

**УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

ФАКУЛЬТЕТ УПРАВЛІННЯ ПРОЦЕСАМИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Кафедра управління вантажною і комерційною роботою

А. О. Ковальов, С. М. Продащук, О. О. Шапатіна

**ТЕХНОЛОГІЧНІ ОСНОВИ
ТРАНСПОРТНОГО ЕКСПЕДИРУВАННЯ**

Конспект лекцій

Частина 1

Харків – 2023

Ковальов А. О., Продащук С. М., Шапатіна О. О. Технологічні основи транспортного експедирування: Конспект лекцій. – Харків: УкрДУЗТ, 2023. – Ч. 1. – 73 с.

У конспекті лекцій розглянуто особливості транспортного експедирування у перевізному процесі, вітчизняний і світовий досвід розвитку транспортно-експедиторської діяльності, сучасне нормативне забезпечення, основну товаросупровідну документацію, приймання вантажів до транспортування та документальне оформлення транспортно-експедиторських послуг.

Рекомендовано для здобувачів вищої освіти спеціальності «Транспортні технології (на залізничному транспорті)» всіх форм здобуття.

Іл. 9, табл. 1, бібліогр.: 55 назв.

Конспект лекцій розглянуто і рекомендовано до друку на засіданні кафедри управління вантажною і комерційною роботою 10 квітня 2023 р., протокол № 9.

Рецензент

доц. Г. В. Шаповал

ЗМІСТ

Тематичний план навчальної дисципліни.....	4
Вступ.....	5
Лекція 1. Предмет і зміст курсу. Роль транспортного експедирування у перевізному процесі.....	6
Лекція 2. Вітчизняний і світовий досвід розвитку транспортно-експедиторської діяльності.....	11
Лекція 3. Сучасне нормативне забезпечення транспортного експедирування.....	16
Лекція 4. Регулювання транспортно-експедиторської діяльності.....	21
Лекція 5. Організація транспортного експедирування. Класифікація транспортно-експедиторських послуг.....	31
Лекція 6. Основна товаросупровідна документація.....	42
Лекція 7. Транспортно-експедиторське обслуговування приймання вантажів до транспортування.....	54
Лекція 8. Документальне оформлення транспортно-експедиторських послуг.....	58
Список літератури.....	69

Тематичний план навчальної дисципліни

Номер лекції	Тема лекції	Кількість годин
Лекція 1	Предмет і зміст курсу. Роль транспортного експедирування у перевізному процесі	2
Лекція 2	Вітчизняний і світовий досвід розвитку транспортно-експедиторської діяльності	2
Лекція 3	Сучасне нормативне забезпечення транспортного експедирування	2
Лекція 4	Регулювання транспортно-експедиторської діяльності	2
Лекція 5	Організація транспортного експедирування. Класифікація транспортно-експедиторських послуг	2
Лекція 6	Основна товаросупровідна документація	2
Лекція 7	Транспортно-експедиторське обслуговування приймання вантажів до транспортування	2
Лекція 8	Документальне оформлення транспортно-експедиторських послуг	2

ВСТУП

Для інтеграції України в європейську транспортну систему необхідно удосконалення правових, технічних, організаційних, технологічних, економічних та інформаційних аспектів транспортного та експедиторського обслуговування відповідно до міжнародних стандартів, а також практичне застосування сучасних методів організації та раціональної технології супроводження вантажів протягом усього шляху слідування «від дверей до дверей» при перевезеннях вантажів різними видами транспорту як у міжнародному, так і у внутрішньому сполученнях. Експедирування в сучасному світі стало визначальною частиною процесу перевезення, а експедитор – його організатором.

Успішність роботи національних транспортних підприємств у інтегрованій транспортній системі залежить від їх конкурентоспроможності, що визначається рівнем підготовки кадрів, розумінням та знаннями в галузі теорії і практики організації, управління та технології роботи експедиторських компаній, транспортно-експедиторського обслуговування вантажних перевезень різними видами транспорту в сучасних умовах, що й розглянуто в цьому конспекті.

В основу побудови змісту конспекту лекцій покладено програму навчальної дисципліни «Технологічні основи транспортного експедирування». Конспект лекцій надає можливість отримати вміння та навички для самостійного вирішення питань у сфері транспортного експедирування, а також узагальнює теоретичні, практичні та методичні положення щодо вирішення завдань у цій галузі.

Конспект лекцій може використовуватись здобувачами вищої освіти всіх форм здобуття за спеціальністю 275.02 «Транспортні технології (на залізничному транспорті)» для самостійного опрацювання матеріалу дисципліни «Технологічні основи транспортного експедирування».

ЛЕКЦІЯ 1. Предмет і зміст курсу. Роль транспортного експедирування у перевізному процесі

План

1.1 Предмет і зміст транспортного експедирування.

1.2 Суб'єкти транспортного експедирування.

1.1 Предмет і зміст транспортного експедирування

На сьогодні на практиці склалися три взаємопов'язані галузі логістики – виробнича логістика, транспортна логістика і логістика руху товарів. Транспортно-експедиторська діяльність є складовою транспортної логістики і однією з визначальних її функцій.

Транспортно-експедиторське обслуговування (ТЕО) розглядається як комплексна система доставлення, що включає перевезення товару від виробника до споживача і виконання пов'язаних із нею вантажно-розвантажувальних робіт, пакування, складування, зберігання, страхування, ведення розрахунків тощо. У розвинутих країнах експедитор є основною сполучною ланкою між вантажовідправником, перевізником і вантажоодержувачем [1].

Транспортно-експедиторське обслуговування (ТЕО) – діяльність в галузі перевезень, яка включає весь комплекс операцій та послуг з доставленням вантажів від виробника продукції до отримувача.

Для аналізу структури ТЕО можна виділити три складові: транспортне, експедиторське та посередницьке обслуговування (рисунок 1.1).

Під транспортним обслуговуванням розуміють діяльність, пов'язану з переміщенням вантажу в просторі і часі, яка направлена на здійснення доставлення вантажів і виконання навантажувально-розвантажувальних

робіт при переміщенні вантажів від вантажовідправника до вантажоотримувача [1].



Рисунок 1.1 – Структура транспортно-експедиторського обслуговування

Експедиторське обслуговування має у своєму складі підготовку вантажу до відправлення, приймання та видавання, маркування, охорону вантажів і т. ін.

Посередницьке обслуговування – повідомлення про доставлення вантажів, організація доставлення вантажів, лізинг і оренда, вибір тари та опакування і т. ін.

1.2 Суб'єкти транспортного експедирування

Розглядаючи ринок транспортно-експедиторських послуг, можна умовно поділити суб'єктів транспортно-експедиторського обслуговування на три групи:

1) державні органи, які є безпосередніми суб'єктами ТЕО або виконують ці функції частково. Державі у більшості випадків належать шляхи сполучення, залізничні станції, порти, склади, мости та інші штучні споруди, які використовуються при транспортуванні вантажу. Держава через митні та прикордонні служби, адміністрації залізниць, порти, автомобільні та залізничні шляхи безпосередньо бере участь у транспортному процесі та є контролюючим і регулюючим органом, що формує правову основу для транспортно-експедиторської діяльності;

2) користувачі транспортних послуг, до яких належать виробники продукції та її покупці, посередники та ін.;

3) організації, що надають послуги в процесі доставлення вантажів [1].

До організацій, що надають транспортні послуги, належать такі суб'єкти ТЕО.

Транспортно-експедиторські компанії – організації, що надають широкий спектр послуг, пов'язаних із доставленням вантажу від відправника до отримувача.

Агентські (брокерські) компанії – організації, що надають послуги, пов'язані з використанням транспортних засобів, їх експлуатацією та орендою.

Перевізники – організації, що здійснюють безпосереднє переміщення вантажу, використовуючи свої перевізні засоби, і мають необхідні ліцензії для виконання таких видів робіт. Перевізники можуть працювати «напрямую» (безпосередньо) з користувачами транспортних послуг і від їхнього імені з експедиторами.

Транспортні та вантажні термінали, склади – організації, що мають можливості зберігати, складувати, розподіляти вантажі; забезпечують єдину технологію транспортного процесу при передаванні вантажів з одного виду транспорту на інший.

Страхові компанії – організації, що надають послуги зі страхування вантажів.

Стивідорні компанії – організації, що виконують навантажувально-розвантажувальні роботи в портах і мають для цього необхідне технічне оснащення та людські ресурси.

Тальманські компанії – організації, які в портах надають послуги з підрахунку вантажів при навантаженні на судно та вивантаженні з нього.

Консалтингові компанії – організації, що надають послуги консультування з метою правильного оформлення договору купівлі-продажу, проведення маркетингових досліджень з кон'юнктури транспортних ринків, визначення оптимального маршруту перевезення вантажу, способу його доставлення, вибору виду транспорту та ін.

Логістичні компанії – організації, що надають послуги з організації оптимальних вантажопотоків різними видами транспорту, комплектування груп вантажів з організацією перевезення різними видами транспорту, вивчають запити клієнтів з метою якісного їх обслуговування, при цьому видають необхідні рекомендації та надають потрібні логістичні послуги.

Лізингові компанії – організації, які надають в оренду транспортні засоби і транспортне обладнання компанії-орендатору, що протягом установленого договором строку (здебільшого 5–7 років) погашає заборгованість у міру використання власності.

Суб'єкти транспортно-експедиторського обслуговування наведено на рисунку 1.2.



Рисунок 1.2 – Суб'єкти транспортно-експедиторського обслуговування

Контрольні питання

- 1 Дати визначення терміну ТЕО?
- 2 Які роботи виконуються при експедиторському обслуговуванні?
- 3 Хто є суб'єктами ТЕО?
- 4 На які групи поділяються суб'єкти ТЕД?
- 5 Дати визначення поняттям: транспортно-експедиторські компанії (ТЕК), логістичні компанії (ЛК) та інших суб'єктів ТЕО.
- 6 Які послуги транспортно-експедиторського обслуговування?
- 7 Які послуги надають стивідорні та тальманські компанії?
- 8 Лізингові компанії та їх призначення?

ЛЕКЦІЯ 2. Вітчизняний і світовий досвід розвитку транспортно-експедиторської діяльності

План

2.1 Розвиток транспортного експедирування в Україні.

2.2 Зарубіжний досвід транспортного експедирування.

2.1 Розвиток транспортного експедирування в Україні

Україна має розгалужену залізничну мережу та широкі транспортні контакти з країнами Східної і Західної Європи, вихід до Чорного та Азовського морів. За багатьма ключовими напрямками перевезень транспортна система України забезпечує найкоротші маршрути перевезення вантажів. Зважаючи на це, Україна має один з найвищих коефіцієнтів транзитності у світі, оскільки перебуває на перетині основних напрямків транзитних вантажів з Європи до країн Близького, Середнього і Далекого сходу, Південно-Східної Азії. В цих умовах експорт транспортних послуг є одним зі стратегічних напрямків розвитку її економіки.

Транспортно-експедиторське обслуговування в сучасних умовах – це цілий комплекс послуг, без якого не можуть здійснюватися процеси транспортування різних категорій вантажів. За останні десятиліття транспортно-експедиторська діяльність зазнала значної трансформації, і сьогодні експедитор у багатьох випадках виступає як організатор систем доставлення вантажів, координуючи перевезення вантажу різними видами транспорту, пов'язуючи безліч учасників транспортного процесу. Подальший розвиток ринку транспортних послуг і зміна запитів споживачів вантажних перевезень, а також значний рівень конкуренції у секторі транспортно-експедиторського обслуговування призводять до

подальшого розвитку та поступового розширення функцій транспортно-експедиторських компаній. Отже, сьогодні багато експедиторів приймають на себе процеси транспортування, складування і розподілу вже як безпосередні виконавці та координатори.

На території України найбільш динамічний розвиток форм ТЕО припадає на період початку ХХ століття. Для визначення перспективних напрямків розвитку цього виду діяльності в нашій країні необхідно проаналізувати етапи його становлення та розвитку на території колишнього Радянського Союзу, а потім із 1991 року в Україні.

До 90-х років ХХ ст. на залізницях України діяла форма транспортно-експедиторського обслуговування, за якої функції основного експедитора було покладено на автопідприємства (АТП), підпорядковані Міністерству автомобільного транспорту України, навантажувально-розвантажувальні операції виконували дистанції навантажувально-розвантажувальних робіт (МЧ), що входили до складу залізниць, а організацію видавання вантажів здійснювали працівники залізничних станцій. Після відокремлення залізниць України від загальної мережі залізниць колишнього Міністерства шляхів сполучення СРСР та переведення економіки країни на нові ринкові умови господарювання, відбулися зміни і в організації транспортно-експедиторської діяльності. У період з 1990 по 2000 рр. в Україні було створено мережу транспортно-експедиторських підприємств із наданням транспортних послуг при перевезеннях вантажів як у внутрішньому, так і міжнародному сполученнях. Кількість експедиторських організацій та підприємств із надання транспортних послуг у 2000 р. при міжнародних залізничних перевезеннях становила майже 350 од. і при внутрішніх залізничних перевезеннях – більше 500. Як показала практика наступних років, така кількість експедиторів, перш за все при здійсненні міжнародних перевезень, не була потрібною, тому, починаючи з 2000 р., їхня кількість скоротилася до 120-130 і продовжує скорочуватись [1].

2.2 Зарубіжний досвід транспортного експедирування

Загальною тенденцією у сфері транспорту за кордоном є поступова інтеграція національних транспортних систем у загальносвітову. В цих умовах доставлення вантажів прагнуть здійснювати переважно за варіантом «від дверей до дверей» у режимі «точно в строк» на будь-яку адресу, на чому і зосереджена переважно діяльність транспортно-експедиторських фірм у різних країнах.

Світовий досвід свідчить, що без розгалуженої мережі транспортно-експедиторських підприємств різних форм власності сформувати повноцінний ринок транспортних послуг і забезпечити високу якість обслуговування неможливо.

