



**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**  
**УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**  
**ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

**ТЕХНОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ТРАНСПОРТНОГО**  
**ЕКСПЕДИРУВАННЯ**

*Навчальний посібник*

**Харків 2026**

**УДК 656.078.2(078)**

**Т 38**

*Рекомендовано вченою радою Українського державного університету  
залізничного транспорту як навчальний посібник  
(витяг з протоколу № 8 від 03 липня 2026 р.)*

**Рецензенти:**

професори В. В. Ковальчук (Національний університет «Львівська  
політехніка»);

С. М. Турпак (Національний університет «Запорізька політехніка»)

**Авторський колектив:**

С. М. Продащук, О. О. Шпатіна, В. М. Запара,  
А. О. Ковальов, Л. О. Пархоменко

**Т 38** Технологічні основи транспортного експедирування: Навч. посіб.  
/ С. М. Продащук, О. О. Шпатіна, В. М. Запара та ін. – Харків:  
УкрДУЗТ, 2026. – 217 с., рис. 16, табл. 24.  
ISBN

Навчальний посібник знайомить здобувачів вищої освіти з основними теоретичними положеннями та практичними аспектами транспортного експедирування, організацією транспортно-експедиторської діяльності, управлінням транспортними процесами, особливостями взаємодії учасників транспортного ринку, а також сучасними технологіями транспортного обслуговування вантажів.

Навчальний посібник сприяє формуванню професійного мислення майбутніх фахівців транспортної галузі, набуттю ними практичних навичок з організації та управління транспортно-експедиторськими операціями, ухвалення ефективних управлінських рішень у сфері перевезень, а також застосуванню сучасних підходів щодо забезпечення якості транспортного сервісу.

Посібник може бути використаний під час вивчення освітніх компонентів, а також самостійної роботи здобувачів вищої освіти. Посібник призначений для здобувачів, які навчаються за спеціальністю J7 «Залізничний транспорт», і буде корисним аспірантам, викладачам і фахівцям транспортно-логістичної галузі.

УДК 656.078.2(078)

ISBN

© Український державний університет  
залізничного транспорту, 2026.  
© С. М. Продащук, О. О. Шпатіна, В. М. Запара,  
А. О. Ковальов, Л. О. Пархоменко, 2026.

## ЗМІСТ

|                                                                                                                                           |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Вступ                                                                                                                                     | 5   |
| 1. Роль транспортного експедирування в перевізному процесі. Вітчизняний і світовий досвід розвитку транспортно-експедиторської діяльності | 6   |
| 2. Сучасне нормативне забезпечення транспортного експедирування. Регулювання транспортно-експедиторської діяльності                       | 17  |
| 3. Організація транспортно-експедиторського обслуговування у внутрішньому сполученні. Класифікація транспортно-експедиторських послуг     | 35  |
| 4. Транспортно-експедиторське обслуговування з прийманням вантажів для транспортування                                                    | 49  |
| 5. Технології взаємодії різних видів транспорту. Основна товаросупровідна документація                                                    | 59  |
| 6. Документальне оформлення транспортно-експедиторських послуг                                                                            | 69  |
| 7. Транспортно-експедиторська діяльність для міжнародних перевезень                                                                       | 85  |
| 8. Митне оформлення вантажів і митний контроль                                                                                            | 95  |
| 9. Технологія комплексного транспортно-експедиторського обслуговування вантажовласників                                                   | 109 |
| 10. Транспортне експедирування в логістичних системах                                                                                     | 123 |
| 11. Управління транспортним процесом і супутні послуги                                                                                    | 130 |
| 12. Якість транспортно-експедиторських послуг                                                                                             | 145 |
| 13. Ризики в транспортному експедируванні                                                                                                 | 157 |
| 14. Претензійно-позовна робота у транспортно-експедиторській діяльності                                                                   | 167 |

|                                                          |     |
|----------------------------------------------------------|-----|
| 15. Перспективні технології транспортного експедирування | 190 |
| Контрольні запитання                                     | 195 |
| Бібліографічний список                                   | 210 |

## ВСТУП

Сучасний розвиток транспортної галузі, логістики та міжнародних перевезень висуває нові вимоги щодо підготовки фахівців у сфері транспортно-експедиторської діяльності. Це потребує ґрунтовних знань з організації та управління процесами доставлення вантажів, урахування технічних, технологічних, економічних і правових аспектів транспортного обслуговування, а також уміння розробляти і впроваджувати ефективні транспортно-технологічні схеми перевезень на основі логістичних принципів.

Отже, метою викладання освітнього компонента є формування у здобувачів вищої освіти системи теоретичних знань і практичних навичок з організації, управління і технології транспортно-експедиторського обслуговування вантажів різними видами транспорту, супроводження вантажів за принципом «від дверей до дверей», а також опанування методів розроблення та впровадження раціональних логістичних рішень в умовах конкурентного транспортного ринку.

У результаті вивчення освітнього компонента здобувач повинен набути такі компетентності:

- здатність вибирати і обґрунтовувати раціональні схеми транспортно-експедиторського обслуговування для різних видів сполучення;
- здатність користуватися та укладати договір на транспортно-експедиторське обслуговування;
- оформлювати транспортно-експедиторську документацію;
- здатність здійснювати раціональний вибір технологій виконання послуг і транспортно-експедиторське супроводження різних видів вантажів;
- здатність визначати основні напрями удосконалення транспортно-експедиторської діяльності;
- здатність вибирати види прямого та змішаного сполучення для внутрішніх і міжнародних перевезень вантажів.

# **1. РОЛЬ ТРАНСПОРТНОГО ЕКСПЕДИРУВАННЯ В ПЕРЕВІЗНОМУ ПРОЦЕСІ. ВІТЧИЗНЯНИЙ І СВІТОВИЙ ДОСВІД РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ**

## **1.1. Предмет і зміст транспортного експедирування**

У сучасній практиці логістичного управління сформувалися три взаємопов'язані напрями: виробнича логістика, транспортна логістика та логістика товароруху. Транспортно-експедиторська діяльність є невід'ємною складовою транспортної логістики і належить до головних функцій, що забезпечують ефективну організацію і координацію процесів перевезення вантажів.

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

З огляду на багатогранний характер транспортно-експедиторського обслуговування, доцільно розглянути його внутрішню структуру та основні складові. Для аналізу структури ТЕО можна виділити три складові: транспортне, експедиторське та посередницьке обслуговування (рис. 1.1).

Як транспортне обслуговування розуміють діяльність, пов'язану з переміщенням вантажу в просторі і часі, направлену на доставлення вантажів і виконання навантажувально-розвантажувальних робіт при переміщенні вантажів від вантажовідправника до вантажоотримувача.

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



Рис. 1.1. Структура транспортно-експедиторського обслуговування

Посередницьке обслуговування – повідомлення про доставлення вантажів, організація доставлення вантажів, лізинг і оренда, вибір тари та пакування тощо.

У загальному випадку ТЕО охоплює комплекс операцій, що включає приймання вантажу від вантажовласника, його підготовку до транспортування та завантаження у транспортний засіб. За необхідності перевантажують вантаж з одного виду транспорту на інший, зберігають його у визначених місцях, вивантажують із транспортного засобу та передають одержувачу. Паралельно виконують процедури, пов'язані з переходом права власності на вантаж і ризиків його втрати чи пошкодження, проведенням розрахунків за товар, проходженням державного митного контролю, дотриманням санітарно-гігієнічних вимог, страхуванням вантажу та іншими супровідними заходами. Увесь цей комплекс

транспортно-експедиторських операцій здійснюють різні організації, а також юридичні та фізичні особи в межах правовідносин, що виникають між учасниками транспортного процесу.

## **1.2. Суб'єкти транспортного експедирування**

Транспортно-експедиторське обслуговування є складною багатокомпонентною системою, у межах якої взаємодіють численні учасники, кожен із яких виконує визначені функції та несе відповідальність за окремі етапи процесу доставлення вантажу. З огляду на різноманітність функцій і характер участі в наданні транспортно-експедиторських послуг, суб'єктів цього ринку доцільно умовно поділити на три основні групи:

1) державні органи, які є безпосередніми суб'єктами ТЕО або виконують ці функції частково. Державі переважно належать шляхи сполучення, залізничні станції, порти, склади, мости та інші штучні споруди, які використовують для транспортування вантажу. Держава через митні та прикордонні служби, адміністрації залізниць, порти, автомобільні та залізничні шляхи безпосередньо бере участь у транспортному процесі, 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, які надають послуги в процесі доставлення вантажів [1].

Суб'єктів транспортно-експедиторського обслуговування наведено на рис. 1.2.

До організацій, які надають транспортні послуги, належать такі суб'єкти ТЕО:

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

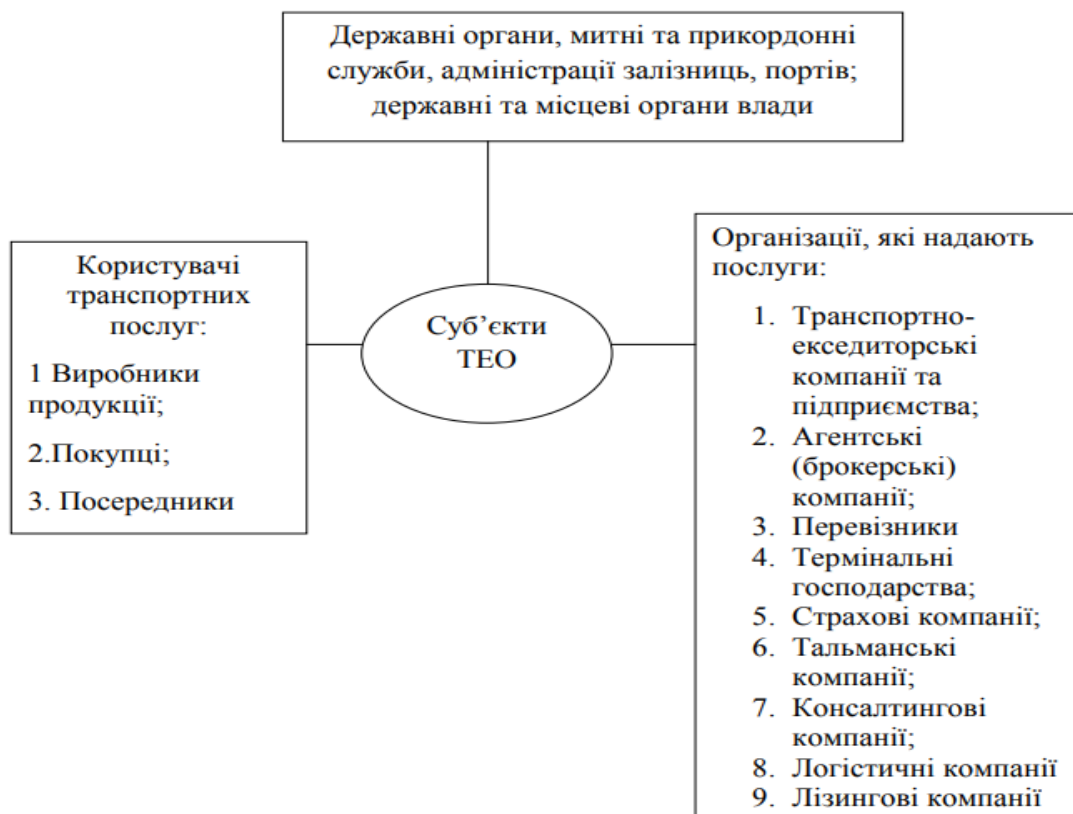


Рис. 1.2. Суб'єкти транспортно-експедиторського обслуговування

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

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

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

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

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

Тальманські компанії – організації, які надають послуги в портах із підрахунку вантажів для навантаження на судно та вивантаження з нього.

Консалтингові компанії – організації, що надають такі послуги:

- проведення маркетингових досліджень із кон'юнктури транспортних ринків;

- консультування сторони, яка здійснює зовнішньоторговельні операції, із метою правильного оформлення договору купівлі-продажу, вибору базисних умов поставки;

- визначення оптимального маршруту перевезення вантажу, способу його доставлення, вибору виду транспорту та ін.;

- вибір перевізників;

- визначення строків доставлення.

Логістичні компанії – організації, які надають послуги з організації оптимальних вантажопотоків різними видами транспорту, комплектування груп вантажів з організацією перевезення різними видами транспорту, вивчають запити клієнтів із 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 п'ять-сім років) погашає заборгованість із використанням власності.

Після закінчення строку експлуатації власності, обумовленого договором, орендар може або викупити ці засоби за кінцевою вартістю, або пролонгувати строк лізингового договору, або повернути засоби лізинговій компанії.

### **1.3. Розвиток транспортного експедирування в Україні**

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

Основним видом транспорту, що забезпечує транзитні перевезення, є залізничний транспорт. Майже 95 % транзитних вагонопотоків надходять до України через залізничні переходи. В основному це експортні вантажі, які направляють у Словаччину, Угорщину, Австрію, Чехію, Румунію та порти для перевантаження на морський транспорт.

Транспортно-експедиторське обслуговування в сучасних умовах – це цілий комплекс послуг, без якого не можуть здійснювати транспортування різних категорій вантажів. За останні десятиліття транспортно-експедиторська діяльність зазнала значної трансформації, і сьогодні експедитор у багатьох випадках є організатором 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 в 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 і координатори.

Сучасне транспортно-експедиторське обслуговування передбачає використання логічних принципів для організації доставлення вантажів. Сучасне розуміння управління доставленням: для організації доставлення вантажів забезпечують координацію всіх ділянок і учасників доставлення, узгодження строків, технологій доставлення, інформаційний супровід, мінімізацію транспортних витрат для заданих умов за часом. Для доставлення збірних вантажів забезпечено у зручному для клієнта форматі формування вантажних партій, розформування вантажних партій, доставлення вантажного місця клієнту, координацію всіх ділянок і учасників доставлення збірної партії і кожного вантажного місця.

Практичної реалізації управління доставленням вантажів досягають із використанням відповідних принципів, а також інформаційних систем, власних складських територій, автотранспорту.

На території України найбільш динамічний розвиток форм транспортно-експедиторського обслуговування (ТЕО) припадає на період із початку ХХ ст. Для визначення перспективних напрямів розвитку цього виду діяльності в нашій країні необхідно проаналізувати етапи його становлення та розвитку на території колишнього Радянського Союзу, а потім із 1991 р. в Україні.

Історично на території України датою початку розвитку транспортно-експедиторської діяльності можна вважати 1851 р. Комерційні агентства, які працювали на залізницях, виконували в основному функції місцевого експедирування, займалися видачею кредитів, залученням вантажів до перевезень, посередницькими операціями в торгівлі, працювали в інтересах транспортних підприємств. У цей же час для організації перевезень значних обсягів почали створювати спеціалізовані акціонерні товариства, які забезпечували виконання навантажувально-розвантажувальні операції та доставлення вантажів до залізничних станцій своїм транспортом.

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

На ринку транспортних послуг залишаються здебільшого компанії, які надають велику кількість транспортних послуг, із високою якістю обслуговування клієнтів. У період із 1996 по 2000 р. в Україні були створені комерційно-технологічні комплекси:

- Український державний центр з утримання та експлуатації спеціалізованого рухомого складу «Укрспецвагон», який, зокрема, займається ТЕД;

- Український державний центр «Ліски», який утримує на своєму балансі та управляє контейнерним парком, забезпечує організацію

контейнерних перевезень, має спеціальні платформи для перевезення автомобіля і т. д.;

- Український центр рефрижераторних перевезень «Укррефтранс», який забезпечує перевезення швидкопсувних вантажів і вантажів у переобладнаних рефрижераторних вагонів у криті, надає комплекс транспортних послуг.

#### **1.4. Зарубіжний досвід транспортного експедирування**

Загальною тенденцією у сфері транспорту за кордоном є поступова інтеграція національних транспортних систем у загальносвітову. У цих умовах доставляти вантажі прагнуть переважно за варіантом «від дверей до дверей» у режимі «точно в строк» на будь-яку адресу, на чому і зосереджена в основному 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) із розгалуженою мережею 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 поділяють 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, укладаючи з ними контракт [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, які є акціонерними товариствами, можуть бути змішаними, тобто частина власності акціонерного товариства – приватна власність, а частина – державна або муніципальна. В останні роки за кордоном, особливо США, з'явилася принципово нова форма володіння – колективна власність, перехід на яку дозволив у ряді випадків уникнути банкрутства, поліпшити роботу підприємств. Конгрес США за останні 25 років ухвалив більше 20 нормативних актів, що сприяють розвитку цієї форми власності.

До когорти великих експедиторів можна віднести німецький концерн ТІМТ, що поєднує 350 фірм і їхніх філій, які перевозять багато видів вантажів між усіма континентами світу. Обіг коштів концерну становить більше мільярда доларів щорічно. Поруч із фірмами-гігантами існують невеликі транспортно-експедиторські підприємства, яким також властива висока якість обслуговування клієнтури. Зазвичай це вузькоспеціалізовані підприємства: термінальні, юридичні, страхові та ін.

Фірми виконують навантажувально-розвантажувальні роботи на складах, зберігають вантажі, навантажують і кріплять вантаж на судах і у вагонах, зважують вантажі, їх супроводжують і багато інших робіт. Таких фірм, наприклад, у Гамбурзькому транспортному вузлі налічують 600, а в Бременському залізнично-автомобільному вузлі – 400. Експедитор у той же час може бути одноособовим представником вантажовласника, що контролює діяльність інших фірм. Високого рівня обслуговування досягають завдяки конкурентній боротьбі між фірмами. Розвитку

транспортно-експедиторської діяльності сприяє створення мережі терміналів. Типовим прикладом може бути 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 із термінальним комплексом, фактично відкриває на його території власну філію.

Сьогодні у світі склався єдиний транспортний комплекс у формі кооперації діяльності невеликої кількості 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 тис. великих і середніх експедиторських фірм із персоналом загальною чисельністю близько 8 млн осіб.

Передбачають, 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 необмежену кількість експедиторів і перевізників вихід до кожного відправника вантажу та вантажоодержувача.

Відбувається процес розширення прав експедитора. Експедитор тепер може виконувати ще донедавна невластиві йому 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.

## **2. СУЧАСНЕ НОРМАТИВНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНСПОРТНОГО ЕКСПЕДИРУВАННЯ. РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ**

### **2.1. Сучасне нормативне забезпечення. Основи правового регулювання транспортно-експедиторської діяльності**

Розвиток світової та української економіки зумовлює зростання обсягів міжнародного і внутрішнього товарообігу. У зв'язку з цим підвищується роль транспортно-експедиторських організацій, оскільки експедитор є головним посередником між продавцем і покупцем товару, забезпечуючи вибір оптимального перевізника, маршруту і умов доставлення. Тому питання правового регулювання транспортно-експедиторської діяльності на національному і міжнародному рівнях залишається актуальним.

Відповідно до Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» [3], транспортно-експедиторська діяльність – це підприємницька діяльність із надання транспортно-експедиторських послуг з організації та забезпечення перевезень експортних, імпортних, транзитних та інших вантажів.

Правове регулювання транспортно-експедиторської діяльності здійснюють на рівні національного та міжнародного законодавства. Основним завданням державного регулювання транспортно-експедиторської діяльності є захист економічних інтересів України, подальше становлення, розвиток і формування ринку транспортно-експедиторських послуг.

Відносини в галузі транспортно-експедиторської діяльності регульовані Цивільним кодексом України [4], Законами України «Про транспортно-експедиторську діяльність» [3], «Про транспорт» [5], «Про

зовнішньоекономічну діяльність» [6], «Про транзит вантажів» [7], «Про автомобільний транспорт» [8], «Про дорожній рух» [9], а також транспортними кодексами, статутами, транспортними кодексами, статутами та іншими нормативно-правовими актами, ухваленими відповідно до них.

Особливе значення має Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 01.07.2004 р. [3], який визначає правові та організаційні засади транспортно-експедиторської діяльності в Україні та спрямований на створення умов для її розвитку і вдосконалення.

Державна підтримка транспортно-експедиторської діяльності сформована і здійснювана відповідно до загальнодержавних програм економічного розвитку в галузі транспорту і передбачає:

- додержання прав і законних інтересів експедиторів, перевізників і споживачів їхніх послуг;
- стимулювання зростання обсягів експорту транспортно-експедиторських послуг, у тому числі через спрощення системи розрахунків;
- створення рівних умов на ринку транспортно-експедиторських послуг і недопущення будь-якої дискримінації стосовно експедиторів, перевізників чи вантажу за ознакою його місця походження, відправлення, ввезення, вивезення чи призначення або у зв'язку з правом власності на цей вантаж, а також з оподаткуванням транспортно-експедиторських послуг, за винятком випадків адекватного реагування на дискримінаційні заходи щодо України чи економічних санкцій міжнародних організацій, підтриманих Україною;
- участь експедиторів у розробленні нормативно-правових актів із питань транспортно-експедиторської діяльності;
- створення умов для організації підготовки і підвищення кваліфікації працівників у сфері транспортно-експедиторської діяльності;

- сприяння розвитку міжнародного співробітництва, адаптації законодавства України до міжнародних вимог у сфері транспортно-експедиторської діяльності.

Отже, діяльність транспортно-експедиторських підприємств регульована як міжнародними нормами, актами, так і національним законодавством.

Національне законодавство України, як і інших країн, відіграє важливу роль в правовому регулюванні міжнародних перевезень. Це пояснюють тим, що деякі умови, пов'язані з договорами перевезення, неможливо уніфікувати, і тому вони залишені навмисно для юрисдикції норм національного права; норми міжнародного права мають прогалини, які можна змінити тільки зверненням до національного права окремих країн; міжнародні угоди та конвенції передбачають видання, у порядку внутрішнього законодавства, спеціальних норм, які відображають особливості міжнародних сполучень, що відповідають інтересам окремих країн.

На міжнародному рівні транспортно-експедиторська діяльність регульована значною кількістю договорів і конвенцій, які умовно поділяють на сім груп.

1. Угоди про загальні принципи діяльності окремих видів транспорту. Угоди цієї групи включають правові основи сполучень (наприклад правовий статус транспортних коридорів країн) і техніко-технологічні вимоги щодо здійснення перевезень (наприклад правила організації руху і технічні стандарти транспортних засобів). Типові представники угод такого виду – Женевська конвенція 1958 р. про правовий режим морських просторів, Конвенція про дорожній рух 1968 р. та ін.

2. Угоди про організації міжнародного сполучення. Такі угоди частіше є двосторонніми. У них закріплено основи організаційно-правового характеру, без яких неможливо реалізовувати перевезення вантажів у

міжнародному сполученні. Сторони угод, кожна з яких стосується конкретного виду транспорту, установлюють порядок здійснення перевезень і виробництва операцій, із ними пов'язаних, – маршрути перевезень; процедури виробництва різного роду формальностей.

3. Угоди та конвенції, які стосуються міжнародного приватного права. Кожний із міжнародних договорів встановлює порядок підписання та виконання договору міжнародного перевезення на окремому магістральному виді транспорту.

На морському транспорті – Брюсельська конвенція про уніфікацію декількох правил про коносамент 1924 р. (зі змінами та доповненнями в Протоколі 1968 р.) і Конвенція ООН про морське перевезення вантажу 1978 р. Іноді ці конвенції називають відповідно Гаазько-Висбійськими та Гамбурзькими правилами. Вказані конвенції регламентують умови міжнародних морських перевезень вантажів по коносаментах і є альтернативними.

Для змішаних перевезень вантажів – Конвенція ООН про змішані перевезення вантажів (Женева) 1980 р. і Правила ЮНКТАД – МТП відносно документів змішаних перевезень (Женева) 1992 р. І Конвенція, і Правила є факультативними нормами. На практиці частіше зв'язно використовують Правила.

4. Угоди про тарифи на перевезення. Вони містять не лише правила застосування та розрахунку тарифів, але і певні правила перевезення вантажів, які не зазначені в міжнародних угодах і конвенціях.

5. Угоди, які містять норми, що розроблені для стимулювання перевезень і полегшення їх здійснення. Угоди, укладені як двосторонні міжурядові договори, містять норми, які полегшують митні формальності та складання документації.

6. Угоди, які регламентують специфічні аспекти транспортної діяльності. До них відносять міжнародні договори, що регламентують

особливі види транспортних послуг або створюють базу для одноманітності специфічних правил та умов. Такими можна вважати Угоду про рятування на морі; Йорк-Антверпенські правила про загальні аварії 1994 р.

7. Угоди правозахисного характеру. Інтенсифікація транспортної діяльності примушує світове товариство вживати заходів, направлених на захист екології, учасників транспортного процесу, третіх осіб.

Правове регулювання міжнародних перевезень має низку особливостей. Насамперед його основою є міжнародні транспортні конвенції, які містять уніфіковані матеріально-правові норми щодо оформлення перевізних документів, приймання та видавання вантажів, відповідальності перевізника, а також порядку подання претензій і позовів. Норми таких конвенцій мають імперативний характер. Крім того, міжнародні договори містять колізійні норми, які застосовують за відсутності уніфікованого правового регулювання та зазвичай відсилають до національного законодавства.

На сучасному етапі розвитку транспортної галузі важливим завданням є вдосконалення системи правового регулювання транспортно-експедиторської діяльності через уточнення базових понять на законодавчому рівні та приведення національного законодавства у відповідність із міжнародними стандартами.

Сучасне міжнародне законодавство у сфері транспортно-експедиторської діяльності має низку важливих нормативних актів:

- Генеральна угода з тарифів і торгівлі (ГАТТ). Вона регламентує загальні питання правового регулювання міжнародної торгівлі. До складу ГАТТ входять понад 100 держав [10];

- Генеральна угода з торгівлі послугами Всесвітньої торговельної організації, що регламентує єдині міжнародні вимоги щодо порядку перетину кордонів, урегулювання спорів, технічних характеристик транспортних засобів та ін. [11];

– Конвенція про міжнародні змішані перевезення вантажів, укладена 77 державами в 1980 р. Основний зміст цього нормативного акта 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»;

– Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів, що регламентує вимоги щодо перевезень небезпечних вантажів [12];

– Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів [13, 14];

– Конвенція про договір міжнародного використання колійного господарства перевезення вантажів (КДПВ) [15];

– Міжнародна конвенція про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордоні [16];

– Митна конвенція про тимчасове ввезення приватних дорожніх перевізних засобів [17];

– Митна конвенція, що стосується контейнерів [18];

– Угода про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів і спеціальні транспортні засоби, призначені для цих перевезень (УПС) [19] та ін.

Важливу роль у формуванні нормативного середовища транспортно-експедиторської діяльності відіграють міжнародні організації. Зокрема, Міжнародна федерація експедиторських асоціацій (FIATA) розробляє рекомендації з регламентування транспортно-експедиторської діяльності, типові форми документації та порядок їх використання [20, 21].

Значний внесок у розвиток міжнародного транспортного права робить Комітет із внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН, у межах якого розроблено понад 50 міжнародних угод, конвенцій і протоколів у транспортній сфері [22].

Окремі аспекти транспортно-експедиторської діяльності регульовані також діяльністю Міжнародного союзу автомобільного транспорту [23], Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA), Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO) [24] і Європейської конференції міністрів транспорту [25].

Національне законодавство у сфері транспортно-експедиторської діяльності функціонує в багатьох країнах світу, зокрема США, Канаді та Японії. Його основу становлять норми цивільного законодавства, транспортні кодекси, статuti і галузеві правила організації перевезень.

В Україні транспортно-експедиторська діяльність охоплює широкий спектр правовідносин між юридичними та фізичними особами. Її нормативну основу становлять Конституція України [26], Цивільний кодекс України [4], Закони України «Про транспорт» [5], «Про зовнішньоекономічну діяльність» [6], «Про транзит вантажів» [7], «Про транспортно-експедиторську діяльність» [3], Статут залізниць України [27], Закон України «Про морські порти України» [28], Правила СМГС [29] та інші нормативно-правові акти.

Якщо міжнародним договором України, згода на обов'язковість якого надана Верховною Радою України, встановлено інші правила, ніж передбачені національним законодавством, застосовують положення міжнародного договору.

Юридичною основою взаємовідносин між клієнтом і експедитором є договір транспортного експедирування, який базований на принципах рівності сторін і взаємної відповідальності. Договір можна укласти як у письмовій формі, так і через обмін документами засобами поштового, телеграфного, електронного чи іншого зв'язку, що дають змогу достовірно встановити походження документів від сторін договору.

Укладення договору визначає внутрішні правовідносини між клієнтом та експедитором. Водночас виконання експедиторських доручень передбачає взаємодію з третіми особами — перевізниками, митними

органами, страховими компаніями, портами, терміналами та іншими учасниками транспортного процесу. Регламентація прав, обов'язків і відповідальності всіх учасників транспортно-експедиторської діяльності здійснювана через національні правила транспортно-експедиторської діяльності та відповідні форми транспортно-експедиторської документації.

## **2.2. Ліцензування, державні та галузеві органи управління транспортно-експедиторською діяльністю**

Транспортно-експедиторські послуги ліцензуванню не підлягають [30, 31]. 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 і вдосконалення транспортно-експедиторської діяльності в Україні був ухвалений Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» № 1955-IV [3], що установив її правові та організаційні засади. Чинність Закону № 1955-IV поширена на відносини, що виникають із транспортним експедируванням вантажів усіма видами транспорту, крім трубопровідного.

Відповідно до ст. 1 зазначеного Закону [3], транспортно-експедиторська діяльність – це підприємницька діяльність із надання транспортно-експедиторських послуг з організації і забезпечення перевезень експортних, імпорتنих, транзитних та інших вантажів. Цю діяльність здійснює суб'єкт підприємницької діяльності – експедитор, 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 різні супутні операції з підготовки і забезпечення оптимального транспортного обслуговування; здійснення робіт, пов'язаних із прийманням, доопрацюванням, сортуванням, збереженням вантажів; супроводу і 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.

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

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

Більш того, відповідно до Закону України «Про ліцензування певних видів діяльності» від 01.06.2000 р. № 1775-III, ліцензуванню підлягає надання послуг із перевезення пасажирів і вантажів повітряним, залізничним, річковим, морським, автомобільним транспортом загального користування [30]. Тому, якщо експедитор не є перевізником, у нього немає потреби одержувати ліцензії. Ліцензування необхідне тільки у випадку надання послуг перевізника.

Головним (провідним) органом у системі центральних органів виконавчої влади у формуванні та забезпеченні реалізації державної політики у сферах 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 та інші організації, які входять до

ції підгалузі. Для 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, здійснює орган управління залізничним транспортом – Державна адміністрація залізничного транспорту.

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

### **2.3. Асоціації та міжнародні об'єднання експедиторів (FIATA, АМЕУ)**

Важливу роль у розвитку транспортно-експедиторської діяльності відіграють професійні міжнародні та національні об'єднання, які сприяють координації роботи учасників ринку, захисту їхніх інтересів і впровадженню єдиних стандартів у сфері перевезень. Діяльність таких організацій забезпечує ефективну взаємодію між експедиторами, перевізниками та вантажовласниками, а також сприяє інтеграції національних транспортних систем у світовий логістичний простір. Особливе місце серед них займають міжнародні та національні асоціації експедиторів.

FIATA є найважливішою всесвітньою неурядовою організацією у сфері транспорту. Експедитори, виступаючи посередниками між вантажовласниками та фактичними перевізниками, організують доставлення вантажів і діють як представники власників вантажу.

Роль експедиторів, яких часто називають «архітекторами перевезень», особливо зростає під час організації міжнародних і мультимодальних перевезень. Вони проєктують, організують і контролюють рух товарних потоків, що супроводжують перевантаження, складування, використання різних видів транспорту, проходження митних і прикордонних процедур, а також супутні фінансові операції.

Експедиторська діяльність виникла разом із розвитком торговельно-транспортних відносин і з часом сформувалася як самостійна професійна сфера. Нині вона охоплює близько 40 тис. експедиторських компаній, у яких працює від 8 до 10 млн осіб у понад 150 країнах світу.

У більшості країн для захисту і представництва своїх інтересів експедитори створювали професійні національні об'єднання. У 1926 р. у Відні національні асоціації експедиторів із 16 європейських країн заснували Міжнародну федерацію експедиторських асоціацій – FIATA.

Сьогодні FIATA (від франц. *Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles*) є найбільшою та найвпливовішою недержавною організацією у сфері транспорту, яка об'єднує 93 національні асоціації з 85 країн світу і близько 2700 індивідуальних членів із 140 країн.

Національним представником FIATA в Україні є Асоціація міжнародних експедиторів України (АМЕУ).

АМЕУ була створена 27 вересня 1994 р. за ініціативою понад 100 транспортно-експедиторських організацій різних форм власності. Асоціація є професійним, добровільним і неприбутковим об'єднанням, метою якого є координація діяльності експедиторів України та вирішення спільних професійних питань [32].

АМЕУ, до складу якої входять провідні українські міжнародні експедитори, представляє інтереси галузі в органах державної влади, надає правову та інформаційну підтримку, організує професійне навчання за стандартами FIATA, забезпечує право використання документів FIATA і видає інформаційні бюлетені.

Із 1995 р. АМЕУ як національна асоціація FIATA уповноважена надавати рекомендації компаніям, які прагнуть отримати статус індивідуального члена FIATA. Рішення про надання рекомендацій ухвалює Правління АМЕУ. Для цього заявник повинен бути дійсним членом АМЕУ і мати у штаті фахівця з дипломом FIATA у сфері експедирування.

Члени АМЕУ здійснюють діяльність у всіх регіонах України та за її межами, працюють з усіма видами транспорту і вантажів, а також надають вантажовласникам комплекс послуг, пов'язаних із зовнішньоторговельними операціями, зокрема митне оформлення, фрахтування, страхування, відстеження вантажів під час перевезення експортних, імпорتنих і транзитних вантажів [32].

Сьогодні АМЕУ – це:

- 158 транспортно-експедиторських організації всіх форм власності - від державної до приватної, зокрема 47 індивідуальних членів FIATA;
- 268 дипломованих фахівців FIATA у сфері експедирування;
- забезпечення близько 50 % українського імпорту та експорту і понад 70 % транзитних перевезень за безпосередньої участі членів АМЕУ;
- право поширювати в Україні для використання членами АМЕУ офіційні міжнародні транспортно-експедиторські документи FIATA (FIATA FCR, FBL, FWB та ін.);
- проведення семінарів з актуальних питань міжнародного експедирування, випуск інформаційних бюлетенів та організація курсів підготовки міжнародних експедиторів за стандартами FIATA із видаванням відповідного диплома.

Основними завданнями Асоціації є:

- сприяння розвитку експедиторської діяльності як важливої складової ринкової економіки України;
- узагальнення світового досвіду експедиторської діяльності з метою інтеграції України у світовий ринок експедиторських послуг;
- підвищення якості транспортно-експедиторських послуг і залучення додаткових обсягів перевезень через територію України;
- 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;
- організація семінарів, нарад, конференцій із питань теорії та практики експедиторської діяльності;
- науково-методичне та правове забезпечення транспортно-експедиторської діяльності, видання інформаційних бюлетенів і довідкової літератури;
- захист професійних інтересів членів АМЕУ в органах державної влади і управління, представлення їх на міжнародних конференціях, виставках;
- розвиток партнерських зв'язків між членами АМЕУ і їхніми колегами в Україні та за кордоном.

#### **2.4. Транспортні господарські договори. Форма і зміст договору транспортного експедирування**

Перевезення вантажів залізничним транспортом організовано на договірних засадах. Форма договору про організацію перевезень вантажів встановлена Правилами [33-36]. За договором залізничного перевезення

вантажу, залізниця зобов'язана доставити ввірений їй вантажовідправником вантаж у пункт призначення в зазначений строк і видати його одержувачу, а відправник зобов'язаний сплатити за перевезення встановлену плату.

Основним перевізним документом є накладна, оформлена відповідно до Статуту залізниць [27] і Правил перевезення вантажів [33] і надана залізниці відправником разом із вантажем. Накладна є обов'язковою двосторонньою письмовою формою угоди на перевезення вантажу, яка укладена між відправником і 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 укладають відповідно до цивільного законодавства між замовником і 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 [8, 34].

