugës e tërë transportit (ose lundrimit), i cili fillon ose mbaron jashtë vendit pa marr parasysh atë se ka apo nuk ka ringarkime, ndërrim të qytetit, depozitim ose kahëzim.

Nga aspekti ekonomik, me nocionin transit nënkuptohet “kalimi i disa dërgesave nëpër një ose më shumë vende të rrugës prej vendit të pikënisjes deri në vendin e pikërritjes”.

Detyra e shpediterit ndërkombëtar është që ta organizoj komunikacionin transit me përfshirjen e transportuesve vendor për llogari të komitentit të huaj (për shembull: rrugor etj.) dhe t'i caktoj vendet e ringarkimit për kryerjen e manipulimeve (për shembull: portet), që ta bëjë të interesuar komitentin e huaj ta shfrytëzoj transitin nëpër shtetin përkatës ose të organizoj transport dhe ringarkim me transport të kombinuar.

Në realizimin e këtyre detyrave shërbimi transitor kryen edhe punë tjera të cilat janë në lidhje me transportin e mallit, e të cilat janë të lëna në dispozicionin e komitentit (si për shembull, zbatimi i sigurimit transportues, depozitimi, paketimi, ringarkimi, qortimi, matja etj.).

Organizatave tona ndërkombëtare të shpedicionit gjatë akuizimit të qarkullimit transit të kenë kujdes të veçantë nëse në rastin konkret ekzistojnë më shumë rrugë. Tërheqja e qarkullimit transit nëpër vendin tonë është e rëndësishme jo vetëm për organizatat transportuese vendore por edhe për organizatat tjera shërbyese të cilat drejtpërdrejt marrin pjesë në realizimin e atyre punëve, por ai paraqet edhe burim të rëndësishëm të mjeteve revizore.

Qarkullimi transit nëpër vendin tonë mund të organizohet me transit tokësor. Kështu, për shembull, tek transiti me mjete rrugore (kamionë) hapësirat e shpedicioneve tona ndërkombëtare në kalimet kufitare munden për llogari të komitentëve të tyre të huaj të kryejnë punë të caktuara që i kërkojnë organet doganore dhe organet tjera. Kjo veçanërisht është me interes për transportin e mallit prej Greqisë, Turqisë, Bullgarisë dhe Shqipërisë, në shtetet e Evropës perëndimore dhe veriore dhe anasjelltas – nëpërmjet

shtetit tonë. Megjithatë, duhet të theksohet që organizatat tona shpeditore sipas rregullit më nuk bëjnë akuizion (akuizim) të transitit tokësor hekurudhor pasi që atë punë e ka marr vetë hekurudha.

Gjithashtu, shpediterët shtëpiak gjatë transportit të mallrave të importuara dhe eksportuara për komitentët shtëpiak, e të cilët transitojnë nëpër shtete të caktuara, duhet të ndikojnë duke dhënë lehtësime (pika favorizuese) transportuese dhe lehtësime tjera. Për shembull, transporti prej France për në Maqedoni mund të bëhet nëpër rrugë tokësore, dhe për shkak të konkurrencës së ndërsjellë ndërmjet hekurudhave të shteteve përkatëse dhe transportuesve tjerë, ekziston mundësia objektive që shpediterët shtëpiak të ndikojnë duke dhënë refaksione të caktuara.

Transitin mundemi ta ndajmë sipas dy kriterëve:

1. Sipas rrugës nëpër të cilën zhvillohet, dhe
2. Sipas mënyrës në të cilën zhvillohet.

1. Sipas rrugës nëpër të cilën zhvillohet, transitin e ndajmë në:

- a) Transit tokësor,
 - b) Transit ujqor dhe
 - c) Transit ajror.
- a) Transiti tokësor mund të zhvillohet me hekurudhë, nëpër rrugë ose nëpër gypa.
 - b) Transiti ujqor zhvillohet nëpër dete, liqene, kanale, lumenj (transiti portal-detar).
 - c) Transiti ajror zhvillohet nëpër ajër.

2. Sipas mënyrës së zhvillimit, transitin mund ta ndajmë në:

- a) transit direkt dhe
- b) transit të kombinuar.

a) Transiti direkt është kur shfrytëzohet vetëm një lloj i mjeteve transportuese për transport – mjet transportues shtëpiak ose i huaj, me kryerjen e manipulimeve përgjatë rrugës (për shembull: të ushqyerit, të dhënit ujë kafshëve të gjalla etj)

b) Transiti i kombinuar është kur shfrytëzohen më shumë lloje të mjeteve transportuese për transport – më shumë mjete transportuese shtëpiake ose të huaja për kryerjen e manipulimeve tjera të nevojshme (për shembull: organizimi i marrjes së mallit dhe ngarkimin e mjeteve transportuese prej llojit tjetër të transportit: hekurudhor-detar, rrugor-detar, lumor-detar, më së shpeshti nëpërmjet porteve detare etj.).

Transiti i kombinuar në praktikë nuk mund të paramendohet pa ndërmjetësimin e shpediterit ndërkombëtar. Roli i tij veçanërisht është i shprehur në komunikacionin transit-kombinuar (për shembull: organizimi, dorëzimi i mallit nga komitenti i huaj nëpërmjet të porteve detare shtëpiake dhe dërgimi i mëtejme me anije, si dhe anasjelltas).

Efektet ekonomike gjatë transitit direkt (të drejtpërdrejt) janë të ndryshme që varet prej asaj se a marrin pjesë transportuesit shtëpiak ose të huaj. Nëse, për shembull, në transit marrin pjesë më shumë transportues shtëpiak, të ardhurat do të jenë më të mëdha për shtetin dhe anasjelltas.

Transiti i kombinuar, në aspekt të efektit ekonomik, veçanërisht është i rëndësishëm për shtetin tonë, në radhë të parë për transportin detar-hekurudhor, ndërsa në kohë të fundit edhe për transportin detar-rrugor duke e pasur parasysh pozitën e përshtatshme gjeografike të shtetit tonë.

6.2 Punët e panairove dhe ekspozitave

Me punët e panairove dhe ekspozitave mund të merret secili shpeditër ndërkombëtar i cili ka organizim të posaçëm të brendshëm që është e regjistruar për kryerjen e atyre punëve.

6.3 Punët speciale të shpeditërit

Shpeditëri ndërkombëtar mund të kryej edhe punë speciale, si për shembull:

1. Kryerjen e kontrollit të kualitetit dhe kuantitetit të mallit në qarkullimin ndërkombëtar;
2. Manipulimet e posaçme me mallin;
3. Dhënien (lëshimin) e letrave garantuese;
4. Përfaqësimin e komitentit në rast të avarisë gjenerale;
5. Arkëtimin e mallit – punët e inkaso;
6. Shoqërimin e mallit gjatë transportit;
7. Përfaqësimin e komitentit në procedurën për regres ndaj personave të tretë;
8. Depozitimn e mallit;
9. Ngarkimin, shkarkimin dhe ringarkimin e mallit;
10. Paketimin e mallit;
11. Signimin – shënimin e mallit;
12. Transporti vendor ose urban.

Shpedicioni ndërkombëtar me kryerjen e kontrollit të kontraktuar të kualitetit të mallrave në qarkullimin ndërkombëtar është rezultat i shkallës përkatëse të zhvillimit të tij dhe paraqet punë më të re të shpedicionit. Kjo punë paraqitet edhe si pasojë e zhvillimit gjithnjë e më të shpejtë dhe më të fuqishëm të qarkullimit ndërkombëtar të mallrave. Në tregtinë e tillë të zhvilluar, tregtari nuk mundëj më ta kryente kontrollin ndaj mallit që e blinte. Për këtë shkak, këtë punë filloi që t'ia besoj shpeditërit të tij. Roli i ndërmarrjeve të shpedicionit në kryerjen e kësaj pune fiton rëndësi gjithnjë e më të madhe. Atë punë filluan ta kryejnë në kuadër të shërbimeve të tyre kontrolluese.

Megjithatë, për tu përgjigjur në pyetjen çfarë është roli i shpeditarit ndërkombëtar në kryerjen e kësaj pune, duhet kihen parasysh pyetjet që vijojnë:

1. Vallë organizata shpeditore, e cila bënë punë prej kontrollit të kontraktuar, atë e bënë në bazë të urdhrit të prerë të urdhërdhënësit ose jo? Përgjigjja është pozitive pasi që organizata shpeditore e cila mund të bëjë edhe punë prej kontrollit të kontraktuar (si edhe organizata e specializuar e kontrollit) i bënë vetëm në bazë të urdhrit të prerë të urdhërdhënësit. Kjo kontratë del edhe prej dispozitave të ligjit për marrëdhënie obligative (nenet 848, 854, 855 etj.).
2. Vallë organizata shpeditore, e cila bënë edhe punë prej kontrollit të kontraktuar, ka të njëjtat të drejta, obligime dhe përgjegjësi si edhe organizata e specializuar e kontrollit? Organizata shpeditore nuk mund të ketë të drejta tjera, obligime dhe përgjegjësi por ka të drejta që i ka edhe secila organizatë e specializuar e kontrollit.
3. Vallë organizata shpeditore e cila e kryen veprimtarinë e kontrollit duhet ta regjistroj? Përgjigjja është pozitive pasi që, sipas ligjit për shoqata tregtare dhe ligjit për punë të jashtme tregtare, secila organizatë lirisht vendosë se cilat aktivitete do t'i kryej, e kjo domethënë – të gjitha me përjashtim të veprimtarive të caktuara për të cilat ekzistojnë edhe ligje përkatëse dhe ato duhet t'i regjistroj në gjyqin kompetent. Organizatat janë plotësisht të lira që të bëjnë ndryshimin ose plotësimin e veprimtarive që i kryejnë.
4. Vallë a është ekonomikisht e arsyeshme organizatat shpeditore përveç veprimtarive të tyre t'i kryejnë edhe punët e kontrollit të kontraktuar? Për këtë pyetje tek profesionistët dhe autorët ekzistojnë mendime të ndryshme, por ato sillen si në kuptim pozitiv ashtu edhe në kuptim negativ. Kështu për shembull, Viktor Kerik (Victor Ceric) në punimin e tij “Bazat e transportit në tregtinë e jashtme” tek punët e shpedicionit aspak nuk e përmend kontrollimin e kualitetit dhe kuantitetit të mallit në qarkullimin ndërkombëtar. Raul Fuç (Raoul Fuchs) në punimin e tij “Shpedicioni detar”, kur i përpunon funksionet më të rëndësishme të shpeditarit portal, e përmend marrjen kualitative dhe kuantitative të mallit, por edhe kontrollin e kualitetit dhe kuantitetit të mallit. A. Pirnat (A.Pirnat) në punimin “Kontrata për depozitim, transport dhe shpedicion”, duke i numëruar punët e shpedicionit ndërkombëtar, konsideron që ato punë shumë me kualitet mund t'i kryejnë shpedicionet, por ajo duhet të jetë lëndë e punës së tyre. Svetolik Pavloviq (Svetolik Pavlović) në punimin “Kontrolli i mallit në kuadër të organizatave të shpedicionit” konsideron se kur do të vinte deri bashkimi i shpedicionit dhe kontrollit, do të arriheshin efekte më të mëdha pozitive, edhe atë: në shfrytëzim të mjeteve transportuese, në kohë, kryerjen më të mirë të kontrollit të mallit, rezultate më të mëdha financiare etj. Ai gjithashtu, konstaton se kryerja e kontrollit të mallit nga ana e organizatave të shpedicionit nuk paraqet kurrfarë lajmi të ri pasi që ai kryhet në të gjitha shtetet e zhvilluara.

Juraj Maxhariq (Juraj Mađarić) në punimin “Shpedicioni ndërkombëtar” kryerjen e kontrollit të kualitetit dhe kuantitetit të mallit e vendos në punët speciale të shpedicionit.

Zvonimir Arzek dhe Gavro Badoovinac në punimin “Transporti dhe sigurimi” konsiderojnë që kontrollimi i kualitetit dhe kuantitetit të mallit sipas rregullit duhet ta kryejnë organizatat e specializuara, ndërsa shpediteri mundet vetë që ta kryej këtë punë vetëm nëse është profesional dhe nëse ka kuadër dhe kushte përkatëse.

Sipas të gjitha mendimeve, mundemi të përfundojmë se nuk ekziston mendim i përbashkët në lidhje me kryerjen e kontrollit të kualitetit dhe kuantitetit të mallit nga ana e shpediterit. Por pa dallim nga të gjitha ato mendime të ndryshme, megjithatë, konsiderojmë se nga aspekti i urdhërdhënësit ekonomikisht është e arsyeshme që shpediteri dhe të gjitha organizatat t'i realizojnë këto punë gjithnjë kur kjo është e mundur, përkatësisht kur ata kanë edhe organizim përkatës të brendshëm për kryerjen e atyre punëve.

6.4 Në përgjithësi për tarifat e shpedicionit

Shpediteri për punën e realizuar ka të drejtë në shpërblim, përkatësisht çmim të shërbimit shpediter. Lartësia e këtij shpërblimi (dhurate) mund të përcaktohet në dy mënyra, edhe atë:

1. Me tarifë të ndërmarrjes së shpedicionit, ose
2. Me kontratë të posaçme ose me ofertë të pranuar ndërmjet shpediterit dhe komitentit të tij-shfrytëzuesit të shërbimeve.

Megjithatë, nëse lartësia e këtij shpërblimi nuk është e caktuar më njëherë nga mënyrat e mësipërme, atëherë ajo mund të caktohet sipas zakoneve vendore, por në praktikë kjo shumë rrallë ndodh.

Në praktikë ndërmarrjet e shpedicionit i zbatojnë të dy mënyrat. Kështu për shembull, te punët më të rëndësishme lartësia e shpërblimit caktohet me kontratë të posaçme, derisa te punët e rregullta ajo më së shpeshti caktohet në mënyrë rutine në bazë të çmimeve të përcaktuara me tarifat shpeditore.

Organizatat e shpedicionit pavarësisht i sjellin tarifat shpeditore dhe ato nuk kanë karakter publik, nuk publikohen si dhe nuk zbatohen në mënyrë të detyrueshme. Janë bërë orvatje në vendin tonë dhe në botë që të përpunohen dhe sillen tarifa të qëndrueshme nacionale dhe ndërkombëtare, por deri më sot në gjë e tillë nuk është bërë. Në përjashtim të sistemeve shoqërore ku ekziston vetëm një shpediter (shtetëror).

Megjithatë, pa dallim cila prej mënyrave të lartpërmendura aplikohet gjatë përcaktimit të lartësisë së çmimit-shpërblimit të shpediterit gjatë formimit të çmimeve të shërbimeve shpeditore, të rëndësishme janë karakteristikat që vijojnë:

1. Labiliteti i çmimeve;
2. Ndikimi i tregut ndaj çmimeve;
3. Pavarësia relative prej vlerës së mallit;

4. Pabarazia e shpërblimit ndaj vlerës së vërtet të shërbimit;
5. Heterogjenizimi i shërbimeve për të cilat formohen çmimet, dhe
6. Mbyllja e çmimeve.

1. Labiliteti i çmimeve të shërbimeve shpeditore. Çështja e çmimeve për shërbimet në shpedicionin ndërkombëtarë deri më sot nuk është e zgjidhur as në sistemet nacionale e as në sistemet ndërkombëtare shpeditore.

Megjithatë, kjo çështje është e zgjidhur pjesërisht, edhe atë: me tarifave e organizatave të veçanta shpeditore ose me tarifave për lloje të veçanta të shpedicionit.

Shpeditoret e Maqedonisë bëjnë përpjekje që çmimet e shërbimeve të tyre t'i parashtrijë mbi baza ekonomike, përkatësisht t'i harmonizojnë me lartësinë e shpenzimeve vetjake dhe me kushtet e tregut. Për këtë shkak, shkohet në dy drejtime:

- A) ndonjëherë në drejtim të përcaktimit të tarifave të vetme për shtetet e huaja, ndërsa çmime të lira për tregun e brendshëm, dhe
- B) ndonjëherë në drejtim të maksimizimit të çmimeve të shërbimeve shpeditore.

2. Ndikimi i tregut ndaj çmimeve të shërbimeve shpeditore. Gjatë sjelljesformimit të çmimit të shërbimeve shpeditore ndikon lartësia e shpenzimeve të punës të ndërmarrjeve shpeditore. Megjithatë, oferta dhe kërkesa e tregut nuk lejojnë që ai kriter të jetë e vetmja masë për shpërblimet shpeditore, për shkak se nëse çmimet e shërbimeve janë aq të larta, tregu nuk do t'i pranojë. Kjo do të thotë që ndaj formimit të çmimit të shërbimeve shpeditore dhe tarifave shpeditore përveç shpenzimeve të punës të ndërmarrjeve të shpedicionit, ndikim të madh ka edhe tregu.

3. Pavarësia relative e çmimit të shërbimeve shpeditore prej vlerës së mallit. Kompensimi i shërbimeve shpeditore, përkatësisht çmimi i shërbimeve shpeditore rregullisht nuk llogaritet në përqindje ose në promilë nga vlera e mallit për të cilën kanë të bëjnë shërbimet e mbaruara shpeditore, por në sasinë absolute, e cila zakonisht përcaktohet sipas peshës së mallit. Kjo do të thotë, bazë për përcaktimin e pikës tarifore paraqet pesha e mallit nga urdhërdhënësi, e jo vlera e saj, edhe pse në tarifave e shpedicionit ekziston edhe klasifikimi i mallit, i cili edhe me elementet tjerë për përcaktimin e pikës tarifore bënë llogari edhe për vlerën e mallit.

Megjithatë, disa autor konsiderojnë se shërbimet shpeditore duhet që të arkëtohen në përqindje ose në promilë prej vlerës së shitblerjes së mallit e cila është si lëndë e dorëzimit ndërkombëtarë, ashtu siç bëhet pagimi i shërbimeve të eksportuesit ose importuesit.

4. Pabarazia e shpërblimit ndaj vlerës së vërtet të shërbimit të shpeditërit.

Kompensimi për shërbimet e realizuara shpeditore që i arkëtojnë shpeditërit prej shfrytëzuesve të shërbimeve të tyre është shumë më i vogël prej vlerës reale (së vërtetë) të shërbimit që shpeditërit ua japin shfrytëzuesve të tyre. Një numër i madh i teoricienëve konsiderojnë se kompensimin që e marrin shpeditërit për shërbimet e tyre është shumë më i vogël në raport me kontributin që ata e japin në ekonominë nacionale.

5. Heterogjenizimi i shërbimeve shpeditore për të cilat formohen çmimet.

Punët e shpedicionit ndërkombëtarë janë të shumta dhe shumë të llojlojshme. Për këtë shkak, edhe shërbimet shpeditore janë heterogjene. Për secilën nga shërbimet e tilla heterogjene është e nevojshme që në tarifën shpeditore të caktohet çmimi përkatës. Megjithatë, heterogjenizimi i shërbimeve shpeditore nuk sjell deri te ndërlíkimi i tarifave shpeditore, përkundrazi, tarifën shpeditore janë relativisht shumë të thjeshta, për dallim prej tarifave hekurudhore. Por, edhe pse ato janë të thjeshta, formimi i tyre për shërbimet e llojlojshme shpeditore kërkon njohje të madhe dhe profesionalizim të madh, pasi që ato varen prej numrit të madh të elementeve.