Експедиторські фірми за кордоном можуть бути як малими підприємствами (чисельністю до 10 осіб), роботу яких можна організувати без значних капіталовкладень, так і великими (до 2 тис. і більше), при розгалуженій мережі філій у всіх країнах світу. Вони можуть бути самостійними або входити до складу великих залізничних, автомобільних і суднових компаній, як їхні філії. Крім того, такі фірми на Заході поділяються на міжнародні та внутрішні, хоча їхня діяльність тісно переплітається. Однак у ряді країн фірми спеціалізуються тільки на одному з видів перевезень (міжнародних або внутрішніх). Експедиторська фірма може мати власний рухомий склад або залучати транспортні засоби великих автомобільних, залізничних і суднових компаній, приватних власників шляхом укладання з ними контракту [2].

За кордоном більша частина транспортно-експедиторських служб перебуває у приватній власності окремих компаній або осіб і лише незначна – у державній власності. Багато приватних фірм є сімейними.

Великі транспортно-експедиторські компанії (ТЕК), які є акціонерними товариствами, можуть бути змішаними, тобто частина

власності акціонерного товариства є приватною, а частина – у державній або муніципальній власності. Останніми роками за кордоном, особливо у США, з'явилась принципово нова форма володіння – колективна власність, перехід на яку дав змогу в ряді випадків уникнути банкрутства, поліпшити роботу підприємств. Конгрес США за останні 25 років прийняв більше 20 нормативних актів, що сприяють розвитку цієї форми власності.

Фірми виконують вантажно-розвантажувальні роботи на складах, здійснюють зберігання вантажів, навантаження та кріплення вантажу на судах та у вагонах, зважування вантажів, їхній супровід і багато інших робіт. Таких фірм, наприклад, у Гамбурзькому транспортному вузлі налічується 600, а в Бременському залізнично-автомобільному вузлі – 400. Експедитор водночас може бути одноособовим представником вантажовласника, що контролює діяльність інших фірм. Високий рівень обслуговування досягається завдяки конкурентній боротьбі між фірмами. Розвитку транспортно-експедиторської діяльності сприяє створення мережі терміналів. Типовим прикладом може служити термінал у м. Бремені, введений у дію в 1985 р. Він розташований неподалік від порту, залізничної станції та промзони. Потужність терміналу становить 3000 автопоїздів за добу. Територія утворює прямокутник розміром 4 км на 500 м, що забезпечує кожному з користувачів легкий доступ до залізничних під'їзних колій. На території комплексу розташовані: вантажна залізнична станція, митний і поштовий склад, власні склади експедиторів і перевізників, внутрішні автодороги та під'їзні залізничні колії. Кожен експедитор або перевізник, що уклав договір з термінальним комплексом, фактично відкриває на його території власну філію.

Сьогодні у світі склався єдиний транспортний комплекс у формі кооперації діяльності невеликого числа потужних транспортних і транспортно-експедиторських компаній і сотень тисяч середніх і дрібних експедиторських фірм і транспортних підприємств. За даними міжнародної

Федерації експедиторських асоціацій, у світі діє 35 тисяч великих і середніх експедиторських фірм із персоналом загальною чисельністю близько 8 млн осіб.

Передбачається, що в перспективі у світі буде створено 50 – 70 транспортних вузлів–центрів логістичного розподілу, зв'язаних транспортними коридорами з підключеними до них логістичними регіональними підсистемами, які будуть забезпечувати через необмежене число експедиторів і перевізників вихід до кожного відправника вантажу та вантажоодержувача.

Відбувається процес розширення прав експедитора. Експедитор тепер може виконувати ще донедавна невластиві йому такі функції: право залучати третіх осіб; використовувати власні транспортні засоби і товарні склади; діяти як оператор перевезення вантажів у змішаному сполученні; виготовляти тару та пакування; дороблювати товари, викупувати їх і перепродавати, а також організовувати їхній збут.

Контрольні питання

- 1 Історія зародження ТЕД.
- 2 Етапи розвитку ТЕД на залізницях.
- 3 Період створення ТЕК і підприємств в Україні.
- 4 Яка загальна тенденція розвитку транспорту в зарубіжних країнах?
- 5 Роль міжнародних експедиторських компаній у перевізному процесі.

ЛЕКЦІЯ 3. Сучасне нормативне забезпечення транспортного експедирування

План

3.1 Сучасне нормативне забезпечення. Основи правового регулювання транспортно-експедиторської діяльності.

3.2 Форма і зміст договору транспортного експедирування.

3.1 Сучасне нормативне забезпечення. Основи правового регулювання транспортно-експедиторської діяльності

Світове законодавство в цій сфері можна умовно поділити на міжнародне та національне. У різних країнах залежно від рівня розвитку в них транспортного експедирування, національне законодавство більшою або меншою мірою гармонізоване з міжнародним.

Основними міжнародними договорами і конвенціями, що регламентують транспортно-експедиторську діяльність на різних видах транспорту, є:

- Генеральна угода з тарифів і торгівлі (ГАТТ). Вона регламентує загальні питання правового регулювання міжнародної торгівлі. До складу ГАТТ входять понад 100 держав [3];

– Генеральна угода з торгівлі послугами Всесвітньої торговельної організації, що регламентує єдині міжнародні вимоги до порядку перетину кордонів, урегулювання спорів, технічних характеристик транспортних засобів та ін. [4];

– Конвенція про міжнародні змішані перевезення вантажів, укладена 77 державами 1980 р. Основний зміст цього нормативного акту полягає у створенні нормативно-правової бази, що регламентує змішані перевезення вантажів у міжнародному сполученні за одним наскрізним транспортним

документом. Відповідно до вимог Конвенції перевізником (експедитором), що заявляє себе відповідальним за доставлення вантажу, є «оператор змішаного перевезення» [5];

- Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів, що регламентує вимоги до перевезень небезпечних вантажів [6];

- Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів [7, 8];

- Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ) [9];

- Міжнародна конвенція про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордоні [10];

- Митна конвенція про тимчасовий ввіз приватних дорожніх перевізних засобів [11];

- Митна конвенція, що стосується контейнерів [12];

- Угода про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів і про спеціальні транспортні засоби, призначені для цих перевезень (УПС) [13] та ін.

Існують впливові міжнародні організації, що займаються транспортно-експедиторською діяльністю й розробляють нормативні документи обов'язкового (для їхніх членів) або рекомендаційного характеру, які враховуються при розробленні національних законодавчих актів, що стосуються ТЕД.

Міжнародна федерація експедиторських асоціацій (FIATA) розробляє рекомендації з регламентування ТЕД. Ця організація розробляє форми транспортно-експедиторської документації, порядок їх оформлення та руху при здійсненні ТЕД [14, 15].

Велику роботу проводить Комітет із внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН (КВТ СЕК ООН), у рамках якого

розроблено вже більше 50 угод, конвенцій і протоколів у галузі транспорту, які були укладені під егідою ООН [16].

Міжнародна інформаційна система «Ефект» регламентує вимоги до форми й технології заповнення транспортно-експедиторської документації при використанні безпаперової технології.

Правові аспекти організації перевезень на різних видах транспорту регламентують: Міжнародний союз автомобільного транспорту [17], організації цивільної авіації Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA) [18] і Міжнародна організація цивільної авіації [19], Європейська конференція міністрів транспорту (розробляє рекомендації та правові положення для різних видів транспорту, зокрема залізничного) [20].

Транспортно-експедиторська діяльність охоплює широке коло взаємовідносин між організаціями різних форм власності та фізичними особами. Такі взаємовідносини регулюються законодавчими актами різного рівня, починаючи з Конституції України [21], законів України, указів президента, кодексів, постанов Кабінету Міністрів, наказів міністерств і відомств. Відносини в галузі транспортно-експедиторської діяльності регулюються Господарським [22] та Цивільним кодексами України [23], Законами України «Про транспорт» [24], «Про зовнішньоекономічну діяльність» [25], «Про транзит вантажів» [26], «Про транспортно-експедиторську діяльність» [27], Статутом залізниць України [28], «Про морські порти» [29], Правила СМГС [30] також іншими нормативно-правовими актами, що видаються відповідно до них. Якщо міжнародним договором України, згода на обов'язковість якого надана Верховною Радою України, встановлені інші правила, ніж ті, що передбачені цими законами, застосовуються норми міжнародного договору.

Юридичною основою взаємовідносин клієнта й експедитора вважається договір транспортного експедирування, основним принципом якого є рівність і відповідальність обох сторін договору – клієнта та

експедитора. Укладання договору на практиці може мати різну форму, навіть простий обмін документами між клієнтом та експедитором за допомогою поштового, телеграфного, телетайпного, телефонного, електронного або іншого зв'язку, що дає змогу в майбутньому вірогідно встановити, що документ виходив від кожної зі сторін.

Регламентация взаємних прав і відповідальності всіх учасників ТЕД викладається в національних правилах транспортно-експедиторської діяльності та виражається в конкретних формах транспортно-експедиторської документації.

3.2 Форма і зміст договору транспортного експедирування

Усі правовідносини учасників транспортно-експедиторського процесу в обов'язковому порядку мають бути закріплені договором транспортного експедирування (ТЕ), укладеним у письмовій формі [31].

Істотними умовами договору ТЕ є: відомості про сторони договору; вид послуг експедитора; вид і найменування вантажу; права та обов'язки сторін; відповідальність сторін; розмір плати експедитору; порядок розрахунків; пункти відправлення і призначення вантажу; порядок узгодження змін маршруту, виду транспорту, вказівок клієнта; термін виконання договору, а також всі інші умови щодо яких, за заявою хоча б однієї зі сторін, має бути досягнуто згоди. Зовнішньоекономічні договори (контракти) транспортного експедирування мають відповідати вимогам законодавства України про зовнішньоекономічну діяльність.

Докладні вимоги до укладення договору ТЕ, а також права й обов'язки сторін визначають норми ст. 9, ст. 10 Закону № 1955 [27], ЦКУ [23] та ГКУ [22].

Договором ТЕ передбачається розмір плати експедитору. Він може встановлюватися як у фіксованому розмірі, так і у вигляді відсотка від

обсягу послуг, організованих експедитором. При цьому слід пам'ятати, що згідно зі ст. 9 Закону № 1955 до оплати експедитора не включаються витрати експедитора на оплату послуг (робіт) інших осіб, залучених до виконання договору, і на оплату зборів (обов'язкових платежів), що сплачуються при виконанні договору транспортного експедирування. Підтвердженням витрат експедитора є документи (зокрема, рахунки, накладні), видані суб'єктами господарювання, залученими до виконання договору транспортного експедирування.

Факт надання послуги експедитора під час перевезення підтверджується єдиним транспортним документом чи комплектом документів (залізничних, автомобільних, авіаційних накладних, а також коносаментів), що відображають шлях проходження вантажу від пункту його відправлення до пункту його призначення.

Особливістю договору транспортного експедирування є те, що він містить елементи договору комісії [31]. Адже за цим договором експедитор зобов'язується за плату і за рахунок клієнта виконати чи організувати виконання послуг, визначених договором, що пов'язані з перевезенням вантажу (ст. 929 ЦКУ, ст. 316 ГКУ, ст. 9 Закону № 1955). Але саме на цій умові ознаки комісії в цьому договорі і закінчуються. Відносини за договорами комісії визначені розділом 69 ЦКУ. Порядок укладення договорів транспортного експедирування регламентовано Законом № 1955 і розд. 65 ЦКУ .

Контрольні питання

1 Які є основні міжнародні договори і конвенції, що регламентують транспортно-експедиторську діяльність на різних видах транспорту?

2 Що регламентує Генеральна угода з тарифів і торгівлі?

3. Що регламентує Генеральна угода з торгівлі послугами Всесвітньої торговельної організації?

4. Що регламентує Конвенція про міжнародні змішані перевезення вантажів?

5. Що регламентує Європейська угода про міжнародні дорожні перевезення небезпечних вантажів?

6. Ким регламентуються правові аспекти організації перевезень на різних видах транспорту?

7. Умови договору транспортного експедирування?

8. Якими документами визначаються вимоги до укладення договору транспортного експедирування?

ЛЕКЦІЯ 4. Регулювання транспортно-експедиторської діяльності

4.1. Порядок ліцензування транспортно-експедиторської діяльності.

4.2. Державні та галузеві органи управління транспортно-експедиторською діяльністю.

4.3. Транспортні господарські договори.

4.4. Асоціація міжнародних експедиторів України.

4.5. Міжнародна федерація експедиторських асоціацій.

4.1 Порядок ліцензування транспортно-експедиторської діяльності

Транспортно-експедиторські послуги ліцензуванню не підлягають [32, 33]. Водночас, якщо експедитор планує здійснювати перевезення власним транспортом, то ліцензію йому потрібно отримати.

Упродовж тривалого часу транспортно-експедиторська діяльність в Україні була незаслужено обділена увагою нашого законодавства. Спеціальна нормативна база для здійснення цього виду діяльності була відсутня. І тільки 01.07.2004 р. для створення умов розвитку й удосконалення транспортно-експедиторської діяльності в Україні був прийнятий Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» № 1955-IV [27], який установив її правові й організаційні засади. Чинність Закону № 1955-IV поширюється на відносини, що виникають при транспортному експедируванні вантажів усіма видами транспорту, крім трубопровідного.

Відповідно до ст. 1 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» № 1955-IV [27] транспортно-експедиторська діяльність – це підприємницька діяльність із надання транспортно-експедиторських послуг з організації і забезпечення перевезень експортних, імпорتنих, транзитних та інших вантажів. Ця діяльність здійснюється суб'єктом підприємницької діяльності – експедитором, що за дорученням і за рахунок клієнта виконує чи організовує виконання транспортно-експедиторських послуг, визначених договором транспортного експедирування.

Транспортно-експедиторські послуги, безпосередньо пов'язані з організацією перевезень вантажів, можуть містити в собі різні супутні операції з підготовки і забезпечення: оптимального транспортного обслуговування; здійснення робіт, пов'язаних із прийманням, доробкою, сортуванням, збереженням вантажів; супроводу й охорони вантажів, товарно-транспортні тощо.