Умови морського перевезення вантажів визначені договором [36]. Морські перевезення для державних потреб здійснюють у порядку, встановленому чинним законодавством України.

За договором морського перевезення вантажу, перевізник або фрахтівник зобов'язаний 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 визнають осіб, які 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'язаний за обумовлену плату (фрахт) надати судно фрахтувальнику для перевезення пасажирів, вантажів і 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 [37].

За договором морського буксирування, власник одного судна зобов'язаний 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 виконують на підставі договору. Кожний договір повітряного перевезення та його умови посвідчують документом на перевезення, який видає авіаційний перевізник або уповноважені ним організації (агенти). Авіаційний перевізник, який виконує перевезення пасажирів і/або вантажу за плату і/або за наймом, повинен мати ліцензію на провадження діяльності з перевезення пасажирів і/або вантажу повітряним транспортом, яку видає уповноважений орган із питань цивільної авіації згідно із законодавством України.

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

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

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, указівок клієнта; строк виконання договору, а також усі 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.

За договором транспортного експедирування одна сторона (експедитор) зобов'язана за плату і за рахунок другої сторони (клієнта) виконати або організувати виконання визначених договором послуг, пов'язаних із перевезенням вантажу. Договір транспортного експедирування укладають у письмовій формі. Зовнішньоекономічні договори (контракти) транспортного експедирування мають відповідати вимогам законодавства про зовнішньоекономічну діяльність. Для систематичного надання послуг експедитора можна укласти довгострокові (генеральні) договори транспортного експедирування [38].

Докладні вимоги щодо укладення договору ТЕ, а також права і обов'язки сторін визначають норми ст. 9, 10 Закону № 1955, ЦКУ [4].

Договором ТЕ передбачено розмір плати експедитору. Він може бути встановлений як у фіксованому розмірі, так і у вигляді відсотка обсягу послуг, організованих експедитором. При цьому слід пам'ятати, що, згідно із ст. 9 Закону № 1955 [3], у плату експедитора не включають витрати експедитора на оплату послуг (робіт) інших осіб, залучених до виконання договору, і оплату зборів (обов'язкових платежів), що сплачують із виконанням договору ТЕ. 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 підтверджують 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. Адже за цим договором експедитор зобов'язаний за плату і за рахунок клієнта виконати чи організувати виконання послуг, визначених договором, що пов'язані з перевезенням вантажу (ст. 929 ЦКУ, ст. 9 Закону № 1955). Але саме на цій умові ознаки комісії в цьому договорі і закінчуються. Відносини за договорами комісії визначені главою 69 ЦКУ.

Порядок укладення договорів транспортного експедирування регламентовано Законом № 1955 і главою 65 ЦКУ. Насамперед потрібно ознайомитися зі строками, що застосовують у договорі транспортного експедирування.

Відповідно до ст. 1 Закону № 1955:

– транспортно-експедиторська діяльність – підприємницька діяльність із надання транспортно-експедиторських послуг з організації та забезпечення перевезень експортних, імпорتنних, транзитних або інших вантажів;

– транспортно-експедиторська послуга – робота, що безпосередньо пов'язана з організацією та забезпеченням перевезень експортного, імпортного, транзитного або іншого вантажу за договором транспортного експедирування;

– учасники транспортно-експедиторської діяльності – клієнти, перевізники, експедитори, транспортні агенти, порти, залізничні станції, об'єднання та спеціалізовані підприємства залізничного, авіаційного, автомобільного, річкового та морського транспорту, митні брокери та інші

особи, що виконують роботи (надають послуги) під час перевезення вантажів.

Зокрема, головними учасниками транспортно-експедиторської діяльності є:

- експедитор (транспортний експедитор) – суб'єкт господарювання, який за дорученням клієнта і за його рахунок виконує або організовує виконання транспортно-експедиторських послуг, визначених договором транспортного експедирування;

- клієнт – споживач послуг експедитора (юридична або фізична особа), який за договором транспортного експедирування самостійно або через представника, що діє від його імені, доручає експедитору виконати чи організувати або забезпечити виконання визначених договором транспортного експедирування послуг і оплачує їх, включно з платою експедитору;

- перевізник – юридична або фізична особа, яка взяла на себе зобов'язання і відповідальність за договором перевезення вантажу за доставлення до місця призначення довіреного їй вантажу, перевезення вантажів і їх видавання (передавання) вантажоодержувачу або іншій особі, зазначеній у документі, що регулює відносини між експедитором і перевізником.

### **3. ОРГАНІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ У ВНУТРІШНЬОМУ СПОЛУЧЕННІ. КЛАСИФІКАЦІЯ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКИХ ПОСЛУГ**

#### **3.1. Види транспортно-експедиторських послуг**

##### **Класифікація транспортно-експедиторських послуг**

За характером виконуваних 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, комплектація вантажних партій, перевалка (перевантаження) з одного транспортного засобу на інші тощо.

3. ***Експедиторські послуги.*** Розрізняють два види транспортно-експедиторського обслуговування: комплексне і локальне.

***Комплексні експедиторські послуги*** охоплюють усі види транспортно-експедиторського обслуговування від моменту приймання вантажів і до моменту їх розвантаження у клієнта. Вони включають:

- приймання вантажів для 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 відправлення вантажів;
- послуги, що супроводжують вантаж;
- послуги з прибуття вантажів.

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

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

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

***Організація логістики транспортно-експедиторського обслуговування***

Транспортно-експедиторське обслуговування можуть здійснювати як саме підприємство, так і посередники.

Транспортно-експедиторські посередники – це фізичні чи юридичні особи, що організують транспортно-експедиторське обслуговування, але самі можуть і не брати безпосередньо участь у процесі перевезення. Сутність транспортно-експедиторського обслуговування полягає в тому, що спеціалізовані транспортні підприємства визначають як підприємства логістики, оскільки вони безпосередньо пов'язані з розподілом товарів між виробником і споживачем.

Метою логістики транспортно-експедиторського обслуговування є комплексна оптимізація транспортно-експедиторських операцій і мінімізація відповідних витрат на їх здійснення.

Організація транспортно-експедиторського обслуговування може бути здійснена централізовано і децентралізовано.

За децентралізованої організації перевезень доставлення вантажів здійснює одержувач, який замовляє транспорт, навантажує, експедує та розвантажує вантаж. При цьому постачальник не зацікавлений у механізації вантажних робіт, скороченні простоїв рухомого складу та ефективному його використанні.

Централізовані перевезення здійснюють спеціалізовані транспортно-експедиторські підприємства. Централізоване перевезення організаціями посередників здійснюване на основі договорів.

Організація централізованих перевезень передбачає:

- укладання договорів із вантажовласниками;
- складання змінно-добових планів перевезень;
- розроблення раціональних маршрутів перевезень і графіків роботи рухомого складу;
- складання оперативних планів перевезень;
- визначення видів транспортних засобів і їхньої кількості;
- вибір транспортно-технологічних систем транспортування вантажів;
- організацію транспортно-експедиторського обслуговування.

Змінно-добовий план містить інформацію:

- про маршрути перевезень вантажів;
- розподіл автомобілів по об'єктах;
- необхідну кількість одиниць у рухомому складі;
- узгодження роботи автомобілів у навантажувально-розвантажувальних пунктах.

До змінно-добового плану заносять також такі дані: найменування замовника; час подавання рухомого складу; пункт призначення та одержувача; назву вантажу; спосіб навантаження і розвантаження; марку автомобіля; обсяг перевезень.

Календарний графік перевезень складають, а потім узгоджують із клієнтом, для чого:

- 1) аналізують показники використання транспортних засобів, які обслуговують підприємство оптової торгівлі, складський комплекс, базу;
- 2) визначають і узгоджують зі споживачем добову поставку продукції;
- 3) визначають можливості вантажних робіт на складському комплексі та розвантажувальних робіт у споживачів;
- 4) складають карти дислокації вантажоотримувачів;
- 5) визначають і обґрунтовують відстані перевезення вантажів;
- 6) вантажоотримувачів групують за напрямками та розмірами доставлення;
- 7) визначають часові рамки надання транспортно-експедиторських послуг.

Основою вирішення завдань, пов'язаних із централізованими перевезеннями, є розроблення логістичної концепції транспортно-експедиторського обслуговування, в основі якої лежить маршрутизація перевезень.

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

На автомобільному транспорті вони можуть бути маятниковими і кільцевими.

Маятникові маршрути – це маршрути, за яких шлях прямування 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 – прямування 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 і кільцевий [1]. До їхніх різновидів відносять променевий і зонально-кільцевий маршрути перевезень. Схеми маршрутів перевезень наведені на рис. 3.1.

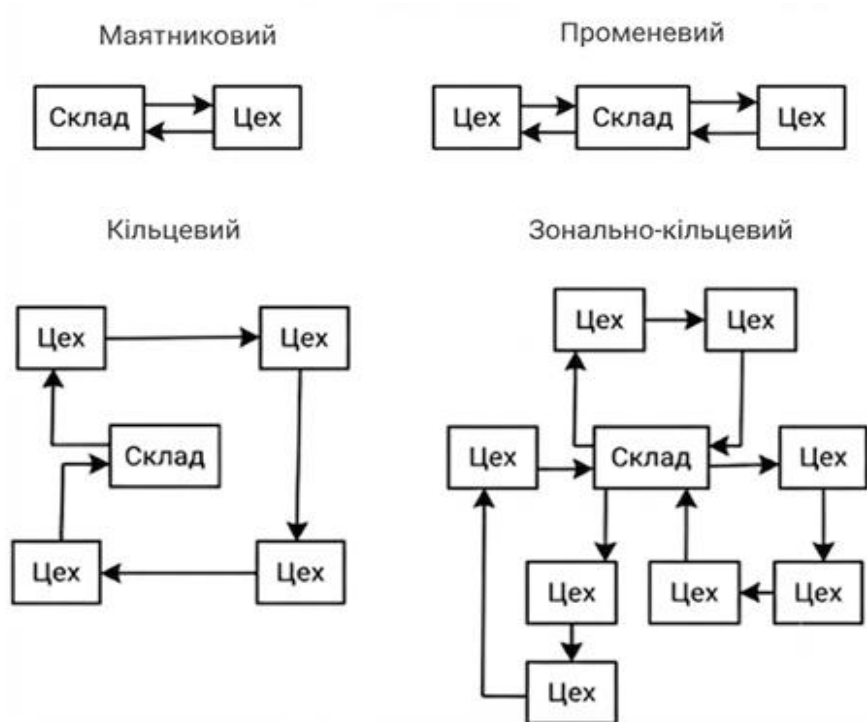


Рис. 3.1. Схеми маршрутизації внутрішньовиробничих перевезень

Розробляючи схеми руху, необхідно враховувати міжцехову кооперацію, можливість поєднання різних систем маршрутів для зменшення холостих пробігів.

За маятникової системи транспортний зв'язок між пунктами здійснюють за двома варіантами: в одному напрямку з вантажем, в іншому – порожняком; в обох напрямках із вантажем.

Схему променевих маршрутів застосовують для доставлення вантажів із одного пункту в декілька пунктів чи, навпаки, із декількох пунктів в один (поставка готової продукції із декількох цехів).

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

Графік доставлення – це узгоджений графік роботи посередницьких, автотранспортних організацій і підприємств.

Розробляючи графік доставлення, необхідно врахувати такі умови:

- 1) наявність необхідної продукції на складських комплексах посередників;
- 2) наявність транспортних засобів для обслуговування складського комплексу посередників з урахуванням продукції, що постачають, і середнього завантаження автомобіля;
- 3) здатність вантажоотримувача вчасно прийняти вантажі і розвантажити транспортний засіб.

Зазвичай складають сіткові графіки доставлення, що відображають технологічний зв'язок і послідовність робіт. Вони складаються з вузлів, які позначені колами, і з'єднувальних їх ребер (стрілок). Кожному вузлу відповідає якась дія, що означає закінчення того чи іншого етапу робіт, кожній стрілці (ребру графіка) відповідає визначена робота, яку сприймають як процес, а не кінцевий результат.

Вибір транспортно-технологічних систем доставлення вантажів передбачає їх критичний аналіз та оцінювання переваг і недоліків кожної з них. Наявні 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 із залізничним, а також автомобільного та водного транспорту;

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

- пакетна – система доставлення, що потребує спеціального пакування вантажів. Ця система передбачає здійснення витрат на утримання складів і пакувальні матеріали. Можна застосовувати для перевезення укрупнених партій вантажів;

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

### **3.2. Класифікація транспортного обслуговування клієнтів**

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

Практика показує, що для перевезення невеликих партій вантажу більш доцільно відправнику передавати роботи з організації перевезень

компаніям, які мають на це право і можуть виконати такі роботи на більш якісному рівні.

За великих обсягів 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 виконують операції, у пунктах відправлення чи призначення або на шляху прямування, а також від повноти обслуговування, транспортне обслуговування може бути:

1) частковим або неповним – підприємство бере на себе не всі види обслуговування, а тільки окремі (рис. 3.2). Це можуть бути послуги з інформації про місце перебування вагонів із вантажами, доставлення вантажів на/зі станцій, оформлення перевізних документів тощо;

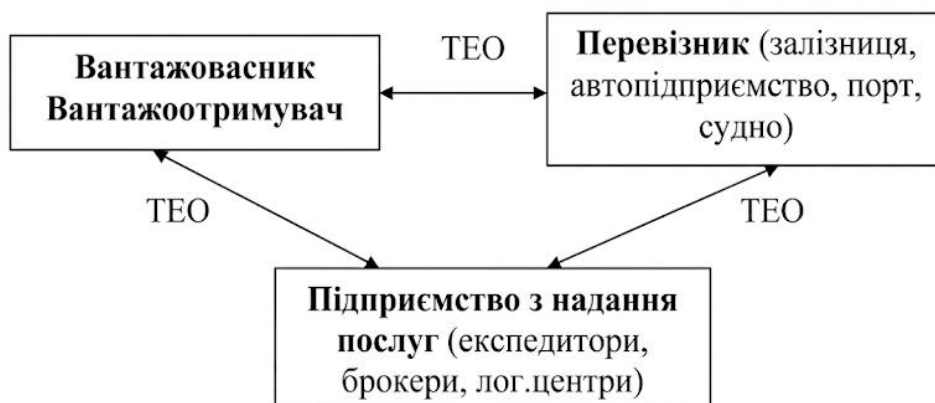


Рис. 3.2. Схема часткового виконання операцій із транспортного обслуговування (надання послуг у пункті відправлення/отримання вантажу)

2) місцевим – операції виконують у повному обсязі в пунктах відправлення або призначення та на шляху прямування (рис. 3.3);

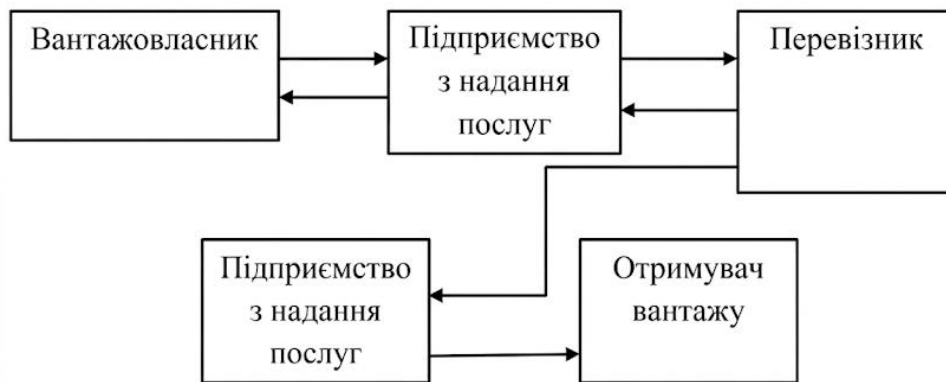


Рис. 3.3. Схема місцевого виконання операцій із транспортного обслуговування

3) повним – усі операції, пов’язані з доставленням вантажу впродовж усього шляху переміщення від складу відправника до складу одержувача, здійснює спеціалізоване підприємство (рис. 3.4).



Рис. 3.4. Схема повного виконання операцій із транспортного обслуговування

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

Статутом залізниць України (ст. 65) [27] передбачено, що у складі залізниць можуть бути створені експедиторські та транспортно-

експедиторські організації, які найбільш ефективно з мінімальними витратами забезпечують надання транспортних послуг.

За такої форми обслуговування, коли підприємство з надання послуг входить у структуру перевізника, є змога 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.

### **3.3. Систематизація транспортних послуг**

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

За місцем виконання розрізняють послуги, які надають на складі відправника вантажу (експедитори) на станції відправлення, на шляху прямування, на станції призначення і складі вантажоотримувача.

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

За видом виконуваних робіт можна виділити такі послуги:

- заповнення та оформлення документів;
- укладання договорів перевезення та його виконання;
- подання вантажів для перевезення;
- виконання навантажувально-розвантажувальних робіт;
- інформаційне обслуговування;
- сплата перевізних платежів і т. д.

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

### **3.4. 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 і підготовка до перевезення;
- організація перевезення та перевалки вантажів залізничним, морським, річковим, автомобільним і повітряним транспортом;
- організація перевезень зовнішньоторговельних вантажів різними видами транспорту по територіях зарубіжних країн відповідно до умов контрактів;
- надання послуг, пов'язаних із накопиченням, доопрацюванням, сортуванням і комплектуванням вантажів;
- оформлення документів відповідно до митних, карантинних і санітарних вимог, страхування вантажів;
- ведення обліку надходження та відправлення вантажів із портів і залізничних станцій;
- організація експертизи вантажів у портах і на залізничних станціях;
- навантаження та розвантаження транспортних засобів за цінами і тарифами, визначеними чинним законодавством України;
- контроль руху вантажопотоку і розгляд інцидентів;
- кількісний і якісний аналіз вантажопотоків;
- інформування клієнтів про рух вантажів.

Транспортно-експедиторське обслуговування вантажів можуть здійснювати суб'єкти підприємницької діяльності – експедитори, які діють за дорученням вантажовідправників і вантажоодержувачів. Вони

організують транспортно-експедиторське обслуговування, але самі можуть і не брати безпосередньо участь у 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 із декількох клієнтів).

2. Є великий діапазон можливих розмірів і типів транспортних засобів. Можна вибрати найбільш пристосований для цього вантажу транспортний засіб.

3. Клієнти можуть готувати відправки без урахування наявності зворотного вантажу.

4. Виключена проблема простою, порожніх пробігів і недовантаження транспортних засобів у періоди спаду ділової активності і проблема їх недостатності в періоди підвищення.

5. Транспортно-експедиторські послуги дають змогу замовникам скоротити потребу в транспортних засобах і навченому персоналі до мінімуму.

6. Раціоналізовано і оптимізовано вантажні потоки на всіх рівнях.

7. Якісно підвищена ефективність роботи самих транспортних засобів, а також навченого персоналу.

8. Знижено кількісні параметри і покращено структуру 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 розподільчі центри, підприємства з сортування, пакування готової продукції, вантажопереробки та інші підприємства.

Порівняльна характеристика логістичних послуг, що надають різні типи транспортно-експедиторських підприємств, наведено в табл. 3.1.

Таблиця 3.1

Порівняльна характеристика логістичних послуг, що надають різні типи  
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 і 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).<br/>         Утримання розподільчих центрів у всіх промислових районах.<br/>         Послуги з розподілу товарів із розподільчих центрів між регіонами, виходячи з господарчої потреби.<br/>         Послуги з перевезень із залученням у ролі субпідрядників малих транспортних підприємств.<br/>         Утримання виробничих складів у різних галузях промисловості.<br/>         Складування і транспортування небезпечних вантажів у спеціальному транспорті.<br/>         Надання посередницьких послуг з організації перевезень автомобільним, залізничним, водним і повітряним транспортом.<br/>         Перевезення імпорتنих та 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).<br/>         Утримання розподільчих складів у кінцевих пунктах ліній перевезень.<br/>         Посередництво для організації перевезень.<br/>         Перевезення рідких і сипких вантажів</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <p>Мале підприємство чи окремий підприємець з обмеженими ресурсами. Вузька спеціалізація, надання окремих низьковитратних видів послуг</p>                                                                                                         | <p>Перевезення вантажів: транспорт надають у розпорядження іншого транспортного чи промислового підприємства.<br/>         Перевезення на невеликі відстані: доставлення вантажів іншого підприємства в межах міста або прилеглого району</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |

Ефективним методом вибору транспортно-експедиторських посередників є оголошення тендерів. Конкурсанти повинні надати у встановлені строки документацію з відповідними пропозиціями. Отримані пропозиції оцінюють із використанням аналітичного чи експертного методів. Вибирають посередника, 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;
- строки доставлення вантажів;
- забезпечення збереженості вантажів;
- можливість здійснення будь-яких транспортно-експедиторських послуг;
- можливість здійснення термінових перевезень;
- гнучкість умов, на яких надають транспортно-експедиторські послуги.

## **4. ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ З ПРИЙМАННЯМ ВАНТАЖУ ДЛЯ ТРАНСПОРТУВАННЯ**

### **4.1. Приймання вантажів для перевезення. Тара, пакування, маркування, навантаження**

Приймання, передавання та контроль вантажів у процесі перевезення є одними з базових елементів технології транспортно-експедиторського обслуговування, оскільки саме на цих етапах сформована відповідальність сторін, забезпечена збереженість вантажу і дотримання умов договору перевезення. У межах освітнього компонента «Технологічні основи транспортного експедирування» технологічні елементи приймання вантажів для транспортування розглядають як сукупність організаційних, технічних і документальних операцій.

Технологія експедиторського обслуговування приймання вантажів для транспортування включає перевірку відповідності вантажу умовам перевезення, визначеним у договорі, транспортних і супровідних документах, а також вимогам нормативних актів. На цьому етапі експедитор контролює стан вантажу, його підготовленість для транспортування та правильність оформлення документації.

Важливе значення для приймання вантажів мають тара, пакування та маркування. Тара і пакування призначені для захисту вантажу від механічних пошкоджень, атмосферних впливів і втрат під час навантажувально-розвантажувальних робіт і транспортування. Вони мають відповідати фізико-хімічним властивостям вантажу, виду транспорту, способу перевезення і тривалості доставлення. Маркування вантажів забезпечує ідентифікацію відправлення, інформує учасників перевізного процесу про особливі умови поводження з вантажем і має відповідати встановленим стандартам і правилам перевезень.

Вимоги щодо тари, пакування і маркування регламентовані правилами перевезень вантажів відповідними видами транспорту, технічними умовами, стандартами та умовами договору. Порушення цих вимог може призвести до відмови у прийманні вантажу для перевезення, пошкодження вантажу або виникнення претензійних ситуацій у процесі транспортування.

Вантажі, які потребують тарування або пакування для запобігання їх втрати, пошкодження, псування і зниження якості під час перевезення, а також від задавання шкоди людям, потрібно подавати для перевезення в тарі або пакуванні, що забезпечує повністю ці вимоги.

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

У випадку подання для перевезення таких вантажів без тари чи пакування, у несправній тарі чи пакуванні, а також у тарі чи пакуванні, що не відповідає властивостям вантажів чи не забезпечує перевантаження їх із вагона у вагон, залізниця повинна відмовити в прийманні таких вантажів. Залізниця зобов'язана здійснювати зовнішній огляд тари чи пакування вантажів тільки в тих випадках, коли навантаження відбувається силами залізниці. Передбачають такі основні види тари: барабани, фляги, каністри, балони, мішки, ящики. Окремі вантажі повинні мати пакування з паперу, картону, стружки, пінопласту та ін.

Якщо залізниця відмовляється прийняти вантаж, то на вимогу відправника вона повинна скласти про це акт загальної форми і один екземпляр акта надати відправнику [33].

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 із зазначенням на них таких даних згідно з накладною:

- 1) знаки (марки) вантажних місць і їхні номери;
- 2) станцію і залізницю відправлення;
- 3) станцію і залізницю призначення;
- 4) відправника і одержувача;
- 5) кількість вантажних місць для дрібних відправок. У дрібних відправках потрібно маркувати кожне місце.

Подаючи для перевезення домашні речі, відправник, крім того, повинен вкласти в кожне вантажне місце картку із зазначеними вище даними маркування.

У вагонних відправленнях, за винятком вантажів, навантажених навалом, маркують не менше 10 місць на вагон, що розміщують 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 їх наклеює залізниця відправлення відповідно до внутрішніх правил, що діють на цій залізниці.

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

Навантаження вантажів на станції відправлення відбувається:

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

2) перевезення 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) перевезення 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.

Якщо вантаж перевозять на відкритому рухомому складі в перевантажувальному сполученні до чи після перевантаження на прикордонній станції залізницями тільки однієї країни, то можна навантажувати вантаж відповідно до внутрішніх правил, що діють на залізницях цієї країни.

Внутрішніми правилами, що діють на залізниці відправлення, визначено, ким має бути здійснено навантаження – залізницею чи відправником. Якщо навантаження має здійснювати відправник, то він зобов'язаний встановити придатність вагона у комерційному відношенні для перевезення цього вантажу.

Відправник зобов'язаний вказати в накладній у графі «Навантаження», хто здійснює навантаження.

Якщо навантаження здійснює відправник, то він несе відповідальність за всі наслідки незадовільного навантаження і, зокрема, повинен відшкодувати залізниці заподіяний їй унаслідок цього збиток. Залізниця може вимагати від відправника, щоб штучні вантажі, приймання, навантаження і перевантаження яких неможливо без значних затрат часу,

були об'єднані в більші навантажувальні одиниці через зв'язування чи пакування їх.

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

1) якщо на вагоні є тільки один напис про вантажопідйомність – цю вантажопідйомність вважають максимальною;

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

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

#### **4.2. Визначення маси і кількості місць вантажу**

Контроль кількості місць і визначення маси вантажу є важливою складовою технології приймання та передавання вантажів. Кількість місць перевіряють перерахуванням або звірянням із даними товаросупровідних документів. Визначають масу вантажу зважуванням або за документами відправника залежно від виду транспорту та умов перевезення. Дані про масу і кількість місць фіксують у транспортних документах, вони є підставою для розрахунку провізної плати і відповідальності сторін [27].

Передавання вантажу в процесі перевезення, зокрема на перевалочних пунктах або зі зміною виду транспорту, супроводжують повторним контролем стану вантажу, тари, пломб, маси та кількості місць. За наявності розбіжностей або пошкоджень складають відповідні акти, які є підставою для подальшої претензійно-позовної роботи.

Під час здавання вантажів для перевезення відправник повинен зазначити в накладній їхню масу (ст. 37 Статуту залізниць України) [27].

Визначають масу і кількість місць вантажів у міжнародному сполученні відповідно до внутрішніх правил, що діють на залізниці відправлення.

Масу тарних і штучних вантажів визначають підрахуванням стандартної маси бруutto вантажних місць або маси. У накладній зазначають масу і кількість місць, а в графі «Спосіб визначення маси» пишуть «За стандартом» і вказують масу стандартного місця. Масу зернових вантажів, насіння, висівок і комбікормів визначають на вагонних вагах.

Масу наливних вантажів визначають заміром об'єму та розрахуванням за спеціальними таблицями або на тензометричних чи інших вагах.

Масу лісоматеріалів визначають умовно за кількістю завантажених у вагон кубічних метрів лісоматеріалів.

Для перевезення вантажів у міжнародному сполученні є деякі відмінності:

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

- кількості 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 приймають для перевезення тільки за їхньою масою без підрахування кількості місць. У накладній у графі «Кількість місць» відправник повинен вказати «Навалом»;

3) тарні вантажі, масу яких визначають із пакуванням і вказують на кожному вантажному місці, а також вантажні місця однакової стандартної маси із прийняттям для перевезення не зважують.

У цих випадках відправник зобов'язаний вказати в накладній кількість місць і загальну масу вантажу, а в графі «Спосіб визначення маси» вказати,

у який спосіб визначено загальну масу вантажу: за стандартною масою («По стандарту») чи за масою, зазначеною на вантажних місцях («За трафаретом»);

4) якщо в накладній маса вантажу проставлена у графах «Маса (кг) визначена відправником» і «Маса (кг) визначена залізницею», то відповідальною масою вважають масу, визначену залізницею.

### **4.3. Пломбування вагонів і контейнерів**

Пломбування є обов'язковою технологічною операцією, спрямованою на забезпечення схоронності вантажу та запобігання несанкціонованому доступу до нього під час перевезення. Пломбують вагони, контейнери, кузови транспортних засобів або окремі вантажні місця відповідно до вимог правил перевезень. Під час приймання вантажу експедитор перевіряє наявність, справність і відповідність пломб, а також правильність зазначення їхніх номерів у транспортних документах.

Завантажені контейнери, а також криті вагони і цистерни пломбує те підприємство, організація, засобами яких проводили навантаження. Домашні речі можна перевозити за пломбами залізниці або експедитора. Пломби, пломбувальні лещата і дрiт, запiрно-пломбувальнi пристрої для пломбування вагонів і контейнерів надає залізниця за плату, виходячи із їхньої собівартості (ст. 38 Статуту залізниць України) [27].

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

Для пломбування потрібно застосовувати пломби чи запірно-пломбувальні пристрої, зняття яких неможливе без їх пошкодження; пломби чи запірно-пломбувальні пристрої мають бути накладені так, щоб була виключена можливість допуску до вантажу без їх пошкодження.

Якщо вагон пломбує відправник, то пломби повинні мати такі чіткі знаки:

- 1) найменування станції (у випадку потреби – скорочене);
- 2) дату накладення пломби чи контрольні знаки;
- 3) скорочене найменування відправника.

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

Якщо пломбує вагони залізниця, пломби повинні мати ті самі 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, хто здійснює пломбування – відправник чи залізниця, 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.

Із пломбуванням 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 встановлюють тільки на основні пристрої для пломбування [33].

Залізниця відправлення повинна 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 із залізницями, що беруть участь у перевезенні.

Здійснюючи перевезення транзитних вантажів із країн, що не беруть участь у УМВС (у тому числі перевантажують через морські порти), великотоннажні контейнери, автопоїзди, автомобільні з'ємні кузови, напівпричепи тощо можуть бути прийняті для подальшого перевезення за пломбами і запірно-пломбувальними пристроями першого відправника вантажу.

У портах перевалки пломбування вагонів (контейнерів) із вантажами, що перевозять не в прямому міжнародному сполученні, і зняття ЗПП (пломб) із них здійснюють експедитор або порт.

Якщо вагон (контейнер) пломбують ЗПП (пломбою) залізниці, у книзі пломбування вагонів і контейнерів у всіх випадках працівник станції записує номер вагона (контейнера), номер ЗПП, контрольний знак на пломбі, номер лещат, дату і час пломбування.

У разі контрольної перевірки вантажу на шляху прямування на вимогу митних або інших органів, які мають на це право, необхідно скласти акт розкриття з підписом усіх присутніх із розкриттям, повторне накладання ЗПП (пломб) здійснює представник залізниці.

Одночасно з пломбуванням залізницею митні або інші контролюючі органи можуть накладати свої ЗПП (пломби).

У перевізних документах під найменуванням вантажу вказують належність ЗПП (пломб) відправнику чи залізниці, а також їхній номер (контрольні знаки).

Заборонено застосування ЗПП і пломб із нечіткими відбитками знаків на них, неповними знаками, неправильно накладених.

Порядок зберігання і використання ЗПП, пристроїв для їх зняття, пломб і лещат для пломбування встановлює на станціях начальник станції, у відправника або експедитора – керівник підприємства.

Отже, технологія експедиторського обслуговування приймання, передавання та контролю вантажів забезпечує безперервність і надійність перевізного процесу, мінімізує ризики втрат і пошкоджень і є важливою складовою професійної діяльності фахівців із транспортного експедирування.

## **5. ТЕХНОЛОГІЇ ВЗАЄМОДІЇ РІЗНИХ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ. ОСНОВНА ТОВАРОСУПРОВІДНА ДОКУМЕНТАЦІЯ**

### **5.1. Види технологій взаємодії різних видів транспорту**

Сучасна транспортна система світу має високий рівень інтеграції різних видів транспорту. Жоден транспортний засіб не може самостійно забезпечити ефективні міжнародні і трансконтинентальні перевезення. Тому виникає необхідність застосовувати технології взаємодії різних видів транспорту, щоб мінімізувати витрати, скоротити час доставлення та підвищити якість обслуговування [39].

**Одновидова** технологія взаємодії транспорту передбачає виконання перевезення одним видом транспорту без перевантаження вантажу в процесі доставлення. Для такої технології характерні простота організації, мінімальний обсяг документального оформлення та низький рівень ризиків пошкодження вантажу, проте її застосування обмежене відстанню, пропускною спроможністю інфраструктури та географічними умовами.

**Змішана** технологія взаємодії транспорту полягає в послідовному використанні двох або більше видів транспорту з перевантаженням вантажу на перевалочних пунктах. Найпоширенішими є залізнично-автомобільні, залізнично-морські та автомобільно-морські перевезення. Ця технологія забезпечує гнучкість маршрутів і можливість доставлення вантажів у важкодоступні райони, однак потребує чіткої координації дій учасників перевізного процесу та додаткових витрат часу і ресурсів на перевантаження.

**Комбінована** технологія взаємодії транспорту передбачає перевезення вантажу різними видами транспорту без його перевантаження завдяки використанню уніфікованих транспортних одиниць – контейнерів, знімних кузовів або напівпричепів. До таких технологій належать

контейнерні та контрейлерні перевезення. Комбінована технологія дає змогу суттєво зменшити простой, підвищити збереженість вантажів і спростити документальне оформлення.

**Інтермодальна** технологія ґрунтована на використанні декількох видів транспорту в межах одного перевезення за окремими договорами з кожним перевізником. Відповідальність за перевезення розподілена між учасниками перевізного процесу відповідно до ділянки маршруту. Така технологія є поширеною в міжнародних перевезеннях і потребує від експедитора високого рівня координації та контролю.

**Мультимодальна** технологія взаємодії транспорту передбачає перевезення вантажу різними видами транспорту на підставі одного договору перевезення з одним оператором, який несе повну відповідальність за доставлення вантажу від пункту відправлення до пункту призначення. Мультимодальні перевезення забезпечують спрощення управління перевізним процесом і є ефективними для організації складних міжнародних логістичних ланцюгів.

Цифрові технології взаємодії транспорту є сучасним напрямом розвитку транспортно-експедиторської діяльності та включають використання інформаційних систем управління перевезеннями, електронного документообігу, систем відстеження вантажів і цифрових платформ взаємодії учасників перевізного процесу. Їх застосування підвищує прозорість, оперативність і надійність взаємодії різних видів транспорту.

Отже, вибір конкретної технології взаємодії різних видів транспорту залежить від характеристик вантажу, дальності перевезення, вимог замовника, рівня розвитку транспортної інфраструктури та умов виконання транспортно-експедиторського обслуговування.

## **5.2. Планування та оптимізація маршрутів перевезення**

Планування маршруту перевезення передбачає визначення раціонального шляху переміщення вантажу від пункту відправлення до пункту призначення з урахуванням виду транспорту, технічних та інфраструктурних обмежень, а також вимог замовника. На цьому етапі експедитор аналізує транспортну мережу, пропускну спроможність ділянок, наявність перевалочних пунктів, митних переходів, терміналів і складів. Важливу роль відіграє узгодження маршруту з графіками руху, режимами роботи пунктів навантаження та вивантаження, а також нормативами часу доставлення.

Оптимізація маршрутів перевезення спрямована на досягнення найкращого результату за визначеними критеріями, якими можуть бути мінімізація транспортних витрат, скорочення часу доставлення, зниження ризиків затримок і пошкодження вантажів або забезпечення стабільності логістичного ланцюга. У транспортно-експедиторській практиці оптимізація здійснювана порівнянням альтернативних маршрутів, вибором раціонального виду або комбінацією видів транспорту, а також визначенням доцільних пунктів перевантаження і складування.