6. Mbyllja e tarifave shpeditore. Tarifën shpeditore duhet të jenë të shpallura (publikuara) dhe të arritshme (kapshme) për secilin. Por, ky princip në masë të madhe nuk zbatohet dhe për këtë shkak ekziston mbyllja e çmimeve. Shpeditërit shërbimet e tyre zakonisht i zbulojnë madje në ofertat e tyre, që kanë karakter të besueshëm.

6.5 Politika tarifore e ndërmarrjeve të shpedicionit

Ndërmarrjet e shpedicionit për punën e realizuar e arkëtojnë (marrin borxhin nga borxhliu) kompensimin (shpërblimin) në bazë të tarifave të caktuara të cilat sillen në përputhje me politikën e tyre tarifore.

Politika tarifore e ndërmarrjeve të shpedicionit është e menduar dhe e organizuar nën ndikimin e atyre ndërmarrjeve në bazë të shfrytëzimit të shërbimeve shpeditore dhe në bazë të lartësisë së çmimit të tyre.

Gjatë formimit të tarifave shpeditore, politika tarifore bazohet në principe të caktuara dhe në shfrytëzimin stimulatív (nxitës) të shërbimeve tarifore.

Si parime (principe) themelore të politikës tarifore të ndërmarrjeve të shpedicionit janë:

1. Parimi i ekonomimit - Sipas këtij parimi, tarifën duhet me qenë të përcaktuara ashtu që ndërmarrjet e shpedicionit mund t'i harmonizojnë të dalat (shpenzimet) dhe të hyrat (të ardhurat). Kjo domethënë që në çmimin e realizimit të shërbimit shpeditërit duhet të realizojnë të ashtuquajturën tepriçë të punës që të mund të kenë reproduksion të zgjeruar.

2. Parimi i vlerës së mallit - Çmimet e shërbimeve shpeditore duhet me qenë të caktuara, sipas vlerës së mallit për të cilin jepen shërbime përkatëse. Politika tarifore

shpeditore në bazë të këtij parimi, duhet me qenë: malli me vlerë më të madhe, të mund të duroj çmim më të madh të shërbimeve shpeditore dhe anasjelltas.

3. Parimi i aftësisë së pagesës së mallit - Çmimet e shërbimeve shpeditore, sipas këtij parimi, duhet me qenë në harmonizim me mundësitë (aftësitë) e llojeve të veçanta të mallit, ndërsa ato aftësi të mallit përcaktohen sipas vlerës së tyre.

4. Parimi i vlerës së shërbimit shpeditore - Çmimet e shërbimeve shpeditore duhet me qenë në harmoni (përputhje) me vlerën e shërbimeve të cilat i kanë për shfrytëzuesit e atyre shërbimeve shpeditore.

5. Parimi i vullnetit të shfrytëzuesve të shërbimeve shpeditore-Sipas këtij parimi, çmimet e shërbimeve shpeditore përcaktohen në varësi prej asaj se vallë shfrytëzuesit e atyre shërbimeve a do të jenë të gatshëm që ta paguajnë çmimin e përcaktuar sipas tarifës.

Të gjithë këto parime të theksuara për politikën tarifore të organizatave të shpedicionit në praktikë kanë gjetur zbatim të pjesshëm.

Politika tarifore shpeditore mund të ndikoj edhe ndaj shfrytëzimit stimulativ të shërbimeve shpeditore, e këtë mund ta arrij me:

1. Tarifat proporcionale - janë tarifa sipas së cilave shërbimet e realizuara shpeditore përlogariten sipas shkallëve të njëjta tarifore pa dallim të vëllimit të shërbimeve, për shembull, çmimi për dorëzim të organizuar dhe doganim të dërgesave komanduese - sipas dërgesës për secilin 100 kg nga 100 den.

2. Tarifat degresive, me këto tarifa stimulohet shfrytëzimi më i madh i shërbimeve shpeditore, pasi që me zmadhimin e vëllimit të shërbimeve shpeditore, çmimet e atyre shërbimeve proporcionalisht zvogëlohen.

3. Tarifat progresive, me këto tarifa më së paku stimulohet shfrytëzimi i shërbimeve shpeditore. Rrallëherë zbatohen në praktikën shpeditore.

4. Tarifat preferenciale, me këto tarifa parashihen lehtësime të caktuara të shfrytëzuesve të shërbimeve shpeditore në raste të caktuara dhe nën kushte të caktuara.

6.6 Teknika tarifore e tarifave të shpedicionit

Teknika tarifore tek tarifat e shpedicionit shikohet në formën konstruktive e cila varet prej shkathtësisë dhe aftësisë të përpiluesve të tyre.

Personat të cilët i përpilojnë tarifat quhen “teknik të tarifave” për dallim prej “tariforëve”, personave që i zbatojnë tarifat.

Shumë elemente ndikojnë ndaj teknikës tarifore të tarifave të shpeditonit, por më të rëndësishëm janë:

1. Llojet e shërbimeve shpeditore;
2. Llojet e mallit, dhe
3. Çmimet e shërbimeve shpeditore.

Teknika tarifore e tarifave të shpeditonit është shumë e thjeshtë dhe të gjitha pjesët e tarifës përfshihen në një fletore më të vogël. Kështu, për shembull: mund të theksohen pjesët kryesore të një çmimore të shërbimeve që i japin ndërmarrjet e shpeditonit edhe atë:

1. Çmimorja e shërbimeve për ngarkesë masive.
2. Çmimorja e shërbimeve për ngarkesë gjenerale.
3. Çmimorja për përfaqësim.

4. Çmimorja për përlogaritjen e shpenzimeve dhe veprimeve tjera, për shembull: përlogaritja e shpenzimeve të personave të tretë, përlogaritja për pjesëmarrjen e përfaqësuesit shpediter gjatë shikimit dhe kontrollit të mallit etj.

Punët që i kryhen shpediteri janë shumë të ndryshme. Për këtë shkak për secilin shërbim të tillë është e nevojshme që në tarifa të caktohen çmimet përkatëse.

Formimi i çmimeve të tilla në një pikë (paragrafë), me çka do të mbulohehin të gjitha shpenzimet e punës dhe do të sigurohej stabiliteti financiar dhe zhvillimi i një organizate të shpeditonit, nuk është punë aq e thjeshtë. Për këtë duhet në themel të njihet organizimi i brendshëm i shpeditonit, duhet të disponohet me të dhëna të sakta dhe të kontrollueshme statistikore për lëvizjen e çmimeve të shërbimeve për periudhën e kaluar etj.

Gjithashtu, gjatë përgatitjes së tarifave duhet që të merret parasysh konkurrenca nga shpediterët tjerë, gatishmëria dhe mundësia që komitenti ta paguaj çmimin e paraparë, aftësia e mallit që ta duroj atë çmim etj.

Kompensimi për shërbimet shpeditore, sipas tarifave të tyre, rregullisht përcaktohet në bazë të njësisë masë.

Lartësia e pikave tarifore, përkatësisht çmimit të shërbimeve mund të caktohet në dy mënyra:

1. Në sasi fikse (absolute) - që është rast më i shpeshtë;

2. Në përqindje, përkatësisht promilë nga vlera e mallit ose e shërbimeve - që është rast më i rrallë.

Vetë pikët (paragrafët) tarifore mund të sillen:

- për shërbime të veçanta dhe
- për shërbime mbledhëse apo grumbulluese.

Në raste të këtilla duhet që të specifikohen të gjitha shërbimet e veçanta të cilat janë të përfshira me grupin përkatës.

Gjatë përgatitjes së tarifave, shpeditoret zakonisht përpunojnë dy pika (paragrafë) për secilën “zonë peshe” tek dërgesat në copë dhe tek dërgesat me vagonë, përkatësisht sipas madhësisë së kontejnerëve, dhe i shënojnë me numra romakë ose me shkronja të mëdha.

Në varësi prej punëve që i kryhen shpeditori, munden me qenë: tarifa për import, eksport, transit, panaire, ekspozita etj. Mund të përgatiten edhe tarifa tjera të posaçme të shpedicionit.

6.7 Teknika e zbatimit praktik të çmimoreve dhe tarifave

Secili shpeditori për kryerjen e veprimtarisë së tij gjatë dhënies së shërbimeve të komitentëve të tyre arkëton çmime të caktuara që varen prej llojit të shërbimeve të realizuara.

Çmimorja për shërbime që i jep shpeditori për shpedicion ndërkombëtar dhe depo me njësitë e tija punuese.

Tarifa për shërbime shpeditore për ekspozues shtëpiak dhe mall shtëpiak për panaire dhe ekspozita në Maqedoni.

Çmimorja për shërbime shpeditore dhe përfaqësim doganor të shpeditorit dhe njërive të tij punuese jashtë Shkupit, të cilat i realizojnë për partnerët afarist gjatë importit dhe eksportit të mallit.

Çmimorja e parë është e ndarë në pesë pjesë kryesore, edhe atë:

1. Ngarkesë masive – në të cilën është përfshirë ngarkesa e ngurtë e shpërndarë (e shkapërderdhur), ngarkesa e ngurtë e paketuar, ngarkesa e lëngshme, nafta e papërpunuar, derivatet e naftës dhe kemikalet tjera teknike dhe ngarkesat e lëngshme.

2. Ngarkesa gjenerale – në të cilat janë të përfshira dërgesat në copë prej 50 deri në 3.000 kg, ngarkesa gjenerale më e madhe se 3.000 kg, pajisjet investuese, dërgesat e rënda dhe jashtëgabarite (stërmëdha).

3. Përfaqësimet doganore gjatë importit dhe eksportit.

4. Përlllogaritjet e veçanta e të gjitha shpenzimeve tjera që e ngarkojnë mallin gjatë transportit, ringarkimit dhe doganimit – në të cilat janë të përfshira shpenzimet e personave të tretë pjesëmarrës në transport, punët e posaçme të lidhura me veprimtarinë kryesore të organizimit të transportit, pjesëmarrjes fizike, punëve që janë të lidhura me përfaqësimin doganor dhe çmimet për punë të posaçme financiare.