Надаючи транспортно-експедиторські послуги, експедитор може сам і не перевозити вантаж, тобто не бути безпосереднім перевізником, що взяв на себе зобов'язання і відповідальність за договором перевезення вантажу.

Переважно, у транспортно-експедиторській практиці експедитор бере на себе обов'язки з організації перевезення вантажів, і не бере на себе організацію страхування вантажів та їхнього митного оформлення.

Здійснювати ТЕД можуть суб'єкти господарювання всіх форм власності: юридичні особи – резиденти і нерезиденти України; фізичні особи – громадяни України, іноземці й особи без громадянства.

4.2 Державні та галузеві органи управління транспортно-експедиторською діяльністю

Головним (провідним) органом у системі центральних органів виконавчої влади у формуванні та забезпеченні реалізації державної політики у галузі транспорту і дорожнього господарства, використання повітряного простору України, надання послуг поштового зв'язку, туризму та інфраструктури є Міністерство інфраструктури України.

Кожна з підгалузей єдиної транспортної системи України має свої органи управління, а також транспортні й інші організації, які входять до цієї підгалузі. З метою забезпечення державних і суспільних інтересів, свободи підприємництва і формування ринку транспортних послуг, безпеки перевезень, захисту навколишнього природного середовища Кабінет Міністрів України визначає умови і порядок організації діяльності залізничного транспорту загального користування, сприяє його пріоритетному розвитку, надає підтримку в задоволенні потреб залізниць у рухомому складі, матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах.

Крім Міністерства інфраструктури, яке здійснює державне управління транспортним комплексом, управління залізницями та іншими підприємствами залізничного транспорту, що належать до загальнодержавної власності, здійснюється органом управління

залізничним транспортом – Державною адміністрацією залізничного транспорту [34].

Створення, реорганізація та ліквідація підприємств, установ і організацій, які входять до складу залізниць, затвердження їхніх статутів (положень), а також укладання контрактів (трудових договорів) з їхніми керівниками здійснюються у порядку, встановленому чинним законодавством України.

4.3 Транспортні господарські договори

Перевезення вантажів залізничним транспортом організуються на договірних засадах.

Форма договору про організацію перевезень вантажів іншими видами транспорту встановлюється Правилами [35, 36, 37, 38].

За договором залізничного перевезення вантажу залізниця зобов'язується доставити ввірений їй вантажовідправником вантаж у пункт призначення в зазначений термін і видати його одержувачу, а відправник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату.

Основним перевізним документом є накладна, оформлена відповідно до Статуту залізниць [28] та Правил перевезення вантажів [35] і надана залізниці відправником разом з вантажем. Накладна є обов'язковою двосторонньою письмовою формою угоди на перевезення вантажу, яка укладається між відправником та залізницею на користь третьої сторони – одержувача. Накладна одночасно є договором на заставу вантажу для забезпечення гарантії внесення належної провізної плати та інших платежів за перевезення. Накладна супроводжує вантаж на всьому шляху перевезення до станції призначення.

Договір про перевезення вантажу автомобільним транспортом загального користування укладається відповідно до цивільного

законодавства між замовником та виконавцем у письмовій формі (договір, накладна, квитанція тощо). Замовник за договором про перевезення вантажу автомобільним транспортом має право отримати компенсацію згідно з законодавством за пошкодження або псування вантажу, часткову чи повну його втрату або несвоєчасність доставлення [36, 39].

Умови морського перевезення вантажів визначаються договором [38]. Морські перевезення для державних потреб здійснюються у порядку, встановленому чинним законодавством України.

За договором морського перевезення вантажу перевізник або фрахтівник зобов'язується перевезти доручений йому відправником вантаж із порту відправлення в порт призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник або фрахтувальник зобов'язаний сплатити за перевезення встановлену плату (фрахт). Фрахтувальником і фрахтівником визнаються особи, що уклали між собою договір фрахтування судна (чартер). Договір морського перевезення вантажу має бути укладений у письмовій формі. За договором чартеру (фрахтування) судна на певний час судновласник зобов'язується за обумовлену плату (фрахт) надати судно фрахтувальнику для перевезення пасажирів, вантажів та для інших цілей торговельного мореплавства на певний час. Надане фрахтувальнику судно може бути укомплектоване екіпажем (тайм-чартер) або не споряджене і не укомплектоване екіпажем (бербоутчартер). Договір чартеру (фрахтування) судна на певний час має бути укладений у письмовій формі. Наявність і зміст договору чартеру (фрахтування) судна на певний час можуть бути доведені виключно письмовими доказами [40].

За договором морського буксирування власник одного судна зобов'язується за винагороду відбуксирувати інше судно чи плавучий об'єкт на певну відстань або буксирувати його протягом певного часу чи для виконання маневру. Законодавець розрізняє два види договорів

морського буксирування: договір портового буксирування і договір міжпортового буксирування.

Повітряні перевезення виконуються на підставі договору. Кожний договір повітряного перевезення та його умови посвідчуються документом на перевезення, який видається авіаційним перевізником або уповноваженими ним організаціями (агентами). Авіаційний перевізник, який виконує перевезення пасажирів та/або вантажу за плату та/або за наймом, повинен мати ліцензію на провадження діяльності з перевезення пасажирів та/або вантажу повітряним транспортом, яка видається уповноваженим органом з питань цивільної авіації згідно з законодавством України [41].

Перевезення пасажирів, вантажу за плату та/або за наймом без ліцензії забороняється. Накладні і квитанції складаються на ім'я певних вантажоодержувачів.

За договором транспортного експедирування одна сторона (експедитор) зобов'язується за плату і за рахунок другої сторони (клієнта) виконати або організувати виконання визначених договором послуг, пов'язаних з перевезенням вантажу. Договір транспортного експедирування укладається у письмовій формі. Зовнішньоекономічні договори (контракти) транспортного експедирування мають відповідати вимогам законодавства про зовнішньоекономічну діяльність. Для систематичного надання послуг експедитора можуть укладатися довгострокові (генеральні) договори транспортного експедирування [31].

4.4 Асоціація міжнародних експедиторів України

Асоціація міжнародних експедиторів України (АМЕУ) заснована за ініціативою більше 100 транспортно-експедиторських організацій України

різних форм власності 27.09.1994 року і є професійним, добровільним, некомерційним об'єднанням міжнародних експедиторів України [42].

АМЕУ – національна асоціація Міжнародної федерації експедиторських асоціацій (FIATA).

Метою діяльності Асоціації є координація зусиль експедиторів України для вирішення проблем їх професійної діяльності, які представляють загальний інтерес.

Члени АМЕУ діють у всіх регіонах України і за кордоном, працюють зі всіма видами транспорту і вантажу, а також, відповідно до доручень вантажовласників, надають їм послуги, пов'язані з зовнішньоторговельними операціями (митне оформлення, фрахт, страхування, стеження і т. д.) при перевезенні експортних, імпорتنих і транзитних вантажів [43].

АМЕУ сьогодні – це:

- 158 транспортно-експедиторських організацій усіх форм власності – від державної до приватної, з них – 47 індивідуальних членів FIATA;
- 268 дипломованих фахівців FIATA в галузі експедирування;
- 50 % українського імпорту і експорту і більше 70 % транзиту здійснюються завдяки і при безпосередній участі членів АМЕУ;
- право поширювати в Україні, для використання членами АМЕУ, офіційні міжнародні транспортно-експедиторські документи FIATA (FIATA FCR, FBL, FWB та інші);
- семінари з актуальних проблем і питань в міжнародному експедируванні, інформаційні бюлетені АМЕУ, курси підготовки міжнародних експедиторів за стандартами FIATA з видачею диплома FIATA.

АМЕУ, що включає кращих міжнародних українських експедиторів, лобіює інтереси галузі в органах влади, надає правову та інформаційну

підтримку, організовує професійне навчання за стандартами FIATA, надає право роботи з документами FIATA, випускає інформаційний бюлетень.

З 1995 р. АМЕУ, як національна асоціація FIATA, має повноваження для видавання рекомендацій компаніям, що бажають отримати статус індивідуального члена FIATA.

Рішення про рекомендації приймає Правління АМЕУ. Для отримання рекомендації необхідно дійсне членство заявника в АМЕУ і наявність у штаті заявника фахівця з дипломом FIATA в галузі експедирування.

Основні задачі Асоціації:

- сприяння в становленні експедирування як нової галузі ринкової економіки в Україні;
- узагальнення світового досвіду експедиторської діяльності з метою інтеграції України в світовий ринок експедиторських послуг;
- сприяння підвищенню якості послуг, що надаються у сфері перевезень і транспортно-експедиторського обслуговування в цілому, залучення додаткових обсягів перевезень через Україну;
- захист українського ринку транспортно-експедиторських послуг від недобросовісних вітчизняних та іноземних експедиторів;
- підготовка професійних кадрів і підвищення рівня кваліфікації фахівців експедиторських організацій відповідно до стандартів FIATA;
- інформаційне забезпечення з питань професійної діяльності;
- проведення семінарів, нарад, конференцій з питань організації і практики експедиторської діяльності;
- науково-методичне і правове забезпечення транспортно-експедиторської діяльності, надання членам Асоціації допомоги в отриманні необхідної інформації, видання інформаційних бюлетенів і нормативно-довідкової літератури;

- захист професійних інтересів членів АМЕУ в органах державної влади і управління, представлення їх на міжнародних конференціях, виставках;

- встановлення тісних партнерських зв'язків як між членами АМЕУ, так і між ними і їхніми колегами як в Україні, так і за її межами [43].

4.5 Міжнародна федерація експедиторських асоціацій

FIATA – найважливіша всесвітня неурядова транспортна організація. Експедитори, будучи посередниками між вантажовласниками і фактичними перевізниками, організують доставлення вантажу, виступаючи при цьому представниками власника вантажу [44].

Роль експедиторів, також відомих як «архітектори перевезень», зростає при організації міжнародних, а також змішаних (мультиmodalьних) перевезень. Експедитори проєктують, організують і контролюють потоки товарів з проміжними перевантаженнями і складуванням, участю декількох видів транспорту, проходженням контрольних процедур на кордонах, а також зустрічні фінансові потоки.

Експедитування виникло одночасно з розвитком торгово-транспортних відносин і до теперішнього часу оформилося в самостійну професійну сферу, в яку входить приблизно 40 000 експедиторських фірм із загальним числом близько 8-10 мільйонів людей, що працюють в 150 країнах.

У більшості цих країн для захисту та лобіювання своїх інтересів експедитори створювали професійні національні об'єднання, а в 1926 р. у Відні національні експедиторські асоціації 16 європейських країн утворили Міжнародну федерацію експедиторських асоціацій – FIATA.

Сьогодні FIATA (від французького «Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles») – це найбільша, найвпливовіша і

професійна в галузі транспорту недержавна організація в світі, яка об'єднує 93 національні асоціації з 85 країн і близько 2700 індивідуальних членів зі 140 країн світу [44].

Контрольні питання

- 1 З яких елементів складається єдина транспортна система України?
- 2 Які суб'єкти входять до складу залізничного транспорту?
- 3 Які суб'єкти входять до складу морського транспорту?
- 4 Які суб'єкти входять до складу річкового транспорту?
- 5 Які суб'єкти входять до складу автомобільного транспорту?
- 6 Які суб'єкти входять до складу авіаційного транспорту?
- 7 Назвіть основні нормативно-правові акти законодавства про транспорт.
- 8 Які основні завдання покладені на Міністерство інфраструктури України?
- 9 Які господарські транспортні договори можуть укладатися на залізничному транспорті ?
- 10 Які умови мають встановлюватися в договорі на перевезення вантажів автомобільним транспортом?
- 11 Які документи підтверджують наявність і зміст договору морського перевезення вантажу?

ЛЕКЦІЯ 5. Організація транспортного експедирування.

Класифікація транспортно-експедиторських послуг

5.1 Види транспортно-експедиторських послуг.

5.2 Класифікація транспортного обслуговування клієнтів.

5.3 Систематизація транспортних послуг.

5.4 Роль, функції та критерії вибору експедиторів і транспортно-експедиторських посередників.

5.1 Види транспортно-експедиторських послуг

За характером робіт і операцій транспортно-експедиторські послуги поділяють на три групи [1].

1 *Безпосередньо транспортні послуги.* Це організація і перевезення вантажів від постачальника до одержувача.

2 *Завантажувально-розвантажувальні роботи.* До них відносять завантаження товарів на транспортні засоби, їх розвантаження, кріплення, маркування, укрупнення партій поставок, комплектацію вантажних партій, перевалку (перевантаження) з одного транспортного засобу на інші та ін.

3 *Експедиторські послуги.* Розрізняють два види транспортно-експедиторського обслуговування: комплексний і локальний.

Комплексні транспортно-експедиторські послуги охоплюють усі види транспортно-експедиторського обслуговування від моменту приймання вантажів і до моменту їх розвантаження у клієнта. Вони включають: приймання вантажів до перевезення на складі відправника; підготовку вантажу до транспортування; організацію завантаження на транспортні засоби; організацію перевезення; організацію охорони вантажу; організацію розвантаження товарів і їх складування на території клієнта; здавання вантажу і оформлення необхідної для цього

документації; проведення розрахунків за всі види послуг; звітування перед вантажовідправниками.

Локальні експедиторські послуги є частиною комплексних послуг. До них належать: послуги з відправки вантажів; послуги, що супроводжують вантаж; послуги з прибуття вантажів.

Експедиторські послуги надає експедитор, який є фізичною чи юридичною особою, як правило, це агент перевізника (транспортної організації). Експедитори діють на основі договору-доручення. Вони організовують транспортно-експедиторське обслуговування, але самі можуть і не брати безпосередньої участі в процесі перевезення.