Важливим елементом оптимізації є врахування особливостей вантажу, зокрема його маси, габаритів, вартості, небезпечних властивостей або швидкопсувності. Ці характеристики визначають вимоги щодо умов перевезення, швидкості доставлення та рівня безпеки, що безпосередньо впливає на вибір маршруту. Окрему увагу приділяють оптимізації маршрутів у міжнародних перевезеннях, де додатково враховані митні процедури, прикордонний контроль, транзитні обмеження та міжнародні транспортні угоди [17].

Сучасне планування та оптимізація маршрутів перевезення базовані на застосуванні економіко-математичних методів та інформаційних

технологій. До них належать методи найкоротшого шляху, мінімальних витрат, багатокритеріальної оптимізації, а також використання автоматизованих систем управління перевезеннями, геоінформаційних систем і цифрових платформ. Застосування таких інструментів дає змогу експедитору оперативно реагувати на зміну умов перевезення, затримки, аварійні ситуації та інші ризики.

Отже, планування та оптимізація маршрутів перевезення є складним багатофакторним процесом, що потребує від фахівця з транспортного експедирування системного підходу, аналітичних навичок і знання сучасних технологій організації перевізного процесу. Саме ефективне управління маршрутами забезпечує конкурентоспроможність транспортно-експедиторських послуг і підвищення ефективності транспортної системи в цілому [15, 18].

### **5.3. Основна товаросупровідна документація для залізничних перевезень**

Основним документом для перевезення 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 для перевезення.

Відповідно до ст. 23 Статуту залізниць України [27] і ст. 7 Правил СМГС [29], подаючи вантаж 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 відправник і залізниця заповнюють комплект документів з накладної, дорожньої відомості, корінця дорожньої відомості та квитанції приймання вантажу до перевезення (рис. 5.1).

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

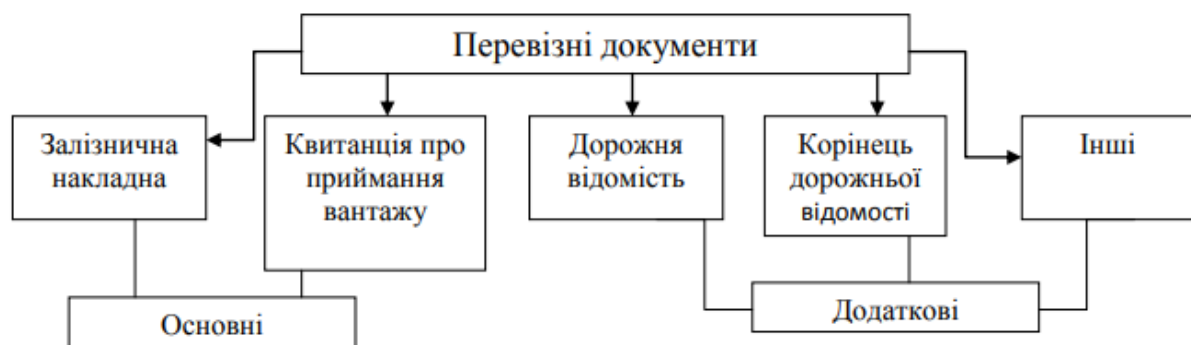


Рис. 5.1. Перелік перевізних документів у внутрішньому залізничному сполученні

Накладна є документом незворотним. Вантаж віддають у розпорядження вантажоодержувача після надання ним накладної та документа, що засвідчує його особу. Оскільки у світі існує декілька систем залізничного сполучення, які розрізняються між собою шириною колії, габаритами локомотивів і вагонів, умовами перевезень та ін., то міжнародні залізничні перевезення регульовані кількома незалежними одна від одної міжнародними конвенціями, кожену з яких застосовують конкретно до якоїсь із систем, і вона регламентує форму залізничної накладної.

Європейські країни послуговуються Конвенцією про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) [40], 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 визначені національними та міжнародними тарифами. Передбачені граничні строки доставлення вантажів. Спричинені простроченням у доставленні збитки відшкодовують вантажовласникові у межах трикратних перевізних платежів.

У разі транзиту вантажів залізничним транспортом до митних органів на дільницях, на які поширена сфера застосування Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ), подають накладну ЦІМ [41].

Між соціалістичними країнами Європи та Азії в 1951 р. була укладена багатостороння транспортна конвенція – Угода про міжнародне вантажне сполучення (УМВС), або, мовою оригіналу, – СМГС (Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении) [40]. В УМВС визначено строки доставлення вантажів, встановлено, що перевізні платежі на залізницях країн відправлення та призначення здійснюювані за ставками внутрішніх тарифів, а під час прямування дорогами транзиту – транзитними тарифами. На відміну від КОТІФ, максимум відповідальності в УМВС не встановлений і відшкодування виплачує перевізник у межах дійсної вартості вантажу, вказаної в рахунку постачальника, чи оголошеної його вартості. Порухення та нецілісність вантажу мають бути підтверджені комерційним актом. У разі прострочення доставлення залізниця сплачує штраф у відсотковому вираженні перевізної плати [42].

Укладання договору міжнародних перевезень вантажів відповідно до положень УМВС оформляють комплектом перевізних документів іншого складу, ніж для внутрішнього сполучення.

Він містить такі документи (рис. 5.2):

1. Оригінал накладної.
2. Дорожня відомість.

3. Дублікат накладної.
4. Лист видачі вантажу.
5. Повідомлення про прибуття вантажу.

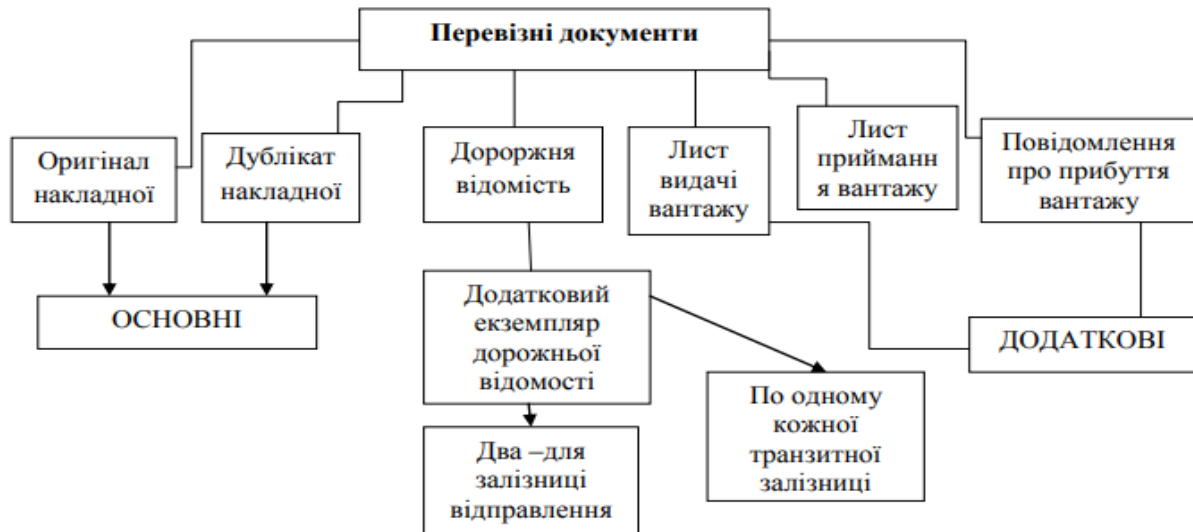


Рис. 5.2. Перелік перевізних документів у міжнародному сполученні

Оформлює комплект перевізних документів для внутрішніх і міжнародних перевезень відправник чи за його дорученням експедитор відповідно до вимог Правил перевезень вантажів та Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС).

Для зменшення затримок вагонів на прикордонних станціях для переоформлення перевізних документів із країн одного транспортного права (СМГС) у країни іншого транспортного права (ЦІМ) у 2006 р. було ухвалено 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 вибраного маршруту і країн, якими здійснюють перевезення, накладною може бути накладна СМГС, накладна ЦІМ або єдина уніфікована накладна ЦІМ/СМГС [41].

#### **5.4. Основна товаросупровідна документація для перевезень іншими видами транспорту**

**Морські перевезення** можна поділити на трампове та лінійне судноплавство.

Трамповим (англ. – «бродяга») називають судна, які здійснюють нерегулярні рейси, без чіткого розкладу та скеровані судновласниками туди, де, на думку, фрахтувальників є попит на тоннаж. Трампові судна транспортують в основному масові вантажі: деревину, руду, вугілля, зерно, нафтопродукти та ін.

Договір для перевезення вантажів трамповими суднами укладають як чартер. Сторонами в чартерному договорі є фрахтувальник (вантажовідправник чи його представник) і фрахтівник (перевізник чи його представник).

Видів фрахтування суден декілька: фрахтування на один рейс, фрахтування на послідовні рейси, фрахтування за генеральним контрактом та ін. Фрахтові ставки складають залежно від ринкової кон'юнктури і встановлюють безпосередньо судновласники.

Лінійне судноплавство – форма транспортних послуг, яка забезпечує регулярні перевезення між встановленими портами генеральних вантажів заздалегідь оголошеним розкладом. Сполучення регулярними лініями підтримують одна чи кілька судноплавних компаній. Лінійні судна перевозять переважно дрібні партії вантажів від великої кількості відправників до великої кількості одержувачів.

Основним документом у морських перевезеннях є коносамент [37].

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

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

Коносаменти можуть бути таких видів:

1. Коносамент на ім'я названої особи чи вантажоодержувача.
2. Коносамент на пред'явника.
3. Ордерний коносамент.
4. Прямий коносамент.
5. Наскрізний коносамент.

**Автомобільні перевезення.** Основним документом для автомобільних перевезень є автотранспортна накладна, яка виконує функції договору перевезення, товаророзпорядчого документа і розписки перевізника. Зміст відомостей, що надають у міжнародній (СМР або ЦМР) накладній, визначено Концепцією про договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом [43].

Накладну складає відправник у чотирьох екземплярах (два для перевізника і по одному для продавця та покупця), підписують відправник і перевізник.

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

**Повітряні перевезення.** Перевезення повітряним транспортом регламентовані Повітряним кодексом України (1993 р.) та іншими нормативно-правовими документами [35, 44-46].

Перевезення вантажів можуть здійснювати пасажирськими та спеціалізованими вантажними літаками. На рейсових пасажирських літаках для перевезення приймають вантажі, маса одного місця яких не перевищує 200 кг, а габарити відповідають розмірам вантажного люка.

Для чартерних перевезень (нерегулярних, не за розкладом рейсів у міжнародному сполученні) оформлюють вантажну накладну міжнародного зразка (Air waybill). Вантажна накладна – перевізний документ, що видають перевізникам і є доказом укладання договору на перевезення. Вантажна накладна міжнародного зразка має бути заповнена відправником англійською мовою. Вносить до вантажної накладної (комплект, що включає 12 примірників) дані, що стосуються тарифів і зборів, перевізник. Три примірники в комплекті є оригіналами і призначені:

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

- оригінал № 2 – для одержувача. Прямуює з вантажем до пункту призначення, видають одержувачу разом із вантажем;

- оригінал № 3 – для відправника. Видають відправнику, є документальним доказом прийняття вантажу перевізником для перевезення.

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

Накладна для повітряних вантажних перевезень є:

- доказом про укладання угоди на перевезення і прийняття вантажу для перевезення;
- відомістю відправлених вантажів, куди вносять перевізні документи, а в разі необхідності також фіксують особливі умови відправника;
- документом для нарахування фрахту (тарифів, перевізної плати);
- страховим полісом;
- митним документом для вивезення, перевезення або ввезення вантажу.

Для авіаперевезень авіанакладна – такий самий документ, що й коносамент для морських перевезень, залізнична накладна – залізничних.

## **6. ДОКУМЕНТАЛЬНЕ ОФОРМЛЕННЯ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКИХ ПОСЛУГ**

### **6.1. Акт виконаних робіт. Акт приймання-передавання вантажу**

Перевезення вантажів різними видами транспорту супроводжено товарно-транспортними документами, які заповнюють міжнародною мовою або державною мовою, якщо вантажі перевозять 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 із надання будь-яких послуг – транспортних, експедиторських, бухгалтерських, юридичних, консультаційних тощо. Акт є невід’ємною складовою попередньо укладеного Договору про надання послуг між замовником і виконавцем [47].

Акт має містити таку інформацію:

- місце і дату складання акта;
- відомості про сторони договору, які підписали акт;
- період часу, протягом якого були надані послуги, і 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 складають у двох екземплярах. Із наданням транспортних послуг, окрім акта, ще обов’язково складають товарно-транспортну накладну [47].

Документом, який посвідчує факт передавання товару від постачальника до покупця, є акт приймання-передавання вантажу, його складають у довільній формі [48].

Акт приймання-передавання вантажу (товару) можна використовувати в 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 із їх руом від продавця до кінцевого покупця (поставка товару).

## **6.2. Зміст і призначення товарно-транспортної накладної**

**Товарно-транспортна накладна (ТТН)** – це єдиний для всіх учасників транспортного процесу юридичний документ, призначений для списання товарно-матеріальних цінностей, обліку на шляху їх прямування, оприбуткування, складського, оперативного та бухгалтерського обліку, а також розрахунків за перевезення вантажу та обліку виконаної роботи [49, 50].

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 використовують 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 для перевезення спирту етилового та спиртпродуктів;
- спеціальна товарно-транспортна накладна форми № 1-ТТН (хліб), яку застосовують для перевезення хлібобулочних виробів;
- спеціалізована товарно-транспортна накладна типової форми № 1-ТН (МС), яку застосовують для перевезення молочної сировини.

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

- перший залишається у вантажовідправника;
- другий здають вантажоодержувачу;
- третій і четвертий надають автопідприємству.

Товарно-транспортну накладну складають із двох розділів;

- товарного (заповнює вантажовідправник, містить відомості про вантаж та особу, яка відпускає вантаж);
- транспортного (наводять відомості про вантажно-розвантажувальні операції та показники роботи автопідприємства).

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

### **6.3. Документообіг у різних умовах транспортування**

Здійснюючи експедиторські послуги, експедитор є виконавцем таких послуг, проте виконувати свої зобов'язання він може, використовуючи два варіанти:

- 1) від свого імені, але за дорученням клієнта (продавця товару) і за рахунок такого клієнта;
- 2) від імені клієнта (продавця товару) і за рахунок такого клієнта.

Отже, залежно від вибраного способу доставлення вантажу по-різному здійснюватимуть організацію документообігу в експедитора з наданням експедиторських послуг.

Розглянемо дві ситуації зі здійсненням перевезення.

*Варіант 1.* Доставляють товар покупцю на підставі договору транспортного експедирування, за яким експедитор діє від свого імені, але за дорученням клієнта-продавця товару і за його рахунок. За умовами договору, функції з виконання операцій зберігання, пакетування і перевезення товару покупця покладені на експедитора.

Порядок оформлення первинних документів можна поділити на декілька етапів.

Перший етап. Між клієнтом і експедитором укладено договір транспортного експедирування. При цьому клієнт повинен оформити два пакети документів:

- для покупця товару – накладну про відпускання вантажу (два екземпляри), у якій указано, що вантаж відпущений на підставі договору транспортного експедирування, і податкову накладну, якщо відпускання є першою подією, а також інші документи, що супроводжують вантаж (технічну документацію, сертифікати і т. п.);
- експедитора – акт на відпускання вантажу або маніфест (декларацію).

Експедитор передає клієнту довіреність на отримання його працівником товарів (вантаж) від клієнта.

Другий етап. Експедитор від свого імені укладає договір із третьою особою – суб'єктом підприємницької діяльності (далі СПД) на придбання послуг із пакетування вантажу. При цьому експедитору необхідно оформити акт на відпускання вантажу такому СПД, а той у свою чергу надає довіреність на отримання його працівником товарів (вантаж) від експедитора. Зазначимо, що для перевезення вантажу автомобільним

транспортному СПД, окрім акта, оформляють товарно-транспортну накладну.

Третій етап. СПД пакує вантаж і передає його експедитору.

При цьому СПД оформляє акт про відпускання вантажу експедитору, акт виконаних робіт і податкову накладну на ім'я експедитора (якщо складання акта є першою подією). Експедитор у свою чергу видає своєму працівнику довіреність на отримання вантажу від СПД. Перевезення вантажу від СПД до експедитора оформляють товарно-транспортною накладною.

Четвертий етап. Розрахунково-платіжні документи про сплату обов'язкових платежів, пов'язані з виконанням експортно-імпортних перевезень (платіжні доручення, квитанції, чеки), виписують на ім'я експедитора, який фактично проводить сплату від імені клієнта.

П'ятий етап. Експедитор від свого імені укладає з перевізником договір на надання послуг із перевезення вантажу. Експедитор (вантажовідправник) оформляє товарно-транспортну накладну:

- перший екземпляр залишається в експедитора;
- другий, третій і четвертий екземпляри завіряють підписами і печаткою експедитора і передають перевізнику. Разом із ними (другий, третій і четвертий екземпляри товарно-транспортної накладної) експедитор передає перевізнику і другий екземпляр накладної на відпускання вантажу від клієнта (продавця) вантажоодержувачу (покупцю).

Шостий етап. Перевізник передає вантаж, а також другий, третій і четвертий екземпляри товарно-транспортної накладної і другий екземпляр накладної вантажоодержувачу (покупцю). Вантажоодержувач у свою чергу надає довіреність на отримання товарів (вантажів).

Сьомий етап. Вантажоодержувач (покупець) передає перевізнику завірені власними підписами і печаткою третій і четвертий екземпляри

товарно-транспортної накладної. Разом із ними покупець товару передає перевізнику перший екземпляр податкової накладної. Усі ці документи є підтвердженням отримання вантажу покупцем товару. Другий екземпляр товарно-транспортної накладної і другий екземпляр накладної залишаються у вантажоодержувача і є підставою для оприбутковування вантажу від клієнта-продавця.

Восьмий етап. Перевізник передає експедитору третій екземпляр товарно-транспортної накладної, який є підставою для складання акта про надання послуг і розрахунку за надані послуги з перевезення, а також податкову накладну, завірену вантажоодержувачем. Четвертий екземпляр товарно-транспортної накладної залишається в перевізника. Звертаємо увагу, що податкову накладну, у якій вказана вартість послуг перевезення, складають на ім'я експедитора. До того ж тут слід зазначити, що якщо передоплата за послуги була першою подією, то податкову накладну оформляють на дату отримання передоплати.

Дев'ятий етап. Експедитор оформляє акт виконаних робіт, що свідчить про факт надання послуг експедирування товару, і прикладає до нього звіт про витрати, понесені за дорученням і за рахунок клієнта (продавця). До звіту експедитор прикладає копії платіжних документів і акти виконаних робіт, пов'язаних з умовами договору транспортного експедирування. Крім того, експедитор передає клієнту (продавцю) копію третього екземпляра товарно-транспортної накладної і перший екземпляр накладної на відпускання товару покупцю, а також оформляє дві податкові накладні: на вартість власних послуг з експедирування (якщо підписання акта є першою подією) і послуг, придбаних для виконання договору, оплату яких проводять за рахунок продавця товару (замовника).

*Варіант 2.* Доставляють товар покупцю на підставі договору транспортного експедирування, за яким експедитор діє від імені клієнта-продавця товару і за його рахунок. За умовами договору, функції з

виконання операцій зберігання, пакетування і перевезення товару покупцю покладені на експедитора.

Функції, покладені на експедитора в частині зберігання, пакетування і перевезення товарів (вантажу), вказані у варіанті 2 і є ідентичними варіанту 1. Це зроблено для того, щоб сфокусувати нашу увагу на такому важливому моменті: здійснюючи експедиторські послуги, експедитор є виконавцем таких послуг, проте виконувати свої зобов'язання він може двома способами:

- від свого імені, але за дорученням клієнта (продавця товару) і за рахунок такого клієнта;
- від імені клієнта (продавця товару) і за рахунок такого клієнта.

Учасниками експедиторських послуг для варіанта 2 є ті самі суб'єкти, що і для варіанта 1. Відмінністю в цьому випадку є те, що для варіанта 2 договори і акти про придбання послуг у третіх осіб експедитор оформляє не на своє ім'я, а на ім'я клієнта (продавця товару). При цьому експедитор є повіреним, а клієнт (продавець товару) – довірителем. У цьому випадку експедитор фактично діє на підставі договору транспортного експедирування, за наявності довіреності на здійснення таких операцій в експедитора.

Для того щоб проаналізувати варіант 2 у рамках послідовності всіх операцій і визначити роль кожного суб'єкта, що бере участь для здійснення експедиторських послуг, розглянемо порядок оформлення первинних документів поетапно.

Перший етап. Між клієнтом (продавцем товарів) і експедитором укладено договір транспортного експедирування. При цьому клієнт повинен оформити два пакети документів:

- для покупця товару – накладну про відпускання вантажу (два екземпляри), у якій зазначено, що вантаж відпущено на підставі договору транспортного експедирування, і податкову накладну, якщо відпускання є першою подією, а також інші документи, що супроводжують вантаж (технічну документацію, сертифікати і т. п.);

- експедитора – акт на відпускання вантажу або маніфест (декларацію) і довіреність на ім'я експедитора, надаючи право такому експедитору здійснювати операції, пов'язані з послугами з експедируванням вантажу (товару) від імені клієнта (продавця).

Експедитор у свою чергу передає клієнту довіреність на отримання його працівником товарів (вантажів) від клієнта.

Другий етап. Експедитор від імені клієнта укладає договір із третьою особою – СПД – на придбання послуг із пакетування вантажу. Фактично експедитор здійснює цю операцію на підставі договору транспортного експедирування, укладеного між клієнтом (продавцем товару) і експедитором, і довіреності на ім'я експедитора, наданій від замовника експедиторських послуг (продавця товару).

Крім того, на цьому етапі експедитору також необхідно оформити акт на відпускання вантажу такому суб'єкту підприємницької діяльності, а той у свою чергу надає довіреність на отримання його працівником товарів (вантажів) від експедитора. Для перевезення вантажу автомобільним транспортом суб'єкт підприємницької діяльності, окрім акта, оформляє товарно-транспортну накладну.

Третій етап. Суб'єкт підприємницької діяльності пакетує вантаж і передає його експедитору. При цьому суб'єкт підприємницької діяльності оформляє акт про відпускання вантажу експедитору, акт виконаних робіт і податкову накладну на ім'я клієнта (якщо складання акта є першою подією). Експедитор у свою чергу видає своєму працівнику довіреність на отримання вантажу від суб'єкта підприємницької діяльності. Перевезення вантажу від суб'єкта підприємницької діяльності до експедитора оформляють за товарно-транспортною накладною.

Четвертий етап. Розрахунково-платіжні документи про сплату обов'язкових платежів, пов'язані з виконанням експортно-імпортних перевезень (платіжні доручення, квитанції, чеки), виписують на ім'я клієнта, що фактично є замовником експедиторських послуг.

П'ятий етап. Експедитор від свого імені укладає з перевізником договір на надання послуг із перевезення вантажу. Експедитор (вантажовідправник) оформляє товарно-транспортну накладну:

- перший екземпляр – залишається в експедитора;
- другий, третій і четвертий екземпляри завіряють підписами і печаткою експедитора і передають перевізнику. Разом із ними (другий, третій і четвертий екземпляри товарно-транспортної накладної) експедитор передає перевізнику і другий екземпляр накладної на відпускання вантажу від клієнта (продавця) вантажоодержувачу (покупцю).

Шостий етап. Перевізник передає вантаж, а також другий, третій і четвертий екземпляри товарно-транспортної накладної і другий екземпляр накладної вантажоодержувачу (покупцю). Вантажоодержувач у свою чергу надає довіреність на отримання товарів (вантажів).

Сьомий етап. Вантажоодержувач (покупець) передає перевізнику завірені власними підписами і печаткою третій і четвертий екземпляри товарно-транспортної накладної. Разом із ними покупець товару передає перевізнику перший екземпляр податкової накладної. Усі ці документи є підтвердженням отримання вантажу покупцем товару. Другий екземпляр товарно-транспортної накладної і другий екземпляр накладної залишаються у вантажоодержувача і є підставою для оприбутковування вантажу від клієнта-продавця.

Восьмий етап. Перевізник передає експедитору третій екземпляр товарно-транспортної накладної, який є підставою для складання акта про надання послуг і розрахунку за надані послуги з перевезення, а також податкову накладну, завірену вантажоодержувачем. Четвертий екземпляр товарно-транспортної накладної залишається в перевізника. Податкову накладну, у якій вказана вартість послуг перевезення, складають на ім'я експедитора. До того ж, якщо передоплата за послуги була першою подією, податкову накладну оформляють на дату отримання передоплати.

Дев'ятий етап. Експедитор оформляє акт виконаних робіт, що свідчить про факт надання послуг експедирування товару, і прикладає до нього звіт про витрати, понесені за дорученням і за рахунок клієнта (продавця). До звіту експедитор прикладає копії платіжних документів і акти виконаних робіт, пов'язаних з умовами договору транспортного експедирування. Крім того, експедитор передає клієнту (продавцю) копію третього екземпляра товарно-транспортної накладної і перший екземпляр накладної на відпускання товару покупцю, а також оформляє дві податкові накладні: на вартість власних послуг з експедирування (якщо підписання акта є першою подією) і послуг, придбаних для виконання договору, оплату яких проводять за рахунок продавця товару (замовника).

#### **6.4. Порядок заповнення товарно-транспортної накладної**

Товарно-транспортну накладну типової форми № 1-ТН заповнюють у п'ять етапів [50]:

- 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 у декількох екземплярах. Для кожного вантажу оформлюють окрему ТН.

Дату оформлення ТН вказують під назвою бланка «Товарно-транспортна накладна». У рядку «Замовник» вказують назву підприємства-замовника автотранспорту. У рядку «Вантажовідправник» вказують назву

підприємства, що виконує відвантаження. У рядку «Вантажоодержувач» – назву підприємства одержувача вантажу. У рядку «Пункт завантаження» - адресу, звідки потрібно забрати вантаж. У рядку «Пункт розвантаження» – адресу, за якою потрібно доставити вантаж (пункт призначення) [49].

Розділ «Відомості про вантаж» заповнюють так:

- графа 1 - порядковий номер чи код вантажу;
- графа 2 – номер вантажу за преїскурантом;
- графа 3 – назва вантажу (якщо перевезення здійснюють у контейнерах, то вказують номер контейнера);
- графа 4 – одиниці вимірювання вантажу;
- графа 5 – кількість вантажу, що перевозять;
- графа 6 – ціна одиниці вантажу;
- графа 7 – загальна вартість певного виду вантажу.

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

У рядку «Разом відпущено на суму» вказують загальну 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» вказують марку автомобіля та його державний номер, номер подорожнього листа, до якого виписують ТН. У рядку «Автопідприємство» вказують назву підприємства-перевізника. У рядку «Водій» – прізвище, ім'я та по батькові водія. У рядку «Причеп» – державний і гаражний номери причепів, що використовують.

Розділ «Відомості про вантаж» заповнюють так:

- графа 8 – реквізити документів, які отримує водій і передає вантажоотримувачу разом із вантажем (товарні, залізничні накладні, сертифікати, свідоцтва і т. д.);
- графа 9 – скорочено вид тари, у якій перевозять товар. У випадку неупакованого товару проставляють «н/у»;
- графа 10 – кількість зайнятих місць за кожним із наведених у графі 1 найменуванням вантажу і кожним видом пакування. Перевозячи вантаж пакетами на піддонах, вказують їхню кількість, для перевезення навалом, насипом або наливом відповідний запис кількості місць не вказують;
- графа 11 – спосіб визначення маси вантажу.

У рядку «Вказаний вантаж» проставляють відтиск пломби, якою опломбовано вантаж. У рядку «Кількість місць» вказують загальну кількість зайнятих вантажем місць. У рядку «Масса брутто, т» прописом вказують кількість вантажів у тоннах із точністю до 0,01, а в нижчому рядку – посаду, 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 для перевезення.

У випадку приймання вантажу довіреною особою вантажоодержувача в рядку «Вантаж отримав» вказують посаду, прізвище, ім'я та по батькові, підпис цієї особи. У рядку «За довіреністю» проставляють номер і дату оформлення довіреності, а нижче вказують, ким видана довіреність.

У розділі «Вантажно-розвантажувальні операції» рядок «Завантаження» заповнюють так:

- графа 15 - назва підприємства, що виконує завантаження;
- графа 16 – спосіб завантаження;
- графа 17 – код даних робіт;

- графа 18 – час прибуття автомобіля для завантаження;
- графа 19 – час відправлення завантаженого автомобіля;
- графа 20 – час простою автомобіля під завантаженням.

Час прибуття автомобіля для завантаження встановлюють на момент подавання водієм подорожнього листа в пункті завантаження, а час прибуття автомобіля для розвантаження – із моменту надання водієм товарно-транспортної накладної в пункті розвантаження.

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

Часом вибуття вважають час отримання водієм усіх необхідних для перевезення вантажу документів від вантажовідправника. Якщо для автомобіля виписують декілька ТН, то в першій із них проставляють час прибуття, а в останній – час вибуття, у проміжних ТН у відповідних графах ставлять прочерк.

Якщо за однією ТН відбувається декілька їздок, то в графу 18 заносять час прибуття за першою їздкою, у графу 19 – час вибуття після оформлення ТН вантажовідправником. У графі 20 вказують загальний час простою під завантаженням;

- графа 22 – назва додаткових операцій (перерахування, зважування, аналіз і т. д.), що виконують під час завантаження;
- графа 21 – кількість часу, витраченого на додаткові операції;
- графа 23 - підпис відповідальної за навантаження особи.

У рядок «Транспортні послуги» вносять усі транспортні послуги (пакування, зв'язування вантажу, накриття брезентом і т. д.), що виконує водій.

### 3. Порядок заповнення ТН на маршруті.

ТН на шляху доставлення вантажу не заповнюють, у неї можна вносити лише корегувальні записи у двох випадках:

- зміна адреси призначення;
- зміна автомобіля.

У випадку зміни адреси призначення відповідні записи заносять у рядок «Переадресування». Записи в рядках «Вантажоодержувач» і «Пункт розвантаження» закреслюють так, щоб можна було прочитати попередній текст. Усі зміни підтверджують підписами відповідальної особи.

Якщо необхідно перевантажити товар з одного транспортного засобу на інший (поломка, зміна завдання і т. д.), складають акт, на основі якого в рядку «Відмітки про складені акти» ставлять його реквізити і коротко описують зміст акта. У відповідності з цим вносять зміни рядків «Автопідприємство», «Водій», «Автомобіль» (закреслюючи старі так, щоб можна було прочитати, і вносячи нові). Усі зміни завіряють підписами відповідальної особи.

#### 4. Порядок заповнення ТН вантажоодержувачем.

Після прибуття автомобіля у вказане для розвантаження місце відповідальна особа вантажоодержувача заповнює розділ «Навантажовантажувальні операції» так, як це робив вантажовідправник. Ці записи виконують у рядку «Розвантаження». У рядку «Вказаний вантаж» проставляють відтиск пломби, якою опломбовано вантаж. У рядку «Кількість місць» – загальна кількість зайнятих вантажем місць. У рядку «Маса брутто, т» прописом вказують кількість вантажів у тоннах. У нижчому рядку – посада, прізвище ім'я та по батькові, підпис і штамп особи, що відповідала за розвантаження товару. У 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, здачу вантажу. У рядку «Прийняв» відповідальна особа записує свою посаду, прізвище, ім'я та по батькові, ставить штамп і підпис, чим підтверджує отримання вантажу.

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

## 5. Порядок заповнення ТН перевізником.

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

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

У розділі «Відомості про вантаж» вказують:

- графа 12 – код вантажу;
- графа 13 – клас вантажу;
- графа 14 – масу вантажу за кожним рядком і загальний тонаж.

Якщо вантаж перевозять декількома їздками, то в рядку «Кількість їздок, заїздів» вказують їхню загальну кількість.

У розділі «Інші відомості»:

- графи 24-28 – відстані, що проходить автомобіль під час перевезень. Дані визначають за таблицею відстаней;
- графа 29 – код експедирування вантажу;
- графа 30 – вартість транспортних послуг, яку необхідно оплатити замовнику автотранспорту;
- графа 31 – сума заробітної плати, нарахованої водієві;
- графа 32 – поправочний коефіцієнт до заробітної плати водія;
- графа 33 – поправочний коефіцієнт (основний тариф) замовника автотранспорту.

У розділах «Розрахунок вартості» і «Таксування» відповідальна особа розраховує вартість транспортних робіт і послуг, заробітну плату водія, а також підтверджує розрахунки власним підписом [49].