Gjithashtu, tarifa dhe çmimorja e dytë përmbajnë pjesë të posaçme në të cilat janë të shënuara shërbimet me çmime të caktuara të cilat i kryen shpediteri. Për këtë shkak, për shikueshmëri më të mirë dhe njohjen e komitentëve me këto tarifa të shpedicionit dhe çmime, mund të shërbej edhe prezantimi i tyre i plotë.

1. ÇMIMORJA

e shërbimeve që e jep shpediteri për shpedicion ndërkombëtar dhe depo me njësitë e veta të punuese.

1. NGARKESË MASIVE

- A) ngarkesë e ngurtë e shkapërderdhur..... den
- B) ngarkesë e ngurtë e paketuar..... den
- C) ngarkesë e lëngët – nafta e papërpunuar.....den
- D) derivatet e naftës dhe kemikalet tjera të lëngshme..... den
- E) ngarkesa tjera të lëngshme..... den

2. NGARKESA GJENERALE

- A) Dërgesat në copë..... den
 - Deri 50 kg..... den
 - Prej 51 deri 500 kg..... den
 - Prej 501 deri 1.000 kg..... den
 - Prej 1001 deri 2.000 kg..... den

B) Ngarkesë gjenerale

Më shumë se 3.000 kg..... den

C) Pajisjet investuese, koletat e rënda dhe jashtëgabarite..... den

Për ngarkesa të rrezikshme, ngarkesa që lehtë ndizen dhe ngarkesa eksplozive, shkallët e sipërme zmadhohen për 50 %.

Në pikat (paragrafët) paraprakisht të theksuara janë të përfshira shpenzimet dhe punët vijuese:

- pjesëmarrja në bisedimet para nënshkrimit të kontratave për shitblerje, propozimi i tekstit të kontratës që e rregullon problematikën transportuese;
- përpunimin e kalkulimeve paraprake të shpenzimeve transportuese dhe shpenzimeve tjera;
- vërtetimi i pranimi të dispozicionit;
- dhënia e këshillave profesional për zgjidhjen transportuese më optimale;
- kontaktimi i leferantit në kuptim të transportit të mallit;
- instradimi i dërgesës;
- dhënia e instruksioneve transportuese liferantit;
- angazhimi i shpediterëve të huaj;
- angazhimi i transportuesve;
- lajmërimi me shkrim dhe me telefon për lëvizjen e mallit;
- përcjellja operative e dërgesës dhe punët administrative tek depozitimi, marrja nga depoja, tek ringarkimi dhe dorëzimi i mallit;
- grumbullimi i dokumenteve transportuese;
- angazhimi i shërbimeve inspektuese përderisa ajo është e përcaktuar me procedurën doganore ose me ligj;
- ndërmjetësimi i agjentëve dhe përfshirja në të gjitha llojet e mjeteve transportuese;

- porosia e punëve të nevojshme tek portet, organizatat e depozitimit dhe ringarkimit;
- organizim të qasjes së mallit organizatave të autorizuara për marrjen kualitative dhe kuantitative të mallit sipas urdhrit ose autorizimit të komitentit;
- sigurimin e dëshmime për fitimin e të drejtave regresive;
- formularët e shpedicionit dhe postës, përveç vërtetimit të shpedicionit.

2. Përfaqësimi doganor

Përlllogaritja në bazë të vlerës së mallit për bazën doganore:

- import % nga vlera për dërgesë ose mjet,
- eksport % nga vlera.

Shkallët për përfaqësimin doganor rriten për kushte të posaçme të punës gjatë doganimit:

- te dërgesat urgjente të padisponuara dhe dërgesat reeksportuese për %;
- te puna gjatë natës në ditët e pushimit javor, në ditët e festave republikane dhe shtetërore..... %;
- tek importi ose eksporti i përkohshëm i mallit;
- në rastin kur është e nevojshme zgjidhje për doganën për.....%;
- në rastin kur nuk është e nevojshme zgjidhje prej doganës për... %.

Shkallët për përfaqësimin doganor i përfshijnë edhe punët që vijojnë:

- kontrollimin dhe kompletimin e dokumentacionit për doganim të mallit,
- përgatitjen e deklarimit doganor për import-eksport të mallit me dy emërtime, si dhe përgatitjen e formularëve tjerë të zakonshëm në procedurën e doganimit;
- pjesëmarrjen gjatë kontrollit doganor të mallit në vendet që i ka caktuar dogana për kontroll të rregullt doganor;

- përgatitjen e të gjitha parashtresave në procedurën për doganim të mallit deri në momentin kur sipas dispozitave ekzistuese doganore malli ende ndodhet nën mbikëqyrjen doganore;
- pasqyrën për ngritjen e procedurës juridike në kontestet doganore-tarifore në bazë të urdhrin të veçantë dhe në rrezik të komitentit;
- lutjen deri te dogana për lejimin e ekzemplarit të mallit nën mbikëqyrjen doganore.

3. Veças llogariten të gjitha shpenzimet tjera që e ngarkojnë mallin në transport, ringarkim dhe doganim, e të cilat paguhen nëpërmjet shpeditërit, dhe janë të përbërë prej shpenzimeve që vijojnë:

A) Shpenzimet e personave-pjesëmarrësve të tretë në komunikacion llogaritet në mënyrë efektive me bashkëngjitjen e dokumenteve përkatëse:

- premia e sigurimit transportues dhe të magazinimit;
- shpenzimet transportuese;
- shpenzimet doganore ose shpenzimet sipas dokumenteve tjera doganore;
- shpenzimet e PTT-së, teletekstit, telegramit, bisedave telefonike ndërvendore dhe ndërkombëtare etj;
- shpenzimet e organizatave të porteve, të ringarkimit dhe të magazinimit;
- shpenzimet e shpeditërëve të huaj;
- shpenzimet e ndërmjetësuesve tjerë;
- taksat dhe shpenzimet e shërbimeve joinspektuese;
- shpenzimet për depot publike dhe depot tjera transportuese;
- shpenzimet e punëve të jashtëzakonshme ose punëve të porositura veças;
- shpenzimet e mallrave të veçanta ose mallrave veças të porositura.

B) Punët e posaçme të lidhura me veprimtarinë kryesore të organizimit të transportit:

- përcaktimi dhe realizimi i privilegjeve dhe provizioneve - %..... nga sasia e realizuar për komitentin.

6.8 Realizimi i punëve gjatë doganimit të mallit, doganimit të mallit nga importi

Shpediteri ndërkombëtar e përfaqëson komitentin sipas dispozicionit të tij, në procedurën për doganim. Shpediteri parashtrohet dokument doganor në bazë të të dhënave të komitentit, përkatësisht të partnerit të tij afarist.

Konsiderohet se me dhënien e dispozicionit për shpërndarjen (dorëzimin) e mallit është dhënë edhe dispozicioni për doganim, nëse nuk është më preciz dhe me shkrim ndryshe e kontraktuar. Megjithatë, nëse doganimi nuk mundet të zbatohet, shpediteri është i detyruar menjëherë ta lajmëroj komitentin dhe të kërkoj udhëzime plotësuese.

Për këtë shkak, doganimi i mallit është punë e shpeditërit ndërkombëtar. Detyrën e këtillë e parashohin edhe kushtet e përgjithshme për punë dhe Ligji për punë të jashtme tregtare.

Për doganimin e mallit janë përcaktuar afate shumë të shkurta. Për këtë shkak, përgatitjen për parashtrimin e dokumenteve shpediteri e bënë shumë më herët, në bazë të lajmërimit të liferantit të huaj që e ka dorëzuar dërgesën. Kjo është e nevojshme për parashtrimin në kohë të dokumenteve të nevojshme deri në doganë, me çka dërgesa nuk do t'i nënshtrohet taksave të magazinimit, përkatësisht djerraditës (humbjes së kohës) së vagonëve.

Për parashtrimin e dokumentacionit ekzistojnë afatet vijuese:

1. Nëse malli doganohet në vagonët doganor, dokumentet duhet patjetër të parashtrihen në afat prej 5+5 orëve. Ai afat fillon të rrjedh prej momentit të pranimit të lajmërimit për mbërritjen e mallit (avizimi), ndërsa të dërgesat transite prej momentit kur hekurudha shpeditërit ia ka dorëzuar fletëngarkesën. Në rast të tejkalimit të këtyre afateve, hekurudha përllogarit djerraditë (humbje kohe) të vagonëve sipas dispozitave tarifore.

2. Afatet për doganim të mallit përcaktohen sipas:

1. Magazinës doganore ose vend-shkarkimit doganor – 15 ditë;
2. Magazinës hekurudhore-doganore ose vendndodhjes (sistemimit) doganore-30 ditë; dhe
3. Depos doganore – 60 ditë.

Në rast se tejkalohen afatet për parashtrimin e deklaratës doganore importuese për doganim të mallrave të vendosura në magazinat doganore ose në vend shkarkimet doganore, bartësi i së drejtës paguan një sasi të caktuar të taksës për magazinim për secilin kilogram bruto-peshë, sipas dispozitave tarifore.

Djerradita (humbja e kohës) e vagonëve – taksën për magazinim e paguan parashtruesi i deklaratës së bashku me doganën. Megjithatë, malli i cili do të mbetet në magazinën doganore ose në vend shkarkimet doganore dhe grumbullimi deklaratës

doganore arkëtohen posaçërisht. Për shkak të këtyre afateve, shpediterët e caktuar kanë lidhur kontrata të posaçme me hekurudhën me të cilat mundet të caktojnë edhe afate të ndryshme për parashtrimin e dokumentacionit për doganim. Sipas rregullit doganimi bëhet në atë vend të cilin e ka caktuar dërguesi në dokumentet transportuese, përderisa atje ekziston doganë ose filial doganor, përkatësisht nëse sipas dispozitave për doganim është e lejuar doganimi i mallit të atillë.