Особливість правового регулювання доставлення товарів в міжнародній торгівлі полягає в тому, що основні питання вирішуються в міжнародних угодах і конвенціях, що містять уніфіковані норми, які однаково визначають умови транспортування та інші умови, що пов'язані з транспортуванням товарів.

До послуг з відправлення вантажів належать: приймання, маркування і пакування вантажів, оформлення відповідної документації.

До послуг, що супроводжують вантаж, належать: забезпечення цілісності вантажів у дорозі, організація необхідних перевантажень і безпосереднє транспортування.

До послуг з прибуття вантажів належать: контроль за прибуттям, інформування про надходження вантажів, організація розвантаження транспортних засобів, оформлення документів, звіт перед вантажовідправником і т. п.

Маршрутизація перевезень – це створення маршрутів, що дають змогу визначити обсяг перевезень вантажів, кількість рухомого складу та мінімізувати транспортно-експедиторські витрати.

На автомобільному транспорті вони можуть бути маятникові та кільцеві.

Маятникові маршрути – це маршрути, за яких шлях слідування автомобіля між двома вантажними пунктами неодноразово повторюється. Вони можуть бути зі зворотним холостим пробігом, зі зворотним, не повністю навантаженим пробігом, зі зворотним навантаженим пробігом.

Кільцевий маршрут – слідування автомобіля по замкнутому колу, з'єднуючи декілька споживачів або постачальників.

В основі організації внутрішньовиробничого транспортування лежить встановлення маршрутів міжцехових перевезень. Основними видами маршрутів є також маятниковий та кільцевий [1]. До їх різновидів відносять променевий та зонно-кільцевий маршрути перевезень. Схеми маршрутів перевезень наведені на рисунку 5.1

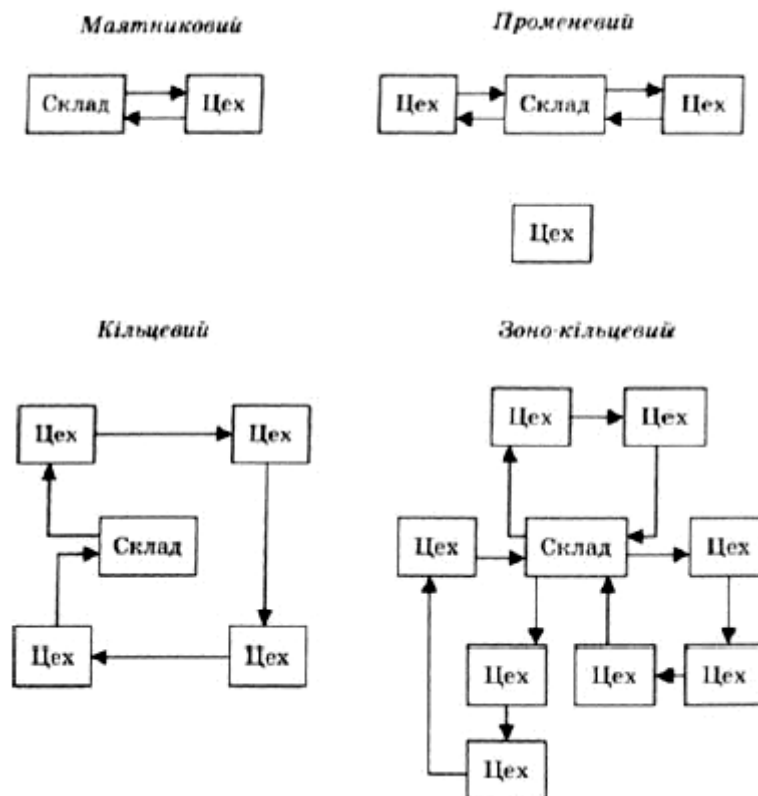


Рисунок 5.1 – Схеми маршрутизації внутрішньовиробничих перевезень

При розробленні схем руху необхідно враховувати міжцехову кооперацію, можливість поєднання різних систем маршрутів з метою зменшення холостих пробігів.

При маятниковій системі транспортний зв'язок між пунктами здійснюється за двома варіантами: в одному напрямку з вантажем, в іншому – порожняком; в обох напрямках з вантажем.

Схема променевих маршрутів застосовується для доставлення вантажів із одного пункту в декілька пунктів чи, навпаки, з декількох пунктів в один (постачання готової продукції з декількох цехів).

Схема кільцевих, зонно-кільцевих маршрутів забезпечує вантажне обслуговування декількох споживачів вантажів, розташованих у зоні цього кільця, за один рейс.

Вибір транспортно-технологічних систем доставлення вантажів передбачає їх критичний аналіз та оцінку переваг і недоліків кожної з них. Найвні такі транспортно-технологічні системи доставлення вантажів [1]:

- контейнерна – універсальна і найбільш розповсюджена система доставлення, придатна для перевезення крупних партій штучних вантажів на залізничних платформах і спеціальних судах-контейнеровозах. Застосування цієї системи тісно пов'язане з використанням морського транспорту в поєднанні з залізничним, а також автомобільного та водного транспорту;

- ролкерна – система доставлення вантажів з горизонтальним способом обслуговування суден. Система придатна для перевезення змішаних вантажопотоків на короткі відстані;

- пакетна – система доставлення, що вимагає спеціального упакування вантажів. Ця система передбачає здійснення витрат на утримання складів та на пакувальні матеріали. Може застосовуватися для перевезення укрупнених партій вантажів;

- ліхтеровозна – система з плавучими ємностями, що відділяються, може бути використана в мілководних портах.

5.2 Класифікація транспортного обслуговування клієнтів

Транспортне обслуговування передбачає низку операцій на початкових та кінцевих стадіях перевізного процесу та у процесі самого перевезення. Перевезення здійснюють державні або приватні компанії, а початкові та кінцеві операції можуть виконувати як відправники, так і організації, з якими відправники укладають відповідні угоди.

При великих обсягах перевезень необхідно провести техніко-економічні розрахунки доцільності роботи клієнта, самому створивши на підприємстві відповідний підрозділ (транспортний цех, відділ маркетингу і т. ін.), чи передати виконання цих робіт спеціалізованим підприємствам.

Залежно від того, де виконуються операції, у пунктах відправлення чи призначення або на шляху прямування, а також від повноти обслуговування транспортне обслуговування може бути:

- частковим або неповним – підприємство бере на себе не всі види обслуговування, а тільки окремі (рисунок 5.2). Це можуть бути послуги з інформації про місце перебування вагонів з вантажами, доставлення вантажів на/зі станцій, оформлення перевізних документів та ін.;

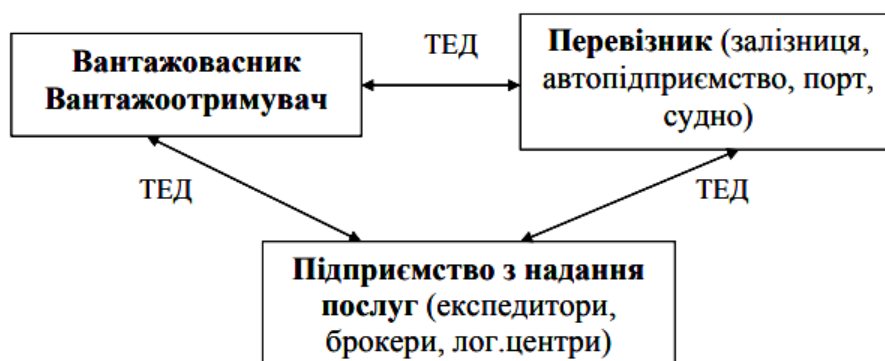


Рисунок 5.2 – Схема часткового виконання операцій з транспортного обслуговування (надання послуг у пункті відправлення/отримання вантажу)

- місцевим – операції виконуються у повному обсязі у пунктах відправлення або призначення та на шляху прямування (рисунок 5.3);

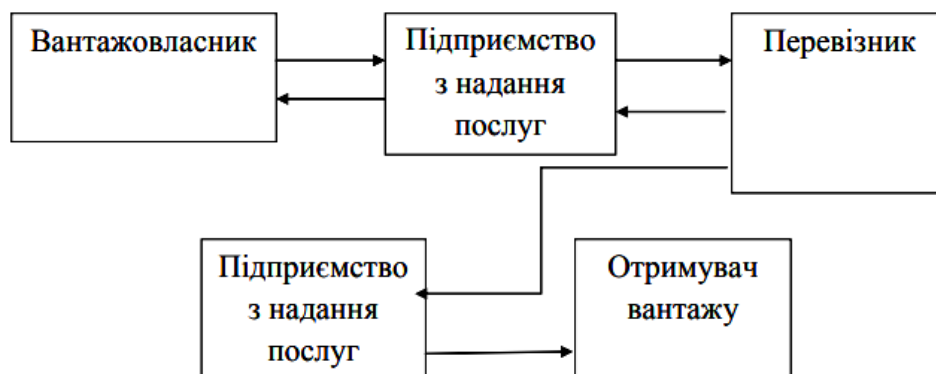


Рисунок 5.3 – Схема місцевого виконання операцій з транспортного обслуговування

- повним – усі операції, пов’язані з доставленням вантажу упродовж усього шляху переміщення від складу відправника до складу одержувача, здійснює спеціалізоване підприємство (рисунок 5.4).

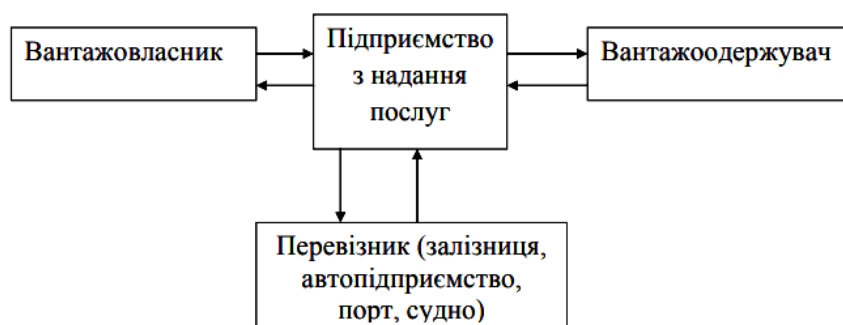


Рисунок 5.4 – Схема повного виконання операцій з транспортного обслуговування

Найбільш ефективна форма обслуговування клієнтів можлива, коли спеціалізовані підприємства з надання послуг входять в структуру перевізників.

Статутом залізниць України ст. 65 [28] передбачено, що у складі залізниць можуть створюватись експедиторські та транспортно-експедиторські організації, які найбільш ефективно з мінімальними витратами забезпечують надання транспортних послуг.

При такій формі обслуговування, коли підприємство з надання послуг входить в структуру перевізника, є можливість розробити єдину технологію транспортного процесу з відправлення чи отримання вантажу за схемою «від дверей до дверей», забезпечити чітку взаємодію різних структурних підрозділів, зменшити собівартість послуг.

5.3 Систематизація транспортних послуг

Усі транспортні послуги, які надаються під час перевезення, можна систематизувати за трьома критеріями: місцем виконання, часом їх виконання та видом виконуваних робіт.

За місцем виконання розрізняють послуги, які надаються на складі відправника вантажу (експедитора), станції відправлення, шляху прямування, станції призначення та складі вантажоотримувача.

За часом виконання розрізняють послуги, що надаються до приймання вантажу для перевезення у процесі (після) приймання вантажу до перевезення, у процесі перевезення до видавання вантажу та після видавання вантажу [1].

За видом виконуваних робіт можна виділити такі послуги:

- заповнення та оформлення документів;
- укладання договорів перевезення та їхнє виконання;
- пред'явлення вантажів до перевезення;
- виконання навантажувально-розвантажувальних робіт;
- інформаційне обслуговування;
- сплата перевізних платежів і т. д.

Кожен із вище наведених видів послуг включає до себе окремі детальніші роботи (послуги), які може виконувати вантажовласник або спеціалізоване підприємство (експедитор) за дорученням вантажовласника.

5.4 Роль, функції та критерії вибору експедиторів і транспортно-експедиторських посередників

Продуценти транспортно-експедиторських послуг можуть здійснювати такі види діяльності: приймання заявок на перевезення та укладання договорів про транспортно-експедиторське обслуговування; попереднє планування перевезень (вибір типу транспорту, перевізника, страхувальника, попередній розрахунок витрат); приймання вантажів та підготовку до перевезення; організація перевезення та перевалки вантажів залізничним, морським, річковим, автомобільним та повітряним транспортом; організація перевезень зовнішньоторговельних вантажів різними видами транспорту по територіях зарубіжних країн відповідно до умов контрактів; надання послуг, пов'язаних із накопиченням, доробкою, сортуванням та комплектуванням вантажів; оформлення документів відповідно до митних, карантинних і санітарних вимог, страхування вантажів; ведення обліку надходження та відправлення вантажів з портів і залізничних станцій; організація експертизи вантажів у портах і на залізничних станціях; здійснення навантаження та розвантаження транспортних засобів за цінами і тарифами, визначеними чинним законодавством України; контроль руху вантажопотоку і розгляд інцидентів; здійснення кількісного і якісного аналізів вантажопотоків; інформування клієнтів щодо руху вантажів.

Транспортно-експедиторське обслуговування вантажів може здійснюватися суб'єктами підприємницької діяльності – експедиторами, які діють за дорученням вантажовідправників і вантажоодержувачів. Вони

організують транспортно-експедиторське обслуговування, але самі можуть і не брати безпосередньої участі в процесі перевезення.

Користування послугами транспортно-експедиторських посередників має певні переваги:

1) кожна партія вантажу може бути перевезена з найменшими витратами за рахунок консолідації вантажів (збору вантажів від декількох клієнтів);

2) є великий діапазон можливих розмірів і типів транспортних засобів. Можливо вибрати найбільш пристосований для цього вантажу транспортний засіб;

3) клієнтами можуть готуватися відправки без урахування наявності зворотного вантажу;

4) виключається проблема простою, порожніх пробігів і недовантаження транспортних засобів у періоди спаду ділової активності і проблема їх недостатності у періоди підвищення;

5) транспортно-експедиторські послуги дають змогу замовникам скоротити потребу в транспортних засобах і обслуговуючому персоналі до мінімуму;

6) раціоналізуються і оптимізуються вантажні потоки на всіх рівнях;

7) якісно підвищується ефективність роботи самих транспортних засобів, а також обслуговуючого персоналу;

8) знижуються кількісні параметри і покращується структура запасів за рахунок збільшення частоти поставок.