Товарна-транспортна накладна типової форми № 1-ТН наведена на рис. 6.1.

|                               |  |                           |  |                                                                           |  |
|-------------------------------|--|---------------------------|--|---------------------------------------------------------------------------|--|
| 1 прим. - вантажовідправнику  |  | Коди <input type="text"/> |  | Затверджено наказом Мінітрансу,<br>Мінстату України 29.12.95 р. № 488/346 |  |
| 2 прим. - вантажоодержувачу   |  | <input type="text"/>      |  | Типова форма № 1-ТН                                                       |  |
| 3 і 4 прим. - автопідприємств |  |                           |  |                                                                           |  |

|                                                                |  |                                                                            |  |                          |  |                      |  |               |  |  |  |
|----------------------------------------------------------------|--|----------------------------------------------------------------------------|--|--------------------------|--|----------------------|--|---------------|--|--|--|
| <b>ТОВАРНО-ТРАНСПОРТНА НАКЛАДНА № _____</b>                    |  |                                                                            |  |                          |  |                      |  |               |  |  |  |
| (серія)                                                        |  |                                                                            |  |                          |  |                      |  |               |  |  |  |
| » _____ 200_ р. Автомобіль _____ до подорожнього листа № _____ |  |                                                                            |  |                          |  |                      |  |               |  |  |  |
| Автопідприємство _____                                         |  | Водій _____                                                                |  | марка, держ. номер _____ |  | Вид перевезень _____ |  | Код _____     |  |  |  |
| Замовник _____                                                 |  | назва _____                                                                |  | п., і., по б. _____      |  |                      |  | Код _____     |  |  |  |
| Вантажовідправник _____                                        |  | назва _____                                                                |  |                          |  |                      |  | Код _____     |  |  |  |
| Вантажоодержувач _____                                         |  | назва _____                                                                |  |                          |  |                      |  | Код _____     |  |  |  |
| Пункт навантаження _____                                       |  | Пункт розвантаження _____                                                  |  | назва _____              |  | Маршрут № _____      |  |               |  |  |  |
| адреса _____                                                   |  | адреса _____                                                               |  |                          |  |                      |  |               |  |  |  |
| на _____                                                       |  | назва і адреса нового вантажоодержувача, підпис відповідальної особи _____ |  |                          |  | 1. Прицеп _____      |  | Гар № _____   |  |  |  |
|                                                                |  |                                                                            |  |                          |  | 1. Прицеп _____      |  | Гар № _____   |  |  |  |
|                                                                |  |                                                                            |  |                          |  |                      |  | держ. № _____ |  |  |  |

|                               |                          |                                                         |                |           |      |      |                                     |                       |                         |                             |                |                 |                   |
|-------------------------------|--------------------------|---------------------------------------------------------|----------------|-----------|------|------|-------------------------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------------|----------------|-----------------|-------------------|
| ВІДОМОСТІ ПРО ВАНТАЖ*         |                          |                                                         |                |           |      |      |                                     |                       |                         |                             |                |                 |                   |
| Номен-<br>клатурний<br>№, код | №<br>прейск.,<br>позиція | Назва продукції,<br>товару(вантажу) або №<br>контейнера | Один<br>виміру | Кількість | Ціна | Сума | З вантажем<br>слідують<br>документи | Вид<br>пакуван-<br>ня | Кіль-<br>кість<br>місць | Спосіб визначення<br>маси   | Код<br>вантажу | Клас<br>вантажу | Маса<br>брутто, т |
| 1                             | 2                        | 3                                                       | 4              | 5         | 6    | 7    | 8                                   | 9                     | 10                      | 11                          | 12             | 13              | 14                |
|                               |                          |                                                         |                |           |      |      |                                     |                       |                         |                             |                |                 |                   |
|                               |                          | Усього                                                  |                |           |      |      |                                     |                       |                         | Кількість їздок,<br>заїздів |                |                 |                   |

|                                |  |                      |  |
|--------------------------------|--|----------------------|--|
| Усього відпущено на суму _____ |  | к дозволів _____     |  |
| прописом _____                 |  | посада, підпис _____ |  |

|                                    |  |                                            |  |                                    |  |                                            |  |                                |  |
|------------------------------------|--|--------------------------------------------|--|------------------------------------|--|--------------------------------------------|--|--------------------------------|--|
| Зазначений вантаж за справн. _____ |  | Кількість _____                            |  | Зазначений вантаж за справн. _____ |  | Кількість _____                            |  | За дорученням № _____          |  |
| пломбою, тарою та пакуванням _____ |  | місць _____                                |  | пломбою, тарою та пакуванням _____ |  | місць _____                                |  | від «_____» _____ 200_ р.      |  |
| прописом _____                     |  | прописом _____                             |  | прописом _____                     |  | прописом _____                             |  | Виданим _____                  |  |
| Маса брутто, т _____               |  | для перевезення _____                      |  | Маса брутто, т _____               |  | прописом _____                             |  | Вантаж одержав _____           |  |
| здав _____                         |  | посада, п., і., по б., підпис, штамп _____ |  | водій-експедитор _____             |  | підпис _____                               |  | посада, п., і., по б. _____    |  |
| Прийняв водій-експедитор _____     |  | п., і., по б. водія, підпис _____          |  | Прийняв _____                      |  | посада, п., і., по б., підпис, штамп _____ |  | підпис вантажоодержувача _____ |  |

|                                   |                                    |                                        |     |                |         |         |                    |                       |                       |                     |  |
|-----------------------------------|------------------------------------|----------------------------------------|-----|----------------|---------|---------|--------------------|-----------------------|-----------------------|---------------------|--|
| ВАНТАЖО-РОЗВАНТАЖУВАЛЬНІ ОПЕРАЦІЇ |                                    |                                        |     |                |         |         |                    |                       |                       | Транспортні послуги |  |
| Операція                          | Виконавці<br>(АТП, відпр., отрим.) | Спосіб                                 |     | Час, год., хв. |         |         | Додаткові операції |                       | Підпис<br>відп. особи |                     |  |
|                                   | 15                                 | руч., нап., мех., ва<br>нтажопід., смк | код | прибуття       | вибуття | простою | час, хви<br>лин    | назва, кількі-<br>сть | 22                    | 23                  |  |
| наван.                            |                                    | 16                                     | 17  | 18             | 19      | 20      | 21                 |                       |                       |                     |  |
| розв.                             |                                    |                                        |     |                |         |         |                    |                       |                       |                     |  |

|                                                 |         |       |        |         |             |             |       |            |               |       |    |                            |  |
|-------------------------------------------------|---------|-------|--------|---------|-------------|-------------|-------|------------|---------------|-------|----|----------------------------|--|
| ІНШІ ВІДОМОСТІ (заповнюється автопідприємством) |         |       |        |         |             |             |       |            |               |       |    | Відмітки про складені акти |  |
| Відстань перевезень по гр. доріг в км           |         |       |        |         | Код експед. | За трансп.  |       | Попр. коеф |               | Штраф |    |                            |  |
| всього                                          | в місті | I гр. | II гр. | III гр. |             | з<br>клієнт | водію | розч. вод. | осн.<br>тариф |       |    |                            |  |
| 24                                              | 25      | 26    | 27     | 28      | 29          | 30          | 31    | 32         | 33            | 34    | 35 | 36                         |  |
|                                                 |         |       |        |         |             |             |       |            |               |       |    |                            |  |

|                     |         |                           |                    |                   |                 |                  |          |                 |               |        |             |
|---------------------|---------|---------------------------|--------------------|-------------------|-----------------|------------------|----------|-----------------|---------------|--------|-------------|
| Розрах.<br>Вартість | За тони | Недовант. авт. і<br>прич. | За спец.<br>транс. | За тр.<br>послуги | Вант.-<br>розв. | Позанор. простий |          | Інші<br>доплати | Знижк<br>и за | Всього | Таксування: |
|                     | 37      | 38                        | 39                 | 40                | 41              | навант.          | розвант. | 44              | 45            | 46     |             |
| виконано            |         |                           |                    |                   |                 |                  |          |                 |               |        |             |
| розцінка            |         |                           |                    |                   |                 |                  |          |                 |               |        |             |
| до сплати           |         |                           |                    |                   |                 |                  |          |                 |               |        |             |

Підпис таксувальника \_\_\_\_\_

Рис. 6.1. Товарно-транспортна накладна типової форми № 1-ТН

## **7. ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИРСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ ДЛЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

### **7.1. Документальне оформлення міжнародних перевезень різними видами транспорту**

Перевезення вантажів згідно із Законами України «Про транзит вантажів» (1999 р.) [7], «Про транспортно-експедиторську діяльність» (2004 р.) [3], міжнародними правилами СМГС, СІМ, СМР тощо супроводжено 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 (CMR);
- накладна УМВС (СМГС);
- накладна ЦІМ (СІМ);
- накладна ЦІМ/УМВС (ЦІМ/СМГС);
- коносамент (Bill of Lading).

Крім того, для перевезення вантажу супровідними документами мають бути:

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

Для декларування вантажів відповідно до митного законодавства України до митних органів подають митну вантажну декларацію (ВМД) або накладну УМВС (СМГС) ЦІМ (СІМ) [13, 41-43].

У разі транзиту вантажів залізничним транспортом до митних органів на дільницях, на які поширена сфера застосування конвенції (COTIF), подають накладну ЦІМ (CIM).

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

У разі транзиту вантажів автомобільним транспортом до митних органів подають митну вантажну декларацію (ВМД) або книжну МДП (Carnet TIR) [13].

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

Службовим особам спеціально уповноважених органів виконавчої влади, які здійснюють контроль транзиту вантажів, заборонено вимагати від учасників транзиту іншу документацію для транзитних вантажів, крім визначених міжнародними договорами України та передбачених Законом України «Про транзит вантажів».

## **7.2. Зовнішньоторговельні документи**

До зовнішньоторговельних документів належать документи, які виконують на різних етапах виконання зовнішньоторговельної угоди свої специфічні функції [1].

Зовнішньоторговельні документи можна поділити:

- на оперативно-комерційні;
- транспортні;
- товаросупровідні;
- розрахункові;
- страхові.

Договором транспортного експедирування може бути передбачено оформлення експедитором як транспортних документів, так і страхових, розрахункових, оформлення документів, що пов'язані зі зберіганням вантажу до його отримання в пункті призначення і т. п.

### **7.3. Зміст, призначення і порядок використання міжнародної ТТН типової форми**

Для міжнародних перевезень у країнах, які приєдналися до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів, використовують товарно-транспортну накладну типової форми CMR [13, 14].

Транспортна накладна CMR – транспортний документ, найбільш широко використовуваний для міжнародних вантажних перевезень автомобільним транспортом. Транспортну накладну CMR виписують для підтвердження укладення договору перевезення, який визначає відповідальність відправника, перевізника та одержувача товару. Підтверджує, що вантаж у момент прийняття знаходився в належному стані, у цілому пакуванні, маркування і кількість місць відповідає зазначеним у накладній.

CMR заповнює відправник вантажу на підставі інструкцій і вказівок, які він отримує від транспортно-експедиторської компанії. Відправник несе солідарну відповідальність за правильність заповнення CMR.

Транспортна накладна CMR діє на підставі Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ), яка містить загальні дані про вид, зміст і правила заповнення накладної. Накладна CMR являє собою бланк, що складається з дванадцяти сторінок, надрукованих на папері, що самокопійований [13].

Відповідно до КДПВ, накладну складають як мінімум у трьох примірниках, підписують відправник і перевізник. Перші чотири

примірники (сторінки) накладної пронумеровані та визначені учасниками договору перевезення:

- перший – вантажовідправнику;
- другий – вантажоодержувачу;
- третій – перевізнику;
- четвертий – для розрахунків.

Тільки перші три примірники комплекту накладних CMR мають юридичну силу. Кількість подальших примірників, що не мають юридичну силу, визначена кількістю вантажів, що перетинають митні пости, і національними митними процедурами [13-15].

Транспортна накладна CMR – найважливіший міжнародний документ, який відіграє особливу роль у питаннях організації автомобільних перевезень. У ньому відображені основні відомості про транспортний маршрут, яким перевозять товар [13-15].

Вона містить такі дані:

- характер вантажу і його пакування, кількість товару;
- юридичне найменування компанії перевізника;
- час, витрачений на транспортування вантажу;
- маршрут, за яким перевозили товар;
- інформація про документи, на підставі яких здійснювали поставку;
- назва компанії відправника;
- назва компанії вантажоодержувача.

Якщо вантаж везуть кілька машин, або в одній машині кілька різних вантажів, кількість примірників документів визначена кількістю машин або видів вантажу. Перевезення небезпечних вантажів має бути відображена в накладній: зазначають вид небезпеки і заходи безпеки.

Беручи вантаж, перевізник уважно його перевіряє і тільки тоді підписує накладну, на другому примірнику проставляючи власне ім'я з

адресою. Якщо CMR-накладна не має жодних відміток перевізника, це вважають підтвердженням того, що на момент приймання вантажу перевізником він був зовні цілісний.

#### **7.4. Міжнародні перевезення з використанням книжки МДП**

Конвенція МДП застосовувана для перевезень вантажів без їх проміжного перевантаження, у дорожніх транспортних засобах, складах транспортних засобів або контейнерах, із перетинанням одного або декількох кордонів від митниці місця відправлення однієї з Договірних Сторін до митниці місця призначення іншої Договірної Сторони або тієї самої Договірної Сторони за умови, що деяка частина операції МДП між її початком і кінцем провадиться автомобільним транспортом [1, 13-15].

Положення Конвенції МДП застосовують за таких умов:

- перевезення провадять:

1) у дорожніх транспортних засобах, складах транспортних засобів або контейнерах, попередньо допущених до перевезення з дотриманням умов;

2) в інших дорожніх транспортних засобах, інших складах транспортних засобів або інших контейнерах у разі дотримання умов;

- перевезення гарантовані об'єднаннями, визнаними згідно з положеннями, і мають бути проваджені із застосуванням книжки МДП.

У разі здійснення міжнародних перевезень згідно з нормами Конвенції МДП, яка дає змогу значно спростити проходження митного контролю під час перевезення, використовують книжку МДП (Garner TIR), яка в цьому випадку скасовує необхідність застосування міжнародної накладної типової форми CMR [13, 14].

Вантажі, які перевозять із дотриманням процедури МДП у запломбованих дорожніх транспортних засобах, запломбованих складах

транспортних засобів або запломбованих контейнерів, зазвичай звільнені від митного огляду в проміжних митницях. Проте з метою запобігання зловживанням митні органи можуть у виняткових випадках і, зокрема, у разі наявності підозри в порушеннях провадити в цих митницях огляд вантажів [13, 14].

**Метою створення конвенції МДП було:**

- полегшення міжнародних перевезень вантажів дорожніми транспортними засобами;
- спрощення і гармонізація прикордонних та імпорتنих процедур, формальностей;
- створення міжнародної системи митного контролю.

**Зона дії конвенції МДП** поширена на всю Європу, Північну Америку, частину Північної Африки, Чілі, Уругвай, Близький і Середній Схід. Положення Конвенції МДП стосуються перевезень автомобільним і змішаним транспортом. У ній містяться вимоги щодо засобів і технології перевезення [1, 13, 14].

**Система МДП** базована на таких основних чотирьох принципах:

- вантажі потрібно перевозити в безпечних транспортних засобах або контейнерах;
- оплата митних тарифів і податків, якщо існує ризик їх несплати, має бути забезпечена міжнародною гарантією;
- вантажі мають бути супроводжені визнаною всіма країнами – учасницями Конвенції книжкою, яку використовують у країні відправлення і яка виконує роль контрольного документа в державах відправлення, транзиту і призначення;
- заходи митного контролю в країні відправлення вантажу мають бути такими, щоб були визнані достатніми в країнах транзиту і призначення.

**Книжка МДП** складається з чотирьох сторінок, обкладинки, невідривного аркуша та його корінця (обидві частини однакового розміру жовтого кольору), відривних аркуша № 1 і корінця № 1 білого кольору (вони призначені для використання в митницях відправлення і ввезення), відривних аркуша № 2 і корінця № 2 зеленого кольору (вони призначені для використання в митницях вивезення і призначення) і протоколу про дорожньо-транспортні пригоди (жовтого кольору). Щодо призначення обкладинок книжки МДП, то на першій сторінці усі п'ять граф заповнені гарантійним об'єднанням, що видало книжку МДП (у графі 1 зазначають дату, до якої ця книжка може бути подана митниці відправлення) [1, 13].

На другій сторінці надруковані французькою мовою правила користування книжкою МДП. На третій сторінці надруковані ті самі правила, тільки англійською мовою. На четвертій сторінці у верхньому правому куті знаходиться відривний купон із номером книжки МДП, який повертають володарю в разі вилучення книжки з відмітками митного органу, що зробив це: Книжки, що використовують останнім часом, складаються з 14 або 20 аркушів (листків) (тобто 7 або 14 комплектів призначені відповідно для перевезення вантажів по території 7 або 10 країн) [1, 13, 14].

### **Принцип дії системи МДП**

Усі необхідні митні процедури (формальності), що стосуються вивезення вантажів, виконує митниця країни відправника. Тут оглядають і оформлюють вантажі на підставі інформації, яка заявлена перевізником у книжці МДП, накладають митні пломби, про що роблять позначку в книжці [14].

Митні органи місця відправлення можуть вимагати, щоб пакувальні аркуші, фотографії, креслення і т. ін., що вважають необхідними для розпізнання вантажів, які перевозять, були додані до книжки МДП. У такому випадку вони завіряють ці документи; один примірник зазначених

документів прикріплюють із внутрішнього боку обкладинки книжки МДП, і у всіх маніфестах книжки роблять позначку про наявність цих документів [13].

Після цього відокремлюють один відривний аркуш і заповнюють відповідний корінець у книжці, яку повертають перевізнику, що може розпочинати транспортну операцію.

Коли перевізник опиняється на митному кордоні, прикордонна митниця країни відправлення перевіряє цілісність митних пломб, відриває другий аркуш книжки МДП і заповнює відповідний корінець.

Після цього може бути надано дозвіл на вивезення вантажу за кордон. Обидва корінці у книжці МДП підтверджують, що перевезення по території країни відправлення повністю завершено.

Прикордонна митниця відсилає свій відривний аркуш книжки МДП у митницю, що оформляла відправлення вантажу, де отриманий аркуш порівнюють із першим відривним аркушем [13].

Якщо прикордонна митниця не помітила порушень і не зробила будь-яких поміток у своєму відривному аркуші, тобто він ідентичний із першим відривним аркушем, то книжку МДП вважають оформленою без застережень.

Якщо відривний аркуш прикордонної митниці містить інформацію про порушення митних правил або цей аркуш не отримано в митниці відправлення вантажу, то прикордонна митниця робить запит у національне гарантійне об'єднання та інформує його, що книжка МДП оформлена із застереженнями або не оформлена зовсім.

Якщо митні органи не отримають задовільне пояснення, то вони визначають розміри мит і податків, що підлягають сплаті. Якщо ж такі платежі не вдається отримати безпосередньо від порушника або особи, відповідальної за порушення, митні органи отримують визначену суму від національного гарантійного об'єднання [14].

У кожній наступній державі транзиту відбувається така сама процедура, як і в державі відправлення. Митниця, через яку вантажі ввозять на територію транзиту, перевіряє цілісність митних пломб і відриває один аркуш у книжці МДП.

Так само діє митниця, через яку вантажі вивозять із території країни транзиту. Ці два аркуші звіряють, і транспортна операція завершується. Якщо ж помічені якісь порушення, застосовують згадані процедури з відшкодування.

Митниця, через яку вантажі ввозять на територію держави призначення, до того ж, якщо вона одночасно є і митницею призначення вантажу, відриває в книжці МДП обидва аркуші і несе відповідальність за розміщення цих вантажів під інший митний режим, наприклад розміщує вантаж у митному складі, випускає його у вільний обіг тощо.

Якщо на маршруті були зіпсовані митні пломби, здійснена перевалка вантажу, повне або часткове його знищення, перевізник повинен отримати офіційне підтвердження цього факту в будь-якій офіційній установі, що знаходиться якомога ближче до місця скоєння порушення або злочину.

На підставі цієї інформації митні органи розслідують обставини справи з метою підтвердження наведених фактів.

### **Умови застосування процедури МДП**

Процедуру МДП застосовують, якщо товари супроводжені книжкою МДП, оформленою відповідно до Конвенції МДП і забезпечені гарантією об'єднання, яка гарантує ці вантажоперевезення за умови, що ці товари перевозять на транспортних засобах, попередньо допущених для перевезень під митними печатками і пломбами, крім випадків перевезення важковагових або великогабаритних вантажів, із транспортуванням яких на обкладинці і всіх аркушах книжки МДП має бути зроблений напис «важковагові або великогабаритні товари» англійською або французькою мовами [1, 13, 14].

На транспортних засобах обов'язково мають бути прикріплені блакитного кольору прямокутні таблички з написом «**TIR**». При цьому одну табличку розміщують спереду, а другу таку саму табличку – позаду порожнього транспортного засобу або складу транспортних засобів так, щоб їх було добре видно (ці таблички мають бути знімними).

Умови застосування процедур МДП передбачають, що митниці відправлення мають знаходитися тільки в одній країні, а митниці призначення можуть знаходитися не більш як у двох країнах. Загальна кількість митниць відправлення і призначення не має перевищувати чотирьох.

Якщо частина маршруту транспортування вантажу із застосуванням книжки МДП проходить по території країни, яка не підписувала Конвенцію МДП, або якщо процедура МДП припиняється через більш пільгові транзитні системи, то операцію МДП призупиняють на цій частині маршруту.

У такому разі перевезення з дотриманням процедур МДП може бути поновлено за умови, що митні печатки і пломби не пошкоджені, як і інші засоби митної ідентифікації [1, 13, 14].

## **8. МИТНЕ ОФОРМЛЕННЯ ВАНТАЖІВ І МИТНИЙ КОНТРОЛЬ**

### **8.1. Порядок і учасники митного оформлення вантажів**

Законодавче регулювання митного оформлення вантажів в Україні здійснюють на основі Конституції України [26], Митного кодексу України [51], Податкового кодексу України [52], Закону України «Про Митний тариф України» [53], а також інших Законів України та міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України.

Митне оформлення вантажів є невід'ємною складовою організації міжнародних перевезень на залізничному транспорті та, відповідно до положень Митного кодексу України, являє собою сукупність митних формальностей, що виконують для забезпечення дотримання встановленого порядку переміщення товарів через митний кордон держави. Відповідно до ст. 246 Митного кодексу України [51], митне оформлення спрямоване на забезпечення дотримання законодавства України з питань митної справи.

Ефективність митного оформлення безпосередньо впливає на тривалість доставлення вантажів, рівень логістичних витрат, пропускну спроможність прикордонної інфраструктури, конкурентоспроможність залізничного транспорту.

До основних завдань митного оформлення належать [51, 54, 55]:

- забезпечення дотримання митного законодавства;
- контроль правильності декларування товарів (ст. 257);
- справляння митних платежів з урахуванням положень Закону України «Про Митний тариф України» [53];
- застосування заходів тарифного та нетарифного регулювання (ст. 319);
- ведення митної статистики зовнішньоекономічних операцій.

У системі залізничних перевезень митне оформлення здійснюють у пунктах пропуску через державний кордон, на прикордонних передавальних станціях, а також у внутрішніх митних органах або на митних терміналах. При цьому, відповідно до міжнародних стандартів Кіотської конвенції [56], значну увагу приділяють попередньому інформуванню, електронному декларуванню та мінімізації часу виконання митних формальностей.

Відповідно до Митного кодексу України [51], порядок здійснення митного оформлення включає такі основні етапи:

- подання митної декларації (ст. 257);
- перевірку документів і відомостей (ст. 337);
- застосування форм митного контролю (ст. 336);
- у разі необхідності проведення митного огляду (ст. 338);
- нарахування митних платежів відповідно до митного тарифу;
- ухвалення рішення про випуск товарів (ст. 255).

Вибирають форми митного контролю на основі системи управління ризиками (ст. 320), що відповідає міжнародним принципам вибіркової контролю та оптимізації використання ресурсів митних органів.

Митне оформлення є багатосуб'єктним процесом, у якому беруть участь митні органи, декларанти, митні брокери, перевізники, експедитори, склади тимчасового зберігання та інші контролюючі органи (санітарні, фітосанітарні, ветеринарні тощо) (табл. 8.1). Функціональна взаємодія учасників спрямована на забезпечення законності переміщення товарів, дотримання митних режимів і мінімізацію затримок у перевізному процесі.

На прикордонних передавальних станціях технологія митного оформлення включає послідовність операцій: попереднє інформування, прибуття і реєстрацію вантажу, розміщення під митний контроль, подання митної декларації, проведення митного контролю, нарахування платежів і ухвалення рішення про випуск. Така послідовність узгоджена з вимогами ст. 255, 257, 336–338 Митного кодексу України [51].

Таблиця 8.1

## Основні учасники митного оформлення вантажів

| Учасник                      | Функції                  | Основні обов'язки                                                       |
|------------------------------|--------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| Митний орган                 | Контроль і оформлення    | Перевірка документів, митний контроль, ухвалення рішення про випуск     |
| Декларант                    | Подання інформації       | Надання достовірних відомостей про вантаж, забезпечення сплати платежів |
| Митний брокер                | Представництво           | Підготовка декларації, взаємодія з митними органами                     |
| Перевізник                   | Транспортне забезпечення | Доставлення вантажу, подання транспортних документів                    |
| Експедитор                   | Організація перевезення  | Координація логістики та документального супроводу                      |
| Склад тимчасового зберігання | Зберігання               | Приймання, облік і зберігання вантажів під митним контролем             |
| Контролюючі служби           | Спеціалізований контроль | Санітарний, фітосанітарний, ветеринарний, екологічний контроль          |

На етапі попереднього інформування перевізник і експедитор передають електронну інформацію про вантаж до прибуття поїзда. Після прибуття поїзда станція приймає состав і виконує технічний і комерційний огляд. На етапі реєстрації вантажу митний пост фіксує прибуття і перевіряє попередні дані. Далі вагони розміщують на колії митного контролю або під огляд. Митний брокер подає електронну митну декларацію, після чого митниця визначає форму контролю – документальний, інструментальний або фактичний. Перевіряють вагони, пломби, документи і сканують контейнери. Наступним кроком є нарахування митних платежів, визначення митної вартості та сум платежів. Митниця ухвалює рішення про випуск вантажу або призначає додаткову перевірку.

Ефективність митного оформлення значною мірою залежить від повноти і достовірності документального забезпечення. До основних груп

документів належать комерційні, транспортні, митні, фінансові, дозвільні та супровідні документи, які підтверджують характеристики товару, умови його перевезення і законність зовнішньоекономічної операції (табл. 8.2). Повнота і достовірність цих документів є визначальною умовою оперативного митного оформлення і правильного визначення коду товару за УКТ ЗЕД відповідно до Закону України «Про Митний тариф України» [53, 66].

Таблиця 8.2

Основні документи митного оформлення

| Група документів                | Основні документи                                                                       | Призначення                                                             |
|---------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| Оперативно-зовнішньоторговельні | Доручення на закупівлю, інструкції, заявки на фрахтування, ордери на відвантаження      | Організація підготовки, виробництва та відвантаження вантажу            |
| Комерційні                      | Контракт, інвойс, проформа-інвойс, пакувальний лист, специфікація                       | Визначення вартості, кількісних і якісних характеристик товару          |
| Транспортні                     | СМГС, CIM, CMR, Air Waybill, коносамент, Carnet TIR                                     | Підтвердження прийняття вантажу для перевезення та умов транспортування |
| Митні                           | Митна декларація, транзитна декларація, попереднє повідомлення, декларація-зобов'язання | Забезпечення митного контролю та оформлення переміщення товарів         |
| Фінансово-розрахункові          | Платіжні доручення, векселі, банківські гарантії, акредитиви                            | Проведення розрахунків і забезпечення митних платежів                   |
| Дозвільні                       | Ліцензії, дозволи, сертифікати відповідності                                            | Підтвердження права на переміщення товарів через кордон                 |
| Страхові                        | Страховий поліс, страховий сертифікат                                                   | Захист від ризиків під час транспортування                              |
| Супровідні                      | Сертифікат походження, сертифікат якості, технічна документація                         | Підтвердження характеристик і походження товару                         |

Суттєву роль у процесі митного оформлення відіграє транспортний експедитор, забезпечуючи узгоджену взаємодію між перевізником, митним брокером і митними органами. Основні функції експедитора включають підготовку та перевірку комплекту транспортних і комерційних документів (інвойсів, накладних, дозвільних документів) для забезпечення коректності декларування та зниження ризику затримок. Експедитор також організує логістичні операції, зокрема планує доставлення вантажу до митного поста та його розміщення під митний контроль, що дає змогу скоротити простой транспортних засобів. Додатково контролюють строки проходження митних процедур із забезпеченням дотримання графіка перевезення. Не менш важливою функцією є інформаційний супровід клієнта, який передбачає своєчасне інформування про стан оформлення вантажу та перебіг митних процедур, що підвищує прозорість і керованість логістичного процесу.

Важливим напрямом удосконалення митних процедур є їх цифровізація. Впровадження електронного декларування [51, ст. 257], системи «єдиного вікна» і нової комп'ютеризованої транзитної системи (NCTS) [55], яку використовують для електронного оформлення транзитних перевезень і відстеження руху вантажів, забезпечує інтеграцію інформаційних потоків у єдиний цифровий простір, скорочення часу обробки вантажів і зниження експлуатаційних витрат залізничного транспорту, зменшення впливу людського фактора. Це сприяє підвищенню пропускної спроможності митних пунктів і скороченню простоїв рухомого складу. Застосування цих систем підвищує прозорість митних процедур, скорочує час простою вагонів на прикордонних станціях, забезпечує ефективну взаємодію митних органів, експедиторів і перевізників.

Технологія митного оформлення залежить від виду транспорту і схеми перевезення. Найбільш поширені проблеми, що виникають із митним оформленням вантажів, наведені в табл. 8.3.

Таблиця 8.3

## Типові проблеми митного оформлення вантажів

| Проблема                                                                                   | Причина виникнення                                                                                                          | Наслідки                                                               | Шляхи розв'язання                                                                                        |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Помилки в документах                                                                       | Неправильні або неповні дані у транспортних або комерційних документах                                                      | Затримка оформлення, можливі штрафні санкції                           | Попередня перевірка документів експедитором і митним брокером, використання електронних систем перевірки |
| Неправильний код УКТ ЗЕД (Українська класифікація товарів зовнішньоекономічної діяльності) | Недостатній аналіз характеристик товару або помилки з класифікацією                                                         | Донарахування митних платежів, затримка випуску вантажу                | Консультації з митними органами, використання довідників УКТ ЗЕД та експертних класифікацій              |
| Відсутність дозвільних документів                                                          | Відсутність необхідних ліцензій, сертифікатів, невиконання вимог нетарифного регулювання або несвоєчасне отримання дозволів | Заборона випуску вантажу, адміністративні санкції                      | Завчасне отримання ліцензій, сертифікатів та інших дозвільних документів                                 |
| Заниження митної вартості                                                                  | Недостовірні або неповні комерційні дані в документах                                                                       | Штрафні санкції, донарахування митних платежів                         | Використання підтверджуючих комерційних документів і коректне визначення митної вартості                 |
| Неузгодженість учасників логістичного процесу                                              | Недостатня координація між експедитором, перевізником, брокером і митницею                                                  | Простої транспорту, затримки перевезень, збільшення логістичних витрат | Використання електронних інформаційних систем і попереднє узгодження дій учасників перевезення           |

Рациональна організація митного оформлення вантажів передбачає чітке дотримання норм Митного кодексу України [51], Закону України «Про Митний тариф України» [53] і міжнародних конвенцій, узгоджену взаємодію всіх учасників процесу та активне використання сучасних інформаційних технологій. Це забезпечує скорочення часу перебування вантажів під митним контролем, зниження витрат і підвищення ефективності транспортно-експедиторського обслуговування.

## **8.2. Методи митного контролю**

Відповідно до положень Митного кодексу України [51], митний контроль здійснюють митні органи з метою забезпечення дотримання законодавства для переміщення товарів і транспортних засобів через митний кордон. При цьому застосовують комплекс форм і методів контролю, вибір яких визначений характером товарів, видом транспорту, митним режимом, а також результатами системи управління ризиками.

Методи митного контролю доцільно розглядати як сукупність способів перевірки документів і фактичного стану вантажів, що реалізують у межах встановлених форм митного контролю. У сучасних умовах функціонування транспортно-логістичних систем, зокрема на залізничному транспорті, застосовують документальний, фактичний, інструментальний, аналітичний і ризик-орієнтований методи контролю.

Документальний контроль передбачає перевірку митних декларацій, транспортних і комерційних документів із метою встановлення їх достовірності та відповідності вимогам законодавства. У залізничних перевезеннях це, зокрема, перевірка накладних СМГС, CIM, CMR, інвойсів, пакувальних листів, сертифікатів і дозвільних документів. Перевагою методу є оперативність і відсутність необхідності втручання у фізичний стан вантажу, однак він не дає змогу виявити приховані порушення.

Фактичний контроль полягає в безпосередньому огляді товарів і транспортних засобів, перевірці їхніх кількісних і якісних характеристик, стану пакування, маркування, пломб та інших ідентифікаційних ознак. На залізничному транспорті він реалізований через огляд вагонів, контейнерів, а також зважування та перерахунок вантажних місць. Цей метод допомагає виявити фактичні невідповідності, проте є трудомістким і призводить до збільшення часу простою рухомого складу.

Інструментальний контроль передбачає використання технічних засобів митного контролю, зокрема рентгенівських сканерів, вагових комплексів, засобів радіаційного контролю та інших систем неруйнівного контролю. Його застосування забезпечує підвищення точності перевірки та дає змогу мінімізувати втручання у вантаж, однак потребує значних інвестицій у технічне оснащення митних постів.

Аналітичний контроль базований на обробці та порівнянні інформації з різних джерел, включаючи митні декларації, статистичні дані, історію зовнішньоекономічних операцій та інформаційні бази. Його використовують для виявлення невідповідностей у визначенні митної вартості, класифікації товарів за УКТ ЗЕД, встановлення потенційних порушень. Ефективність цього методу залежить від повноти і якості інформаційного забезпечення.

Середній час митного оформлення залежно від методів митного контролю наведено на рис. 8.1.

У сучасній системі митного контролю ризик-орієнтований підхід передбачає застосування системи управління ризиками. Відповідно до Митного кодексу України [51], митні органи вибирають форми і обсяги контролю на основі аналізу ризиків, що дає змогу зосереджувати ресурси на операціях із підвищеною ймовірністю порушень. Такий підхід забезпечує скорочення часу митного оформлення для добросовісних суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та підвищує ефективність контрольних заходів.

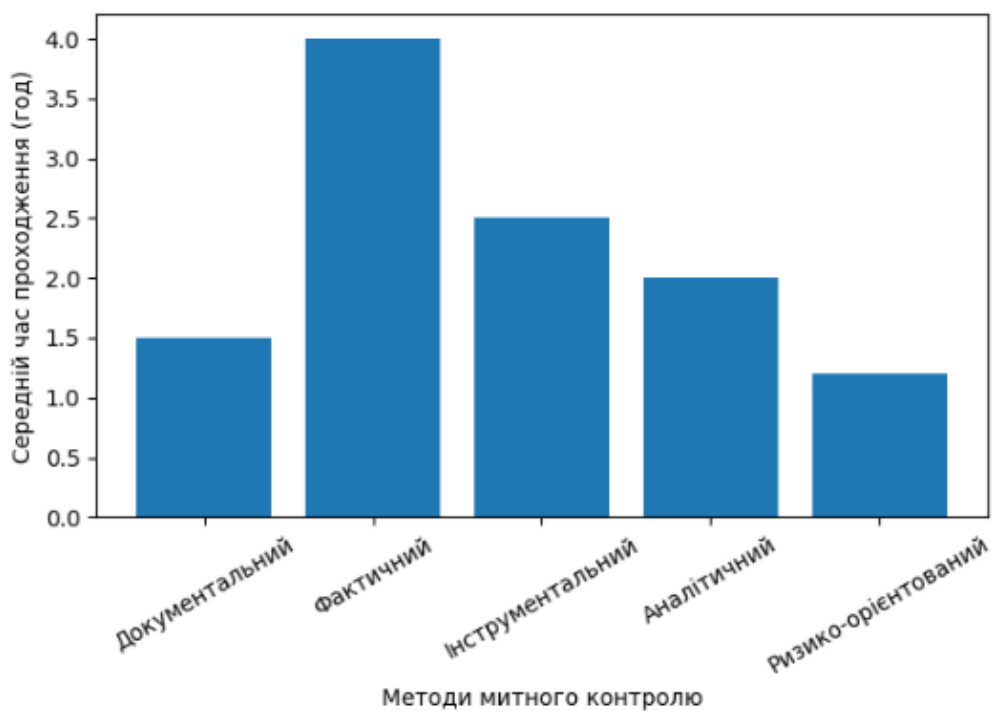


Рис. 8.1. Середній час митного оформлення залежно від методів митного контролю

Ефективність митного контролю на залізничному транспорті значною мірою залежить від раціонального поєднання методів. Документальний контроль забезпечує мінімальний час оформлення за умови достовірності даних. Фактичний контроль підвищує рівень безпеки, але збільшує тривалість обробки. Інструментальні та аналітичні методи разом із системою управління ризиками допомагають оптимізувати процес, скоротити простої вагонів і підвищити пропускну спроможність прикордонних передавальних станцій.

Сучасна система митного контролю базована на інтеграції традиційних і цифрових методів перевірки, використанні інформаційних технологій і ризик-орієнтованого підходу, що забезпечує підвищення ефективності функціонування транспортно-логістичних систем і відповідність міжнародним стандартам митного регулювання.

### **8.3. Спеціальні митні процедури для різних видів вантажів**

Спеціальні митні процедури для переміщення вантажів залізничним транспортом визначені правовим режимом товарів і формами митного контролю, встановленими Митним кодексом України [51]. Відповідно до ст. 70 Митного кодексу України, товари переміщують через митний кордон України з поміщенням у відповідний митний режим. Цей режим визначає сукупність вимог, умов та обмежень щодо їх використання і переміщення [53, 56].

До основних митних режимів, що застосовують для перевезення вантажів залізничним транспортом, належать [51]:

- імпорт (випуск у вільний обіг) – ст. 74;
- експорт – ст. 85;
- транзит – ст. 90;
- тимчасове ввезення – ст. 103;
- митний склад – ст. 121.

Застосування спеціальних митних процедур обумовлено не видом вантажу як таким, а поєднанням митного режиму, форм митного контролю та необхідності дотримання додаткових заходів державного контролю [51, ст. 319].

Відповідно до ст. 336 Митного кодексу України, митний контроль здійснюють у формах:

- перевірки документів і відомостей;
- митного огляду (огляд і переогляд товарів, транспортних засобів);
- обліку товарів і транспортних засобів;
- усного опитування;
- огляду територій і приміщень;
- використання технічних засобів митного контролю;
- інших форм, передбачених законодавством.