Shpediteri ndërkombëtar e përcakton vendin e doganimit kur nuk është i caktuar në dispozicion ose me dispozita.

Përderisa në vendin e mbërritjes ka filial doganor, e, gjithashtu, edhe shpediteri ndërkombëtar disponon me organizatën e tij, e zakonisht është që doganimi të caktohet dhe të bëhet në atë vend pasi që është më ekonomike dhe më e përshtatshme. Nëse në vendin e mbërritjes nuk ka të hapur doganë, doganimi do të realizohet në vendin përgjatë rrugës ku ka doganë, pasi që në të kundërtën, ekziston rrezik që dërgesa të kthehet deri në filialin më të afërt doganor për shkak të doganimit, me çka krijohen shpenzime të panevojshme transportuese dhe djerraditë.

Doganimi importues bëhet në bazë të dokumentit unik doganor DUD (maqedonisht ECD - edinstven carinski dokument) për import, i cili plotësohet në formular të caktuar. Këtë deklaratë e parashtron organizata që e importon mallin dhe mbi të cilën shkojnë edhe dokumentet tjera. Megjithatë, në praktikë shumë rrallë vetë importuesit i parashtrojnë deklaratat doganore pasi që atë e bënë shpediteri ndërkombëtar, i cili është profesional për ato punë dhe ka përvojë shumëvjeçare.

Këtë punë e bënë shpediteri pasi që punohet për veprimtari të ndërlikuara, duke filluar prej përpilimit dhe parashtrimit të deklaratave doganore dhe kompletimin e tyre me shtojcat e nevojshme, përcaktimin e vendit të doganimit, marrjen e mostrave të kontrollit paraprak, parashtrimin e ankesave (kontesteve) në lidhje me vendimet e organeve doganore etj.

Shpediteri ndërkombëtar i parashtron dokumentet doganore në bazë të të dhënave të lëshuara nga komitenti ose nga partneri i tij afarist. Shpediteri nuk bartë përgjegjësi përderisa të dhënat nuk përputhen me pozitën faktike. Për këtë shkak, dërguesi i jashtëm duhet në kohë t'ia prezantoj të gjitha dokumentet (përveç atyre transportuese) shpeditërit ndërkombëtar, nëse duhet ta bëjë doganimin për komitentin.

Megjithatë, nëse shpediteri ndërkombëtar paraqitet si pranues sipas dokumenteve transportuese, ai, para se të kaloj kah procedura doganore, duhet që t'i bart (transferoj) të drejtat prej dokumenteve transportuese të komitentit-importues pasi që ai është obligues doganor. Bartja (transferimi) bëhet në bazë të formularit të caktuar "dokumenti bartës (transferues)" formën e të cilit e përcakton drejtoria e doganave, ndërsa, për nevojat e veta, e shtyp secili shpedicion ndërkombëtar. Dokumenti bartës (transferues) plotësohet në dy ekzemplar, prej të cilëve njërin e mban dogana, e tjetrin, pas vërtetimit, i kthehet shpeditërit.

Nëse shpediteri lëshon në kohë që t'i ndërmerr masat e nevojshme për doganim të mallit dhe nuk i gjen dokumentet e nevojshme që ka qenë i detyruar ta bëjë me ndërmarrjen e punës, përgjigjet për dëmet eventuale që do të krijoheshin për shkak të punëve të porealizuara.

Mënyra e plotësimit të deklaratës doganore është e përcaktuar me Rregulloren për dokumentin unik doganor dhe dokumenteve tjera në procedurën doganore ("Gazeta zyrtare e RM", nr. 7/99).

Me këtë rregullore përcaktohet përmbajtja, forma, mënyra e plotësimit, parashtrimi dhe përdorimi në procedurën doganore të:

1. DUD për mbikëqyrje;
2. DUD për import;
3. DUD për eksport;
4. DUD – deklarata për vlerën doganore;
5. Specifikimit për rritjen – zvogëlimin e vlerës;
6. Fletës për ndryshimin e të dhënave;
7. Lajmërimit (denoncimit) të importit-eksportit, transportit të mallrave;
8. Dokumenteve me të cilat mallrat udhëzohen në dogana tjera.

Me rregulloren përcaktohet edhe Kodeksi i shifrave me të cilat plotësohen këto formular dhe dokumente.

Formularët DUD për mbikëqyrje, DUD për import, DUD për eksport si dhe formularët plotësues DUD-BIS (maqedonisht ECD – BIS) janë të aftësuar për përpunim elektronik.

Gjatë plotësimit të të dhënave për deklaratën importuese doganore, shpediteri duhet t'i kushtoj kujdes të posaçëm pasi që secili gabim mund të shkaktoj pasoja të caktuara (si për shembull, kthimin e deklaratës doganore nga ana e organeve doganore, e me këtë vënien e mallit nën taksën e magazinimit, përkatësisht djerraditën e vagonëve, ose llogaritjet e gabuara për taksat doganore, përkatësisht tatimi i qarkullimit etj.). Lloji i mallit duhet të emërtohet sipas nomenklaturës së tarifës doganore tarifave të tatimit të qarkullimit.

Kur shpediteri ndërkombëtar është i autorizuar nga komitenti i tij që ta bëjë doganimin e mallit, puna e tij përbëhet prej:

1. Parashtrimin të deklaratës doganore;
2. Kontrollimit të mallit, dhe
3. Përlllogaritjes dhe arkëtimit të doganës.

Të gjitha këto punë që duhet t'i kryej shpediteri ndërkombëtar sipas fazave të caktuara bëjnë pjesë në autorizimet e tij që i kanë personat të cilët parashtrojnë deklarata përkatëse doganore sipas dispozitave doganore.

Organi doganor pas pranimit të deklaratës doganore, nëse është në rregull, e regjistron në librin kontrollues të deklaratave (importuese) doganore, e pastaj organi doganor i qaset kontrollimit të mallit.

Kontrollimi (shikimi) i mallit bëhet për shkak të vërtetimit (verifikimit) se të dhënat e theksuara në deklaratë a i përgjigjen pozitës së vërtet në aspekt të llojit, sasisë dhe vlerës së mallit.

Kontrollimi i mallit bëhet në pjesëmarrjen e parashtruesit të deklaratës, më së shpeshti të punëtorit në terren të shpedicionit, i cili është i stërvitur dhe profesional në punët doganore.

Pas kontrollimit të realizuar të mallit, organi doganor e llogarit doganën dhe të dhënat tjera si dhe taksat e deklaratës dhe parashtruesin e deklaratës e detyron që ta paguaj doganën dhe shpenzimet tjera.

Me parashtrimin e DUD për import i bashkëngjitet edhe virmani origjinal për doganën e paguar dhe taksave tjera sipas llogaritjes që e ka përgatitur shpediteri, ndërsa punëtori i doganës në procedurën e verifikon dhe e vërteton.

DUD për import i bashkëngjiten edhe dokumentet që vijojnë:

a) Për import të rregullt:

1. Dokumenti transportues (fletëngarkesa, fleta ekspresë etj.), ndërsa tek qarkullimi mbledhës – dokumenti i transferimit.
2. DVD dhe DVD-1 (deklarata për vlerën doganore) (maqedonisht DCV dhe DCV-1).
3. Fatura nga liferanti i huaj në dy ekzemplar e vërtetuar (legalizuar) me vulë (origjinale) prej kalimit kufitar.
4. Dokumentin e transferimit në dy ekzemplar (nëse dokumenti transportues nuk është mbi importuesin).
5. Dokumente tjera të ndryshme që kërkohen për raste të veçante (për shembull: dokumente veterinare, sanitare, certifikate etj.).
6. Virmanin për doganën e paguar dhe taksave tjera doganore.

b) Për import të përkohshëm të mallit i cili kthehet në gjendje të pandryshuar:

1. Fatura nga liferanti i huaj në dy ekzemplar.
2. Kërkesa në dy ekzemplar prej shpediterit në emër të importuesit (qëllimi i importit, obligimi që mallin nuk do ta përdorë për qëllime tjera përveç për ato nevoja për të cilat importi është i lejuar, dhe në afat të caktuar – më së shumti prej një viti malli do të kthehet në gjendje të pandryshuar).
3. Dokumentet transportuese, përkatësisht dokumentet e transferimit në dy ekzemplar.
4. Lista e mallit sipas llojit dhe sasisë në dy ekzemplar.

6.9 Doganimi i mallit gjatë eksportit

Asnjë mall që eksportohet në shtetet e jashtme nuk mundet me qenë i dorëzuar nëse nuk është doganuar.

Malli gjatë eksportit mundet me qenë i doganuar në cilëndo doganë të brendshme ose në ndonjë doganë kufitare, që varet prej eksportuesit.

Doganimi gjatë eksportit të mallit bëhet në bazë të DUD për eksport, i cili plotësohet në formular përkatës. Këtë deklaratë duhet ta parashtroj vet eksportuesi, megjithatë në praktikë këtë e bënë shpediteri ndërkombëtar.

Ajo duhet të plotësohet saktë, në të kundërtën secili gabim mund të sjell deri te kthimi nga organi doganor. Me deklaratën parashtrohen dokumentet vijuese që i kemi theksuar gjatë DUD për import:

a) Për eksport të rregullt:

1. Dokumentet transportuese (fletëngarkesa, fleta ekspresë, karneti TIR etj.).
2. Fatura për liferantin shtëpiak (eksportuesin) në dy ekzemplar.
3. Dokumentet e transferimit në dy ekzemplar (nëse dokumenti transportues nuk është në emër të eksportuesit), më së shpeshti për dërgesa të grumbulluara.
4. Dokumente tjera të ndryshme të cilat kërkohen për raste të veçanta (për shembull: dokumentet sanitare, veterinare, certifikatat, EUR për origjinën etj.).

b) Për eksport të përkohshëm të mallit i cili kthehet në gjendje të pandryshuar:

1. Fatura nga liferanti (eksportuesi) shtëpiak, në tre ekzemplar.
2. Deklarata e eksportuesit, në dy ekzemplar (qëllimi i eksportit, detyrim që nuk do ta jetëroj (shes) mallin, si dhe nuk do ta përdorë për qëllime tjera përveç për ato nevoja për të cilat eksporti është i lejuar dhe në afat të caktuar – më së shumti deri në një vit do të kthehet në gjendje të pandryshuar).
3. Dokumentet transportuese (CMR, TIR), përkatësisht dokumentet e transferimit në dy ekzemplar.