До транспортно-експедиторських посередників належать: спеціалізовані транспортні, експедиторські, транспортно-експедиторські (логістичні) фірми, компанії фізичного розподілу, вантажні термінали і термінальні комплекси, вантажні розподільні центри, підприємства з сортування, упакування готової продукції, вантажопереробки та інші підприємства.

Порівняльну характеристику логістичних послуг, що надаються різними типами транспортно-експедиторських підприємств, наведено в таблиці 5.1.

Таблиця 5.1 – Порівняльна характеристика логістичних послуг, що надаються різними типами транспортно-експедиторських підприємств

Тип підприємства, вид транспортно-експедиторського обслуговування	Перелік основних послуг
<p>Великі підприємства з потужним автотранспортним парком, ефективною комунікаційною системою, розгалуженою мережею філій та представництв. Надання широкого спектра послуг у сфері транспортування та складування, що мають попит у споживачів</p>	<p>Організація і проведення перевезень на великі відстані у взаємодії з іншими експедиторами чи іншими видами транспорту — залізничним (комбіновані чи контейнерні перевезення). Утримання розподільчих центрів у всіх промислових районах. Послуги з розподілу товарів із розподільчих центрів між регіонами, виходячи з господарчої потреби. Послуги з перевезень із залученням у ролі субпідрядників малих транспортних підприємств. Утримання виробничих складів у різних галузях промисловості. Складування і транспортування небезпечних вантажів у спеціальному транспорті. Надання посередницьких послуг в організації перевезень автомобільним, залізничним, водним і повітряним транспортом. Здійснення перевезень імпорتنих і експортних товарів філіями за кордоном</p>
<p>Мале підприємство з гнучкою системою управління та організації технологічного процесу. Спеціалізація на певних видах послуг, які, зазвичай, переважають середній рівень на ринку</p>	<p>Перевезення на великі відстані, організація лінійних перевезень (виключно власними силами). Утримання розподільчих складів у кінцевих пунктах ліній перевезень. Посередництво при організації перевезень. Перевезення рідких і сипучих вантажів</p>
<p>Мале підприємство чи окремих підприємств з обмеженими ресурсами. Вузька спеціалізація, надання окремих низьковитратних видів послуг</p>	<p>Перевезення вантажів: транспорт надається у розпорядження іншого транспортного чи промислового підприємства. Перевезення на невеликі відстані: доставлення вантажів іншого транспортного чи промислового підприємства</p>

Ефективним методом вибору транспортно-експедиторських посередників є оголошення тендерів. Конкурсанти повинні надати у встановлені терміни документацію з відповідними пропозиціями. Отримані пропозиції оцінюються з використанням аналітичного чи експертного методів. Обирається посередник, що запропонував найбільш вигідні умови транспортно-експедиторського обслуговування. Правильність вибору транспортно-експедиторських посередників гарантована за умови використання обґрунтованих критеріїв їх вибору .

Можна виділити три групи критеріїв вибору транспортно-експедиторських посередників:

1) фінансово-економічні показники діяльності посередника:

- стійкість фінансового стану;
- прибутковість;
- тривалість роботи на ринку транспортно-експедиторських послуг;
- показники ліквідності;

2) вартісні показники перевезень:

- вартість транспортно-експедиторських послуг;
- можливість кредитування;
- можливість відстрочення платежів за надані послуги;
- наявність гнучкої системи цінових знижок;

3) показники надійності обслуговування:

- швидкість постачань;
- терміни доставлення вантажів;
- забезпечення збереженості вантажів;
- можливість здійснення будь-яких транспортно-експедиторських послуг;
- можливість здійснення термінових перевезень;
- гнучкість умов, на яких надаються транспортно-експедиторських послуги.

Контрольні питання

- 1 Що мається на увазі під виробничою діяльністю у сфері обігу?
- 2 Перерахуйте види виробничих послуг.
- 3 Що мається на увазі під маршрутизацією перевезень продукції?
- 4 Розкрийте зміст етапів складання узгоджених графіків доставлення продукції споживачам.
- 5 Які транспортні послуги можуть бути за класифікацією?
- 6 Чи можуть у складі залізниць бути спеціалізовані підприємства з надання транспортних послуг?
- 7 За яким критеріями можна класифікувати транспортні послуги?

ЛЕКЦІЯ 6. Основна товаросупровідна документація

6.1 Основна товаросупровідна документація при залізничних перевезеннях.

6.2 Основна товаросупровідна документація при перевезеннях іншими видами транспорту.

6.3 Документальне оформлення міжнародних перевезень різними видами транспорту.

6.1 Основна товаросупровідна документація при залізничних перевезеннях

Основним документом у перевезенні товарів залізницями України, а також із країни в країну є залізнична накладна. Вона виконує функції договору перевезення, є товарно-розпорядчим документом і підтвердженням про приймання вантажу до перевезення.

Відповідно до ст. 23 Статуту залізниць України [28] та ст. 7 Правил СМГС [30] при пред'явленні вантажу для перевезення, відправник вантажу повинен надати на кожне відправлення вантажу, упаковане належним чином, транспортну залізничну накладну та інші передбачені відповідними нормативними актами документи. Зазначена накладна та видана на її підставі відправнику вантажу квитанція про приймання вантажу підтверджують укладання договору перевезення вантажу.

На перевезення вантажів у внутрішньому залізничному сполученні відправником і залізницею заповнюється комплект документів, що складається з накладної, дорожньої відомості, корінця дорожньої відомості та квитанції приймання вантажу до перевезення (рисунок 6.1).

У накладній фіксуються важливі деталі, пов'язані з виконанням договору перевезень. Важливе значення накладної полягає в тому, що, уклавши договір, сторони – залізниця і відправник вантажу – приймають на себе обов'язок і відповідальність за виконання вимог Статуту і Правил перевезень вантажу, що забезпечує схоронність і своєчасне доставлення вантажу

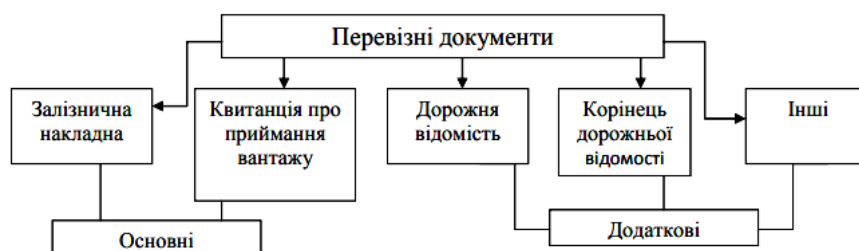


Рисунок 6.1 – Перелік перевізних документів у внутрішньому залізничному сполученні

Накладна є документом незворотнім. Вантаж віддається у розпорядження вантажоодержувача після пред'явлення ним накладної та документа, що засвідчує його особу. Оскільки у світі існує декілька систем

залізничного сполучення, які відрізняються між собою шириною колії, габаритами локомотивів і вагонів, умовами перевезень та ін., то регулювання міжнародних залізничних перевезень здійснюється кількома незалежними одна від одної міжнародними конвенціями, кожна з яких застосовується конкретно до якоїсь із систем і регламентує форму залізничної накладної.

Європейські країни послуговуються Конвенцією про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) [45], учасниками якої є 33 держави (більшість країн Європи, а також ряд країн Азії та Північної Африки). КОТІФ містить умови перевезення вантажів. Зокрема встановлює, що ставки перевізних платежів визначаються національними та міжнародними тарифами. Передбачені граничні терміни доставлення вантажів. Спричинені простроченням при доставленні збитки відшкодовуються вантажовласникові у межах трикратних перевізних платежів.

У разі транзиту вантажів залізничним транспортом до митних органів на дільницях, на які поширюється сфера застосування Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ), подається накладна ЦІМ [46].

Між соціалістичними країнами Європи та Азії у 1951 р. була укладена багатостороння транспортна конвенція – Угода про міжнародне вантажне сполучення (УМВС), або, мовою оригіналу, – СМГС (Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении) [30]. В УМВС визначені терміни доставки вантажів, встановлено, що перевізні платежі на залізницях країн відправлення та призначення за ставками внутрішніх тарифів, а під час прямування дорогами транзиту – за транзитними тарифами. На відміну від КОТІФ, максимум відповідальності в УМВС не встановлений і відшкодування виплачується перевізником у межах дійсної вартості вантажу, вказаної у рахунку постачальника, чи оголошеної його вартості. Порушення та нецілісність вантажу мають бути

підтвержені комерційним актом. У разі прострочення при доставленні залізниця сплачує штраф у процентному відношенні до перевізної плати [47].

Укладання договору міжнародних перевезень вантажів відповідно до положень УМВС оформляється комплектом перевізних документів іншого складу, ніж у внутрішньому сполученні.

Він містить такі документи (рисунок 6.2): 1 Оригінал накладної; 2 Дорожня відомість; 3 Дублікат накладної; 4 Лист видачі вантажу; 5 Повідомлення про прибуття вантажу.

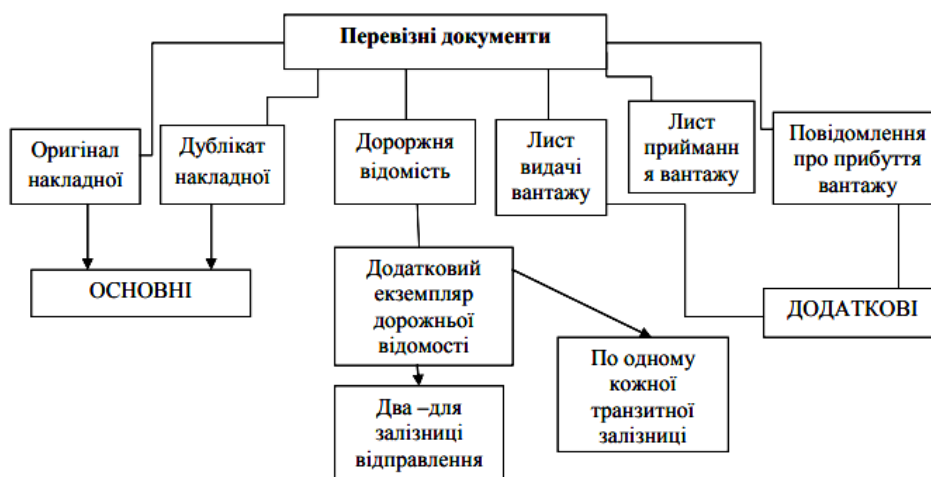


Рисунок 6.2 – Перелік перевізних документів у міжнародному сполученні

Порядок оформлення комплекту перевізних документів на внутрішні та міжнародні перевезення здійснюється відправником чи за його дорученням експедитором відповідно до вимог Правил перевезень вантажів та Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС).

З метою зменшення затримок вагонів на прикордонних станціях для переоформлення перевізних документів із країн одного транспортного права (СМГС) в країни іншого транспортного права (ЦІМ) у 2006 р. було

прийнято рішення про розроблення єдиного перевізного документа ЦІМ/СМГС. Того ж року були здійснені перші перевезення вантажів за такою накладною з України до Німеччини. Залежно від обраного маршруту та країн, якими здійснюються перевезення, накладною може бути накладна СМГС, накладна ЦІМ або єдина уніфікована накладна ЦІМ/СМГС [46].

6.2 Основна товаросупровідна документація при перевезеннях іншими видами транспорту

Морські перевезення можна поділити на трампове та лінійне судноплавство.

Трамповими (англ. – «бродяга») називаються судна, які здійснюють нерегулярні рейси, без чіткого розкладу та скеровуються судовласниками туди, де з боку фрахтувальників є попит на тоннаж. Трампові судна транспортують переважно масові вантажі: деревину, руду, вугілля, зерно, нафтопродукти та ін.

Договір на перевезення вантажів трамповими суднами укладається у вигляді чартеру. Сторонами у чартерному договорі є фрахтувальник (вантажовідправник чи його представник) і фрахтівник (перевізник чи його представник).

Видів фрахтування суден декілька, це: фрахтування на один рейс, на послідовні рейси, за генеральним контрактом та ін. Фрахтові ставки складаються залежно від ринкової кон'юнктури та встановлюються безпосередньо судовласником.

Лінійне судноплавство – форма транспортних послуг, яка забезпечує регулярні перевезення між встановленими портами генеральних вантажів заздалегідь оголошеним розкладом. Сполучення регулярними лініями підтримується одним чи кількома судноплавними компаніями. Лінійні

судна перевозять переважно дрібні партії вантажів від великої кількості відправників до великої кількості одержувачів.

Основним документом у морських перевезеннях є коносамент [40].

Коносамент – це документ, який видає судновласник вантажовласникові на підтвердження прийняття вантажу до перевезення морським шляхом. Коносамент, у якому вказане право власності на товар, називається оригінальним коносаментом.

Коносамент виконує декілька функцій: розписка судновласника за прийнятий вантаж, надання права власникові оригіналу розпоряджатися вантажем, що робить його товаророзпорядчим документом та ін.

Коносаменти можуть бути таких видів: коносамент на ім'я названої особи чи вантажоодержувача; коносамент на пред'явника; ордерний коносамент; прямий коносамент; наскрізний коносамент.

Автомобільні перевезення. Основним документом у автомобільних перевезеннях є автотранспортна накладна, яка виконує функції договору перевезення, товаророзпорядчого документа та розписки перевізника. Зміст відомостей, що надаються у міжнародній (CMR або ЦМР) накладній, визначається Концепцією про договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом [48].