Для різних категорій вантажів ці форми реалізують із різною інтенсивністю і глибиною контролю. Наприклад, небезпечні вантажі не є окремим митним режимом, але для них передбачені посилені заходи митного контролю та спеціальні транспортні вимоги відповідно до правил перевезення небезпечних вантажів. Аналогічно наливні або швидкопсувні вантажі мають специфічні умови перевезення та особливості контролю, однак їх митне оформлення здійснюють у межах стандартних митних режимів.

Для небезпечних вантажів застосовують загальні митні режими (найчастіше транзит або імпорт), але з посиленням контролем [51, ст. 319]. Обов'язковим є подання дозвільних документів, що підтверджують відповідність вимогам безпеки. Митний контроль включає документальну перевірку, ідентифікацію товару, за необхідності фактичний огляд [51, ст. 338].

Оформлення наливних вантажів здійснюють у загальних митних режимах із обов'язковим контролем кількісних і якісних їхніх характеристик. Перевіряють відомості про вагу, об'єм, маркування, а також відповідність даних митної декларації фактичним показникам [51, ст. 337].

Для швидкопсувних вантажів застосовують положення про першочергове виконання митних формальностей. Митні формальності мають бути здійснені в максимально стислі строки [51, ст. 255]. Це забезпечує мінімізацію часу перебування товару під митним контролем.

Контейнерні вантажі характеризують широке застосування електронного декларування [51, ст. 257] і попереднього інформування. Використовують автоматизовані системи аналізу ризиків [51, ст. 320], що допомагає скоротити обсяг фактичного контролю.

Транзитні вантажі переміщують відповідно до митного режиму транзиту [51, ст. 90]. Обов'язковими є забезпечення ідентифікації товарів (пломби, маркування) і дотримання встановленого маршруту і строків

доставлення [51, ст. 95]. Контроль здійснюваний із використанням систем гарантування та електронного супроводу (NCTS).

Цінні вантажі підлягають посиленим заходам контролю [51, ст. 319], включаючи ідентифікацію, супровід, а в разі необхідності митний огляд. Особливу увагу приділяють забезпеченню збереження товарів.

Тимчасово ввезені товари оформлюють відповідно до ст. 103. Основною умовою є зворотне вивезення товарів у встановлений строк без зміни їхніх характеристик, окрім природного зносу.

Оформлюють сировину та напівфабрикати в загальних режимах із можливим застосуванням спрощень [51, ст. 259] для підприємств, що мають відповідний статус (авторизовані економічні оператори).

Рівень застосування спеціальних процедур за видами вантажів наведено на рис. 8.2.

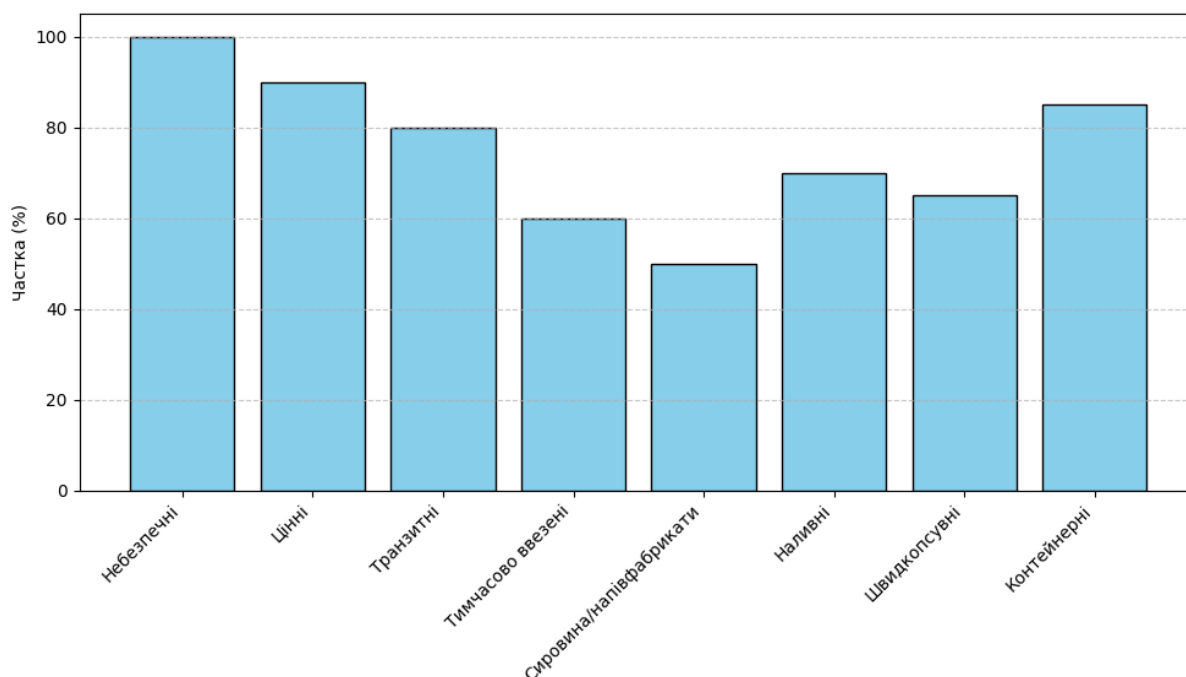


Рис. 8.2. Частка застосування спеціальних процедур за видами вантажів

Особливе значення має система управління ризиками, визначена ст. 320 Митного кодексу України, яка забезпечує вибірковість митного

контролю. Це дає змогу зосереджувати ресурси митних органів на операціях із підвищеним рівнем ризику і скорочувати час оформлення стандартних вантажів.

Правильна класифікація товарів за УКТ ЗЕД [57, 58] є важливою умовою оперативного митного оформлення та ефективної організації міжнародних перевезень. У разі невідповідності заявленого коду товару фактичним характеристикам митний орган має право здійснити додаткові форми контролю, включаючи відбір проб і лабораторні дослідження [51, ст. 356, 357]. За результатами можливе корегування митної декларації та нарахування додаткових платежів.

Спеціальні митні процедури в залізничних перевезеннях є поєднанням:

- вибору митного режиму;
- застосування відповідних форм митного контролю;
- використання системи управління ризиками;
- дотримання спеціальних вимог щодо окремих категорій вантажів.

Такий підхід, визначений нормами Митного кодексу України, забезпечує баланс між швидкістю митного оформлення та необхідним рівнем державного контролю, що є важливим фактором ефективності міжнародних перевезень.

Використання спеціальних митних процедур на залізничному транспорті спрямоване на забезпечення належного рівня безпеки та збереження вантажів, а також скорочення часу їх перебування на станціях. Завдяки цьому оптимізовано проходження митних формальностей, підвищена узгодженість дій між митними органами, експедиторами та перевізниками, зменшено витрати учасників перевезень і загалом збільшено ефективність транспортно-експедиторської діяльності. Одночасно такі процедури забезпечують відповідність перевезень вимогам національного та міжнародного законодавства.

Митне оформлення вантажів для міжнародних перевезень гарантує правомірність переміщення товарів через митний кордон. Його результативність визначена якістю підготовки документів, рівнем координації учасників логістичного процесу і ступенем впровадження сучасних інформаційних технологій. Використання електронного декларування та ризик-орієнтованого підходу щодо митного контролю дає змогу прискорити процедури оформлення, знизити адміністративні витрати, підвищити ефективність діяльності транспортно-експедиторських підприємств.

## **9. ТЕХНОЛОГІЯ КОМПЛЕКСНОГО ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ВАНТАЖОВЛАСНИКІВ**

### **9.1. Сутність і складові комплексного транспортно-експедиторського обслуговування**

Комплексне транспортно-експедиторське обслуговування вантажовласників потрібно розглядати як інтегровану підсистему логістичних систем, яка забезпечує організацію та управління процесами переміщення вантажів у межах ланцюгів постачання. Воно охоплює сукупність взаємопов'язаних організаційних, технологічних, інформаційних і комерційних послуг, спрямованих на координацію операцій транспортування, обробки і супроводу вантажів на всіх етапах їх просування – від відправника до одержувача – із мінімізацією сукупних витрат ресурсів і логістичних ризиків.

Транспортно-експедиторське обслуговування включає широкий спектр операцій, що доповнюють безпосередній процес перевезення. Склад і обсяг цих операцій визначені характеристиками вантажу, умовами та географією перевезень, вимогами клієнта, а також рівнем складності логістичної системи. З огляду на те, що більшість експедиторських операцій не мають жорсткої технологічної залежності, їх може здійснювати як один суб'єкт господарювання, так і декілька учасників логістичного процесу. Разом із тим сучасна практика функціонування транспортної галузі свідчить про економічну та організаційну доцільність концентрації основних функцій управління перевезеннями у спеціалізованих транспортно-експедиторських підприємствах.

Зазначена форма організації дає змогу делегувати виконання більшості операцій, пов'язаних із доставленням вантажів, професійному

оператору, що забезпечує підвищення якості, надійності та керованості транспортного процесу. Водночас ефективність комплексного транспортно-експедиторського обслуговування визначена не повнотою переліку наданих послуг, а обґрунтованістю їхньої структури. Вирішальним фактором є раціональний добір складу послуг з урахуванням потреб клієнта, параметрів перевезення та заданого рівня логістичного сервісу.

Основні завдання комплексного обслуговування:

- раціональна організація перевезень і ефективне використання транспортних засобів;
- забезпечення зручності для вантажовідправників і вантажоодержувачів;
- зниження витрат на допоміжні операції;
- підвищення надійності та прогнозованості перевезень.

Основні складові комплексного транспортно-експедиторського обслуговування наведені в табл. 9.1.

Таблиця 9.1

Основні складові комплексного транспортно-експедиторського обслуговування

| Складова                   | Зміст робіт                                      | Основні операції на залізничному транспорті                            | Результат для клієнта            |
|----------------------------|--------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|
| 1                          | 2                                                | 3                                                                      | 4                                |
| Організація перевезення    | Планування та координація перевезення            | Вибір маршруту, підбір рухомого складу, розрахунок строків доставлення | Оптимальний маршрут і графік     |
| Документальне забезпечення | Підготовка транспортних і супровідних документів | Накладні, специфікації, сертифікати, інструкції перевезення            | Юридична коректність перевезення |

Продовження табл. 9.1

| 1                                 | 2                                         | 3                                                              | 4                                                |
|-----------------------------------|-------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| Митне оформлення                  | Організація митних процедур               | Підготовка декларацій, взаємодія з митницею, контроль платежів | Безперешкодне проходження кордону                |
| Складські операції                | Обробка вантажів на терміналах і станціях | Зберігання, перевантаження, сортування, комплектація           | Збереження та підготовка вантажу для перевезення |
| Інформаційний супровід            | Моніторинг руху вантажу                   | Відстеження вагонів, обмін даними, інформування клієнта        | Прозорість логістичного процесу                  |
| Фінансово-страхове обслуговування | Розрахунки і страхування ризиків          | Оплата перевезень, страхування вантажу, фінансовий супровід    | Зменшення фінансових ризиків                     |

Комплексне транспортно-експедиторське обслуговування – це система вирішення всіх транспортних завдань клієнта (табл 9.2). Воно охоплює такі напрями:

- внутрішні перевезення в межах підприємства (між складами, підрозділами);
- внутрішньоміські перевезення (доставлення матеріалів і продукції);
- міжміські та міжнародні перевезення;
- складське обслуговування (власні або орендовані склади);
- організація навантажувально-розвантажувальних робіт;
- консультування та надання окремих транспортних послуг.

Взаємодія експедитора з клієнтом здійснювана на основі договору на комплексне транспортно-експедиторське обслуговування. У договорі визначають перелік послуг, умови їх надання, відповідальність сторін і порядок організації перевезення.

Таблиця 9.2

Етапи комплексного транспортно-експедиторського обслуговування  
на залізничному транспорті

| Етап обслуговування    | Основні дії експедитора                       | Учасники процесу                         | Результат етапу              |
|------------------------|-----------------------------------------------|------------------------------------------|------------------------------|
| Підготовчий етап       | Приймання заявки, аналіз вантажу і маршруту   | Клієнт, експедитор, перевізник           | Узгоджені умови перевезення  |
| Планування перевезення | Розроблення технології доставлення            | Експедитор, залізниця                    | Сформований план перевезення |
| Оформлення документів  | Підготовка перевізних і дозвільних документів | Експедитор, митні органи, клієнт         | Готовність до відправлення   |
| Виконання перевезення  | Організація руху і контроль виконання         | Станції, локомотивні бригади, диспетчери | Виконання перевезення        |
| Контроль і супровід    | Моніторинг руху і реагування на відхилення    | Експедитор, перевізник, клієнт           | Своєчасне доставлення        |
| Завершальний етап      | Передавання вантажу одержувачу                | Станція призначення, одержувач           | Завершене перевезення        |

Договір забезпечує узгодженість дій, стабільність обслуговування та належний рівень логістичного сервісу.

Комплексне транспортно-експедиторське обслуговування є ефективною формою організації перевезень і підвищує конкурентоспроможність залізничного транспорту і транспортно-логістичної системи в цілому.

## **9.2. Вибір раціональної форми організації транспортного експедирування**

Основні форми організації транспортно-експедиторського обслуговування визначені рівнем логістичної інтеграції та залученням зовнішніх операторів до управління перевезеннями. У сучасній практиці виділяють чотири моделі: 1PL, 2PL, 3PL, 4PL, які відповідають різним ступеням делегування функцій вантажовласника.

1PL (власне експедирування) – усі логістичні функції виконують підрозділи вантажовласника. Підприємство самостійно організує перевезення, контролює маршрути і ресурси, що забезпечує швидке ухвалення рішень і мінімальні витрати на сторонні послуги. Використовують за стабільних обсягів перевезень і на простих маршрутах.

2PL (агентське експедирування) – часткове передавання функцій професійному експедитору або транспортному агенту. Застосовують для виконання окремих перевезень або складних операцій, що потребують спеціалізованих знань, наприклад міжнародних маршрутів. Забезпечує гнучкість і професійний супровід, але передбачає залежність від сторонніх організацій.

3PL (комплексне експедирування) – логістичний оператор виконує повний цикл послуг: організацію перевезення, складські та митні операції, інформаційний супровід. Модель оптимальна для великих вантажопотоків, контейнерних і мультимодальних перевезень. Переваги включають єдину відповідальність і високий рівень сервісу; недоліком є підвищена вартість і залежність від одного оператора.

4PL (змішана форма, інтегроване управління) – повна інтеграція власних ресурсів вантажовласника і зовнішніх операторів, координація кількох видів транспорту і логістичних функцій. Використовують для складних, нерегулярних і транзитних маршрутів. Забезпечує високу

гнучкість і можливість оптимізації маршрутів, однак потребує значних управлінських ресурсів для координації всіх учасників ланцюга постачання.

Ця класифікація дає змогу системно оцінювати доцільність застосування конкретної форми експедирування та визначати ефективні логістичні рішення відповідно до обсягу вантажопотоків, складності маршрутів і наявних ресурсів. Табл. 9.3 узагальнює форми організації транспортного експедирування відповідно до рівня логістичної інтеграції

Таблиця 9.3

Основні форми організації транспортного експедирування  
на залізничному транспорті

| Форма організації експедирування | Розподіл логістичних функцій             | Умови застосування                        | Переваги                       | Недоліки                 |
|----------------------------------|------------------------------------------|-------------------------------------------|--------------------------------|--------------------------|
| Власне експедирування (1PL)      | Усі функції виконує вантажовласник       | Стабільні перевезення, прості маршрути    | Контроль, мінімальні витрати   | Обмежені ресурси         |
| Агентське експедирування (2PL)   | Часткове передавання функцій експедитору | Складні або міжнародні перевезення        | Гнучкість, професійність       | Додаткові витрати        |
| Комплексне експедирування (3PL)  | Повний аутсорсинг логістичних функцій    | Великі потоки, мультимодальні перевезення | Єдина відповідальність, сервіс | Залежність від оператора |
| Інтегроване управління (4PL)     | Координація всієї логістичної системи    | Складні, нерегулярні ланцюги              | Оптимізація, інтеграція        | Складність управління    |

Зі зростанням рівня логістичної інтеграції відбувається перехід від операційного управління окремими перевезеннями до стратегічної

координації всіх учасників логістичного процесу (рис. 9.1). Це супроводжено розширенням функціонального наповнення, підвищенням ролі інформаційних технологій і зміною характеру взаємодії із зовнішніми операторами – від епізодичної до довгострокової партнерської.



Рис. 9.1. Еволюційна модель розвитку логістичного обслуговування

Перехід від моделі 1PL до 4PL супроводжено зростанням рівня аутсорсингу, цифровізації, координації, стратегічної ролі логістичного управління. Модель 4PL має інтегроване управління ланцюгами постачання на міжорганізаційному рівні.

Рациональний вибір форми експедирування ґрунтований на порівнянні витрат, рівня відповідальності та якості сервісу. Для великих вантажопотоків і регулярних перевезень доцільним є створення власної експедиторської служби. Для нерегулярних або міжнародних перевезень більш ефективним є залучення професійного експедитора (табл. 9.4).

Особливе значення має рівень цифровізації експедиторських послуг, зокрема використання електронного документообігу, систем відстеження вантажів і автоматизованого планування перевезень. Це дає змогу

скоротити строки доставлення, зменшити кількість помилок і підвищити прозорість логістичних процесів.

Таблиця 9.4

Критерії вибору раціональної форми організації  
транспортного експедирування

| Критерій вибору      | Зміст критерію                                    | Вплив на форму експедирування                    | Приклад для залізничного транспорту       |
|----------------------|---------------------------------------------------|--------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Обсяг перевезень     | Кількість вантажу та регулярність відправлень     | Великі обсяги – комплексне експедирування        | Контейнерні поїзди регулярного сполучення |
| Тип вантажу          | Небезпечні, наливні, контейнерні, швидкопсувні    | Складні вантажі – комплексна або агентська форма | Перевезення небезпечних речовин RID       |
| Географія перевезень | Внутрішні чи міжнародні маршрути                  | Міжнародні – агентська або комплексна форма      | Транзит через декілька країн              |
| Рівень сервісу       | Необхідність контролю та інформаційного супроводу | Високий сервіс – комплексне експедирування       | Онлайн-моніторинг руху вагонів            |
| Вартість перевезення | Фінансові витрати на організацію доставлення      | Обмежений бюджет – пряме експедирування          | Разові перевезення вантажів               |

Для залізничного транспорту раціональна форма експедирування має забезпечувати узгодженість роботи станцій, під'їзних колій, перевізників і суміжних видів транспорту.

Для взаємодії видів транспорту важливим питанням організації та управління є обґрунтування раціональної форми ТЕО для конкретних умов роботи.

Необхідність вирішення цього питання обумовлена, з одного боку, загальними тенденціями розвитку транспортного експедирування, з іншого боку, прагненням створити найбільш ефективну систему ТЕО за наявних обмежень.

Існуючі методики визначення раціональної форми транспортно-експедиторського обслуговування зазвичай орієнтовані на окремі елементи логістичної системи – перевізника, транспортний вузол або клієнта. Такий підхід не забезпечує комплексну оптимізацію, оскільки не враховує взаємозв'язки між учасниками перевізного процесу.

У зв'язку з цим доцільним є застосування інтегрованого підходу, що базований на системному аналізі всіх складових логістичного процесу та передбачає узгодження інтересів учасників на основі мінімізації сукупних витрат і підвищення ефективності функціонування транспортної системи.

Вибирають раціональну форму ТЕО порівнянням альтернативних варіантів організації перевезень з урахуванням технологічних, економічних та організаційних параметрів (табл. 9.5).

Таблиця 9.5

Алгоритм вибору раціональної форми організації  
транспортного експедирування

| Етап вибору                     | Зміст робіт                                         | Відповідальні учасники     | Результат етапу              |
|---------------------------------|-----------------------------------------------------|----------------------------|------------------------------|
| 1                               | 2                                                   | 3                          | 4                            |
| Аналіз характеристик вантажу    | Визначення типу, обсягу та особливостей перевезення | Експедитор, клієнт         | Формування вихідних даних    |
| Оцінювання маршруту перевезення | Аналіз станцій, переходів і часу доставлення        | Експедитор, перевізник     | Вибір оптимального маршруту  |
| Оцінювання ризиків              | Визначення можливих затримок і небезпек             | Експедитор, служби безпеки | Зниження ризиків перевезення |

| 1                              | 2                                       | 3                  | 4                        |
|--------------------------------|-----------------------------------------|--------------------|--------------------------|
| Порівняння форм експедирування | Аналіз можливих варіантів організації   | Експедитор         | Вибір альтернатив        |
| Економічне оцінювання          | Розрахунок витрат і ефективності        | Експедитор, клієнт | Обґрунтування рішення    |
| Ухвалення рішення              | Вибір раціональної форми експедирування | Клієнт, експедитор | Затверджена схема роботи |

У сучасних умовах важливим фактором вибору форми експедирування є також рівень цифровізації транспортно-логістичних процесів, зокрема використання електронного документообігу, систем відстеження вантажів, автоматизованого планування перевезень.

### 9.3. Обґрунтування доцільності використання різних видів транспорту

Вибирати вид транспорту можна на основі техніко-економічного порівняння альтернативних варіантів доставлення за критерієм мінімізації витрат на доставлення вантажу від пункту відправлення до пункту призначення із забезпеченням заданих параметрів часу і надійності перевезення. До складу таких витрат входять транспортні витрати, витрати на перевантажувальні операції, витрати на зберігання, а також втрати, пов'язані з часом перебування вантажу в дорозі.

Критерій вибору

$$C_i \rightarrow \min, \text{ за умов } T_i \leq T_{\max}, R_i \geq R_{\min}, \quad (9.1)$$

де  $C_i$  – сукупні витрати за  $i$ -м варіантом транспортування;

$T_i$  – тривалість доставлення;

$R_i$  – рівень надійності перевезення.

$$C_i = C_{tr} + C_{per} + C_{skl} + C_{time} + C_{risk}, \quad (9.2)$$

де  $C_{tr}$  – витрати на транспортування;

$C_{per}$  – витрати на перевантажувальні операції;

$C_{skl}$  – витрати на зберігання;

$C_{time}$  – витрати, пов'язані з часом доставлення;

$C_{risk}$  – витрати, пов'язані з ризиками (пошкодження, затримки, втрати).

Межі доцільного використання окремих видів транспорту визначають на основі рівності витрат альтернативних варіантів  $C_1 = C_2$ , що дає змогу встановити граничні відстані або умови ефективного застосування кожного виду транспорту.

Інші критерії обґрунтування вибору виду транспорту для організації перевезень наведені в табл. 9.6.

Таблиця 9.6

Критерії обґрунтування вибору виду транспорту  
для організації перевезень

| Критерій вибору      | Зміст критерію                                     | Вплив на вибір виду транспорту                                      | Приклад застосування на залізничному транспорті |
|----------------------|----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| 1                    | 2                                                  | 3                                                                   | 4                                               |
| Відстань перевезення | Довжина маршруту доставлення                       | Великі відстані – залізничний або морський транспорт                | Контейнерні поїзди між регіонами                |
| Тип вантажу          | Небезпечний, наливний, швидкопсувний, контейнерний | Масові вантажі – залізничний; швидкопсувні – автомобільний або авіа | Перевезення зерна або нафтопродуктів            |

Продовження табл. 9.6

| 1                                                                     | 2                                                                                | 3                                                                                                | 4                                                          |
|-----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| Строк доставлення                                                     | Часові вимоги клієнта                                                            | Термінові – авіа або автомобільний транспорт                                                     | Комбіновані схеми «залізниця + авто»                       |
| Вартість перевезення                                                  | Рівень транспортних витрат                                                       | Мінімізація витрат – залізничний або водний транспорт                                            | Масові промислові вантажі                                  |
| Інфраструктура маршруту                                               | Наявність станцій, портів, терміналів                                            | Обмеження інфраструктури впливають на вибір виду транспорту                                      | Використання контейнерних терміналів                       |
| Рівень ризиків і безпеки перевезень                                   | Імовірність пошкодження, втрат, аварій або затримок                              | Небезпечні та цінні вантажі – перевага залізничному транспорту через стабільність і контроль     | Перевезення небезпечних вантажів у спеціалізованих вагонах |
| Розвиток транспортної інфраструктури та перевантажувальних терміналів | Наявність логістичних центрів, сортувальних станцій, мульти-модальних терміналів | Розвинена інфраструктура сприяє використанню залізничного та комбінованого транспорту            | Контейнерні хаби та інтермодальні термінали                |
| Потужність і напрямки вантажних потоків                               | Інтенсивність перевезень і регулярність руху вантажів                            | Великі потоки – доцільність формування маршрутних поїздів і використання залізничного транспорту | Регулярні перевезення руди або зерна                       |
| Величина партії поставки                                              | Обсяг вантажу в одній відправці                                                  | Великі партії – залізничний або водний транспорт; малі – автомобільний                           | Маршрутні відправлення масових вантажів                    |

Ухвалюють логістичне рішення про вибір виду транспорту на основі комплексного оцінювання техніко-економічних, технологічних та організаційних факторів (табл. 9.7).

Таблиця 9.7

Рациональне поєднання видів транспорту в комплексному експедируванні

| Комбінація видів транспорту | Сфера застосування                          | Переваги комбінованої схеми             | Роль експедитора                  | Очікуваний результат             |
|-----------------------------|---------------------------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|
| Залізничний – автомобільний | Підвезення і розвезення вантажів до станцій | Гнучкість і зниження витрат             | Координація перевалки та графіків | Скорочення часу доставлення      |
| Залізничний – морський      | Міжнародні контейнерні перевезення          | Висока вантажомісткість і економічність | Організація портової логістики    | Зниження собівартості перевезень |
| Залізничний – річковий      | Внутрішні перевезення масових вантажів      | Екологічність і економія пального       | Стикування графіків перевалки     | Оптимізація логістичних витрат   |
| Залізничний – авіаційний    | Термінові міжнародні перевезення            | Баланс швидкості і вартості             | Організація швидкої перевалки     | Скорочення строків доставлення   |

Вибір виду транспорту має функціонально залежний характер і визначений параметрами вантажу, відстанню перевезення, обсягом партії та вимогами щодо строків доставлення. Для масових і великотоннажних перевезень на значні відстані економічно доцільним є залізничний транспорт, що забезпечує мінімальні питомі витрати. Для термінових перевезень або доставлення малих партій перевагу мають автомобільний і авіаційний транспорт, для яких характерні висока швидкість і гнучкість.

Особливу увагу потрібно приділяти умовам використання рухомого складу та контейнерів. У залізничних перевезеннях можливе застосування як вагонів перевізника, так і власного рухомого складу вантажовласника, що впливає на структуру витрат і тривалість доставлення. Контейнери можуть належати різним учасникам логістичного процесу – перевізнику, судноплавній лінії, вантажовласнику або експедитору, що визначає технологію організації перевезення та розподіл витрат.

Рациональне поєднання видів транспорту допомагає оптимізувати логістичні витрати, підвищити надійність доставлення, забезпечити узгодженість роботи транспортної інфраструктури. Експедитор є координатором перевезення, організовуючи взаємодію між різними видами транспорту і учасниками логістичного процесу.

Комплексне транспортно-експедиторське обслуговування базовано на інтеграції різних видів транспорту з урахуванням техніко-економічних показників, характеристик вантажу і вимог клієнта. Застосування комбінованих та інтермодальних перевезень забезпечує баланс між швидкістю, вартістю, надійністю і гнучкістю доставлення, сприяє скороченню загальних логістичних витрат і підвищенню ефективності використання рухомого складу.

Після вибору виду транспорту експедитор аналізує ринок транспортних послуг і ранжирує перевізників за системою показників: вартість перевезення, швидкість доставлення, доступність, надійність, частота обслуговування, рівень сервісу. Вибирають оптимального перевізника на основі питомих витрат на тонну вантажу і тонно-кілометр транспортної роботи.

## **10. ТРАНСПОРТНЕ ЕКСПЕДИРУВАННЯ В ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМАХ**

### **10.1. Значення транспортного експедирування у формуванні логістичних систем**

Транспортне експедирування є системоутворюючим елементом логістичних систем, що забезпечує інтеграцію матеріальних, інформаційних і фінансових потоків у межах ланцюгів постачання. Відповідно до Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» [3], транспортно-експедиторська діяльність включає організацію та забезпечення перевезення вантажів, а також виконання комплексу супутніх послуг, спрямованих на ефективне функціонування транспортно-логістичних процесів.

Функціональна роль експедитора в логістичній системі полягає не лише в забезпеченні переміщення вантажу, але і координації взаємодії всіх учасників перевезення, оптимізації витрат, управлінні ризиками та забезпеченні інформаційної прозорості процесів (табл. 10.1).

Значення транспортного експедирування полягає в забезпеченні системного підходу щодо організації доставлення вантажів за принципом «від дверей до дверей». Експедитор виконує функції інтегратора логістичного процесу, що дає змогу мінімізувати часові та фінансові витрати, підвищити надійність перевезень і забезпечити дотримання договірних зобов'язань. У логістичних системах транспортне експедирування реалізує функції планування, координації та оптимізації перевезень. Воно включає вибір виду транспорту, формування раціональних маршрутів, управління витратами, а також інтеграцію транспортних процесів у єдину логістичну мережу.

Таблиця 10.1

## Функції експедитора в логістичних системах

| Функція експедитора | Зміст функції                                              | Інструменти реалізації                         | Вплив на логістичну систему         |
|---------------------|------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|-------------------------------------|
| Організаційна       | Планування доставлення, вибір маршрутів і схем перевезення | Логістичне планування, договори, маршрутизація | Скорочення часу транспортування     |
| Координаційна       | Узгодження дій учасників перевезення                       | Графіки руху, інформаційні системи             | Забезпечення безперервності потоків |
| Контрольна          | Контроль строків доставлення і збереження вантажів         | Моніторинг, GPS-трекінг                        | Зниження ризиків і втрат            |
| Інформаційна        | Обмін даними між учасниками логістичного процесу           | EDI, CRM, цифрові платформи                    | Підвищення прозорості процесів      |
| Економічна          | Оптимізація транспортно-логістичних витрат                 | Аналіз тарифів, вибір перевізників             | Зниження загальних витрат           |

Для залізничного транспорту транспортне експедирування має особливе значення, оскільки забезпечує ефективне використання інфраструктури та рухомого складу, а також взаємодію з іншими видами транспорту в межах мультимодальних логістичних систем. Це особливо актуально в умовах розвитку контейнерних перевезень, міжнародних транспортних коридорів та інтеграції України у світову транспортну систему.

Відповідно до підходів UNCTAD [59, 60, 77], UNECE [80] і нормативних документів ЄС [79], у сучасній логістиці використовують уніфіковану систему строків щодо організації перевезень, яка передбачає розмежування понять мультимодальних, інтермодальних і комбінованих перевезень.

Комбіноване перевезення – перевезення, за якого використовують декілька видів транспорту, але основна частина маршруту виконувана одним видом транспорту (зазвичай залізничним або водним), а інші використовують на початкових і кінцевих ділянках [79].

Інтермодальне перевезення – перевезення вантажу кількома видами транспорту в одній і тій самій транспортній одиниці (контейнері, змінному кузові тощо) без перевантаження самого вантажу, з єдиною технологією обробки [80].

Мультимодальне перевезення – перевезення вантажу кількома видами транспорту на підставі єдиного договору, за яким відповідальність за весь процес несе один оператор (мультимодальний перевізник) [78].

Згідно із Законом України «Про транспортно-експедиторську діяльність» [3], експедитор може бути організатором мультимодального перевезення, забезпечуючи комплексне обслуговування клієнта, включаючи оформлення документів, координацію перевезення та контроль виконання операцій.

Сучасні тенденції розвитку транспортного експедирування - це перехід від виконання окремих операцій до надання комплексних логістичних послуг. Формуються логістичні провайдери (3PL, 4PL), які забезпечують інтегроване управління ланцюгами постачання на національному та міжнародному рівнях.

Важливим напрямом є розвиток технології «єдиного вікна» [68], що передбачає централізацію інформаційних потоків і взаємодії з клієнтом через одного оператора. Це дає змогу скоротити час обробки інформації, зменшити кількість операцій і підвищити ефективність управління перевезеннями.

Зростає роль цифровізації транспортно-експедиторської діяльності, що включає використання електронного документообігу, систем моніторингу, автоматизованих платформ управління перевезеннями та інтеграцію інформаційних систем учасників логістичного процесу.

Розвиток транспортного експедирування також пов'язаний із поширенням мультимодальних та інтермодальних перевезень, що забезпечують скорочення витрат, підвищення швидкості доставлення та оптимізацію використання транспортної інфраструктури.

Перспективи розвитку транспортного експедирування пов'язані з подальшою цифровізацією, інтеграцією в міжнародні транспортні мережі та розширенням спектра комплексних логістичних послуг.

## **10.2. Роль транспортного експедирування для забезпечення надійності та безперервності логістичних потоків. Інформаційне забезпечення транспортного експедирування**

Надійність і безперервність логістичних потоків є визначальними характеристиками ефективності функціонування сучасних логістичних систем. В умовах ускладнення транспортних ланцюгів, зростання обсягів міжнародних перевезень і підвищення вимог щодо якості сервісу забезпечення стабільності руху матеріальних потоків набуває особливого значення. Головну роль у цьому процесі відіграє транспортне експедирування як інтегруюча ланка між усіма учасниками перевезення.

Надійність логістичних потоків переважно залежить від здатності системи протистояти ризикам і стабільно працювати. Для цього транспортне експедирування виконує такі завдання:

- планування перевезень з урахуванням часових і ресурсних обмежень;
- контроль виконання графіків доставлення;
- управління ризиками перевезення;
- забезпечення відповідності перевезень нормативним і договірним вимогам;
- організація страхування вантажів;
- контроль збереження вантажів і умов їх транспортування.

Важливим інструментом забезпечення безперервності логістичних потоків є варіантне планування і адаптивне управління перевезеннями, що допомагає оперативно реагувати на зміни умов функціонування системи (табл. 10.2).

Таблиця 10.2

Інструменти забезпечення надійності та безперервності  
логістичних потоків

| Інструмент                 | Механізм реалізації                                | Виконавець                     | Результат                        |
|----------------------------|----------------------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|
| Альтернативні маршрути     | Варіантне планування маршрутів                     | Експедитор                     | Зниження ризику затримок         |
| Моніторинг руху транспорту | GPS, онлайн-трекінг                                | Експедитор, перевізник         | Оперативний контроль переміщення |
| Страхування вантажів       | Укладення страхових договорів                      | Страхова компанія              | Мінімізація фінансових втрат     |
| Резервування ресурсів      | Використання альтернативних перевізників           | Експедитор                     | Стабільність поставок            |
| Буферизація потоків        | Використання складських і термінальних потужностей | Експедитор, оператор терміналу | Зменшення впливу збоїв           |

Безперервності логістичних потоків досягають синхронізацією транспортних, складських і митних операцій, мінімізацією простоїв на стиках видів транспорту та забезпеченням ефективної взаємодії між усіма учасниками логістичного процесу. Особливого значення це набуває в умовах мультимодальних та інтермодальних перевезень, розвиток яких активно підтримують міжнародні організації, зокрема UNCTAD [59, 60].

Інформаційне забезпечення є базовим елементом транспортного експедирування, оскільки саме інформаційні потоки забезпечують

координацію матеріальних і фінансових потоків. Сучасні логістичні системи функціонують на основі безперервного обміну даними між усіма учасниками перевезення.

До основних видів інформаційного забезпечення належать:

- інформація для клієнтів про тарифи, умови перевезення та вартість послуг;
- інформація для перевізників про характеристики вантажу та вимоги щодо транспортування;
- повідомлення вантажоодержувачів про відправлення вантажів;
- інформація про місцезнаходження вантажу та етапи його просування;
- повідомлення про виконання вантажних операцій;
- підтвердження доставлення та передавання вантажу.

Відповідно до Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» [3], експедитор забезпечує інформаційний супровід перевезення, включаючи обробку, передавання та зберігання інформації, необхідної для виконання транспортно-експедиторських послуг.