4. Kontrata me partnerin e huaj për eksportin e përkohshëm.

Kur dogana e pranon deklaratën doganore, ajo e shqyrton:

1. Vallë deklarata a është plotësuar në rregull dhe me saktësi.
2. Vallë me deklaratën a janë bashkëngjitur të gjitha dokumentet e nevojshme për doganim të mallit dhe vallë ato dokumente janë në rregull
3. Vallë eksporti i mallit a është i lejuar.
4. Vallë organizata a është e autorizuar ta kryej eksportin.
5. Vallë të dhënat në dokumente a përputhen me të dhënat e futura në deklaratë.

Doganimi i mallit në eksport mund të bëhet në mjete transportuese (për shembull: vagonët hekurudhor, kontejnerët, kamionët etj.), magazinat doganore, vendet e shkarkimit, depot e transportuesit etj.

Doganimi i mallit, sipas rregullit, bëhet pas lidhjes së kontratave për transport, e kjo mundet me qenë në vendin e dorëzimit, përgjatë rrugës ose në doganën kufitare.

Shpediteri duhet të kujdeset që në kohë të furnizohet me dokumentet e nevojshme për doganim prej eksportuesit, ndërsa dikush mundet edhe vet t'i dorëzoj.

Pas kontrollimit të realizuar të mallit në procedurën për eksport, merr tretman të mallit nën mbikëqyrje, përkatësisht “mall doganor” dhe ngel i tillë deri në dalje nga shteti.

6.10 Sigurimi i mallit në transport

Kur shpediteri pas dhënies së urdhrit për shpërndarjen e mallit, merr lajmërimin se malli është dërguar nga shtetet e jashtme, i qaset sigurimit transportues të mallit. Shpediteri e bënë sigurimin e mallit vetëm sipas urdhrit të posaçëm me të cilin shpediteri menjëherë i siguron të gjitha dërgesat e komitentit kundër rreziqeve transportuese kryesore. Megjithatë, nëse komitenti dëshiron që sigurimi të bëjë me disa rreziqe speciale, atëherë duhet atë ta theksoje veças në dispozicion.

Shpedicionet e veçanta ndërkombëtare kanë të lidhura marrëveshje të speciale me shoqatat e sigurimeve për sigurimin e mallit të tyre i cili ndodhet në transport. Kjo është e nevojshme pasi që kur shpediteri e merr dispozicionin nga komitenti, nuk i di të gjitha të dhënat e nevojshme (për shembull: sasinë e saktë, vlerën e mallit, të dhënat për mjetet transportuese etj.) dhe në atë moment dërgesat e tilla nuk mundën definitivisht të jenë të siguruara, por lihen në të ashtuquajturën mbulesë e përkohshme.

Megjithatë, kur shpediteri ndërkombëtar prej liferantit të huaj ose korrespondentit do t'i merr të dhënat e sakta për dërgesën e veçantë, atëherë i qaset sigurimit definitivë të dërgesës. Në këtë rast shoqatat e sigurimeve shpediterit i dorëzojnë ofertën definitive në formularë të posaçëm për sigurimin e dërgesës së tij. Formulari është ashtu i hartuar që shërben edhe si policë.

Sigurimi transportues i mallit mund të paraqitet në dy lloje:

1. Individual – sigurim i posaçëm i mallit.
2. I përgjithshëm – sigurim gjeneral i mallit.

1. Me sigurim individual – të posaçëm të mallit në transport nënkuptohet sigurimi individual (i posaçëm) i secilës dërgesë të veçantë në rrugën transportuese të caktuar.

Sigurimi individual zakonisht aplikohet drejtpërdrejt para nisjes së dërgesës në rrugë në bazë të deklaratës (urdhrit) së përkohshme ose definitive të të siguruarit në të cilën ndodhen të dhënat e nevojshme për sigurim dhe vlerësim të rrezikut. Gjatë sigurimeve individuale edhe shkallët e premive përcaktohen në bazë të vlerësimit të gjithanshëm të rrezikut në të cilin është ekspozuar malli me çka merren parasysh edhe të dhënat për dërgesa të tilla të ngjashme në të njëjtën rrugë transportuese, përkatësisht prej shkallës së probabilitetit për krijimin e rastit të siguruar dhe prej madhësisë së dëmit.

2. Megjithatë, për dallim nga sigurimi individual, sigurimi i përgjithshëm gjeneral ka të bëjë për më shumë dërgesa të përcaktuara me sigurimin mbi baza të kriterëve të ndryshëm. Sigurimet e përgjithshme, për shembull, i përfshijnë të gjitha dërgesat të të njëjtit të siguruar të cilat transportohen në rrugë transportuese të përcaktuar gjatë një viti ose të gjitha dërgesat e të siguruarve të ndryshëm të cilat i transporton i njëjti transportues etj.

Sigurimi i përgjithshëm përfshinë vetëm të dhëna të përgjithshme të mallit që sigurohet, me atë që i siguruari duhet që siguresit në mënyrë plotësuese t'ia deklarojë secilën dërgesë që do të nisët në rrugë me të gjitha të dhënat e nevojshme për siguresin që të mund ta llogarisë dhe arkëtoj preminë. Me sigurimin e përgjithshëm paraprakisht janë të përcaktuara normat sipas së cilave përlogariten premitë dhe shërbimet që do të përdoren ndaj dërgesave të përfshira me kontratën.

Normat (shkallët) e premive zakonisht janë norma mesatare të cilat nuk përcaktohen sipas peshës së rrezikut në të cilin janë ekspozuar dërgesat individuale, por sipas rezultateve të përgjithshme prej viteve të kaluara. Sigurimi i përgjithshëm gjeneral i mallit në transport, në përdorimin praktik në tregtinë ndërkombëtare paraqitet në më shumë lloje, edhe atë:

- a) sigurime fiotante – të çregjistrimit,
- b) sigurime me mbulim të hapur
- c)

a) Karakteristika kryesore e sigurimeve fiotante – të çregjistrimit është në atë se paraprakisht përcaktohet eksporti i tërësishëm i vlerës së të gjitha dërgesave që sigurohen. Gjatë sigurimit nga ajo sasi refuzohen vlerat e dërgesave të cilat nisen në rrugë kur do të harxhohet sasia e tërësishme, sigurimi ndërpritet, nëse kontrata nuk përsëritet.

b) Megjithatë tek sigurimi me mbulim të hapur të gjitha dërgesat që nisen në rrugë gjatë periudhës së caktuar kohore janë të mbuluara pa marr parasysh vlerën e tyre totale. Por edhe tek njëri edhe tek tjetri zakonisht vendoset kufiri i përgjegjësisë për një dërgesë, përkatësisht përcaktohet vlera maksimale e dërgesave individuale të cilat sigurohen. Kjo bëhet që të shmanget mbulimi automatik i dërgesave veçanërisht me vlerë të madhe (si për shembull, dërgesat prej ari ose mall tjetër i shtrenjtë).

Në vendin tonë sigurimet e përgjithshme të mallit në transportin ndërkombëtar zakonisht përdoren në llojin e mbulimeve të hapura.

Sigurimet individuale dhe të përgjithshme në përdorimin praktik kanë përparësi dhe mangësi.

Përparësia kryesore e sigurimeve individuale konsiston në atë se premia dhe kushtet përcaktohen në bazë të bazës detale të rrezikut të secilës dërgesë konkrete dhe sigurimi bazohet mbi të dhëna të plota të dhëna prej të siguarit gjatë lidhjes së sigurimit ose në periudhë me të shkurtë kohore. Gjithashtu, anët pozitive të këto sigurime vijnë në shprehje gjatë dërgesave të mëdha të cilat kanë vlerë të madhe.

Megjithatë, mangësi të këto sigurime është ajo që mbulimi i dërgesës varet prej urdhrin të dhënë në kohë për sigurim. Por, në praktikë veçanërisht gjatë importit të mallit, i siguruari shpeshherë nuk kupton që dërgesa është nisur në rrugë ose nëse kupton, mund të harroj që ta paraqes për ta siguruar. Në lidhje me sigurimin e mallit nga ana e shpeditit në praktikë dhe në teori ekzistojnë dy mendime të kundërta:

Sipas mendimit të parë – shpediteri është i detyruar që ta siguroj mallin edhe pa urdhër të prerë nga komitenti. **Ndërsa, sipas mendimit të dytë**, shpediteri mallin e siguron sipas urdhrin të prerë të komitentit. Kështu për shembull:

- kushtet tona të përgjithshme (neni 36) ose 839 faqe 1 prej ligjit për marrëdhënie obligative parashohin që shpediteri e bënë sigurimin pas “ urdhrin të prerë” me secilën dërgesë të veçantë. Shenja për vlerën e dërgesës në dispozicion vetvetiu nuk është e mjaftueshme që të konsiderohet si urdhër për sigurim. Gjithashtu, me sigurimin e një dërgese nuk krijohet obligimi i shpeditit që t’i siguroj të gjitha dërgesat e mëvonshme të urdhërdhënësit të tij. Kur urdhri për sigurim nuk përmban rreziqe të veçanta të cilat duhet që të mbulohen me sigurimin, shpediteri është i detyruar që t’i mbuloj vetëm rreziqet themelore transportuese. Nëse urdhërdhënësi nuk ka dhënë urdhër për sigurim ose ka dhënë urdhër për mbulim të pjesshëm, pasojat e dëmeve që do të krijoheshin për shkak të kësaj bien në ngarkesë të urdhërdhënësit:

- vetëm në rast nëse për atë ekziston “urdhër i prerë me shkrim”,
- kushtet zvicerane (neni 1, pika 3) parashohin se komitenti është i detyruar që në urdhrin të sqaroj vallë shpediteri a duhet ta siguroj mallin ose jo;

- kushtet frënge (neni 5) parashohin detyrimet për sigurim vetëm në rast të “urdhrit me shkrim”;

- kushtet e grupit Nord (paragrafi 3), gjithashtu, parashohin që shpediteri ta bëjë sigurimin vetëm nëse ajo i është e “imponuar me shkrim”;

- kushtet e shpediterëve të Amsterdemit (neni 20) dhe kushtet e shpediterëve të Roterdamit (neni 19) parashohin që shpediteri ta mbuloj sigurimin vetëm në bazë të urdhrit të prerë.