Накладна складається відправником у чотирьох екземплярах (два для перевізника і по одному для продавця та покупця), підписується відправником і перевізником.

Автомобільні тарифи встановлюються у розрахунку за перевезення однієї тонни вантажу залежно від відстані і можуть передбачити певні надбавки, знижку та штрафи з встановленої суми.

Повітряні перевезення. Перевезення повітряним транспортом регламентуються Повітряним кодексом України (1993 р.) та іншими нормативно-правовими документами [37, 49, 50, 51].

Перевезення вантажів може здійснюватися пасажирськими та спеціалізованими вантажними літаками. На рейсових пасажирських літаках до перевезення приймаються вантажі, маса одного місця яких не перевищує 200 кг, а габарити відповідають розмірам вантажного люка.

Для здійснення чартерних (нерегулярних, не за розкладом рейсів у міжнародному сполученні) оформлюється вантажна накладна міжнародного зразка (Air waybill). Вантажна накладна – перевізний документ, що видається перевізникам і є доказом укладання договору на перевезення. Вантажна накладна міжнародного зразка має бути заповнена відправником англійською мовою. Внесення до вантажної накладної (комплект, що включає 12 примірників) даних, що стосуються тарифів і зборів, виконуються перевізником. Три примірники в комплекті є оригіналами і призначаються:

- оригінал № 1 – для перевізника, який видав накладну. Є документальним свідченням підписання перевізником і відправником договору на перевезення;

- оригінал № 2 – для одержувача. Слідує з вантажем до пункту призначення та видається одержувачу разом із вантажем;

- оригінал № 3 – для відправника. Видається відправнику і служить документальним доказом прийняття вантажу перевізником до перевезення.

Дев'ять інших примірників у комплекті є копіями і призначені для різних цілей.

Накладна для повітряних вантажних перевезень служить: як доказ про укладання угоди на перевезення і прийняття вантажу для перевезення; відомість відправлених вантажів, куди вносяться перевізні документи, а в разі необхідності також фіксуються особливі умови відправника; документ для нарахування фрахту (тарифів, перевізної плати); страховий поліс; митний документ при вивезенні, перевезенні або ввезенні вантажу.

Для авіап перевезень авіанакладна – такий самий документ, що й коносамент у морських перевезеннях, залізнична накладна – у залізничних.

6.3 Документальне оформлення міжнародних перевезень різними видами транспорту

Перевезення вантажів згідно з Законом України «Про транзит вантажів» (1999 р.), «Про транспортно-експедиторську діяльність» (2004 р.), міжнародних правил СМГС, СІМ, СМР та інших супроводжується товарно-транспортними документами, складеними мовою міжнародного спілкування або державною мовою, якщо вантажі перевозять в Україні. Залежно від виду транспорту такою накладною може бути:

- авіаційна вантажна накладна (Air Waybill);
- міжнародна автомобільна накладна (СМР);
- накладна УМВС (СМГС);
- накладна ЦІМ (СІМ);
- накладна ЦІМ/УМВС (ЦІМ/СМГС);
- коносамент (Bill of Lading).

Крім цього, при перевезенні вантажу супровідними документами мають бути:

- рахунок-фактура (Invoice);
- пакувальний листок (специфікація);
- вантажна відомість (Carge Manifest);
- книжна МДП (Carnet TIR).

При декларуванні вантажів відповідно до митного законодавства України до митних органів подається митна вантажна декларація (ВМД) або накладна УМВС (СМГС) ЦІМ (СІМ) [7, 46, 47, 48].

У разі транзиту вантажів залізничним транспортом до митних органів на дільницях, на які поширюється сфера застосування конвенції (COTIF), подається накладна ЦІМ (СІМ).

У разі транзиту вантажів залізничним транспортом до митних органів подається накладна УМВС (СМГС) або накладна ЦІМ (УМВС), що містять відомості, необхідні для здійснення митного контролю.

У разі транзиту вантажів автомобільним транспортом до митних органів подається митна вантажна декларація (ВМД) або книжна МДП (Carnet TIR) [7].

Митне оформлення транзиту підакцизних вантажів будь-яким видом транспорту (крім авіації) проводиться виключно за умов подання митним органам вантажної митної декларації (ВМД).

Службовим особам спеціально уповноважених органів виконавчої влади, які здійснюють контроль транзиту вантажів, забороняється вимагати від учасників транзиту іншої документації для транзитних вантажів, крім визначених міжнародними договорами України та передбачених законом України «Про транзит вантажів».

Контрольні питання

1 Які аркуші входять до комплексу перевізних документів у внутрішньому залізничному сполученні?

2 З яких аркушів складається накладна у міжнародному залізничному сполученні?

3 На які види поділяються морські перевезення?

4 Що таке коносамент, хто його складає і яке його призначення?

5 Зі скількох аркушів складається накладна при автомобільних перевезеннях?

ЛЕКЦІЯ 7. Транспортно-експедиторське обслуговування приймання вантажів до транспортування

7.1 Приймання вантажів до перевезення. Тара, пакування, маркування, навантаження.

7.2 Визначення маси і кількості місць вантажу.

7.3 Пломбування вагонів і контейнерів.

7.1 Приймання вантажів до перевезення. Тара, пакування, маркування, навантаження

Вантажі, які потребують тарування або пакування для запобігання їх втрати, пошкодження, псування і зниження якості під час перевезення, а також від нанесення шкоди людям, мають подаватися до перевезення в тарі або опакованні, що забезпечує повністю ці вимоги.

Відправник несе відповідальність за всі наслідки відсутності або незадовільного стану тари чи опаковання, зокрема він повинен відшкодувати залізниці збиток, який виник унаслідок цього. Тара при пакуванні та пакетуванні має відповідати вимогам нормативних документів (Держстандарт, технічні умови). Відправник зобов'язаний на вимогу залізниці пред'явити стандарт або технічні умови, сертифікат на відвантажувальну продукцію, а також на її тару.

У випадку пред'явлення до перевезення таких вантажів без тари чи опаковання, у несправній тарі чи опакованні, а також у тарі чи опакованні, що не відповідає властивостям вантажів чи не забезпечує перевантаження їх з вагона у вагон, залізниця має відмовити в прийманні таких вантажів. Залізниця зобов'язана здійснювати зовнішній огляд тари чи опаковання вантажів тільки в тих випадках, коли навантаження відбувається силами залізниці. Передбачаються такі основні види тари: барабани, фляги,

каністри, балони, мішки, ящики. Окремі вантажі повинні мати опаккування з паперу, картону, стружки, пінопласту та ін.

Якщо залізниця відмовляється прийняти вантаж, то на вимогу відправника вона має скласти про це акт загальної форми і один екземпляр акта надати відправнику [35].

Небезпечні вантажі мають бути упаковані відповідно до умов СМГС та Правил перевезення небезпечних вантажів.

Маркування – нанесення фарбою або надсічками літери чи порядкового номера на кожен одиницю вантажу. На тарно-штучні і штучні вантажі відправник зобов'язаний нанести маніпуляційні та транспортні написи (основні, додаткові та інформаційні).

Відправник повинен нанести на вантажні місця чіткі написи, що не стираються, чи прикріпити наклейки або бірки з зазначенням на них таких даних згідно з накладною: знаки (марки) вантажних місць і їх номери; станцію і залізницю відправлення; станцію і залізницю призначення; відправника і одержувача; кількість вантажних місць при дрібних відправках. У дрібних відправках треба маркувати кожне місце.

При пред'явленні до перевезення домашніх речей відправник, крім того, повинен вкласти в кожне вантажне місце картку з зазначеними вище даними маркування.

У вагонних відправленнях, за винятком вантажів, навантажених навалом, маркується не менше 10 місць на вагон, що розміщуються біля дверей вагона. Якщо перевезення певних вантажів потребує особливих умов через властивості цих вантажів, відправник повинен також помістити на окремих вантажних місцях написи чи наклейки про обережне поводження з вантажем, наприклад «Обережно», «Верх».

Наклейки мають бути поміщені відправником також і на вагонах, за винятком випадків, коли таке наклеювання здійснюється залізницею відправлення відповідно до внутрішніх правил, що діють на цій залізниці.

Маркування наноситься мовою країни відправника з перекладом на одну з робочих мов ОСЖД (китайську чи російську). Відправник несе відповідальність за правильність написів, наклеює або бірок на вантажних місцях і вагонах.

Навантаження вантажів на станції відправлення відбувається:

1) при перевезеннях у критих та ізотермічних вагонах, вагонах-цистернах – відповідно до внутрішніх правил, що діють на залізниці відправлення;

2) при перевезеннях на відкритому рухомому складі в безперевантажувальному сполученні за участю залізниць різної ширини колії – відповідно до технічних умов навантаження і кріплення вантажів на відкритому рухомому складі (ТУ);

3) при перевезеннях на відкритому рухомому складі за участю залізниць однієї ширини колії, а також у перевантажувальному сполученні за участю залізниць різної ширини колії – відповідно до технічних умов навантаження і кріплення вантажу на відкритому рухомому складі чи іншими правилами, погодженими між залізницями, що беруть участь у перевезенні.

Відправник зобов'язаний вказати в накладній у графі «Навантаження», ким здійснюється навантаження.

Якщо навантаження здійснюється відправником, то він несе відповідальність за всі наслідки незадовільного навантаження, і, зокрема, він повинен відшкодувати залізниці заподіяний їй унаслідок цього збиток. Залізниця може вимагати від відправника, щоб штучні вантажі, приймання, навантаження і перевантаження яких неможливо без значної затрати часу, були об'єднані в більші навантажувальні одиниці шляхом зв'язування чи упакування їх.

Вагони можуть бути завантажені тільки до максимальної вантажопідйомності з урахуванням допустимого навантаження на вісь вагона (до 23 т). Максимальною вантажопідйомністю вважається:

1) якщо на вагоні є тільки один напис про вантажопідйомність – ця вантажопідйомність вважається максимальною;

2) якщо на вагоні є два написи – вантажопідйомність, що відповідає більшій цифрі (менша позначає мінімальну вантажопідйомність);

3) якщо на вагоні є трафарет «АВС» – максимальна величина вантажопідйомності, зазначена під буквою «С». Завантаження вагона понад максимальну вантажопідйомність вважається перевантаженням.

7.2 Визначення маси і кількості місць вантажу

Під час здавання вантажів до перевезення відправником має бути зазначена у накладній їхня маса (ст. 37, Статут залізниць України) [28].

Визначення маси і кількості місць вантажів у міжнародному сполученні здійснюється відповідно до внутрішніх правил, що діють на залізниці відправлення.

Маса тарних і штучних вантажів визначається шляхом підрахунку стандартної маси бруто вантажних місць або маси. У накладній зазначається маса й кількість місць, а в графі «Спосіб визначення маси» пишеться «За стандартом» і вказується маса стандартного місця. Маса зернових вантажів, насіння, висівок і комбікормів визначається на вагонних вагах. Маса наливних вантажів визначається заміром об'єму та розрахунку за спеціальними таблицями або на тензOMETричних чи інших вагах. Маса лісоматеріалів визначається умовно за кількістю завантажених у вагон кубічних метрів лісоматеріалів.

При перевезенні вантажів у міжнародному сполученні є деякі відмінності, а саме:

1) вантажі, що перевозяться на відкритому рухомому складі без укриття брезентами чи під незапломбованими брезентами, приймаються до перевезення з обов'язковим зазначенням відправником у накладній:

– числа місць і маси вантажу, якщо загальна кількість місць не перевищує 100;

– тільки маси вантажу, якщо загальна кількість місць більше 100.

У цьому випадку в накладній у графі «Число місць» відправник має вказати: «Навалом»;

2) дрібні неупаковані вироби приймаються до перевезення тільки за їхньою масою без підрахунку кількості місць. У накладній у графі «Число місць» відправник повинний вказати: «Навалом»;

3) тарні вантажі, маса яких визначається при упакуванні й указується на кожному вантажному місці, а також вантажні місця однакової стандартної маси при прийнятті до перевезення не зважуються.

У цих випадках відправник зобов'язаний вказати в накладній число місць і загальну масу вантажу, а в графі «Спосіб визначення маси» вказати, яким способом визначена загальна маса вантажу: за стандартною масою («За стандартом») чи за масою, зазначеною на вантажних місцях («За трафаретом»);

4) якщо в накладній маса вантажу проставлена, як у графі «Маса (у кг) визначена відправником», так і в графі «Маса (у кг) визначена залізницею», то відповідальною масою вважається маса, визначена залізницею.

7.3 Пломбування вагонів і контейнерів

Завантажені контейнери, а також криті вагони і цистерни пломбуються тим підприємством, організацією, засобами яких проводилося навантаження. Домашні речі можуть перевозитись за

пломбами залізниці або експедитора. Пломби, пломбувальні лещата і дріт, запірно-пломбувальні пристрої для пломбування вагонів і контейнерів надаються залізницею за плату, виходячи з їхньої собівартості (стаття 38 Статуту залізниць України) [28].

У критих та ізотермічних вагонах підлягають пломбуванню двері й усі інші отвори, за винятком вентиляційних, закритих зсередини ґратами чи іншим способом. У вагонів-цистерн підлягають пломбуванню всі наливні та зливні прилади. Не пломбуються нижні зливні прилади цистерн, якщо їхня конструкція не допускає відкриття нижнього зливного приладу без розкриття верхнього завантажувального люка.

Для пломбування мають застосовуватися пломби чи запірно-пломбувальні пристрої, зняття яких неможливе без їхнього пошкодження; пломби чи запірно-пломбувальні пристрої мають бути накладені так, щоб виключалася можливість допускання до вантажу без їхнього пошкодження.

Якщо вагон пломбується відправником, то пломби повинні мати такі чіткі знаки: найменування станції (у випадку потреби – скорочене); дату накладення пломби чи контрольних знаків; скорочене найменування відправника.

Крім того, пломби відправника можуть мати скорочене найменування залізниці відправлення.