Сучасний етап розвитку транспортного експедирування - це активна цифровізація інформаційних процесів. Формують єдину інформаційну інфраструктуру, яка забезпечує інтеграцію всіх учасників логістичного ланцюга. До основних елементів цієї інфраструктури належать:

- системи електронного документообігу (EDI);
- системи управління перевезеннями (TMS);
- системи управління відносинами з клієнтами (CRM);
- супутникові системи моніторингу транспорту (GPS);
- цифрові логістичні платформи.

Цифрові логістичні платформи (транспортні біржі) забезпечують ефективну взаємодію вантажовідправників, перевізників та експедиторів і дають змогу:

- здійснювати пошук вантажів і транспортних засобів;
- організовувати комунікацію між учасниками перевезень;
- контролювати виконання перевезень у режимі реального часу;
- автоматизувати документообіг;
- оцінювати надійність клієнтів.

Найбільш поширеними в Європі є платформи Trans.eu та Timocom, а в Україні – Della, Degruz і Lardi-Trans.

Застосування цифрових технологій забезпечує скорочення часу обробки інформації, підвищення прозорості логістичних процесів і зниження впливу людського фактора (рис. 10.1). Це, зокрема, сприяє підвищенню надійності та безперервності логістичних потоків.

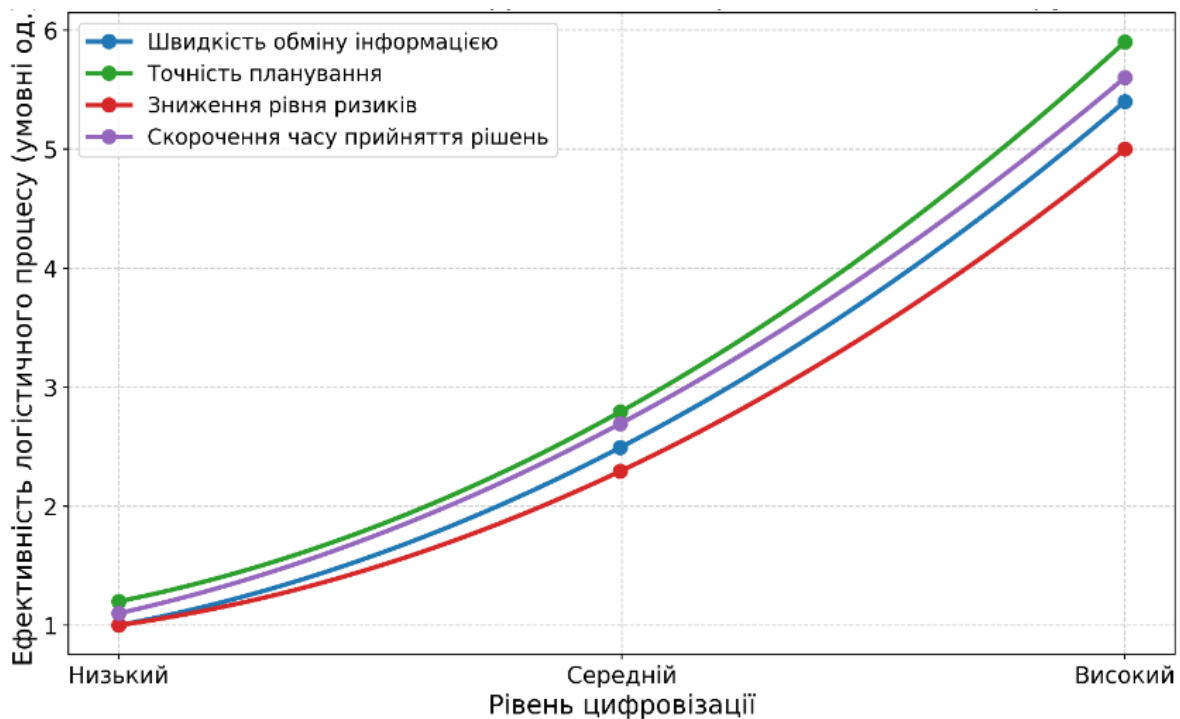


Рис. 10.1. Вплив цифровізації на ефективність експедирування

## **11. УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ПРОЦЕСОМ І СУПУТНІ ПОСЛУГИ**

### **11.1. Оперативне управління і контроль транспортного процесу**

Оперативне управління – це сукупність організаційно-технологічних дій, спрямованих на виявлення та усунення відхилень від запланованих параметрів перевезень. Його основним завданням є мінімізація негативних наслідків таких відхилень через безперервне короткострокове планування і корегування роботи (доба, зміна).

Базовим інструментом оперативного управління є добове планування, що реалізують транспортно-експедиторські підприємства у взаємодії з перевізниками, підрозділами магістрального транспорту і вантажовласниками.

Оперативний контроль транспорту - це функціональний елемент управління рухомим складом, орієнтований на підвищення ефективності використання транспортних ресурсів. Сучасні інформаційні системи навігації та моніторингу забезпечують безперервне відстеження координат, швидкості та технічного стану транспортних засобів у режимі реального часу з мінімальною затримкою передавання даних і їх інтеграцією з цифровими картографічними сервісами.

Використання диспетчерських панелей для візуалізації транспортних потоків підвищує оперативність управлінських рішень, проте ефективність такого підходу обмежена рядом факторів:

- залежністю від якості телекомунікаційної інфраструктури;
- похибками позиціонування в складних умовах (щільна забудова, інфраструктурні перешкоди);
- недостатнім рівнем інтеграції з іншими інформаційними системами підприємства.

Цифрові технології моніторингу підвищують ефективність диспетчерського управління, водночас формуючи додаткові технологічні та організаційні ризики, які необхідно враховувати для проєктування логістичних систем.

Автоматизовані системи моніторингу транспорту (TMS, GPS-платформи) виконують такі функції:

- контроль дотримання графіків доставлення;
- оперативна корекція маршрутів;
- реагування на нештатні ситуації;
- аналіз використання ресурсів.

Разом із тим впровадження таких систем супроводжено низкою обмежень:

- значними витратами на інтеграцію з існуючими ERP, WMS і корпоративними базами даних;
- необхідністю адаптації бізнес-процесів підприємства;
- залежністю від кваліфікації персоналу та рівня цифрової культури;
- ризиками кібербезпеки і втрати даних.

У практичній діяльності це призводить до ситуацій, коли потенціал TMS/WMS реалізовано лише частково, що знижує очікуваний економічний ефект від цифровізації.

На особливу увагу потребує оперативне управління та контроль у міжнародному сполученні, де процес перевезень ускладнений низкою додаткових факторів:

- відмінністю ширини колії;
- необхідністю переформування поїздів на прикордонних станціях;
- проходженням митного та інших видів державного контролю;
- узгодженням графіків руху з іноземними транспортними адміністраціями.

У цих умовах контролюють рух вагонів і контейнерів із застосуванням інтегрованих інформаційних систем обміну даними, що забезпечують відстеження місцезнаходження, статусу перевезення і тривалості проходження прикордонних і митних процедур. Це є критично важливим у контексті інтеграції транспортної системи України до європейського транспортного простору.

Порівняння централізованої і децентралізованої моделей управління транспортом наведено в табл. 11.1.

Таблиця 11.1

Порівняння централізованої та децентралізованої моделей управління транспортом

| Критерій / показник                | Децентралізована модель | Централізована модель | Коментар                                                                                      |
|------------------------------------|-------------------------|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1                                  | 2                       | 3                     | 4                                                                                             |
| Час реакції, год                   | 12–24                   | 2–6                   | Централізація забезпечує швидке ухвалення рішень за рахунок інтегрованих інформаційних систем |
| Швидкість реагування на відхилення | Висока                  | Середня               | Локальні підрозділи оперативніше реагують на місцеві збої                                     |
| Витрати на обслуговування, грн/т   | 180–320                 | 120–220               | Централізована модель знижує питомі витрати за рахунок масштабу                               |
| Витрати на управління              | Середні                 | Високі                | Централізація потребує інвестицій у ІТ і диспетчерську інфраструктуру                         |
| Рівень виконання, %                | 70–85                   | 90–97                 | Централізоване управління забезпечує стабільність сервісу                                     |
| Частка затримок, %                 | 15–30                   | 3–10                  | Зменшення затримок досягають через координацію потоків                                        |

Продовження табл. 11.1

| 1                                   | 2                 | 3            | 4                                                                  |
|-------------------------------------|-------------------|--------------|--------------------------------------------------------------------|
| Коефіцієнт використання ресурсів, % | 60–75             | 80–92        | Оптимізація маршрутів і навантаження рухомого складу               |
| Використання рухомого складу        | Менш оптимізоване | Оптимізоване | Централізоване планування мінімізує простої та холості пробіги     |
| Координація міжнародних перевезень  | Складна           | Висока       | Централізація спрощує інтеграцію з митними та іноземними системами |
| Гнучкість маршрутів                 | Висока            | Середня      | Децентралізована модель дозволяє оперативну локальну адаптацію     |

Централізована модель управління транспортно-експедиторським обслуговуванням забезпечує вищу ефективність за основними кількісними показниками – часом реакції, витратами, рівнем сервісу та використанням ресурсів. Зокрема, для неї характерні скорочення часу реагування до трьох-п'яти разів, зниження витрат на 20–30 %, підвищення рівня виконання сервісних зобов'язань до 90 % і вище. Таких результатів досягають завдяки інтеграції інформаційних потоків, централізованому плануванню та оптимізації використання рухомого складу і маршрутів перевезень.

Водночас децентралізована модель, поступаючись за більшістю економічних та експлуатаційних показників, має переваги завдяки швидкості локального реагування та гнучкості ухвалення рішень, що є важливим в умовах нестабільних, динамічних або територіально розподілених перевезень. У зв'язку з цим раціональний вибір моделі управління має базуватися на досягненні компромісу між ефектами централізованої оптимізації та перевагами децентралізованої адаптивності з урахуванням конкретних умов функціонування транспортно-логістичної системи.

Ухвалення оптимальних управлінських рішень пов'язане зі зниженням витрат і підвищенням конкурентоспроможності підприємства. Управління транспортно-експедиторською діяльністю має базуватися на якості послуг і використанні цифрових систем контролю. Такі системи забезпечують облік потоків, планування маршрутів у реальному часі, моніторинг транспорту, аналіз замовлень і формування звітності щодо ефективності перевезень.

Оперативне управління транспортним процесом не можна розглядати ізольовано від складської та митно-брокерської діяльності. У сучасних логістичних системах транспорт є лише одним із елементів інтегрованого ланцюга, у якому переміщення вантажу супроводжено його обробкою на складах і проходженням митних процедур.

## **11.2. Організація складського господарства**

Ефективність транспортного процесу визначена не лише рівнем розвитку промислового і транспортного виробництва, але й організацією складської логістики як складової загальної системи управління матеріальними потоками підприємства. Складська інфраструктура забезпечує обробку основних потоків ресурсів і суттєво впливає на параметри виробничих і розподільчих процесів.

Склад є інтегрованим логістичним вузлом, що виконує операції приймання, зберігання, обробки та відвантаження вантажів. Складські процеси є ресурсомісткими та визначають значну частку внутрішньологістичних витрат, що потребує їх оптимізації за критеріями часу, витрат і пропускної спроможності.

Основні напрями розвитку складської логістики включають:

- комплексну механізацію та автоматизацію вантажопереробки;
- оптимізацію використання складських площ і об'ємів;

- інтеграцію складських процесів у цифрові системи управління;
- впровадження концепцій типу «точно в строк» (Just-in-Time), що забезпечують зниження рівня запасів і прискорення оборотності ресурсів.

Типовий ланцюг переміщення вантажу має такий вигляд: виробник – залізнична станція – контейнерний термінал – автотранспорт – споживач. На кожному етапі відбувається трансформація вантажопотоку: зміна виду транспорту, консолідація або деконсолідація партій, тимчасове накопичення, митне оформлення, перерозподіл потоків.

Склад у такому ланцюгу виконує функції:

- буферного накопичення вантажу;
- синхронізації графіків залізничного і автомобільного транспорту;
- формування відправницьких партій;
- забезпечення контейнеризації та деконтейнеризації;
- інформаційної координації учасників перевізного процесу.

Ефективність складу як логістичного вузла визначена його здатністю мінімізувати сумарний час перебування вантажу в системі та зменшувати витрати на перевалку і зберігання.

Для формалізації складських процесів доцільно застосовувати структуровану технологічну схему: вхідний потік – зона приймання – система ідентифікації (штрих-код / RFID) – зона зберігання – система управління складом (WMS) – зона відвантаження – вихідний потік (рис. 11.1).



Рис. 11.1. Технологічна схема функціонування складу

Елементи схеми:

- вхідний потік – надходження вантажу із залізничної станції або автотранспорту;
- зона приймання – перевірка кількості, якості, комплектності, оформлення первинних документів;
- система ідентифікації (штрих-код/RFID) – присвоєння унікального коду, фіксація параметрів вантажу в інформаційній системі, інтеграція з електронними накладними;
- зона зберігання – розміщення вантажу з урахуванням ABC-аналізу, оборотності та умов зберігання;
- система управління складом (WMS) – програмний модуль, який забезпечує оптимізацію розміщення, контроль залишків, формування маршрутів внутрішньоскладського переміщення, синхронізацію з транспортними системами;
- зона відвантаження – комплектування замовлення, формування транспортної партії, підготовка документів;
- вихідний потік – передавання вантажу на автотранспорт або безпосередньо споживачу.

Класифікація складів у логістичних системах наведена в табл. 11.2.

Таблиця 11.2

Класифікація складів у логістичних системах

| Ознака                    | Тип складу              | Основні функції                                | Приклади                       |
|---------------------------|-------------------------|------------------------------------------------|--------------------------------|
| 1                         | 2                       | 3                                              | 4                              |
| Роль у ланцюгу постачання | Розподільчі центри (DC) | Консолідація, сортування, перерозподіл потоків | Регіональний логістичний центр |
|                           | Транзитні (крос-докінг) | Мінімізація зберігання, швидка перевалка       | Крос-докінговий термінал       |

Продовження табл. 11.2

| 1                           | 2                      | 3                                              | 4                                                |
|-----------------------------|------------------------|------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
|                             | Буферні                | Тимчасове накопичення для вирівнювання потоків | Проміжний склад між видами транспорту            |
|                             | Митні / ліцензійні     | Зберігання під митним контролем                | Митний склад, склад тимчасового зберігання (СТЗ) |
| Тип логістичних потоків     | Контейнерні            | Обробка контейнеризованих вантажів             | Контейнерний термінал                            |
|                             | Наливні                | Зберігання та перевалка рідких вантажів        | Резервуарні парки                                |
|                             | Тарно-штучні           | Обробка генеральних вантажів                   | Склад FMCG-продукції                             |
|                             | Насипні                | Зберігання сипких матеріалів                   | Зернові елеватори                                |
| Рівень автоматизації        | Традиційні             | Ручні та механізовані операції                 | Склад з навантажувачами                          |
|                             | Механізовані           | Часткова автоматизація процесів                | Склад із конвеєрами                              |
|                             | Автоматизовані         | Інтеграція WMS, роботизовані системи           | AS/RS склади                                     |
|                             | Цифрові (smart-склади) | Повна інтеграція з ІТ-системами                | Роботизовані логістичні центри                   |
| Функціональна спеціалізація | Склади зберігання      | Довгострокове зберігання                       | Склад запасів                                    |
|                             | Склади обробки         | Комплектація, пакування, маркування            | Фулфілмент-центр                                 |
|                             | Термінальні склади     | Перевалка між видами транспорту                | Інтермодальний термінал                          |
| Інтеграція з транспортом    | Пристанційні           | Обслуговування залізничних перевезень          | Склади при станції                               |
|                             | Портові                | Інтеграція з морським транспортом              | Портовий термінал                                |
|                             | Автотранспортні        | Обслуговування автоперевезень                  | Логістичний хаб біля автомагістралі              |
|                             | Мультимодальні         | Інтеграція кількох видів транспорту            | Інтермодальний логістичний центр                 |

Технологічне оснащення складу потрібно оцінювати за його впливом на ефективність логістичних процесів. Застосування механізованих і автоматизованих систем вантажопереробки сприяє істотному підвищенню ефективності складських процесів, зокрема забезпечує скорочення часу обробки вантажів на 20–50 %, зниження трудомісткості операцій і підвищення точності обліку та комплектації. Оптимізація систем зберігання, що передбачає використання адресного розміщення, ABC-аналізу та високощільних стелажних систем, дає змогу підвищити коефіцієнт використання складських площ, зменшити питомі витрати на зберігання (грн/т) і скоротити час пошуку та відбору вантажів.

Склад інтегрований із транспортною та митною підсистемами і впливає на параметри руху вантажопотоків. З одного боку, склад забезпечує приймання вантажів із транспортних засобів і їх підготовку до подальшого перевезення, а з іншого – є точкою концентрації вантажів перед митним оформленням.

Взаємодія з митною інфраструктурою включає:

- організацію митно-ліцензійних складів;
- підготовку вантажів до митного контролю;
- інформаційний обмін із митними органами щодо статусу оформлення.

Інтеграція систем управління складом (WMS) із транспортними системами (TMS) забезпечує узгодження складських і транспортних операцій, синхронізацію графіків подавання рухомого складу, мінімізацію простоїв транспортних засобів під навантаженням і розвантаженням та оптимізацію внутрішньоскладських маршрутів, зниження простоїв рухомого складу і скорочення загального часу перебування вантажу в логістичній системі.

Склад забезпечує узгодження параметрів транспортних, складських і митних процесів у єдиній системі руху вантажопотоків.

### **11.3. Консалтингові та митно-брокерські послуги**

Консалтинг передбачає залучення зовнішніх фахівців для вирішення управлінських і організаційних завдань, аналізу діяльності підприємства та розроблення практичних рекомендацій. Логістичний консалтинг у транспортно-експедиторських системах спрямований на оптимізацію параметрів вантажопотоків, зокрема часу доставлення, транспортних витрат і рівня логістичних ризиків без розширення штатної структури.

Основні напрями логістичного консалтингу включають:

- оптимізацію транспортних схем і маршрутів;
- вибір виду транспорту і формування мультимодальних перевезень;
- аудит транспортних і складських витрат;
- оптимізацію рівня запасів і складських процесів;
- впровадження цифрових систем управління (WMS, TMS).

Перевагою консалтингу є доступ до професійної експертизи без формування додаткового штату, що скорочує витрати і підвищує якість управлінських рішень.

Консалтингові послуги сприяють підвищенню ефективності транспортно-експедиторської діяльності, допомагають оптимізувати управлінські та операційні процеси, впроваджувати інформаційні системи контролю та обліку, а також адаптувати компанії до міжнародних стандартів і нормативних вимог.

У міжнародних перевезеннях логістичний консалтинг безпосередньо пов'язаний із митним регулюванням, оскільки саме митні процедури істотно впливають на час доставлення, витрати і ризики логістичних операцій.

Функціонування транспортно-експедиторської діяльності в міжнародному сполученні здійснюване відповідно до чинної нормативно-правової бази митного регулювання. В Україні регулює митні процедури

Державна митна служба України [81] відповідно до положень Митного кодексу [51], а міжнародні стандарти формують під егідою Всесвітньої митної організації [82]. У контексті євроінтеграції Україна гармонізує митні процедури з вимогами Європейського Союзу, впроваджуючи електронне декларування, попереднє інформування та ризик-орієнтований контроль. Завдяки консалтингу компанії легше дотримуватися цих норм і підвищувати ефективність міжнародних перевезень.

Митно-брокерські послуги є спеціалізованим видом діяльності, що передбачає взаємодію замовника з уповноваженим посередником – митним брокером. Митний брокер здійснює митне оформлення товарів, які переміщують через митний кордон України, від імені та за дорученням клієнта на підставі відповідного дозволу, виданого Державною митною службою України [81].

Основною метою діяльності митного брокера є забезпечення своєчасного та коректного митного оформлення вантажів із мінімізацією витрат, ризиків і затримок. Виконання цих функцій потребує знання митного законодавства, міжнародних правил торгівлі та практики взаємодії з контролюючими органами.

Митно-брокерські послуги охоплюють комплекс операцій, спрямованих на організацію та супровід митного оформлення:

- підготовку та подання митних декларацій;
- попереднє декларування товарів;
- оформлення імпорتنих, експортних і транзитних операцій;
- акредитацію суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності;
- організацію зберігання товарів на митно-ліцензійних складах;
- проходження державних видів контролю;
- виконання додаткових складських операцій (маркування, перепакування).

Функції митного брокера включають:

- консультування щодо вимог для документів і процедур;

- визначення митної вартості товарів;
- класифікацію товарів відповідно до УКТ ЗЕД;
- взаємодію з митними органами під час контролю та оформлення;
- супровід проходження митних процедур і спеціалізованих видів контролю.

Доцільність залучення митного брокера визначена на основі порівняння витрат і ризиків для самостійного митного оформлення та передавання цих функцій спеціалізованому суб'єкту. Самостійне оформлення потребує наявності кваліфікованого персоналу, практичного досвіду та належного рівня організації процесів. За відсутності відповідної компетенції зростає ймовірність:

- застосування штрафних санкцій;
- затримки вантажів;
- збільшення витрат на зберігання;
- донарахування митних платежів;
- виникнення репутаційних втрат.

Економічна доцільність залучення брокера може бути формалізована через критерій

$$\Delta C = C_{\text{sam}} - (C_{\text{br}} + C_{\text{risk}}), \quad (11.1)$$

де  $C_{\text{sam}}$  – сукупні витрати підприємства за самостійного митного оформлення (оплата праці персоналу, витрати часу, адміністративні витрати);

$C_{\text{br}}$  – вартість послуг митного брокера;

$C_{\text{risk}}$  – очікувані втрати від можливих помилок (імовірність штрафу  $\times$  розмір штрафу, простої, пеня, зберігання тощо).

Якщо  $\Delta C > 0$ , тобто витрати на самостійне оформлення перевищують суму вартості брокерських послуг і очікуваних ризиків, залучення брокера

є економічно обґрунтованим. Якщо  $\Delta C \leq 0$ , підприємству вигідніше здійснювати оформлення власними силами.

Окрім прямого економічного ефекту, залучення брокера забезпечує додаткові нематеріальні переваги:

- скорочення часу митного оформлення;
- зниження операційних ризиків;
- підвищення прогнозованості логістичного процесу;
- концентрацію підприємства на основній діяльності.

Такий підхід дає змогу кількісно обґрунтувати управлінське рішення та мінімізувати суб'єктивність із вибором форми організації митного оформлення.

Окрім базових організаційних і координаційних функцій, сучасна транспортно-експедиторська компанія виконує розширені логістичні функції, що формують додану вартість послуг.

Логістичний консалтинг передбачає аналіз існуючих ланцюгів постачання, розроблення рекомендацій зі скорочення витрат, підвищення швидкості доставлення та зниження логістичних ризиків.

Оптимізація транспортних схем полягає у виборі раціонального виду транспорту, формуванні мультимодальних маршрутів, мінімізації простоїв рухомого складу та скороченні холостих пробігів.

Аудит транспортних витрат включає структурний аналіз витрат (пальне, амортизація, заробітна плата, страхування, штрафи), виявлення непродуктивних витрат і розрахунків резервів економії.

Цифрова трансформація логістичних процесів охоплює впровадження систем WMS, TMS, GPS-моніторингу, електронного документообігу та інтеграцію з автоматизованими системами управління перевезеннями.

Транспортно-експедиторська система функціонує як замкнений логістичний контур, у якому взаємодіють основні учасники перевізного процесу: вантажовласник, перевізник (залізничний і автомобільний

транспорт), складський комплекс, митні органи та кінцевий споживач. Центральне місце в цій системі займає транспортно-експедиторська компанія, яка виконує роль координатора матеріальних, інформаційних і фінансових потоків.

Матеріальний потік має прямий напрямок і проходить послідовно від вантажовласника до кінцевого споживача. Спочатку вантаж формують у вантажовласника, далі передають перевізнику для транспортування (залізницею або автотранспортом), після чого може надходити до складського комплексу для зберігання, сортування або комплектування партій. У разі міжнародного сполучення вантаж проходить митний контроль. Завершальним етапом є передавання його вантажоодержувачу.

Паралельно з матеріальним рухом функціонує інформаційний потік. Він має двосторонній характер, але особливу роль відіграє зворотний інформаційний потік до експедитора. До нього належать повідомлення про відвантаження та доставлення, дані про місцезнаходження вагонів або транспортних засобів, інформація про затримки, результати митного оформлення та звітність щодо виконання договорів. Саме інформаційний контур забезпечує керованість і адаптивність системи.

Управління системою реалізовано через основні функціональні блоки. Планування включає прогнозування обсягів перевезень, вибір маршрутів і розрахунок витрат. Організація передбачає укладення договорів, координацію подавання вагонів і автотранспорту, узгодження графіків і забезпечення документального супроводу. Оперативний контроль охоплює моніторинг руху вагонів, контроль строків доставлення та управління відхиленнями. Аналіз і корегування спрямовані на оцінювання економічної ефективності, аналіз ризиків і оптимізацію логістичних схем.

Ефективність транспортно-експедиторської системи визначена рівнем узгодженості матеріальних та інформаційних потоків, швидкістю ухвалення рішень і мінімізацією логістичних витрат у межах єдиного

операційного контуру, тобто оцінюють за коефіцієнтом своєчасності доставлення, середнім часом доставлення, повними транспортними витратами та коефіцієнтом виконання плану перевезень.

Оперативне управління і контроль, складські, консалтингові та митно-брокерські послуги формують єдину інтегровану логістичну систему, у якій транспортні, складські та митно-брокерські процеси функціонують як взаємопов'язані елементи, що забезпечують безперервність і ефективність руху матеріальних, інформаційних і фінансових потоків.

## **12. ЯКІСТЬ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКИХ ПОСЛУГ**

### **12.1. Показники якості транспортно-експедиторського обслуговування**

Якість транспортно-експедиторського обслуговування забезпечує конкурентоспроможність підприємств транспортної галузі та ефективність функціонування логістичних систем. Вона сформована як сукупність властивостей послуги, що забезпечують своєчасність, надійність, безпеку, доступність і комплексність доставлення вантажів [61].

Відповідно до вимог ДСТУ ISO 9001:2015 [62], якість послуг потрібно оцінювати на основі процесного підходу, орієнтації на споживача та постійного поліпшення. У сфері транспортно-експедиторської діяльності це означає необхідність формування системи кількісних показників, які охоплюють усі етапи логістичного процесу – від приймання замовлення до доставлення вантажу кінцевому споживачу.

При цьому вартість перевезення не можна розглядати як самостійний критерій якості. Низька ціна за відсутності належного рівня надійності, швидкості або схоронності доставлення знижує загальну споживчу цінність послуги. Тому оцінювання якості має базуватися на комплексі взаємопов'язаних показників (табл. 12.1).

Формування системи показників якості транспортно-експедиторського обслуговування має бути на основі процесного та ризик-орієнтованого підходів, визначених у ДСТУ ISO 9001:2015 [62]. Відповідно до цього стандарту, оцінювання якості має охоплювати всі етапи надання послуги – від планування перевезення до контролю результатів і постійного вдосконалення процесів. При цьому основними є орієнтація на споживача, управління процесами, ухвалення рішень на основі даних і безперервне підвищення ефективності діяльності.

Таблиця 12.1

## Показники якості транспортно-експедиторського обслуговування

| Показник                               | Кількісні індикатори                                                                                     | Галузева специфіка<br>(залізничний транспорт)                                       | Цифрова підтримка                |
|----------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|
| 1                                      | 2                                                                                                        | 3                                                                                   | 4                                |
| Швидкість і терміновість доставлення   | Середній строк доставлення, відхилення фактичного часу, частка доставлень у строк                        | Оборот вагона, дільнична швидкість, тривалість простоїв під вантажними операціями   | TMS, GPS, ERP                    |
| Своєчасність і регулярність перевезень | Частка виконання перевезень за графіком, коефіцієнт ритмічності, рівень виконання договорів              | Дотримання графіка руху поїздів, узгодженість роботи станцій і диспетчерських служб | TMS, ERP                         |
| Схоронність вантажів                   | Частка пошкоджених вантажів, кількість комерційних актів, обсяг страхових виплат, коефіцієнт схоронності | Технічний стан рухомого складу, контроль навантаження і кріплення                   | WMS, ERP                         |
| Комплексність і повнота обслуговування | Наявність додаткових послуг (складування, митне оформлення, страхування), рівень сервісу                 | Інтеграція з терміналами, портами, іншими видами транспорту                         | WMS, TMS, CRM                    |
| Безпека та охорона праці               | Кількість аварій, рівень травматизму, показники виробничих ризиків                                       | Дотримання норм безпеки руху, технічних регламентів                                 | ERP, системи моніторингу безпеки |
| Екологічність                          | Викиди CO <sub>2</sub> на 1 ткм, рівень енергоспоживання                                                 | Використання енергоефективних технологій, оптимізація маршрутів                     | BI, ERP                          |
| Транспортна доступність                | Щільність транспортної мережі, пропускна спроможність, рівень інтермодальності                           | Провізна спроможність дільниць, стан інфраструктури                                 | GIS, ERP                         |

Продовження табл. 12.1

| 1                             | 2                                           | 3                                          | 4        |
|-------------------------------|---------------------------------------------|--------------------------------------------|----------|
| Використання рухомого складу  | Коефіцієнт використання, частка простою     | Оптимізація вагонного парку, планування ТО | ERP, TMS |
| Точність складського обліку   | Відхилення фактичних залишків від облікових | Контроль запасів і логістичних операцій    | WMS      |
| Індекс задоволеності клієнтів | Узагальнена оцінка якості послуг            | Оцінювання надійності, швидкості, сервісу  | CRM      |

З урахуванням галузевої специфіки доцільним є використання підходів, закріплених у ДСТУ EN 13816:2022 [64], який визначає критерії оцінювання якості транспортних послуг, зокрема доступність, надійність, безпеку, комфорт, інформаційне забезпечення та екологічність. Незважаючи на орієнтацію стандарту на пасажирські перевезення, його положення можуть бути адаптовані до вантажної логістики через трансформацію критеріїв у відповідні показники – своєчасність доставлення, збереження вантажу, прозорість інформаційних потоків, рівень логістичного сервісу.

Важливою складовою системи якості є гарантування безпеки праці та управління професійними ризиками відповідно до ДСТУ ISO 45001:2019 [63]. У сфері транспортно-експедиторського обслуговування це передбачає ідентифікацію небезпек із виконанням навантажувально-розвантажувальних робіт, експлуатації рухомого складу та інфраструктури, а також впровадження заходів зі зниження виробничого травматизму. Рівень безпеки безпосередньо впливає на якість послуг, оскільки аварійні ситуації та порушення технологічних процесів призводять до затримок і додаткових витрат.

Для підприємств залізничного транспорту системні вимоги щодо управління якістю деталізовані стандартом ISO/TS 22163:2023 [65], який

інтегрує положення ISO 9001 у специфіку залізничної галузі. Цей стандарт передбачає контроль якості на всіх стадіях життєвого циклу транспортної послуги – від проєктування логістичних рішень до експлуатації та аналізу результатів, а також встановлює підвищені вимоги щодо надійності, безпеки та відстежуваності процесів.

Оцінювання якості транспортно-експедиторського обслуговування має базуватися не лише на розрахунку окремих показників, але і їх порівнянні з нормативними значеннями, вимогами стандартів і показниками конкурентів. При цьому частина характеристик (зокрема рівень сервісу, комплексність обслуговування, зручність взаємодії) має якісний характер і визначена за результатами експертних оцінок або опитувань клієнтів, що відповідає принципам орієнтації на споживача, закладеним у ДСТУ ISO 9001:2015 [62].

Суттєвим обмеженням для оцінювання якості є недостатність або фрагментарність статистичних даних у транспортній галузі. У зв'язку з цим важливого значення набувають маркетингові дослідження, які допомагають визначити рівень задоволеності споживачів, оцінити попит на послуги, а також виявити конкурентні переваги і недоліки діяльності підприємства.

Важливу роль у забезпеченні якості відіграють цифрові інформаційні системи, які забезпечують:

- моніторинг показників у режимі реального часу;
- виявлення відхилень від нормативних значень;
- прогнозування ризиків і затримок;
- підтримку ухвалення управлінських рішень.

Система показників якості транспортно-експедиторського обслуговування має формуватися на основі міжнародних стандартів управління якістю, ураховувати галузеву специфіку залізничного транспорту і забезпечувати комплексне оцінювання ефективності логістичних процесів. Ефективне управління якістю дає змогу підвищити

надійність перевезень, оптимізувати витрати і забезпечити відповідність діяльності підприємства сучасним вимогам ринку.

## **12.2. Стандарти якості транспортних послуг**

Якість транспортних послуг є визначальним фактором конкурентоспроможності транспортних підприємств і сформована під впливом технічного рівня інфраструктури, ефективності організації перевізного процесу та професійної компетентності персоналу. Відповідно до принципів ДСТУ ISO 9001:2015 [62], якість розглядають як ступінь відповідності послуг вимогам споживачів і нормативним критеріям, а також як результат системного управління процесами на всіх етапах їх реалізації. Важливу роль відіграє людський фактор – дотримання регламентів, оперативність ухвалення рішень і відповідальність персоналу безпосередньо впливають на надійність і безпеку перевезень.

У сучасних логістичних системах кількість учасників транспортного процесу постійно зростає, що обумовлює необхідність стандартизації процедур і узгодження дій між перевізниками, експедиторами, складськими операторами та контролюючими органами. Саме стандарти забезпечують уніфікацію процесів, підвищення їх прозорості та керованості, а також формують основу для інтеграції транспортних підприємств у міжнародні логістичні системи.

Система управління якістю транспортних послуг базована на поєднанні міжнародних стандартів, галузевих нормативів і національного законодавства. Основні міжнародні стандарти якості транспортних послуг [61-65] наведено в табл. 12.2.

Таблиця 12.2

Міжнародні стандарти у сфері якості транспортно-експедиторських  
і залізничних послуг

| Стандарт                                                  | Сфера застосування                        | Основне призначення                                                                        |
|-----------------------------------------------------------|-------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| ДСТУ ISO 9001:2015<br>(ISO 9001:2015, IDT) [63]           | Транспортні та<br>логістичні підприємства | Управління якістю,<br>процесний підхід,<br>орієнтація на споживача                         |
| ДСТУ ISO 14001:2015                                       | Транспорт, логістика,<br>інфраструктура   | Екологічне управління,<br>зниження впливу на<br>довкілля                                   |
| ДСТУ ISO 45001:2019<br>[64]                               | Транспортні<br>підприємства               | Управління ризиками<br>для здоров'я і безпеки<br>праці                                     |
| ДСТУ ISO 28000:2008                                       | Ланцюги постачання                        | Безпека логістичних<br>систем і транспортних<br>мереж                                      |
| ДСТУ EN 13816:2022<br>[65]                                | Транспортні послуги                       | Оцінювання якості за<br>критеріями надійності,<br>доступності, безпеки,<br>інформаційності |
| ISO/TS 22163:2023 [66]                                    | Залізнична галузь                         | Галузеві вимоги щодо<br>системи управління<br>якістю                                       |
| TSI (Technical<br>Specifications for<br>Interoperability) | Залізнична<br>інфраструктура ЄС           | Гармонізація технічних<br>та експлуатаційних<br>стандартів                                 |

Застосування зазначених стандартів дає змогу формувати інтегровану систему управління, яка охоплює якість процесів, екологічну безпеку, охорону праці та безпеку ланцюгів постачання. Особливе значення для залізничного транспорту має стандарт ISO/TS 22163:2023 [65], який деталізує вимоги щодо управління якістю з урахуванням специфіки галузі, включаючи підвищені вимоги з надійності, безпеки та відстежуваності перевізного процесу.