Në praktikë komitenti jep urdhër të përgjithshëm për sigurim vetëm në rast se vazhdimisht i shfrytëzon shërbimet e shpediterit të caktuar dhe nëse është vërtetuar në punën solide të shpediterit përkatës. Megjithatë, edhe vetë shpediterët nuk janë të interesuar që të krijojnë urdhër të përgjithshëm për sigurim pasi që ai është bazë për krijimin kontesteve dhe moskuptimeve të panevojshme.

Cilët rreziqe shpediteri duhet t'i mbuloj me sigurim? Kjo varet prej urdhrit të komitentit, dallojmë dy raste:

I pari, në urdhrin për sigurim komitenti i parasheh rreziqet e posaçme që duhet të mbulohet me sigurim. Në këtë rast shpediteri është i detyruar rreptësisht që t'i përmbahet udhëzimeve të komitentit të tij. Ai mallin do ta siguroj kundër të gjitha atyre rreziqeve transportuese që i ka theksuar (caktuar) komitenti në urdhrin e tij. Por, në rast se shpediteri nuk ka vepruar sipas urdhrit të dhënë, shpediteri do të përgjigjet për të gjitha pasojat.

I dyti, komitenti në urdhrin për sigurim nuk i ka caktuar rreziqet e posaçme kundër të cilave malli duhet të sigurohet. Rastet e këtilla janë shumë të shpeshta në praktikë, ndërsa shërbimet nacionale shpeditore të vendit i zgjidhin në mënyrën që vijon:

- kushtet frënge në (nenin 5, paragrafi 3) parashohin përse në mangësi të urdhrit të specifikuar nga komitenti, shpediteri është i detyruar që t'i mbuloj vetëm “rreziqet transportuese të zakonshme” (le risques ordinaires de transport);

- kushtet prej grupit Nord në (neni 3) parashohin që shpediteri është i detyruar që të lidh “sigurim të zakonshëm transportues” kur urdhri i komitentit nuk ka përmbajtur sigurim të mallit prej rreziqeve të posaçme.

- kushtet e përgjithshme gjermane në (nenin 35) parashohin kur urdhri nuk i ka përmbajtur (përfshirë) rreziqet e posaçme për sigurim të mallit, përkatësisht ato janë jo të plota ose të papërcaktuara, shpediteri është i lirë që ta përcaktoj llojin dhe vëllimin e sigurimit. Këto kushte shpediterit i japin autorizime të gjera në aspekt të sigurimit transportues, dhe

- kushtet tona të përgjithshme, në nenin 38, paragrafi 2, në rast se urdhri për sigurim të mos përmbajë rreziqe të posaçme të cilat duhet të mbulohen vetëm me sigurim parashohin që shpediteri detyrimisht t'i mbuloj vetëm rreziqet kryesore transportuese (neni 837, paragrafi 2 prej ligjit port marrëdhënie obligative).

Nga e gjithë kjo mund të përfundohet që në një numër më të madh të vendeve, si edhe në vendin tonë, për shkak të mospasjes së urdhrit të posaçëm (të specifikuar) të komitentit, shpediteri është i detyruar që të lidh vetëm sigurim të zakonshëm transportues dhe t'i mbuloj vetëm rreziqet e zakonshme.

Në rastin kur malli është i ekspozuar në rreziqe tjera të cilat nuk janë të mbuluara me sigurimin e zakonshëm pasi që shpediteri ka marrë urdhër vetëm për rreziqet e

zakonshme, është i detyruar që komitentin e tij ta këshilloj që t'i mbuloj edhe ato rreziqe. Në rast se komitenti nuk e pranon atë këshillë nga shpediteri, komitenti i merr të gjitha pasojat.

Gjithashtu, duhet posaçërisht të theksohet që eksportuesit ose importuesit e caktuar, me dëshirë që kalkulimin e tyre të jashtëm tregtar ta paraqesin sa më mirë, mallin nuk e sigurojnë nga të gjitha rreziqet në procesin e zinxhirit transportues. Kjo mënyrë e sigurimit të mallit është e gabueshme dhe mundet të shkaktoj pasoja të mëdha ekonomike dhe juridike për eksportuesin ose për importuesin. Edhe pse shpediteri ia ka besuar obligimin për sigurim të mallit, komitenti në urdhrin e tij detyrimisht duhet që t'i theksoj të gjitha të dhënat e nevojshme për vlerësimin e rrezikut, përkatësisht në rregull të përcaktohet gjerësia e sigurimit që dëshirohet të arrihet.

Shpediteri ndërkombëtar me përvojën e tij të madhe gjatë organizimit të dorëzimit dhe transportit të një numri të madh të dërgesave nëpër rrugë të caktuara dhe ekspozimi i tyre në rreziqe, është e nevojshme që të ketë bashkëpunim të ngushtë me komitentin e tij për përcaktimin në rregull të rreziqeve të cilat duhet të jenë të mbuluar me sigurimin e dërgesave në procesin e tyre për transport.

Në emër të cilit shpediteri e lidh sigurimin? Sipas pikëpamjes tradicionale evropiane (të cilën e ka pranuar edhe legjislativi jonë), paraqitet rregullisht në “emër të vetë”. Gjatë lidhjes së kontratës për sigurim, ai paraqitet në emër të huaj, përkatësisht në emër të komitentit të vet. Kjo do të thotë se gjatë lidhjes së kontratës për sigurim, shpediteri paraqitet në rolin e agjentit, e jo si zakonisht – në rolin e komisionarit.

Sipas degëve të komunikacionit, sigurimi transportues ndahet në:

1. Sigurim të transportit të mallit nëpër tokë (transporti hekurudhor dhe rrugor i mallit);
2. Sigurim të transportit të mallit nëpër rrugë ujore (dete dhe lumenj);
3. Sigurim të transportit të mallit me avion.

Për sigurimin e mallit i cili transportohet në transportin ndërkombëtar në degët jo detare të transportit, nuk ka shumë klauzola si në sigurimin detar. Për këtë sigurimi në ato degë të transportit është shumë më i thjeshtë.

Në transportin ndërkombëtar, veçanërisht nëse punohet për eksport të mallit, përkatësisht kur blerësi i mallit është person i huaj fizik ose juridik, sigurimi bëhet sipas policës rrugore angleze e njohur me emrin “TERMS AND CONDITIONS FOR THE INSURANCE OF GOOD IN TRANZIT” (“termet dhe kushtet për sigurimin e mallit në transit”). Kjo policë përdoret gjatë sigurimit të mallit i cili transportohen me hekurudhë, kanale lumore-liqenore dhe transport me avionë, ndërsa mundet të shfrytëzohet edhe në komunikacionin rrugor ndërkombëtar nëse sigurimi i mallit në atë transport nuk bëhet me policë të posaçme.

Edhe në sigurimin e mallit në transportin ndërkombëtar përdoren “kushtet e përgjithshme dhe të posaçme për sigurimin e mallit për transport”. Kushtet për sigurimin e mallit në transportin tokësor i mbulojnë këto rreziqe: zjarri, shembja e tuneleve, përmbysja e mjeteve, përplasja, rrëshqitja, shpërthimi, rrufeja, tërmeti, erupsione vullkanike, përmbytje, ortekë dëbore, rrëshqitje të terrenit etj. Përveç kësaj janë të siguruar edhe rreziku nga plaçkitja, plaçkitja e pjeshme, mos-livrimi edhe atë pa dallim të përqindjes, humbjet ose dëmet për shkak të moskujdesit ose fajit të transportuesit.

Pyetje për kontrollimin e njohurive

1. Çka duhet të kenë të zhvilluar organizatat ndërkombëtare të shpedicionit për të pasur shërbim transit?
2. Sipas cilave kritere ndahet transiti nga aspekti i shpedicionit ndërkombëtar?
3. Numëroj punët speciale që mundet t'i kryej shpediteri ndërkombëtar?
4. Cilat pyetje (çështje) duhet të kihet parasysh, për tu kuptuar roli i shpediterit ndërkombëtar në kontrollin e kualitetit të mallit?
5. Cilat karakteristika merren parasysh gjatë përcaktimit të çmimit – dhuratës së shpediterit?
6. Numëroj principet kryesore të politikës tarifore të ndërmarrjeve të shpedicionit?
7. Në cilën mënyrë politika tarifore e shpedicionit mund të ndikoj edhe ndaj shfrytëzimit stimulativ (nxitës) të shërbimeve të shpedicionit?
8. Cilat elemente janë më të rëndësishme në teknikën tarifore të tarifave të shpedicionit?
9. Numëroj pjesët kryesore të një çmimoreje të shërbimeve që i japin organizatat e shpedicionit?
10. Si mundet të caktohet lartësia e shkallëve tarifore, përkatësisht çmimi i shërbimeve?
11. Në sa pjesë është ndarë çmimorja e parë?
12. Numëroj afatet për parashtrimin e dokumentacionit gjatë doganimit?
13. Kush e paguan djerraditën (kohën e humbur) e vagonëve, dhe si përcaktohet?
14. Si është përcaktuar mënyra e plotësimit të deklaratës doganore?
15. Cilat aktivitete i ndërmerr shpediteri ndërkombëtar kur është i autorizuar prej komitentit të tij që ta realizoj doganimin?
16. Cilat dokumente i bashkëngjiten dokumentit unik doganor DUD për import?
17. Si mundet të bëhet sigurimi transportues?
18. Në tregtinë ndërkombëtare si realizohet sigurimi gjeneral i mallit në transport?
19. Numëroj llojet e sigurimit transportues varësisht prej degëve në komunikacion?