При пломбуванні вагонів залізницею пломби повинні мати ті ж знаки; однак замість скороченого найменування відправника вони мають містити скорочене найменування залізниці відправлення, а також номер лещат, якщо пломби не мають контрольних знаків.

Запірно-пломбувальні пристрої (ЗПП), незалежно від того ким здійснюється пломбування – відправником чи залізницею – повинні мати такі знаки: скорочене найменування залізниці відправлення; товарний знак

УЗ, товарний знак підприємства виробника; найменування ЗПП, остання цифра року виготовлення ЗПП; контрольний знак.

Додатково запірно-пломбувальні пристрої можуть мати найменування станції відправлення і вантажовідправника, за необхідності – скорочене.

При пломбуванні вагона і контейнера декількома запірно-пломбувальними пристроями, вони повинні мати різні контрольні знаки.

У випадку облаштування критих та ізотермічних вагонів додатковими пристроями для накладення пломб у верхній частині дверей, запірно-пломбувальні пристрої встановлюються тільки на основні пристрої для пломбування [35].

Залізниця відправлення має не менш ніж за два місяці повідомити всі залізниці, що беруть участь у перевезенні, про правила користування і порядок зняття конкретного запірно-пломбувального пристрою. Застосування пристроїв, для зняття яких потрібно використовувати пристосування спеціальної конструкції (знімачі, ключі), має бути погоджене залізницею відправлення з залізницями, що беруть участь у перевезенні.

При здійсненні перевезень транзитних вантажів із країн, що не беруть участь у УМВС (у тому числі перевантажуються через морські порти), великотоннажні контейнери, автопоїзди, автомобільні знімні кузови, напівпричепа та ін., можуть бути прийняті до подальшого перевезення за пломбами і запірно-пломбувальними пристроями першого відправника вантажу.

У портах перевалки пломбування вагонів (контейнерів) з вантажами, що перевозяться не в прямому міжнародному сполученні, та зняття ЗПП (пломб) з них здійснюються експедитором або портом.

Контрольні питання

- 1 Хто несе відповідальність за незадовільний стан тари, опаккування, неправильне маркування?
- 2 Які ви знаєте основні види тари?
- 3 Чи може залізниця відмовитись прийняти вантаж через незадовільний стан тари та опаккування?
- 4 Які написи повинен нанести відправник на вантажні місця?
- 5 Яких умов навантаження вантажів на станціях відправлення необхідно дотримуватись?
- 6 Як визначається маса вантажів при відправленні?
- 7 Для чого пломбуються вагони та контейнери, які пломбувальні пристрої використовуються?
- 8 Які знаки мають бути на ЗПП?
- 9 В якому документі на станції записуються відомості про пломби чи ЗПП, накладені на вагон (контейнер)?

ЛЕКЦІЯ 8. Документальне оформлення транспортно-експедиторських послуг

- 8.1 Акт виконаних робіт. Акт приймання-передавання вантажу.
- 8.2 Зміст і призначення ТТН.
- 8.3 Порядок заповнення ТТН.

8.1 Акт виконаних робіт. Акт приймання-передавання вантажу

Перевезення вантажів різними видами транспорту супроводжується товарно-транспортними документами, які заповнюються міжнародною

мовою або державною мовою, якщо вантажі перевозяться територією України.

Основним документом, який підтверджує факт надання послуг транспортного експедирування, є акт приймання-передавання наданих послуг або акт виконаних робіт. Акт може бути використано для договорів з надання будь-яких послуг – транспортних, експедиторських, бухгалтерських, юридичних, консультаційних тощо. Акт є невід’ємною частиною попередньо укладеного Договору про надання послуг між замовником та виконавцем [52].

Акт має містити таку інформацію:

- місце та дату складання Акту;
- відомості про сторони договору, які підписали Акт;
- період часу, протягом якого були надані послуги та їх детальний опис;
- вартість наданих послуг (із зазначенням суми ПДВ, якщо такий передбачено);
- посилання на те, що Замовник не має до Виконавця претензій щодо характеру, обсягу та якості наданих послуг;
- підписи представників сторін, які склали акт.

Акт виконаних робіт складається у двох екземплярах. При наданні транспортних послуг окрім акта ще й обов’язково складається товаро-транспортна накладна [52].

Документом, який посвідчує факт передавання товару від постачальника до покупця, є акт приймання-передавання вантажу, він складається у довільній формі [53].

Акт приймання-передавання вантажу (товару) може використовуватися у таких ситуаціях:

- передавання товарів на відповідальне зберігання;
- передавання товару за договором позички. Позичка – це безкоштовне користування об’єктом;

- передавання певних активів в оренду. Оренда – це платне користування певною річчю;
- передавання товарів між матеріально-відповідальними особами;
- передавання товарів при їх русі від продавця до кінцевого покупця (постачання товару).

8.2 Зміст і призначення ТТН

Товарно-транспортна накладна (ТТН) – це єдиний для усіх учасників транспортного процесу юридичний документ, що призначений для списання товарно-матеріальних цінностей, обліку на шляху їх прямування, оприбуткування, складського, оперативного та бухгалтерського обліку, а також для розрахунків за перевезення вантажу та обліку виконаної роботи [54, 55].

Товарно-транспортна накладна (ТТН) є основним первинним документом, який містить інформацію про перевезення вантажу, обсяги такого перевезення та відповідальних за його здійснення осіб. Цей документ використовується для внутрішніх перевезень у межах території України.

Існують такі види товарно-транспортних накладних:

- товарно-транспортна накладна типової форми №1-ТН, яку застосовують у межах України;
- товарно-транспортна накладна типової форми CMR, яку застосовують у міжнародному сполученні;
- спеціальна товарно-транспортна накладна типової форми №1-ТН (спирт), яку застосовують при перевезенні спирту етилового та спиртопродуктів;
- спеціальна товарно-транспортна накладна форми №1-ТТН (хліб), яку застосовують при перевезенні хлібобулочних виробів;
- спеціалізована товарно-транспортна накладна типової форми №1-ТН (МС), яку застосовують при перевезенні молочної сировини.

Вантажовідправник оформлює окрему ТН для кожного вантажоодержувача не менш ніж у чотирьох примірниках:

- перший залишається у вантажовідправника;
- другий надається вантажоодержувачу;
- третій та четвертий надаються автопідприємству.

Товарно-транспортна накладна складається з двох розділів:

- товарного (заповнюється вантажовідправником і містить відомості про вантаж та особу, що відпускає вантаж);
- транспортного (наводяться відомості про вантажно-розвантажувальні операції та показники роботи автопідприємства).

На залізничному транспорті накладна є транспортним документом при внутрішніх та міжнародних залізничних вантажних перевезеннях. Накладна є документальним оформленням договору на перевезення між вантажовідправником і залізницею.

8.3 Порядок заповнення ТН

Товарно-транспортна накладна типової форми № 1-ТН заповнюється в п'ять етапів [55]:

- вантажовідправником до прибуття автомобіля під завантаження;
- вантажовідправником після завантаження автомобіля;
- на маршруті – відповідальними особами перевізника;
- вантажоодержувачем після прибуття вантажу;
- перевізником після розвантаження.

1 Порядок заповнення ТН вантажовідправником до прибуття автомобіля під завантаження.

Після укладання угоди на перевезення вантажу або заявки замовника-експедитора вантажовідправник до прибуття автомобіля заповнює ТН в декількох екземплярах. Для кожного вантажу оформлюється окрема ТН.

Дата оформлення ТН вказується під назвою бланка «Товарно-транспортна накладна». У рядку «Замовник» вказується назва підприємства-замовника автотранспорту. У рядку «Вантажовідправник» вказується назва підприємства, що виконує відвантаження. У рядку «Вантажоодержувач» – назва підприємства одержувача вантажу. У рядку «Пункт завантаження» вказується адреса, звідки потрібно забрати вантаж. У рядку «Пункт розвантаження» – адреса, за якою потрібно доставити вантаж (пункт призначення) [54].

Розділ «Відомості про вантаж» заповнюється у такий спосіб:

- у графі 1 вказується порядковий номер чи код вантажу;
- графі 2 – номер вантажу за преїскурантом;
- графі 3 – назва вантажу (якщо перевезення здійснюється в контейнерах, то вказується номер контейнера);
- графі 4 – одиниці виміру вантажу;
- графі 5 – кількість вантажу, що перевозиться;
- графі 6 – ціна одиниці вантажу;
- графі 7 – загальна вартість цього виду вантажу.

У випадку неможливості перерахувати в товарно-транспортній накладній всі найменування вантажів, підготовлених до перевезення, до такої накладної вантажовідправник додає документ довільної форми з обов'язковим зазначенням відомостей про вантаж (графи 1-10 товарно-транспортної накладної).

У рядку «Всього відпущено на суму» вказується загальна вартість відвантаженого товару. У рядку «Відпуск дозволив» особа, відповідальна за відвантаження і правильність заповнення бланка ТН, вказує свою посаду і ставить підпис.

2 Порядок заповнення ТН вантажовідправником після завантаження автомобіля.

У рядку «Автомобіль» вказується марка автомобіля та його державний номер, номер подорожнього листа, до якого виписується ТН. У рядку «Автопідприємство» вказується назва підприємства-перевізника. У рядку «Водій» – прізвище, ім'я та по-батькові водія. У рядку «Причеп» – державний та гаражний номери причепів, що використовуються.

Розділ «Відомості про вантаж» заповнюються у такий спосіб:

- у графі 8 вказуються реквізити документів, які отримує водій і передає вантажоотримувачу разом з вантажем (товарні, залізничні накладні, сертифікати, свідоцтва і т. д.);

- графі 9 скорочено вказується вид тари, в якій перевозиться товар. У випадку неупакованого товару, ставиться «н/у»;

- графі 10 – кількість зайнятих місць за кожним з наведених у графі 1 найменувань вантажу і кожним видом опаккування. При перевезенні вантажу пакетами на піддонах вказується їх кількість, при перевезенні навалом, насипом, або наливом – вноситься відповідний запис, кількість місць не вказується;

- графі 11 – спосіб визначення маси вантажу.

У рядку «Вказаний вантаж» ставиться відтиск пломби, якою виконане пломбування вантажу. У рядку «Кількість місць» вказується загальна кількість зайнятих вантажем місць. У рядку «Масса брутто, т» прописом вказується кількість вантажів в тонах з точністю до 0,01, а в нижчому рядку – посада, прізвище, ім'я та по-батькові, підпис і штамп особи, відповідальної за відвантаження товару. У рядку «Прийняв водій-експедитор» – прізвище, ім'я та по-батькові, підпис водія, який підтверджує зразок відтиску пломби, кількість місць, масу вантажу, номери контейнерів, що прийняті до перевезення.

У випадку приймання вантажу довіреною особою вантажоодержувача в рядку «Вантаж отримав» вказується посада, прізвище, ім'я та по-батькові, підпис цієї особи. У рядку «За довіреністю»

проставляється номер і дата оформлення довіреності, а нижче вказується ким видана довіреність.

У розділі «Вантажно-розвантажувальні операції» рядок «Завантаження» заповнюється у такий спосіб:

- у графі 15 вказується назва підприємства, що виконує завантаження;

- графі 16 – спосіб завантаження;

- графі 17 – код робіт;

- графі 18 – час прибуття автомобіля для завантаження;

- графі 19 – час відправлення завантаженого автомобіля;

- графі 20 – час простою автомобіля під завантаженням.

Час прибуття автомобіля для завантаження встановлюється на момент подачі водієм подорожнього листа в пункті завантаження, а час прибуття автомобіля для розвантаження – з моменту пред'явлення водієм товарно-транспортної накладної в пункті розвантаження.

Завантаження і розвантаження вважаються закінченими після вручення водієві належним чином оформлених товарно-транспортних накладних на завантажений чи розвантажений вантаж.

Часом вибуття вважається час отримання водієм всіх необхідних для перевезення вантажу документів від вантажовідправника. Якщо для їздки автомобіля виписується декілька ТН, то в першій з них проставляється час прибуття, а в останній – час вибуття, в проміжних ТН відповідні графи прочеркуються.

Якщо за однією ТН проводиться декілька їздок, то в графу 18 заноситься час прибуття за першою їздою, в графу 19 – час вибуття після оформлення ТН вантажовідправником. У графі 20 вказується загальний час простою під завантаженням;

- у графі 22 – назва додаткових операцій (перерахування, зважування, аналіз і т. д.), що виконуються під час завантаження;

- графі 21 – кількість часу, витраченого на додаткові операції;
- графі 23 відповідальна за навантаження особа ставить підпис.

У рядок «Транспортні послуги» вносять всі транспортні послуги (упакування, зв'язування вантажу, накриття брезентом і т. д.), що виконуються водієм.

3 Порядок заповнення ТН на маршруті.

ТН на шляху доставлення вантажу не заповнюється, в неї можуть вноситись лише корегувальні записи в двох випадках:

- при зміні адреси призначення;
- при зміні автомобіля.

У випадку зміни адреси призначення відповідні записи заносять в рядок «Переадресування». Записи в рядках «Вантажоодержувач» і «Пункт Розвантаження» закреслюються так, щоб можна було прочитати попередній текст. Всі зміни підтверджуються підписами відповідальної особи.

Якщо необхідно перевантажить товар з одного транспортного засобу на інший (поломка, зміна завдання і т. д.), складається акт, на основі якого в рядку «Відмітки про складені акти» ставлять його реквізити і коротко описують зміст акта. Відповідно до цього вносяться зміни рядків «Автопідприємство», «Водій», «Автомобіль» (шляхом закреслювання старих так, щоб можна було прочитати та написати нові). Всі зміни завіряються підписами відповідальної особи.

4 Порядок заповнення ТН вантажоодержувачем.