Проблему якості транспортних послуг доцільно розглядати з різних позицій – технічної, організаційної, соціальної та економічної. Найбільш складним для оцінювання є економічний аспект якості, оскільки його результати проявляються безпосередньо у процесі надання транспортної послуги і ступені задоволення потреб користувачів. З економічної точки зору, важливим є не лише сам факт надання транспортної послуги, а її кінцевий результат – наскільки ефективно вона задовольняє потреби споживачів перевезень. Тому оцінювання якості транспортних послуг пов'язане не тільки з технічними характеристиками перевізного процесу, а і рівнем організації обслуговування клієнтів, надійністю доставлення, безпекою перевезень і професійністю персоналу.

Формування якості транспортних послуг залежить від комплексу факторів, які умовно можна поділити на дві основні групи: фактори результату перевезення та фактори процесу обслуговування.

Фактори результату перевезення:

- надійність – виконання договірних умов;
- доступність – можливість отримати послуги в необхідні час і місці;
- безпека – відсутність ризиків для вантажів і персоналу.

Фактори процесу обслуговування:

- компетентність персоналу – професійна підготовка та знання;
- комунікація – якість інформаційної взаємодії з клієнтами;
- культура обслуговування – ввічливість, етика взаємодії;

Важливим фактором формування якості транспортних послуг є не лише технологічні параметри перевізного процесу, але і загальний рівень організації обслуговування клієнтів. На сприйняття транспортних послуг істотно впливають зовнішній вигляд працівників, стан виробничих і сервісних приміщень, рівень організації інформаційного обслуговування, а також культура взаємодії персоналу з користувачами. Ці елементи формують імідж транспортного підприємства і безпосередньо впливають на рівень довіри клієнтів.

Відповідно до ДСТУ EN 13816:2022 [64], важливими критеріями якості є також інформаційне забезпечення та екологічність, які в умовах вантажних перевезень трансформуються в показники прозорості логістичних процесів і мінімізації впливу на навколишнє середовище.

Оцінюючи якість транспортних послуг, користувачі порівнюють фактичний результат перевезення з очікуваним. Очікування споживачів сформовані на основі попереднього досвіду, ринкових комунікацій і цифрових інформаційних каналів. Невідповідність між очікуваннями та реальним рівнем обслуговування є основною причиною зниження якості, що потребує впровадження ефективних механізмів зворотного зв'язку та управління клієнтським досвідом. У практиці транспортної діяльності часто виникає розрив між очікуваною та фактичною якістю транспортних послуг. Основними причинами цього є недостатнє розуміння потреб клієнтів, недосконалість організації транспортного процесу, низький рівень сервісу або невідповідність рекламної інформації реальному рівню обслуговування.

Підвищення якості транспортних послуг передбачає формування ефективної стратегії управління якістю, яка має базуватися на визначенні найбільш значущих для клієнтів характеристик транспортного обслуговування. До таких характеристик належать своєчасність доставлення, надійність перевезень, безпека, доступність послуг, рівень інформаційного забезпечення і якість сервісу. Реалізація цієї стратегії відбувається через впровадження стандартів обслуговування, системи контролю показників ефективності діяльності, а також через навчання і стимулювання персоналу. Підвищення якості транспортних послуг сприяє зростанню доходів підприємств транспорту, розширенню клієнтської бази і підвищенню ефективності використання виробничих ресурсів. У сучасних умовах конкурентної боротьби транспортні підприємства змушені не лише забезпечувати доступність перевезень, але і постійно вдосконалювати їхню якість, розширювати спектр сервісних послуг і впроваджувати інноваційні технології обслуговування клієнтів.

Система управління якістю – це сукупність організаційної структури, процесів, ресурсів, методів управління та документованих процедур, спрямованих на забезпечення стабільної якості транспортних послуг і постійне підвищення ефективності діяльності підприємства. Її основною метою є гарантування відповідності послуг вимогам споживачів, нормативним документам і міжнародним стандартам. У транспортній галузі система управління якістю охоплює всі етапи організації перевезень – від планування та підготовки транспортного процесу до контролю результатів і вдосконалення технологій роботи.

Управління якістю транспортних послуг включає:

- формування політики у сфері якості;
- планування показників і критеріїв ефективності;
- управління процесами перевезення;
- забезпечення ресурсами;
- управління ризиками, запобігання затримкам, аваріям, пошкодженню вантажів;
- документування процедур;
- моніторинг і аналіз результатів;
- внутрішній аудит, перевірка відповідності процесів стандартам;
- постійне вдосконалення, впровадження корегувальних і запобіжних дій.

Базовим інструментом удосконалення є цикл PDCA (Plan–Do–Check–Act), який забезпечує:

- Plan (Плануй) – планування перевізного процесу і встановлення критеріїв ефективності;
- Do (Виконуй) – організацію та виконання перевезень;
- Check (Перевіряй) – контроль і аналіз відхилень;
- Act (Дій) – впровадження корегувальних заходів.

Застосування цього підходу відповідає вимогам ДСТУ ISO 9001:2015 [62] і дає змогу системно планувати транспортні операції, контролювати їх виконання, аналізувати відхилення від запланованих показників і впроваджувати заходи із забезпечення безперервного вдосконалення транспортних процесів.

Важливим напрямом розвитку є інтеграція системи управління якістю з цифровими технологіями. Використання інформаційних систем (TMS, WMS, ERP, BI, GPS-моніторинг) гарантує автоматизацію планування, контроль виконання перевезень, підвищення прозорості логістичних процесів і оперативність управлінських рішень.

Для глибшого розуміння еволюції підходів щодо забезпечення якості транспортно-експедиторських послуг доцільно провести порівняльний аналіз традиційної та сучасної (цифрової, інтегрованої) систем якості, щоб виявити головні відмінності в підходах щодо управління, контролю та оцінювання якості, а також визначити напрями підвищення ефективності діяльності підприємств транспорту.

Традиційна система якості базована переважно на контролі кінцевого результату перевезення, використанні паперових документів і фрагментарній інформації. Для неї характерний реактивний підхід щодо управління, коли заходи з підвищення якості вживають після виникнення відхилень або проблем. У такій системі обмежено використовують аналітичні інструменти, а процеси управління якістю мають недостатній рівень інтеграції.

Сучасна система якості, навпаки, орієнтована на процесний, ризик-орієнтований і цифровий підхід. Вона передбачає використання інтегрованих інформаційних систем, аналітики даних, автоматизованого моніторингу та прогнозування. Основною метою є не лише контроль, а і попередження відхилень, підвищення прозорості процесів і забезпечення безперервного вдосконалення.

Порівняльні характеристики двох підходів наведено в табл. 12.3.

## Порівняльний аналіз традиційної та сучасної систем якості

| Критерій                      | Традиційна система якості                | Сучасна система якості                                        |
|-------------------------------|------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| Підхід щодо управління        | Контроль результату (постфактум)         | Процесний і превентивний підхід                               |
| Інформаційне забезпечення     | Паперовий документообіг, розрізнені дані | Єдині цифрові платформи, інтегровані системи (TMS, ERP, WMS)  |
| Швидкість обробки інформації  | Низька, значні затримки                  | Висока, обробка в режимі реального часу                       |
| Рівень автоматизації          | Низький або відсутній                    | Високий рівень автоматизації процесів                         |
| Аналітика та ухвалення рішень | Обмежена, на основі досвіду              | Аналітика великих даних, підтримка рішень (BI, AI)            |
| Управління ризиками           | Реактивне (після виникнення проблем)     | Превентивне, прогнозування ризиків                            |
| Прозорість процесів           | Низька                                   | Висока, повна відстежуваність операцій                        |
| Контроль якості               | Епізодичний, вибірковий                  | Безперервний моніторинг                                       |
| Гнучкість системи             | Низька, складність адаптації             | Висока адаптивність до змін                                   |
| Орієнтація на клієнта         | Обмежена                                 | Високий рівень клієнтоорієнтованості (CRM, зворотний зв'язок) |
| Інтеграція учасників          | Слабка взаємодія між учасниками          | Інтегровані логістичні ланцюги                                |
| Використання стандартів       | Формальне впровадження                   | Комплексна інтеграція міжнародних стандартів (ISO, EN)        |
| Ефективність управління       | Середня, залежить від людського фактора  | Висока, підтримувана цифровими технологіями                   |

Проведений аналіз свідчить, що сучасна система якості має суттєві переваги порівняно з традиційною, оскільки забезпечує комплексний контроль, підвищення оперативності управління та можливість прогнозування результатів. Вона допомагає мінімізувати вплив людського фактора, підвищити точність планування і забезпечити більш високий рівень задоволеності клієнтів.

Водночас перехід до сучасної системи якості потребує значних інвестицій у цифрову інфраструктуру, підготовку персоналу та реорганізацію бізнес-процесів. Тому для підприємств транспорту доцільним є поетапне впровадження елементів цифрової системи якості з урахуванням їхніх технічних, економічних і організаційних можливостей.

Стандартизація якості транспортних послуг на основі міжнародних стандартів (ДСТУ ISO 9001:2015 [62], ДСТУ ISO 45001:2019 [63], ДСТУ EN 13816:2022 [64], ISO/TS 22163:2023 [65]) забезпечує формування ефективної системи управління, підвищення надійності перевезень, оптимізацію витрат, інтеграцію транспортних підприємств у глобальні логістичні системи.

## **13. РИЗИКИ В ТРАНСПОРТНОМУ ЕКСПЕДИРУВАННІ**

### **13.1. Класифікація та кількісне оцінювання ризиків у транспортному експедитуванні**

Ризики у транспортному експедитуванні є об'єктивною характеристикою функціонування логістичних систем і виникають унаслідок впливу технічних, організаційних, економічних, природних і соціальних факторів [66]. В умовах ускладнення логістичних ланцюгів, інтеграції міжнародних перевезень і цифровізації управління транспортними процесами значення системного ризик-менеджменту суттєво зростає. Відповідно до положень ДСТУ ІЕС/ISO 31010:2013 [67], ризик розглядають як поєднання ймовірності настання події та її наслідків, що повністю відповідає специфіці транспортно-експедиторської діяльності.

У транспортному експедитуванні ризик доцільно визначати як імовірність виникнення події, що призводить до відхилення параметрів перевезення (часу, вартості, якості, безпеки) від запланованих значень. Економічна сутність ризику проявляється через можливість виникнення прямих втрат (штрафи, додаткові витрати, простої рухомого складу, витрати на усунення наслідків) і непрямих втрат (втрата клієнтів, зниження репутації, порушення контрактних зобов'язань, зниження конкурентоспроможності).

Для залізничного транспорту характерний системний характер ризиків, що обумовлено високою капіталомісткістю інфраструктури, тривалістю логістичних циклів, жорсткою регламентацією технологічних процесів і значною залежністю від зовнішніх факторів. Це зумовлює необхідність комплексного підходу щодо їх ідентифікації та оцінювання.

Згідно з підходами, визначеними в ДСТУ ІЕС/ISO 31010:2013 [67], Методикою оцінювання ризиків надзвичайних ситуацій [66] і Порядком

управління ризиками [69], ефективне управління ризиками передбачає їх ідентифікацію, класифікацію, аналіз і кількісне оцінювання. Класифікація ризиків (табл. 13.1) дає змогу сформувати ризиковий профіль підприємства і визначити пріоритетні напрями управління.

Таблиця 13.1

### Класифікація ризиків у транспортно-експедиторській діяльності

| Група ризиків          | Характеристика                                                   | Конкретні прояви                                                    | Джерело виникнення                                                    | Кількісний показник                             | Можливі наслідки                             |
|------------------------|------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|----------------------------------------------|
| 1                      | 2                                                                | 3                                                                   | 4                                                                     | 5                                               | 6                                            |
| Операційні             | Пов'язані з організацією та управлінням перевізного процесу      | Затримки доставлення, простої вагонів, помилки планування маршрутів | Порушення технології перевезень, неузгодженість учасників ланцюга     | Відхилення фактичного часу від планового        | Штрафи, збільшення строків доставлення       |
| Інфраструктурні        | Через стан транспортної інфраструктури та пропускну спроможність | Обмеження пропускну спроможності, перевантаженість станцій          | Зношеність колій, ремонтні роботи                                     | Коефіцієнт використання пропускну спроможності  | Затримки руху, зниження ефективності         |
| Комерційні             | Ринкові та договірні ризики                                      | Неплатоспроможність клієнтів, зрив контрактів                       | Фінансовий стан контрагентів, ринкова кон'юнктура                     | Коефіцієнт платіжної дисципліни                 | Дебіторська заборгованість, фінансові втрати |
| Фінансові              | Через нестабільність фінансового середовища                      | Валютні коливання, інфляція, зростання тарифів                      | Зміна валютних курсів, макроекономічна нестабільність                 | Відносна зміна вартості або курсу               | Зростання витрат, зниження прибутковості     |
| Правові та регуляторні | Через зміни законодавства та нормативних вимог                   | Помилки в документації, затримки регуляторних процедур              | Зміни транспортного, митного, податкового законодавства               | Кількість змін нормативних актів                | Штрафи, затримка вантажів                    |
| Митні                  | Під час митного контролю та оформлення                           | Неправильна класифікація товарів, додаткові перевірки               | Помилки в митних документах, застосування системи управління ризиками | Кількість митних оглядів                        | Затримка доставлення, додаткові витрати      |
| Екологічні             | Вплив транспорту на довкілля                                     | Викиди, витоки небезпечних вантажів, забруднення ґрунтів і води     | Аварії, порушення екологічних норм                                    | Обсяг викидів, кількість екологічних інцидентів | Екологічні штрафи, шкода довкіллю            |
| Техногенні             | Через відмови технічних систем                                   | Аварії, пошкодження вантажів, простої транспорту                    | Зношеність рухомого складу, несправність обладнання                   | Кількість аварій                                | Переривання перевезень                       |

Продовження табл. 13.1

| 1                           | 2                                              | 3                                             | 4                                | 5                            | 6                                        |
|-----------------------------|------------------------------------------------|-----------------------------------------------|----------------------------------|------------------------------|------------------------------------------|
| Інформаційні та кіберризики | Через цифрові системи                          | Втрата даних, збої IT-систем, кібератаки      | Низький рівень кібербезпеки      | Кількість IT-інцидентів      | Порушення управління перевезеннями       |
| Політичні та геополітичні   | Політична нестабільність, міжнародні обмеження | Санкції, закриття транспортних коридорів      | Геополітичні конфлікти           | Індекс політичного ризику    | Порушення логістичних маршрутів          |
| Природно-кліматичні         | Погодні та природні фактори                    | Повені, снігопади, штормові явища             | Негативні кліматичні умови       | Частота природних інцидентів | Зупинка руху, пошкодження інфраструктури |
| Соціальні                   | Безпека праці та соціальне середовище          | Травматизм персоналу, конфлікти               | Порушення норм безпеки праці     | Коефіцієнт травматизму       | Соціальна напруга                        |
| Репутаційні                 | Негативний імідж підприємства                  | Невиконання зобов'язань, пошкодження вантажів | Низька якість обслуговування     | Рівень скарг клієнтів        | Втрата клієнтів                          |
| Форс-мажорні                | Надзвичайні події                              | Воєнні дії, пандемії, страйки                 | Зовнішні неконтрольовані фактори | Імовірність настання події   | Повна зупинка перевезень                 |

Наведена класифікація охоплює основні групи ризиків, що виникають у транспортно-експедиторській діяльності. Найбільш поширеними є операційні, інфраструктурні та комерційні ризики, які безпосередньо впливають на строки доставлення, витрати і якість перевезень. Водночас у сучасних умовах зростає значення екологічних, інформаційних і геополітичних ризиків, що пов'язано з цифровізацією логістики, глобалізацією транспортних ринків і підвищенням вимог щодо екологічної безпеки. Систематизація ризиків створює основу для їх подальшого кількісного оцінювання та формування ефективної системи управління ризиками у транспортному експедируванні.

Кількісне оцінювання ризику базовано на визначенні ймовірності події та величини її наслідків [67].

$$R = P \times I, \quad (13.1)$$

де  $R$  – інтегральний рівень ризику;

P – імовірність настання події;

I – величина можливих втрат.

Для практичного застосування використовують матричний підхід оцінювання ризиків, що відповідає національним методикам оцінювання ризиків [66, 69]. Імовірність і наслідки поділяють на рівні (допустимий, контрольований, критичний), що відображено в матриці ризиків (рис. 13.1) і дає змогу визначати їхню пріоритетність.

|                     |                |                |                |
|---------------------|----------------|----------------|----------------|
| Низька ймовірність  | Допустимий     | Допустимий     | Контрольований |
| Середня ймовірність | Допустимий     | Контрольований | Критичний      |
| Висока ймовірність  | Контрольований | Критичний      | Критичний      |
|                     | Низький вплив  | Середній вплив | Високий вплив  |

Рис. 13.1. Узагальнена матриця оцінювання ризиків

Матриця дає змогу ранжувати ризики за рівнем критичності, визначати пріоритетність управлінських заходів, оптимізувати розподіл ресурсів на управління ризиками.

Структура ризиків у транспортно-експедиторській діяльності наведена на рис. 13.2.

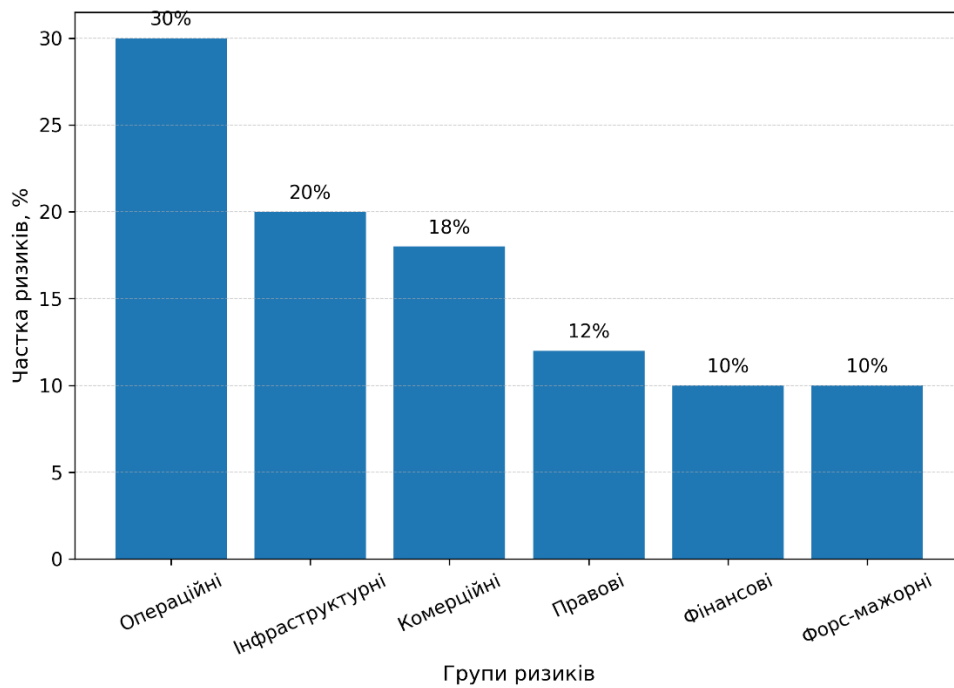


Рис. 13.2. Структура ризиків у транспортно-експедиторській діяльності

Відповідно до ДСТУ ІЕС/ISO 31010:2013 [67], для кількісного аналізу ризиків можна застосовувати такі методи:

- аналіз сценаріїв розвитку подій;
- метод дерева відмов;
- експертні оцінки;
- статистичні та імовірнісні методи;
- імітаційне моделювання логістичних процесів.

Методика оцінювання ризиків надзвичайних ситуацій [66] і Порядок управління ризиками [69] додатково передбачають оцінювання наслідків за впливом на життя і здоров'я людей, транспортну інфраструктуру, довкілля та за економічними збитками.

У сфері міжнародних перевезень важливу роль відіграє застосування ризик-орієнтованого підходу в митному контролі відповідно до Порядку [70], що дає змогу:

- диференціювати форми митного контролю залежно від рівня ризику;

- скоротити час оформлення вантажів;
- зменшити ймовірність затримок на кордоні;
- підвищити ефективність логістичних процесів.

Класифікація та кількісне оцінювання ризиків у транспортному експедируванні має базуватися на міжнародних стандартах управління ризиками та національних методиках оцінювання небезпек. Їх застосування забезпечує формування обґрунтованої системи ризик-менеджменту, підвищення надійності перевезень, мінімізацію втрат і забезпечення стійкості логістичних систем в умовах невизначеності.

### **13.2. Система управління ризиками в транспортному експедируванні**

У транспортно-експедиторській діяльності система управління ризиками є інтегрованою складовою загальної системи управління підприємством і спрямована на забезпечення стійкості логістичних процесів, безперервності перевезень і мінімізації негативних наслідків невизначеності. Її формування має відповідати принципам системності, процесного підходу та ризик-орієнтованого управління, визначеним у ДСТУ ІЕС/ISO 31010:2013 [67], а також урахувати національні вимоги щодо оцінювання техногенних ризиків і надзвичайних ситуацій [66, 69].

З урахуванням нормативних підходів управління ризиками в транспортному експедируванні орієнтоване на досягнення таких цілей:

- забезпечення безперервності транспортно-логістичних процесів;
- зниження ймовірності виникнення критичних подій;
- мінімізація економічних, технічних і репутаційних втрат;
- підвищення надійності та якості транспортно-експедиторських послуг;
- забезпечення відповідності вимогам безпеки, екологічності та нормативно-правового регулювання.

Особливістю сучасного підходу є поєднання міжнародних стандартів управління ризиками з галузевими та національними методиками, зокрема:

- урахування ризиків надзвичайних ситуацій техногенного характеру та пожеж відповідно до Методики [66] і Порядку [69];
- застосування процедур аналізу ризиків у митній сфері відповідно до підходів [70], що особливо важливо для міжнародних перевезень;
- інтеграція ризик-менеджменту в загальну систему менеджменту якості підприємства.

У практиці транспортного експедирування використовують комплекс методів управління ризиками (табл. 13.2), що відповідає міжнародним підходам [67] і дає змогу впливати як на ймовірність виникнення ризику, так і масштаби його наслідків.

Таблиця 13.2

Методи управління ризиками у транспортному експедируванні

| Метод                  | Зміст                                              | Інструменти реалізації                                                       | Приклад застосування                                                                  | Економічний ефект                |
|------------------------|----------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|
| 1                      | 2                                                  | 3                                                                            | 4                                                                                     | 5                                |
| Уникнення              | Відмова від операцій із неприйнятним рівнем ризику | Попередній аналіз ризиків, вибір безпечних маршрутів, перевірка контрагентів | Обхід зон бойових дій або нестабільних регіонів, або ділянки з підвищеною аварійністю | Запобігання критичним втратам    |
| Зниження (мінімізація) | Зменшення ймовірності або наслідків ризику         | Резервування ресурсів, дублювання маршрутів, цифровий моніторинг             | Використання резервного рухомого складу або альтернативних маршрутів                  | Підвищення надійності перевезень |
| Передавання            | Передавання ризику іншій стороні                   | Страховання, аутсорсинг, банківські гарантії                                 | Передавання митного оформлення брокеру                                                | Обмеження фінансових втрат       |
| Прийняття              | Усвідомлене прийняття ризику                       | Формування резервів, включення ризикових надбавок у тариф                    | Закладення резерву витрат у тариф                                                     | Контрольований рівень витрат     |

Продовження табл. 13.2

| 1              | 2                                                                | 3                                                             | 4                                                              | 5                                             |
|----------------|------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| Диверсифікація | Розподіл ризику між різними напрямками діяльності або партнерами | Використання кількох перевізників, мультимодальні перевезення | Комбінація залізничного та автомобільного транспорту           | Зниження залежності від одного джерела ризику |
| Лімітування    | Встановлення обмежень на ризикові операції                       | Ліміти на обсяги перевезень, обмеження контрактів             | Обмеження перевезень через перевантажений прикордонний перехід | Зменшення масштабу можливих втрат             |
| Хеджування     | Компенсація фінансових ризиків                                   | Валютні застереження, довгострокові контракти                 | Фіксація тарифів за коливань курсу                             | Стабілізація витрат                           |

Система управління ризиками має функціонувати як безперервний циклічний процес, що охоплює всі стадії транспортно-експедиторської діяльності. Відповідно до ДСТУ ІЕС/ISO 31010:2013 [67], доцільно виділяти такі етапи:

- ідентифікація ризиків – виявлення потенційних загроз на всіх етапах логістичного ланцюга (планування, транспортування, перевантаження, митне оформлення, доставлення);

- аналіз і оцінювання ризиків – визначення ймовірності настання ризикових подій і величини можливих втрат із використанням якісних і кількісних методів (експертні оцінки, статистичні дані, моделювання);

- ранжирування ризиків – класифікація ризиків за рівнем критичності з використанням матриці ризиків (допустимі, значні, критичні);

- вибір методів реагування – обґрунтування управлінських рішень щодо впливу на ризики відповідно до їхнього рівня;

- моніторинг і контроль – постійне відстеження стану ризиків, оцінювання ефективності заходів і корегування управлінських рішень.

Відповідно до національних методик [66, 69], пріоритет у системі управління ризиками надано подіям із високими наслідками навіть за

низької ймовірності їх виникнення. Це особливо характерно для аварій на транспорті, пожеж і техногенних інцидентів, перевезень небезпечних вантажів, відмов критичних елементів інфраструктури.

Специфіка управління ризиками на залізничному транспорті полягає в необхідності врахування таких факторів:

- обмежена пропускна спроможність інфраструктури;
- залежність від технічного стану колій і рухомого складу;
- тривалі цикли перевезень;
- висока взаємозалежність елементів транспортної системи.

Порушення функціонування одного елемента (станції, дільниці, термінала) може призвести до каскадного ефекту і порушення роботи всієї логістичної системи.

Важливим напрямом розвитку системи управління ризиками є її інтеграція:

- із системою менеджменту якості підприємства;
- системами управління безпекою руху та охороною праці;
- цифровими платформами управління перевезеннями.

Важливу роль у підвищенні ефективності управління ризиками відіграють сучасні цифрові системи управління перевезеннями (TMS, ERP, GPS-моніторинг, аналітичні BI-платформи). Їх використання допомагає забезпечити оперативний контроль руху вантажів у режимі реального часу, прогнозування можливих відхилень від планових параметрів перевезення та своєчасне реагування на ризикові ситуації. Цифровізація дає змогу перейти від реактивного до проактивного управління ризиками, що відповідає сучасним вимогам стандартів [67].

Реалізація ризик-орієнтованого підходу допомагає підвищити передбачуваність перевезень, зменшити вплив невизначеності на результати діяльності підприємств і забезпечити безперервність транспортних операцій. Підприємства, що системно управляють ризиками,

зазвичай мають нижчий рівень операційних витрат, вищу надійність доставлення вантажів, кращу ділову репутацію на ринку транспортних послуг і більшу стійкість до кризових явищ і зовнішніх дестабілізуючих факторів.

Система управління ризиками у транспортному експедируванні має бути сформована на основі поєднання міжнародних стандартів і національних нормативних документів, інтегрованою в загальну систему управління підприємством і гарантувати безперервність, безпеку та ефективність транспортно-логістичних процесів.

## **14. ПРЕТЕНЗІЙНО-ПОЗОВНА РОБОТА У ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКІЙ ДІЯЛЬНОСТІ**

### **14.1. Сутність і значення претензійно-позовної роботи у транспортно-експедиторській діяльності**

Транспортно-експедиторська діяльність функціонує в умовах складної багатосуб'єктної взаємодії між перевізниками, експедиторами, вантажовідправниками, вантажоодержувачами, митними органами, страховими компаніями та іншими учасниками логістичного процесу. Така структура формує підвищену ймовірність виникнення господарських спорів, пов'язаних із порушенням договірних зобов'язань щодо строків доставлення, збереження вантажів, повноти перевезення, правильності оформлення документів і якості транспортно-експедиторських послуг.

Правові засади відповідальності сторін і механізми захисту порушених прав визначені нормами цивільного законодавства України, зокрема положеннями Цивільного кодексу України [4], який встановлює загальні принципи виконання зобов'язань, відповідальності за їх порушення та відшкодування збитків. У сфері залізничних перевезень додатково застосовують спеціальні норми Статуту залізниць України [27] і Правил перевезення вантажів [33], які деталізують порядок взаємодії учасників перевезень і їхню відповідальність.

Узгоджений механізм захисту прав суб'єктів господарювання реалізовано також через процесуальні інститути, визначені Господарським процесуальним кодексом України [72], Цивільним процесуальним кодексом України [75] і Кодексом адміністративного судочинства України [73], що регламентують судовий розгляд відповідних категорій спорів. Загальні засади організації правового захисту і функціонування судової системи визначені Законом України «Про судоустрій і статус суддів» [74].

У системі господарсько-правового регулювання важливе місце займає також нормативний акт, що визначає порядок організації претензійно-позовної роботи на підприємствах [71], а також відомчі положення щодо її ведення в окремих структурах [76].

Претензійно-позовну роботу у транспортно-експедиторській діяльності розглядають як системну діяльність підприємства, спрямовану на правове врегулювання господарських спорів, що виникають у процесі виконання договорів перевезення і транспортно-експедиторського обслуговування, а також на захист майнових інтересів суб'єктів господарювання в досудовому та судовому порядку. Її сутність полягає в поєднанні двох взаємопов'язаних функціональних блоків:

- претензійного (досудового) врегулювання спорів, яке передбачає юридичну фіксацію порушення зобов'язань і вимогу щодо їх добровільного усунення або компенсації;

- позовного (судового) захисту прав, який реалізовано у випадку неможливості досягнення згоди між сторонами.

Основними завданнями претензійно-позовної роботи є:

- забезпечення належного виконання договірних зобов'язань у сфері перевезень;

- відновлення порушених майнових прав підприємства;

- мінімізацію фінансових втрат, пов'язаних із порушенням умов перевезення;

- підвищення договірної дисципліни учасників транспортного процесу;

- формування превентивного механізму запобігання повторним порушенням.

Організація претензійно-позовної діяльності має відповідати вимогам нормативних документів щодо порядку ведення претензійної та позовної роботи [71], що передбачають систематичний облік претензій, контроль

строків їх розгляду, документування результатів і аналіз причин виникнення спорів.

У транспортно-експедиторській діяльності особливу роль відіграє досудове врегулювання спорів, яке дає змогу оперативно вирішувати конфліктні ситуації без залучення судових органів, що є важливим для забезпечення безперервності логістичних процесів і скорочення часу простоїв.

Інструментом досудового врегулювання є претензія – письмова вимога однієї сторони до іншої щодо усунення порушень або відшкодування збитків. У більшості випадків саме претензійний порядок дає змогу вирішити спір без звернення до суду, що зменшує часові та фінансові витрати підприємства.

Систематизація претензій за класифікаційними ознаками допомагає підвищити ефективність їх обробки та обґрунтованість управлінських рішень (табл. 14.1).

Таблиця 14.1

Класифікація претензій у транспортно-експедиторській діяльності

| Класифікаційна ознака                       | Вид претензії                      | Характеристика                                                                                    | Типові підстави виникнення                                           |
|---------------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|
| 1                                           | 2                                  | 3                                                                                                 | 4                                                                    |
| За характером порушення перевізного процесу | Претензії щодо втрати вантажу      | Повна або часткова відсутність вантажу під час видачі вантажоодержувачу                           | Втрата вантажу під час транспортування, крадіжка, аварійні ситуації  |
|                                             | Претензії щодо нестачі вантажу     | Виявлення кількісної різниці між фактично отриманим і зазначеним у перевізних документах вантажем | Порушення умов перевезення, неправильне зважування, пошкодження тари |
|                                             | Претензії щодо пошкодження вантажу | Погіршення фізичного стану або якості вантажу внаслідок перевезення                               | Механічні пошкодження, вплив атмосферних умов, неправильне кріплення |

Продовження табл. 14.1

| 1                            | 2                                                  | 3                                                                                           | 4                                                                           |
|------------------------------|----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
|                              | Претензії щодо затримки доставлення                | Перевищення встановленого строку доставлення вантажу                                        | Порушення графіка перевезення, затримки на станціях, технічні несправності  |
|                              | Претензії щодо неправильного оформлення документів | Порушення правил оформлення перевізних або супровідних документів                           | Помилки у транспортній накладній, відсутність необхідних реквізитів         |
| За суб'єктами подання        | Претензії вантажовідправника                       | Вимоги відправника щодо відшкодування збитків або порушення умов перевезення                | Затримка подавання рухомого складу, пошкодження вантажу під час перевезення |
|                              | Претензії вантажоодержувача                        | Вимоги одержувача щодо якості та кількості отриманого вантажу                               | Нестача, пошкодження або затримка доставлення вантажу                       |
|                              | Претензії експедитора                              | Вимоги експедиторської організації до перевізника або інших учасників транспортного процесу | Порушення умов договору транспортного експедирування                        |
| За економічним змістом вимог | Претензії щодо відшкодування збитків               | Компенсація вартості втраченого або пошкодженого вантажу                                    | Аварії, псування вантажу, нестача                                           |
|                              | Претензії щодо штрафних санкцій                    | Стягнення штрафів або неустойок за порушення умов договору                                  | Порушення строків доставлення, невиконання умов договору                    |
|                              | Претензії щодо компенсації додаткових витрат       | Відшкодування витрат, що виникли внаслідок порушення транспортного процесу                  | Витрати на зберігання, перевантаження, додаткове транспортування            |
| За етапом врегулювання спору | Досудові претензії                                 | Письмові вимоги щодо врегулювання спору без звернення до суду                               | Подання претензії перевізнику або іншому учаснику перевезення               |
|                              | Судові позови                                      | Вимоги, що розглядають у судовому порядку в разі відмови задовольнити претензію             | Незадоволення або ігнорування претензії                                     |

Продовження табл. 14.1

| 1                   | 2                                        | 3                                                                            | 4                                                          |
|---------------------|------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| За видом транспорту | Претензії в залізничних перевезеннях     | Претензії, що виникають під час перевезення вантажів залізничним транспортом | Порушення умов перевезення відповідно до статуту залізниць |
|                     | Претензії в автомобільних перевезеннях   | Претензії, пов'язані з перевезенням вантажів автомобільним транспортом       | Порушення умов договору перевезення автотранспортом        |
|                     | Претензії в мультимодальних перевезеннях | Претензії, що виникають під час використання декількох видів транспорту      | Невідповідність дій різних перевізників або операторів     |

У разі незадоволення претензії або її ігнорування спір передають на судовий розгляд відповідно до норм процесуального законодавства – залежно від характеру спору застосовують положення господарського [72], цивільного [75] або адміністративного судочинства [73], а також законодавства про судоустрій [74].

Ефективна претензійно-позовна робота передбачає:

- своєчасне виявлення порушень;
- належне документальне оформлення фактів збитків (акти, накладні, комерційні акти);
- дотримання строків подання претензій;
- юридично обґрунтовану підготовку матеріалів;
- аналіз причин виникнення спорів і розроблення превентивних заходів.

Особливістю транспортної галузі є необхідність обов'язкового дотримання претензійного порядку врегулювання спорів у ряді випадків, що прямо передбачено транспортним законодавством і галузевими нормативами.

## **14.2. Нормативно-правове регулювання та порядок подання претензій**

Правове регулювання претензійно-позовної роботи у сфері транспортно-експедиторської діяльності ґрунтовано на комплексному застосуванні норм цивільного, господарського та спеціального транспортного законодавства. Базовим актом є Цивільний кодекс України [4], який встановлює загальні положення про виконання зобов'язань, відповідальність сторін і відшкодування збитків, зокрема в частині перевезення вантажів (ст. 909–924). Спеціальне регулювання перевізного процесу здійснювано Статутом залізниць України [27] і Правилами перевезення вантажів [33], які деталізують умови організації перевезень, права та обов'язки учасників транспортного процесу.

Судовий захист порушених прав забезпечує система процесуального законодавства, до якого належать:

- Господарський процесуальний кодекс України [72] – для спорів між суб'єктами господарювання;
- Цивільний процесуальний кодекс України [75] – для цивільно-правових спорів;
- Кодекс адміністративного судочинства України [73] – для спорів у сфері публічно-правових відносин.