Rezime

Nxënësit në këtë temë e përvetësojnë materialin për punët speciale të ndërmarrjeve ndërkombëtare të shpedicionit, për punët e transimit, punët në lidhje me kontrollimin e kualitetit të ngarkesës, elementet e çmimoreve, procesin e doganimit, si dhe procedurën për sigurim. Përveç kësaj, njoftohen me disa dokumente që shfrytëzohen për realizimin e proceseve të theksuara.

Shtojca të temës:

1. Tarifa për transport
2. Çmimorja për shërbime të magazinimit dhe shërbime manipuluese
3. Deklarata për sigurim
4. Dispozicioni për eksport

TARIFA PËR TRANSPORT TË MALLRAVE NË RELACIONIN SOFJE - SHKUP

Terminali Sofje	CPT Terminali Shkup
Deri 50 kg dhe deri 0.2 m^3	EUR 90,00
Deri 100 kg dhe deri 0.4 m^3	EUR 120,00
Deri 200 kg dhe deri 0.8 m^3	EUR 135,00
Deri 300 kg dhe deri 1.2 m^3	EUR 150,00
Deri 400 kg dhe deri 1.6 m^3	EUR 160,00
Deri 500 kg dhe deri 2.0 m^3	EUR 180,00
Deri 600 kg dhe deri 2.4 m^3	EUR 200,00
1 m^3 = 250 kg. 1 LM = 1250 kg	

[Përshëndetje](#)

Oferta për transport në relacionin Sofje - Shkup

ÇMIMORJA PËR KUSHTET E DEPOZITIMIT DHE MANIPULIMIT NË DEPOT DOGANORE

Manipulimi (shkarkim+ngarkim):

- Deri në 1000 kg nga 3,5 euro për fillimin e 100 kg.
- Prej 1001 kg deri 3000 kg nga 1,7 euro për fillimin e 100 kg
- Prej 3001 kg deri 10.000 kg nga 1,5 euro për fillimin e 100 kg
- Mbi 10.000 kg nga 1,3 euro për fillimin e 100 kg.

Pagesa për lënien e mallit në magazinë:

- Deri 3000 kg nga 0,65 euro për 1 ton për 1 ditë
- Mbi 3001 kg nga 0,36 euro për 1 ton për 1 ditë

Në çmimet nuk është llogaritur TVSH-ja prej 18%, pasi që punohet për depo doganore.

ÇMIMORJA PËR SHËRBIME TË DEPOZITIMIT DHE MANIPULIMIT NË DEPO PUBLIKE

Manipulimi (shkarkim+ngarkim):

- Malli i paletizuar: 6 euro/ton +18% TVSH
- Malli jo i paletizuar refuz: 8 euro/ton + 18% TVSH

Pagesa për lënien e mallit në magazinë – qiraja mujore e hapësirës për magazinim:

- 3,5 euro/ m^2 +18% TVSH

**TRANSPORTIMI PREJ DEPOS DOGANORE ME MJETE TË NGARKESËS –
DISTRIBUIMI**

	Relacioni: Shkup lokal (deri 20 km)	Relacioni deri në 50 km (Tetovë, Veles, Kumanovë etj.)	Relacioni deri në 100 km. (Kërçovë, Shtip, Kavadar etj.)	Relacioni deri në 190 km. (Ohër, Manastir, Gjevgjeli etj.)
Kombi ose pik-ap me bartësi deri në 2 ton	Çmimi: 15 euro/turë	Çmimi: 35 euro/turë	Çmimi:65 euro/turë	Çmimi:90 euro/turë
Transporti me mjete solo– kamion me mushama deri 8 ton	Çmimi: 35 euro/turë	Çmimi: 80 euro/turë	Çmimi:120 euro/turë	Çmimi:170 euro/turë
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Gjatë distribuimit, për secilin vend vijues të shkarkimit paguhet më vonë nga 5 euro, ➤ Punëtorët për shkarkim të mjetit – çmimi i pagës ditore/punëtor është 10 euro, ➤ Çmimet e lartpërmendura për transport janë pa TVSH prej 18%. 			



А.Д. ЗА ОСИГУРУВАЊЕ
И РЕОСИГУРУВАЊЕ
КЛУБН - "МАКЕДОНИЈА" - СКОПЈЕ
Филијала _____

Број на договор со осигуреникот	
Број на картица за пријава	
Матичен број на осигуреникот	

ПРИЈАВА Бр.

за осигурување на пратки во транспортот

1	Име / адреса / телефон на осигуреникот	
2	Име - вид на стоката	
3	Податоци за тежина и број на пакети	
4	Податоци за пакување	
5	Вид на превозно средство или име на поморскиот брод и регистарска ознака	Под. над валута : Година на градба: Знаме на брод
6	Датум на натовар	Од _____ До _____
7	Осигурена релација (од-преку-до, усклад. Претовар)	
8	Бредност на пратката Сума на осигурување	Валута _____ Ден. _____
8	Ризичи и услови за осигурување	
9	Забелешка	

НАПОМЕНА:

- Со оваа пријава, осигуреникот / договоруваачот на осигурувањето, ја пријавува пратката во осигурување, еден ден пред тргување, а најдоцна истот ден, но пред заклучување на превозот. Пријавата делоско ја пополнува осигуреникот/договоруваачот, со сите податоци и ризичи кои се барат, и ја доставува на осигурувачот, лично, преку телефакс или на е-маил адреса на осигурувачот. Во исклучителни случаи, ако осигуреникот има Договор за осигурување на меѓународен карго може да пријави пратка со нецелосни податоци (возило, дата на натовар и сл.)
- Осигурувачот, ако не го прифати осигурањето или некој пријавен ризик е должен веднаш, но добивањето на пријавата, а најдоцна во рок од 24 часа (се сметаат само работни денови), да го извести осигуреникот дека не го прифата осигурувањето, а ако во тој рок не го извести осигуреникот, ќе се смета дека го прифатил осигурувањето со пријавените услови и му се издава полиса и фактура.
- Осигурителното покритие, за сите пријавени пратки е согласно Општите услови за осигурување пратки во меѓународен, копнен, речен, езерски, и воздушен транспорт "против сите ризичи" и Специјалните услови за превоз на стоки со камион, а во поморски превоз во вклучителноста клаузула "А" и истите му се вратуваат на осигуреникот со секоја издадена полиса. Специјалните ризичи може да се осигураат, ако се пријавени пред тргување на пратката и ако истите ги прифатил осигурувачот со договорена временска стапка и услови.
- За осигурување на пратки во домашен и меѓународен транспорт, осигурувачот ќе ги примени временските стапки од Тарифите и договорените стапки со осигуреникот/договоруваачот на осигурувањето.
- Сторичраме на пријава за осигурување не е дозволено, освен ако превозот на пратката не е закочен за што осигуреникот задолжително презентира писмен доказ.

Пријавено во осигурување _____ Договарач /осигуреник _____ Осигурувач _____

КЛУБН МАКЕДОНИЈА

Дата _____

ПРЕД ПОПОЛНУВАЊЕ НА ПРИЈАВАТА ПРОЧИТАЈТЕ ЈА НАПОМЕНАТА

EKSPORTUESI: _____
Numri amëz/tatimor, emërtimi dhe vendi

Personi përgjegjës, , telefoni, fakti, e-mail

LËNDA: Dispozicioni për numër eksportues _____

1. Dërguesi: _____
Emri dhe adresa e saktë, telefoni, fakti, personi përgjegjës

2. Blerësi: _____
Emri dhe adresa e saktë

3. Pranuesi: _____
Emri dhe adresa e saktë, telefoni, fakti, personi përgjegjës

4. Vlera e punës prej llogarisë/kontratës _____

5. Në përputhje me INCOTERMS: _____

6. Emërtimi tregtarë i mallit në gjuhën vendore dhe të huaj (lloji, kualiteti) dhe numri tarifor prej tarifës doganore: _____

7. Sasia e mallit njësia e masës: _____ pesha bruto: _____
Numri dhe lloji i paketave: _____ vëllimi dhe dimensionet: _____

8. Vendi i doganimit: _____

9. Kategorisë së transportit: _____
Gypor, hekurudhor, detar, kombinuar, mbledhës, postar

10. Mallrat për sigurim (po/jo): _____ Relacioni: _____

Rreziku: _____ Vlera e sigurimit: _____

Siguruesi dhe numri i policës: _____

11. Data dhe vendi i marrjes së mallit:

12. Udhëzimi në punë për doganim në shtetet e jashtme:

13. Shteti i arkëtimit _____ shteti i

Përdorimit _____

14. Udhëzimi për plotësimin e EUR:

15. Udhëzimi për plotësimin e dokumenteve transportuese:

16. Lloji i procedurës doganore:

17. Garancia për procedurën e transitit:

18. Udhëzimet plotësuese:

19. Shpenzimet transportuese dhe shpenzimet tjera për arkëtim

Numri amëz/tatimor, emri dhe adresa, xhirollogaria

Në përputhje me nenin 5. të Ligjit doganor ky dispozicion është njëkohësisht dokument i autorizuar i dërguesit
numri amëz/doganor, emri dhe vendi
në emër tim dhe në llogari time mund të realizohen punët doganore të mallit të lartpërmendur

SHTOJCAT: Ilogaria dhe numri i dorëzuesit: _____ nënshkrimi dhe vula
dokumentet transportuese: _____
EUR: _____