Після прибуття автомобіля у вказане для розвантаження місце, відповідальна особа вантажоодержувача заповнює розділ «Вантажно-розвантажувальні операції» у такий спосіб, як це робив вантажовідправник. Дані записи виконуються у рядку «Розвантаження». У рядку «Вказаний вантаж» ставиться відтиск пломби, якою опломбовано вантаж. У рядку «Кількість місць» – загальна кількість зайнятих вантажем місць. У рядку «Маса бруто, т» прописом вказується кількість вантажів у

тоннах. У нижчому рядку – посада, прізвище ім'я та по-батькові, підпис і штамп особи, що відповідала за розвантаження товару. В рядку «Здав водій-експедитор» – прізвище, ім'я та по-батькові, підпис водія. Цим підписом водій підтверджує: зразок відтиску пломби, кількість місць, масу вантажу, номери відвантажених контейнерів, здавання вантажу. В рядку «Прийняв» відповідальна особа записує свою посаду, прізвище, ім'я та по-батькові, ставить штамп і підпис, чим підтверджує отримання вантажу.

Третій та четвертий екземпляри ТН з усіма підписами, печатками та штампами передаються перевізнику.

5 Порядок заповнення ТН перевізником.

Відповідальна особа перевізника (диспетчер) робить на цьому етапі такі записи:

- у рядку «Код замовника» ставить код;
- рядку «Маршрут №» – номер маршруту;
- рядку «Гаражні номери причепів» – номери;
- рядку «Вид перевезень» – найменування видів перевезень (за відрядним тарифом, за кілометровим тарифом, централізовані перевезення і т. д.).

У розділі «Відомості про вантаж» вказує:

- у графі 12 – код вантажу;
- графі 13 – клас вантажу;
- графі 14 – масу вантажу за кожним рядком і загальний тоннаж.

Якщо вантаж перевозиться декількома їздками, то у рядку «Кількість їздок, заїздів» вказується їх загальна кількість.

У розділі «Інші відомості»:

- у графі 24-28 заносяться відстані, що проходить автомобіль під час перевезень. Дані визначаються за таблицею відстаней;
- графу 29 – код експедирування вантажу;
- графу 30 – вартість транспортних послуг, яку необхідно оплатити замовнику автотранспорту;

- графу 31 – сума заробітної плати, нарахованої водієві;
- графу 32 – поправковий коефіцієнт до заробітної плати водія;
- графу 33 – поправковий коефіцієнт (основний тариф) замовника автотранспорту [54].

У розділах «Розрахунок вартості» і «Таксування» відповідальна особа розраховує вартість транспортних робіт та послуг, заробітну плату водія, а також підтверджує розрахунки власним підписом.

Товарно-транспортну накладну типової форми №1-ТН подано на рисунку 8.1.

Контрольні питання

- 1 Який документ підтверджує факт надання послуг транспортного експедирування?
- 2 Призначення товарно-транспортної накладної.
- 3 Види товарно-транспортних накладних.
- 4 Кількість примірників товарно-транспортної накладної.
- 5 У якому випадку застосовується товарно-транспортна накладна типової форми №1-ТН?
- 6 Кількість етапів заповнення товарно-транспортної накладної типової форми № 1-ТН.
- 7 Ким заповнюється товарно-транспортна накладна типової форми № 1-ТН до прибуття автотранспорту під завантаження?
- 8 Ким заповнюється товарно-транспортна накладна типової форми № 1-ТН на шляху доставлення вантажу (на маршруті)?
- 9 Порядок заповнення товарно-транспортної накладної типової форми № 1-ТН вантажовідправником після завантаження автомобіля.
- 10 Які дані в товарно-транспортній накладній типової форми № 1-ТН заповнюються відповідальною особою перевізника?

1 прим. - вантажівдправнику
 2 прим. - вантажооержувачу
 3 і 4 прим. -автопідприємств

Коди

Затверджено наказом Мінтрансу,
 Мінстату України 29.12.95 р. № 488/346
 Типова форма № 1-ТН

ТОВАРНО-ТРАНСПОРТНА НАКЛАДНА № _____
 (серія)

» _____ 200_ р. Автомобіль _____ до подорожнього листа № _____
 марка, держ. номер

Автопідприємство _____ Водій _____ Вид перевезень _____ Код _____
 назва п., і., по б.

Замовник _____ Код _____
 назва

Вантажівдправник _____ Код _____
 назва

Вантажооержувач _____ Код _____
 назва

Пункт навантаження _____ Пункт розвантаження _____ Маршрут № _____
 адреса адреса

ня _____ 1. Прицеп _____ Гар № _____
 назва і адреса нового вантажооержувача, підпис відповідальної особи держ. № _____

1. Прицеп _____ Гар № _____
 держ. № _____

ВІДОМОСТІ ПРО ВАНТАЖ*

Номен-клатурний № код	№ прейск., позиція	Назва продукції, товару(вантаж) або № контейнера	Один виміру	Кількість	Ціна	Сума	З вантажем слідують документи	Вид пакування	Кількість місць	Спосіб визначення маси	Код вантажу	Клас вантажу	Маса бруutto, т
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
		Усього								Кількість їздок, заїздів			

Усього відпущено на суму _____ к дозволив _____
 прописом посада, підпис

Зазначений вантаж за справн. пломбою, тарою та пакуванням _____	Кількість місць _____	Зазначений вантаж за справн. пломбою, тарою та пакуванням _____	Кількість місць _____	За дорученням № _____
Маса бруutto, т _____	прописом	Маса бруutto, т _____	прописом	віде » _____ 200_ р.
здав _____	посада, п., і., по б., підпис, штамп	водій-експедитор _____	підпис	Виданим _____
Прийняв водій-експедитор _____	п., і., по б. водія, підпис	Прийняв _____	посада, п., і., по б., підпис, штамп	Вантаж одержав _____
				підпис вантажооержувача

ВАНТАЖО-РОВАНТАЖУВАЛЬНІ ОПЕРАЦІЇ

Операція	Виконавці (АТП, відпр., отрим.)	Спосіб		Час, год. хв.			Додаткові операції		Підпис відп. особи
		руч., нап., мех., вантажопід., емк	код	прибуття	вибуття	простою	час, хви лин	назва, кількі-сть	
	15	16	17	18	19	20	21	22	23
наван.									
розв.									

ІНШІ ВІДОМОСТІ (заповнюється автопідприємством)

Відстань перевезень по гр. доріг в км					Код експед.	За трансп.		Попр. коеф		Штраф		
всього	в місті	I гр.	II гр.	III гр.		з клієнт	водію	розч. вод.	осн. тариф			
24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36

Розрах. Вартість	За тони	Недованг. авт. і прич.	За спец. транс.	За тр. послуги	Вант.-розв.	Позанор. простий		Інші доплати	Знижки за	Всього	Таксування:
						навант.	розвант.				
	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47
виконано											
розцінка											
до сплати											

Підпис таксувальника _____

Рисунок 8.1 – Товарно-транспортна накладна типової форми №1-ТН

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Транспортно-експедиторська діяльність: навч. посіб. / В. М. Запара, С. М. Продащук, А. Л. Кравець, О. О. Шапатіна, С. П. Кануннікова. Харків: УкрДУЗТ, 2017. 214 с.

2 Рейтинг найбільших логістичних компаній Європи. URL: https://logist.today/uk/dnevnik_logista/2022-02-11/rejting-krupnejshih-logisticheskikh-kompanij-evropy/.

3 Генеральна угода з тарифів і торгівлі від 30.10.1947. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_264#Text.

4 Генеральна угода про торгівлю послугами від 15.04.1994. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/981_017#Text.

5 Конвенція Організації Об'єднаних Націй про міжнародні змішані перевезення вантажів. URL: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995_189.

6 Європейська Угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ) від 30.09.1957. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_217#Text.

7 Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП від 14.11.1975. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_012#Text.

8 Порядок реалізації положень Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1036-01>.

9 Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_234#Text.

10 Міжнародна конвенція про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордоні. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU82300>.

11 Митна конвенція про тимчасовий ввіз приватних дорожніх перевізних засобів. URL: https://ips.ligazakon.net/document/view/mu54k03u?ed=1954_06_04.

12 Митна конвенція, що стосується контейнерів. URL: https://ips.ligazakon.net/document/view/mu72009?ed=1972_12_02&an=2.

13 Угода про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів і про спеціальні транспортні засоби, призначені для цих перевезень (УПС). URL: https://ips.ligazakon.net/document/view/U262_07?q=перевезення%20спрощена%20система&bl=&hide=true&snippet_id=snippet_13451.

14 Міжнародна федерація експедиторських асоціацій. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Международная_федерация_экспедиторских_ассоциаций.

15 Умови вступу до Міжнародної федерації експедиторських асоціацій. URL: <https://ameu.org.ua/2-uncategorised/66-umovi-vstupu-domizhnarodnoji-federatsiji-ekspeditorskikh-asotsiatsij-fiata>.

16 Укртрансбезпека. URL: <http://dsbt.gov.ua/uk/storinka/yevropeyska-ekonomichna-komisiya-oon>.

17 Міжнародний союз автомобільного транспорту. URL: <http://dsbt.gov.ua/uk/storinka/mizhnarodnyy-soyuz-avtomobilnogo-transportu>.

18 Міжнародна організація цивільної авіації – Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/mizhnarodna-organizaciya-civilnoi-aviacii.html>.

19 Міжнародна організація цивільної авіації. URL: <https://mtu.gov.ua/content/mizhnarodna-organizaciya-civilnoi-aviacii.html>.

20 Європейська Конференція Міністрів Транспорту. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Європейська_Конференція_Міністрів_Транспорту.

21 Конституція України: Закон України від 28 червня 1996 р. № 254к/96-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30. 141 с.

22 Господарський кодекс України. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 18, № 19-20, № 21-22, ст. 144. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text>.

23 Цивільний кодекс України. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. №№ 40-44, ст. 356. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>.

24 Про транспорт: Закон України. Редакція від 16.07.2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/232/94-%D0%B2%D1%80>.

25 Про зовнішньоекономічну діяльність: Закон України. Редакція від 07.02.2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/959-12>.

26 Про транзит вантажів: Закон України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/1172-14>.

27 Про транспортно-експедиторську діяльність: Закон України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15>.

28 Про затвердження Статуту залізниць України: Постанова Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. № 457. URL: https://www.uz.gov.ua/about/documents_pat/statute/.

29 Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012 № 4709-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text>.

30 Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення. URL: https://uz.gov.ua/files/file/cargo_transportation/smgs22/SMGS%2001.07.2022.pdf.

31 Договір транспортного експедирування https://wiki.legalaid.gov.ua/index.php/Договір_транспортного_експедирування.

32 Про ліцензування видів господарської діяльності: Закон України. Редакція від 01.07.2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/222-19>.

33 Про затвердження переліку органів ліцензування та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів

України: Постанова від 5 серпня 2015 р. № 609. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/609-2015-%D0%BF#Text>.

34 Про залізничний транспорт: Закон України від 04.07.1996 № 273/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-вр#Text>.

35 Правила перевезень вантажів залізничним транспортом України: затв. Наказом Мінтрансу України від 09.12.2002 р. офіц. вид. Київ: ТОВ «Видавничий дім «САМ», 2004. Ч. 1. 432 с.

36 Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні: Наказ Міністерства транспорту України № 363. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0128-98>.

37 Правила повітряних перевезень вантажів: Наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 14.03.2006 р. № 186. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0029-22#Text>.

38 Кодекс торговельного мореплавства України. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. №№ 47, 48, 49, 50, 51, 52, ст. 349. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text>.

39 Про автомобільний транспорт: Закон України від 23.02.2006 р. № 3492-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>.

40 Коносамент (bill of lading). URL: <http://zpbroker.com/dlya-klienta/konosament/>.

41 Інструкція з організації перевезень вантажів повітряним транспортом. URL: http://search.ligazakon.ua/1_doc2.nsf/link1/RE11683.html.

42 Асоціація Міжнародних Експедиторів України. URL: <https://ameu.org.ua/>.

43 Асоціація Міжнародних Експедиторів України. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Асоціація_міжнародних_експедиторів_України

44 Міжнародна федерація експедиторських асоціацій. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Международная_федерация_экспедиторских_ассоциаций.

45 Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) згідно з текстом Протоколу змін (998_220) від 3 червня 1999 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_291.

46 Посібник з накладної ЦИМ/СМГС. URL: <http://railway.lviv.ua/fileadmin/docs/Ker%2BCIM-SMGS.pdf>.

47 Залізнична накладна (СМГС). URL: <http://www.qdpro.com.ua/selection/>.

48 Міжнародна автомобільна накладна (CMR). URL: <http://www.qdpro.com.ua/selection/>.

49 Повітряний кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>.

50 Інструкція про організацію митного контролю та митного оформлення повітряних суден перевізників і товарів, що переміщуються цими суднами. URL: <http://www.customs.com.ua /php/document.php?ISN=18610>.

51 Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594#Text.

52 Акт виконаних робіт. URL: <https://business.diia.gov.ua/handbook/zovnisno-ekonomicna-dialnist/ci-e-obovazkovim-oformlenna-aktu-vikonanih-robit-nadanih-poslug-pri-zdijsnenni-zovnisnoekonomicnoi-dialnosti>.

53 Акт приймання-передачі товару. URL: <https://www.golovbukh.ua /article/7467-akt-priyomu-peredach-tovaru>.

54 Оформлення товарно-транспортної накладної. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/view/sb081263>.

55 Рудяк Ю., Піроженко О., Маханько О. Усе про облік та організацію транспортно-експедиторської діяльності. Вид. 3-тє, перероб. і допов. Харків: Фактор, 2007. 416 с.

А. О. Ковальов, С. М. Продащук, О. О. Шапатіна

ТЕХНОЛОГІЧНІ ОСНОВИ
ТРАНСПОРТНОГО ЕКСПЕДИРУВАННЯ

Конспект лекцій

Частина 1

Відповідальна за випуск Шапатіна О. О.

Підписано до друку 01.05.2023 р.
Умовн. друк. арк. 3,25. Тираж . Замовлення № .
Видавець та виготовлювач Український державний університет залізничного
транспорту,
61050, Харків-50, майдан Фейєрбаха,7.
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 6100 від 21.03.2018 р.