Загальні засади функціонування судової системи закріплено Законом України «Про судоустрій і статус суддів» [74].

Організаційне забезпечення претензійно-позовної діяльності на підприємствах регулює Порядок ведення претензійної та позовної роботи [71], а також внутрішні та відомчі положення [76], які встановлюють вимоги щодо обліку, контролю строків і аналізу претензійних матеріалів.

На основі зазначених нормативних актів сформована регламентована система взаємодії структурних підрозділів підприємства, спрямована на

своєчасне виявлення порушень договірних зобов'язань, їх документальне підтвердження та реалізацію процедур досудового і судового врегулювання спорів. У межах цієї системи головна координаційна роль зазвичай покладена на юридичну службу, яка забезпечує взаємодію з виробничими, комерційними та фінансовими підрозділами, що відповідає вимогам організації правової роботи на підприємствах [71].

У сфері транспортних перевезень переважно застосовують обов'язковий досудовий порядок врегулювання спорів, який передбачає попереднє подання претензії, здійснюване в межах, визначених договором перевезення, спеціальними транспортними правилами та загальними нормами цивільного законодавства [4, 27, 33].

Претензія є офіційним письмовим документом, у якому одна сторона (заявник) висуває іншій стороні (відповідачу) вимоги щодо усунення порушень договірних зобов'язань або відшкодування завданих збитків. Її зміст має відповідати встановленим вимогам і включати такі основні елементи:

- повне найменування сторін, їхні реквізити і контактні дані;
- дата і номер претензії;
- опис обставин порушення договірних зобов'язань;
- посилання на норми законодавства та умови договору [4, 27, 33, 71];
- обґрунтовані вимоги заявника;
- розрахунок суми збитків або штрафних санкцій;
- перелік доданих доказових документів.

Доказову базу формують на основі первинних транспортних документів, які мають особливе значення в перевізному процесі, зокрема транспортних накладних, комерційних актів, актів загальної форми, актів приймання-передавання вантажу та інших документів, передбачених Правилами перевезення вантажів [33].

Окреме значення має належне документальне підтвердження факту порушення, оскільки саме воно визначає правову обґрунтованість претензійних вимог і можливість їх подальшого судового захисту в порядку, встановленому процесуальним законодавством [72–75].

Строки подання та розгляду претензій у транспортно-експедиторській діяльності визначені спеціальними транспортними нормативними актами [27, 33] і загальними положеннями цивільного законодавства [4]. Зазвичай претензію подають у встановлені законодавством або договором строки, що забезпечує баланс інтересів сторін і правову визначеність.

Сторона, яка отримала претензію, зобов'язана розглянути її у визначений нормативними актами строк, перевірити обґрунтованість вимог і надати мотивовану відповідь щодо її задоволення або відхилення. Такий підхід відповідає загальним принципам добросовісності та належного виконання зобов'язань [4]. Недотримання встановлених строків може бути підставою для відмови в задоволенні претензії або позову.

У разі повного або часткового відхилення претензії, а також у випадку її залишення без відповіді заявник має право звернутися до суду. Позовну заяву подають відповідно до вимог процесуального законодавства [72, 75] з урахуванням юрисдикції спору та доказової бази.

Важливою складовою ефективної претензійно-позовної роботи є внутрішня організація цього процесу на підприємстві, яка включає:

- ведення реєстру претензій і позовів;
- контроль строків їх подання та розгляду;
- аналіз причин виникнення претензій;
- розроблення заходів із запобігання порушенням у майбутньому.

Нормативно-правове регулювання претензійно-позовної роботи у транспортно-експедиторській діяльності має комплексний характер і поєднує загальні норми цивільного права, спеціальні транспортні правила та процесуальне законодавство. Дотримання встановленого порядку

подання претензій забезпечує ефективний захист прав учасників транспортного процесу, сприяє зниженню конфліктності та підвищує рівень правової дисципліни у сфері перевезень.

### **14.3. Організація претензійно-позовної роботи на підприємстві**

На відміну від нормативного регулювання, яке визначає правові рамки, організація претензійно-позовної роботи забезпечує практичну реалізацію цих норм у діяльності підприємства через систему внутрішніх процедур, відповідальності та документальних потоків.

Організаційне забезпечення здійснюють через взаємодію структурних підрозділів підприємства, кожен із яких виконує функціонально визначену роль:

- виробничі та логістичні підрозділи – виявлення фактів порушень у процесі перевезення та первинна фіксація подій;
- експедиторські підрозділи – аналіз умов договорів і супровід транспортних операцій;
- бухгалтерська служба – розрахунок розміру збитків і фінансове обґрунтування вимог;
- юридична служба – правова кваліфікація порушення, підготовка претензій і позовів, представництво інтересів підприємства;
- керівництво підприємства – затвердження рішень про подання претензій і судовий захист.

До основних функцій юридичної служби належать:

- правовий аналіз договірних відносин і обставин порушення;
- підготовка і правова експертиза претензій;
- контроль дотримання строків подання та розгляду претензій відповідно до Статуту залізниць України [27];

– підготовка позовних заяв відповідно до вимог Господарського процесуального кодексу України [72], Цивільного процесуального кодексу України [75] або Кодексу адміністративного судочинства України [73];

– представництво інтересів підприємства в судах згідно із Законом України «Про судоустрій і статус суддів» [74];

– контроль за виконанням судових рішень.

Організаційно претензійно-позовна робота реалізована як послідовність взаємопов'язаних етапів (табл. 14.2), що забезпечують перехід від виявлення порушення до остаточного відшкодування збитків.

Таблиця 14.2

Етапи претензійно-позовної роботи для перевезення вантажів

| Етап                                  | Зміст етапу                                                                         | Основні дії учасників процесу                                                   | Документальне оформлення                               | Результат                      |
|---------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|--------------------------------|
| 1                                     | 2                                                                                   | 3                                                                               | 4                                                      | 5                              |
| 1. Виявлення порушення                | Фіксація факту порушення умов перевезення або договору транспортного експедирування | Огляд вантажу, встановлення факту нестачі, пошкодження або затримки доставлення | Первинні документи спостереження, транспортна накладна | Виявлення факту порушення      |
| 2. Первинна документальна фіксація    | Офіційне оформлення факту порушення                                                 | Складання актів, залучення відповідальних осіб                                  | Комерційний акт, акт загальної форми                   | Юридично зафіксоване порушення |
| 3. Формування доказової бази          | Збір усіх матеріалів про обставини інциденту                                        | Аналіз перевізних і супровідних документів, фотофіксація                        | Товаросупровідні документи, акти огляду, фото          | Сформована доказова база       |
| 4. Економічне оцінювання збитків      | Визначення розміру матеріальних втрат                                               | Розрахунок втрат, визначення вартості пошкодженого/втраченого вантажу           | Розрахунок збитків, бухгалтерські довідки              | Встановлена сума збитків       |
| 5. Підготовка та погодження претензії | Оформлення претензійних вимог                                                       | Складання претензійного листа, внутрішнє погодження                             | Претензія, розрахунок збитків                          | Сформована претензія           |

Продовження табл. 14.2

| 1                                          | 2                                              | 3                                                         | 4                                                    | 5                                                 |
|--------------------------------------------|------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| 6. Надси-<br>лан-<br>ня претензії          | Офіційне<br>передавання<br>претензії           | Реєстрація та<br>відправлення<br>претензії                | Поштові<br>квитанції,<br>електронне<br>підтвердження | Початок<br>претензій-<br>ного<br>розгляду         |
| 7. Розгляд<br>претензії                    | Аналіз вимог<br>стороною-<br>порушником        | Перевірка<br>документів,<br>оцінювання<br>обґрунтованості | Висновок,<br>службова<br>записка                     | Рішення<br>про задо-<br>волення<br>або<br>відмову |
| 8. Досудове<br>врегулюван-<br>ня спору     | Узгодження<br>позицій сторін<br>без суду       | Переговори,<br>погодження<br>компенсації                  | Угода про<br>врегулювання,<br>платіжні<br>документи  | Добровіль-<br>не врегу-<br>лювання<br>спору       |
| 9. Рішення<br>про<br>звернення до<br>суду  | Ухвалення<br>юридичного<br>рішення про<br>спір | Аналіз результатів<br>претензії                           | Внутрішнє<br>рішення<br>підприємства                 | Перехід до<br>судового<br>етапу                   |
| 10. Підготов-<br>ка позовних<br>матеріалів | Формування<br>судової справи                   | Підготовка позову,<br>збір доказів                        | Позовна заява,<br>додатки                            | Подання<br>справи до<br>суду                      |
| 11. Судовий<br>розгляд<br>спору            | Розгляд справи<br>судом                        | Представництво<br>інтересів, участь у<br>засіданнях       | Матеріали<br>судової справи                          | Судове<br>рішення                                 |
| 12. Виконан-<br>ня судового<br>рішення     | Реалізація<br>рішення суду                     | Стягнення коштів<br>або примусове<br>виконання            | Виконавчі<br>документи                               | Фактичне<br>відшкоду-<br>вання<br>збитків         |

Зазначена послідовність відображає логіку трансформації первинного інциденту у формалізований юридичний спір із подальшим його врегулюванням у досудовому або судовому порядку.

Ефективність претензійно-позовної роботи визначена ступенем формалізації внутрішніх процедур підприємства, які включають:

- обов’язкову реєстрацію всіх претензійних випадків у внутрішніх облікових системах;
- встановлення регламентованих строків підготовки та розгляду матеріалів;

- стандартизацію форм документів (акти, претензії, розрахунки збитків);

- закріплення відповідальності за кожним етапом процесу;

- контроль виконання ухвалених рішень.

У межах підприємства доцільним є впровадження централізованої системи обліку претензій, яка забезпечує накопичення аналітичної інформації про причини порушень, контрагентів та економічні втрати.

У випадку недосягнення досудового врегулювання спір переходить у позовну стадію, яка організаційно забезпечує юридична служба підприємства.

До основних функцій на цьому етапі належать:

- аналіз матеріалів претензійної справи;

- формування правової позиції підприємства;

- підготовка позовної заяви та доказів;

- супровід судового процесу;

- контроль виконання судового рішення.

Позовна діяльність інтегрована в загальну систему управління правовими ризиками підприємства та завершує цикл претензійно-позовної роботи.

Узагальнено організацію претензійно-позовної роботи можна подати як функціональну систему взаємодії трьох рівнів:

- операційний рівень – фіксація порушень і первинна документація;

- управлінський рівень – аналіз, оцінювання збитків, ухвалення рішень;

- правовий рівень – претензійне та судове врегулювання спорів.

Така структура забезпечує безперервність процесу, мінімізує часові втрати і підвищує ефективність реагування на порушення договірних зобов'язань у транспортно-експедиторській діяльності.

#### **14.4. Особливості претензійно-позовної роботи на різних видах транспорту**

Претензійно-позовна робота у транспортно-експедиторській діяльності має галузеву специфіку, що обумовлена технологічними особливостями перевезень, характером перевізних документів, порядком фіксації порушень і відмінностями в нормативно-правовому регулюванні. Відповідно, організація досудового та судового захисту прав учасників перевезень має враховувати вимоги спеціальних транспортних актів, які деталізують загальні положення цивільного законодавства.

Нормативну основу формують такі галузеві акти, як Статут залізниць України [27], Правила перевезення вантажів [33], Закон України «Про автомобільний транспорт» [8], Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом [34], міжнародні та національні акти у сфері повітряних перевезень [46, 35], а також Кодекс торговельного мореплавства України [36] і міжнародні морські конвенції [77]. Їх застосування визначає специфіку претензійної процедури, строки подання вимог і вимоги щодо доказової бази.

Найбільш поширеними видами транспорту, у межах яких виникають претензійні спори, є залізничний, автомобільний, авіаційний і морський транспорт. Узагальнені особливості претензійної роботи за видами транспорту наведено в табл. 14.3.

Порівняльний аналіз свідчить, що, незважаючи на єдність загальної логіки претензійно-позовної роботи (фіксація порушення – доказування – досудове врегулювання – судовий захист), кожен вид транспорту має критичні відмінності, які безпосередньо впливають на ефективність захисту прав. Найбільш жорсткі часові обмеження характерні для авіаційних перевезень, що потребує максимально оперативної фіксації порушень і подання претензій.

Порівняльна характеристика претензійної роботи  
на різних видах транспорту

| Вид транспорту | Нормативна база                                                   | Документ фіксації порушення            | Строк подання претензії                        | Строк розгляду   | Основні особливості                                                                         |
|----------------|-------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|------------------------------------------------|------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| Залізничний    | Статут залізниць України [27], Правила перевезення вантажів [33]  | Комерційний акт, акт загальної форми   | До шести місяців                               | До трьох місяців | Обов'язковість комерційного акта як основного доказу; чітка регламентація процедури         |
| Автомобільний  | Закон України [8], Правила [34]                                   | ТТН, акт про пошкодження/нестачу       | До шести місяців                               | До трьох місяців | Гнучкість оформлення; значна роль договірних умов; обов'язковість претензії перед позовом   |
| Авіаційний     | Конвенція [46], Авіаційні правила [35]                            | Авіавантажна накладна, акт перевізника | 14–21 день (пошкодження), до 120 днів (втрата) | До трьох місяців | Скорочені строки; пріоритет міжнародних норм; підвищені вимоги щодо строків заявлення       |
| Морський       | Кодекс торговельного мореплавства [36], міжнародні конвенції [77] | Коносамент, акт перевізника/порту      | До шести місяців                               | До трьох місяців | Коносамент як важливий доказ; складність і тривалість процедур; міжнародний характер спорів |

Ефективність претензійної роботи залежить від належного документального забезпечення перевізного процесу. Для кожного виду транспорту застосовують специфічні перевізні документи і акти фіксації порушень, що використовують як доказову базу під час розгляду претензій. Належне оформлення перевізних документів і актів фіксації порушень дає

змогу забезпечити доказову базу під час розгляду претензій і судових спорів.

Особливості претензійно-позовної роботи на різних видах транспорту зумовлені поєднанням технологічних і правових факторів. Для залізничного транспорту характерна найбільш формалізована процедура, для автомобільного – підвищена роль договірних умов, авіаційного – жорсткі строки та міжнародна уніфікація, морського – складність доказування та значна залежність від міжнародного морського права.

#### ***14.4.1. Претензійно-позовна робота на залізничному транспорті***

Претензійно-позовна робота у сфері залізничних перевезень має високий рівень нормативної регламентації та формалізації процедур, що обумовлено специфікою організації перевізного процесу та необхідністю забезпечення єдності технологічних і правових вимог. Її правову основу становлять Статут залізниць України [27] і Правила перевезення вантажів [33], які визначають порядок подання, розгляду та вирішення претензій, що виникають із договорів перевезення.

Відповідно до положень Статуту залізниць України [27], подання позову до перевізника зазвичай передбачає попереднє досудове врегулювання спору шляхом подання претензії. Такий підхід забезпечує можливість оперативного вирішення конфліктів без залучення судових органів і сприяє зниженню транзакційних витрат учасників перевезення.

Право на подання претензій залежить від характеру порушення умов перевезення і належить вантажовідправнику або вантажоодержувачу:

- у разі втрати вантажу претензія може бути заявлена відправником або одержувачем за умови подання перевізних документів і підтвердження вартості вантажу;

- у випадках нестачі, псування або пошкодження вантажу претензію зазвичай подає вантажоодержувач за наявності накладної, комерційного акта і документів, що підтверджують розмір збитків;

– із порушенням строків доставлення або інших умов договору перевезення право вимоги визначено умовами договору та фактичними обставинами виконання перевезення.

Важливим елементом претензійної роботи на залізничному транспорті є належна фіксація фактів порушення. Відповідно до вимог Статуту залізниць України та Правил перевезення вантажів [27, 33], такі порушення оформлюють комерційним актом або актом загальної форми. Саме ці документи мають вирішальне значення як первинна доказова база для розгляду претензій і подальшого судового захисту прав.

Претензії, що випливають із перевезення вантажів, подають зазвичай залізниці призначення, що забезпечує територіальну прив'язку розгляду спору до завершальної стадії транспортного процесу. Такий порядок сприяє більш об'єктивному встановленню обставин порушення та оперативності розгляду матеріалів.

Строки подання претензій встановлює Статут залізниць України [27], найчастіше становлять шість місяців. Початок перебігу строку визначають залежно від виду порушення (втрата, нестача, пошкодження, прострочення доставлення), що забезпечує диференційований підхід щодо захисту прав сторін.

Розглядає претензії перевізник у встановлені строки, протягом яких перевіряють обґрунтованість вимог, аналізують документи і встановлюють причини порушення. За результатами розгляду залізниця ухвалює рішення про повне або часткове задоволення претензії або відмову із зазначенням відповідного правового обґрунтування.

У разі незадоволення претензії або її залишення без відповіді заінтересована сторона має право на судовий захист своїх прав. Подають позов у строки, визначені Статутом залізниць України [27], що забезпечує завершеність претензійно-позовної процедури та реалізацію принципу послідовності досудового і судового врегулювання спорів.

#### **14.4.2. Претензійно-позовна робота на автомобільному транспорті**

Претензійно-позовна робота у сфері автомобільних перевезень здійснювана відповідно до вимог Закону України «Про автомобільний транспорт» [8] і Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні [34], які визначають порядок організації перевізного процесу, відповідальність сторін і процедури врегулювання спорів.

Основним перевізним документом під час здійснення таких перевезень перевізним документом є товарно-транспортна накладна (ТТН) або її електронна форма – е-ТТН, що підтверджує факт прийняття вантажу для перевезення, умови транспортування та розподіл відповідальності між учасниками перевезення. Саме цей документ є головним доказом для розгляду претензійних вимог.

Відповідно до вимог законодавства [8, 34], обов'язковою стадією врегулювання спорів є досудове подання претензії перевізнику. Такий порядок забезпечує можливість вирішення конфлікту без звернення до суду та є необхідною передумовою подальшого позовного захисту.

Право на подання претензії визначено характером порушення умов перевезення:

- у разі втрати вантажу претензія може бути заявлена вантажовідправником або вантажоодержувачем за наявності ТТН (або е-ТТН) із відміткою про прийняття вантажу до перевезення;
- у випадку нестачі, пошкодження або псування вантажу претензію подає зазвичай вантажоодержувач за наявності ТТН із відповідними записами або акта встановленої форми;
- із порушенням строків доставлення чи інших умов договору право вимоги визначають умовами договору та фактичними обставинами перевезення.

Фіксують порушення внесенням відповідних відміток у товарно-транспортну накладну або складанням акта встановленої форми. У разі використання електронного документообігу підтвердженням є е-ТТН або електронні акти, що мають юридичну силу відповідно до чинного законодавства.

Претензії подають безпосередньо перевізнику, із яким укладено договір перевезення, вони можуть стосуватися втрати, нестачі, пошкодження вантажу, порушення строків доставлення або інших випадків неналежного виконання договірних зобов'язань.

Законодавство [34] допускає передавання права на подання претензії іншій особі на підставі довіреності або відступлення права вимоги. Таке передавання має бути належним чином оформлено та підтверджено відповідними документами.

Претензію оформлюють у письмовій (або електронній) формі, вона має містити:

- реквізити сторін;
- обставини порушення;
- обґрунтування вимог із посиланням на норми законодавства;
- розрахунок суми збитків;
- перелік доданих документів.

До претензії додають документи, що підтверджують факт і розмір збитків: ТТН (або е-ТТН), акти про порушення, рахунки, накладні, документи про вартість вантажу. У разі нестачі подають розрахунок збитків з урахуванням норм природних втрат, а для перевезення вантажів, чутливих до якісних характеристик (вологість, температура тощо), додають відповідні сертифікати або довідки.

Днем подання претензії вважають дату її направлення перевізнику або вручення під розписку. Якщо граничний строк припадає на неробочий день, його переносять на перший робочий день, що відповідає загальним принципам обчислення строків.

Перевізник зобов'язаний розглянути претензію та повідомити заявника про результати її розгляду у встановлений строк, який зазвичай не перевищує трьох місяців [34]. За результатами розгляду претензія може бути задоволена повністю або частково, або відхилена з відповідним обґрунтуванням. У разі відмови перевізник зобов'язаний повернути заявнику надані документи у встановленому порядку.

У випадку недосягнення згоди між сторонами спір підлягає вирішенню в судовому порядку відповідно до чинного процесуального законодавства України.

Претензійно-позовна робота на автомобільному транспорті є відносно процедурно гнучкою зі спрощеним документальним оформленням і широким використанням уніфікованого перевізного документа – товарно-транспортної накладної. Це забезпечує оперативність розгляду претензій і підвищує ефективність захисту прав учасників транспортного процесу.

#### ***14.4.3. Претензійно-позовна робота на повітряному транспорті***

Претензійно-позовна робота у сфері повітряних перевезень вантажів здійснювана відповідно до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 року [46] і Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень вантажів» [35]. Вказані нормативні акти встановлюють уніфікований підхід щодо регулювання відповідальності перевізника, порядку документального оформлення перевезень, строків подання претензій і меж відшкодування збитків.

Характерною особливістю авіаційного транспорту є підвищений рівень регламентації процедур і жорсткі часові обмеження, що зумовлено високою швидкістю перевезень, міжнародним характером правовідносин і значною вартістю вантажів.

Основним перевізним документом для здійснення авіаперевезень є авіавантажна накладна (Air Waybill – AWB), яка підтверджує укладення

договору перевезення, містить відомості про вантаж, маршрут і умови транспортування та є головним доказом у процесі розгляду претензій [35, 46].

Фіксують порушення умов перевезення безпосередньо під час приймання вантажу одержувачем або у строки, встановлені нормативними актами. У разі виявлення пошкодження, нестачі або інших невідповідностей одержувач зобов'язаний невідкладно заявити про це перевізнику. Відповідні обставини оформлюють записами в перевізних документах або актом перевізника (аеропорту), який засвідчує характер і обсяг пошкодження чи втрат вантажу [35].

Строки подання претензій на авіаційному транспорті є суттєво скороченими порівняно з іншими видами транспорту і визначені положеннями міжнародних і національних нормативних актів:

- у разі пошкодження або часткової втрати вантажу претензію подають зазвичай протягом 14–21 дня з моменту отримання вантажу;
- у разі затримки доставлення – протягом визначеного строку після передавання вантажу одержувачу;
- у разі повної втрати вантажу – після закінчення встановленого періоду, протягом якого вантаж вважають втраченим [35, 46].

Претензію подають перевізнику, вона має містити реквізити сторін, опис обставин порушення, посилання на умови договору перевезення, обґрунтований розрахунок збитків і перелік підтвердних документів. До неї додають копії авіавантажної накладної, комерційних документів на вантаж, акти про пошкодження або втрату, а також інші матеріали, що підтверджують розмір шкоди.

Перевізник зобов'язаний розглянути претензію у встановлені строки та повідомити заявника про результати її розгляду. У разі повного або часткового відхилення претензії, а також у випадку недосягнення згоди між сторонами спір підлягає вирішенню в судовому порядку відповідно до норм процесуального законодавства.

Важливою особливістю є те, що в міжнародних авіап перевезеннях відповідальність перевізника має обмежений характер і визначена положеннями Конвенції [46], яка встановлює граничні розміри відшкодування залежно від маси вантажу або інших критеріїв.

Претензійно-позовна робота на авіаційному транспорті має високий ступінь уніфікації, суворе дотримання строків подання вимог, домінуючу роль перевізних документів як доказової бази та специфічний режим відповідальності перевізника, що обумовлює необхідність оперативного та юридично точного оформлення претензій.

#### ***14.4.4. Претензійно-позовна робота на морському транспорті***

Порядок подання та розгляду претензій і позовів для морських перевезень регулює Кодекс торговельного мореплавства України [36], а також міжнародні норми морського права, імplementовані в національне законодавство, зокрема Конвенція ООН з морського права 1982 р. [77]. Вказані акти визначають правовий статус учасників перевезення, умови відповідальності перевізника та порядок захисту прав сторін договору морського перевезення.

Головною особливістю морських перевезень є використання коносаменту як основного перевізного документа. Коносамент підтверджує укладення договору перевезення, факт прийняття вантажу для перевезення, а також виконує функцію товаророзпорядчого документа, що засвідчує право власності на вантаж [36]. У разі використання морської накладної вона виконує аналогічні функції, а з втратою вантажу доказом прийняття для перевезення може бути відповідна квитанція.

Право на подання претензій визначено залежно від характеру порушення умов перевезення:

- у разі неподачі судна або подачі його із запізненням право на заявлення претензії належить вантажовідправнику;

- у разі втрати вантажу претензія може бути заявлена вантажовідправником або вантажоодержувачем за наявності коносаменту;
- у разі нестачі, пошкодження або псування вантажу право на претензію має зазвичай вантажоодержувач за умови подання коносаменту та відповідного акта;
- у разі прострочення доставлення або затримки видачі вантажу претензію заявляє вантажоодержувач [36].

Факти порушення умов перевезення підлягають обов'язковій документальній фіксації. Основними документами є комерційні акти або акти загальної форми, які складають у випадках невідповідності фактичних показників вантажу даним перевізних документів, його пошкодження або псування, виявлення вантажу без документів чи документів без вантажу, а також у разі інших порушень умов перевезення. Зазначені документи формують доказову базу для розгляду претензій [36].

Претензію подають перевізнику в письмовій формі, вона має містити обґрунтовані вимоги заявника. До неї додають перевізні документи (зазвичай оригінали), комерційні акти, а також документи, що підтверджують вартість вантажу і розмір завданих збитків. Належне документальне оформлення є визначальною умовою ефективного розгляду претензії.

Строки подання претензій у сфері морських перевезень найчастіше обмежені першими шістьма місяцями строку позовної давності. Перевізник зобов'язаний розглянути претензію та повідомити заявника про результати її розгляду протягом трьох місяців, а в разі змішаного сполучення – до шести місяців [36].

Особливістю є вплив претензійного порядку на перебіг позовної давності. Із моменту подання претензії перебіг строку позовної давності призупиняють до отримання відповіді або закінчення встановленого строку її розгляду. Для вимог, що випливають із договору морського перевезення

вантажу, встановлюють спеціальний річний строк позовної давності, який обчислюють залежно від характеру порушення:

- у разі втрати вантажу – після закінчення строку, коли вантаж мав бути виданий;

- у разі пошкодження, нестачі або прострочення доставлення – із дня фактичної або передбачуваної видачі вантажу [36].

Претензійно-позовна робота на морському транспорті має високий рівень формалізації процедур, значну роль перевізних документів і чітку регламентацію строків реалізації прав вимоги. Це обумовлено міжнародним характером морських перевезень і необхідністю уніфікації правових підходів щодо вирішення транспортних спорів.

Ефективна організація такої роботи має суттєве економічне значення, оскільки забезпечує своєчасне відшкодування збитків, підвищує договірну дисципліну та мінімізує ризики фінансових втрат учасників транспортного процесу.

Сучасним напрямом розвитку претензійно-позовної діяльності в морських перевезеннях є впровадження електронного документообігу, цифрових логістичних платформ і систем відстеження вантажів. Їх застосування дає змогу підвищити оперативність фіксації порушень, забезпечити збереження доказової інформації та оптимізувати процедури досудового і судового врегулювання спорів.

## **15. ПЕРСПЕКТИВНІ ТЕХНОЛОГІЇ ТРАНСПОРТНОГО ЕКСПЕДИРУВАННЯ**

### **15.1. Цифрова трансформація та інтелектуалізація транспортно-експедиторської діяльності**

Для сучасного етапу розвитку транспортно-експедиторської діяльності характерна глибока цифрова трансформація, що охоплює всі стадії організації перевезень – від планування та укладення договорів до контролю виконання та аналізу результатів. Перехід до цифрових технологій зумовлений необхідністю підвищення ефективності управління логістичними процесами, зниження витрат, мінімізації ризиків і забезпечення прозорості взаємодії між учасниками транспортного процесу (табл. 15.1).

Цифрова трансформація базована на впровадженні інтегрованих інформаційних систем, які забезпечують обробку, зберігання та передавання великих обсягів даних у режимі реального часу. У транспортно-експедиторській діяльності це реалізовано через використання систем управління перевезеннями, складськими операціями та ресурсами підприємства, що дає змогу формувати єдине інформаційне середовище для всіх учасників логістичного ланцюга.

Важливим елементом цифровізації є електронний документообіг, який поступово замінює традиційні паперові носії інформації. Використання електронних перевізних документів допомагає значно скоротити час обробки інформації, підвищити її достовірність і забезпечити оперативний доступ до даних. Це особливо актуально для мультимодальних перевезень, де взаємодіють різні види транспорту і значна кількість учасників.

Таблиця 15.1

## Порівняння традиційної та цифрової логістики

| Критерій                     | Традиційна логістика                              | Цифрова логістика                                                           |
|------------------------------|---------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| Інформаційна основа          | Паперові документи, телефонний і факсовий зв'язок | Електронний документообіг, інтегровані інформаційні системи (TMS, WMS, ERP) |
| Швидкість обробки інформації | Низька, залежить від людського фактора            | Висока, обробка в режимі реального часу                                     |
| Прозорість процесів          | Обмежена, фрагментарний контроль                  | Повна прозорість на всіх етапах ланцюга постачання                          |
| Управління перевезеннями     | Реактивне (реагування на події постфактум)        | Проактивне (прогнозування та попередження відхилень)                        |
| Контроль вантажу             | Періодичний, точковий                             | Безперервний (IoT, GPS-моніторинг)                                          |
| Ухвалення рішень             | На основі досвіду та інтуїції                     | На основі аналітики даних, AI та моделей прогнозування                      |
| Документообіг                | Паперовий, тривалий цикл погодження               | Електронний, автоматизований, скорочений цикл                               |
| Рівень автоматизації         | Низький                                           | Високий (автоматизовані склади, роботизовані системи)                       |
| Ризики помилок               | Високі через людський фактор                      | Знижені завдяки автоматизації та контролю даних                             |
| Витрати на логістику         | Вищі через неефективність процесів                | Нижчі за рахунок оптимізації маршрутів і ресурсів                           |
| Гнучкість системи            | Обмежена, повільна адаптація до змін              | Висока адаптивність у реальному часі                                        |
| Мультимодальна інтеграція    | Складна, слабо координована                       | Інтегрована через цифрові платформи                                         |
| Відстеження вантажів         | Часткове або відсутнє                             | Повне end-to-end відстеження                                                |
| Екологічна ефективність      | Низька оптимізація маршрутів і ресурсів           | Оптимізація маршрутів, зниження викидів CO <sub>2</sub>                     |
| Рівень взаємодії учасників   | Дискретна, через посередників                     | Пряма взаємодія через цифрові платформи                                     |

Інтелектуалізація транспортно-експедиторських процесів пов'язана з використанням технологій штучного інтелекту і аналітики великих даних. Такі технології дають змогу прогнозувати попит на перевезення, оптимізувати маршрути, оцінити ризики і формувати ефективні управлінські рішення. На основі аналізу історичних і поточних даних формують алгоритми, що забезпечують адаптивне управління логістичними процесами з урахуванням змін зовнішнього середовища.

Значну роль у цифровій трансформації відіграють технології Інтернету речей, які забезпечують безперервний моніторинг стану вантажів і транспортних засобів. Використання датчиків і систем супутникового позиціонування допомагає відстежувати місцезнаходження вантажу, контролювати параметри його перевезення та оперативно реагувати на відхилення від встановлених умов. Це підвищує рівень безпеки перевезень і дає змогу зменшити втрати, пов'язані з пошкодженням або псуванням вантажів.

У контексті цифровізації важливим напрямом є розвиток логістичних платформ, які інтегрують різних учасників транспортного процесу в єдину цифрову екосистему. Такі платформи забезпечують автоматизацію процесів пошуку перевізників, укладення договорів, відстеження виконання перевезень і здійснення розрахунків. Вони сприяють підвищенню прозорості ринку транспортних послуг і створюють умови для ефективної конкуренції.

Одним із головних результатів цифрової трансформації є перехід до концепції «розумної логістики», яка передбачає використання цифрових двійників транспортних систем, автоматизованих алгоритмів управління та інтегрованих інформаційних рішень. Це дає змогу моделювати різні сценарії розвитку подій, оцінювати їхні наслідки та вибирати оптимальні варіанти організації перевезень.

Цифрова трансформація та інтелектуалізація транспортно-експедиторської діяльності формують якісно новий рівень управління

логістичними процесами, що базовано на використанні сучасних інформаційних технологій, аналітичних інструментів та інтегрованих систем.

## **15.2. Інноваційні технології та їхній вплив на ефективність транспортно-експедиторських систем**

Розвиток транспортно-експедиторської діяльності нерозривно пов'язаний із впровадженням інноваційних технологій, які забезпечують підвищення ефективності функціонування логістичних систем і адаптацію до сучасних викликів глобальної економіки. До таких технологій належать блокчейн, автоматизація та роботизація, безпілотний транспорт, а також інтегровані рішення для управління мультимодальними перевезеннями.

Блокчейн-технології забезпечують створення захищених інформаційних середовищ, у яких усі операції фіксують у вигляді незмінних записів. Це дає змогу підвищити рівень довіри між учасниками транспортного процесу, зменшити ризики шахрайства і забезпечити прозорість операцій. У транспортно-експедиторській діяльності блокчейн використовують для ведення електронних перевізних документів, підтвердження прав власності на вантаж і автоматизації фінансових розрахунків.

Значний вплив на розвиток галузі має автоматизація логістичних процесів, яка передбачає використання роботизованих систем для виконання складських і транспортних операцій. Автоматизовані склади, системи сортування вантажів і роботизовані комплекси допомагають значно підвищити швидкість і точність обробки вантажів, знизити витрати і мінімізувати вплив людського фактора.

Перспективним напрямом є розвиток безпілотного транспорту, який може забезпечити безперервність перевізного процесу та підвищити його

ефективність. Використовуючи автономні транспортні засоби, можна оптимізувати маршрути, зменшити витрати на експлуатацію і підвищити рівень безпеки перевезень. У поєднанні з цифровими системами управління це створює передумови для формування повністю автоматизованих логістичних систем.

Особливе значення має інтеграція інноваційних технологій у мультимодальні перевезення, що передбачає узгоджену взаємодію різних видів транспорту. Використання єдиних інформаційних платформ допомагає координувати перевізні процеси, синхронізувати графіки руху, оптимізувати перевантажувальні операції. Це сприяє скороченню часу доставлення та зниженню витрат.

Інноваційні технології також сприяють підвищенню екологічної ефективності транспортно-експедиторської діяльності. Використання енергоефективних транспортних засобів, оптимізація маршрутів і зменшення порожніх пробігів дають змогу скоротити викиди шкідливих речовин і знизити негативний вплив транспорту на довкілля.

Важливим аспектом є впровадження систем управління ризиками, які базовані на використанні сучасних аналітичних інструментів. Із такими системами можна ідентифікувати потенційні загрози, оцінювати їхні імовірність і наслідки, розробляти заходи з їх мінімізації. Це підвищує надійність транспортно-експедиторських систем і забезпечує стабільність їх функціонування.

Інноваційні технології суттєво змінюють характер транспортно-експедиторської діяльності, перетворюючи її на високотехнологічну галузь, орієнтовану на використання цифрових рішень, автоматизацію процесів та інтеграцію інформаційних потоків. Їх впровадження забезпечує підвищення ефективності перевезень, зниження витрат, мінімізацію ризиків і формування конкурентних переваг підприємств на ринку транспортних послуг.

## Контрольні запитання

1. Які галузі логістики сформувалися в сучасних умовах і яке місце в них займає транспортне експедирування?
2. У чому полягає сутність транспортно-експедиторського обслуговування та які операції воно охоплює?
3. Яку роль виконує експедитор у системі доставлення вантажів?
4. Що розуміють під видом транспортних послуг і за якими ознаками їх класифікують?
5. Які основні складові транспортно-експедиторського обслуговування виділяють у його структурі?
6. У чому полягає відмінність між транспортним, експедиторським і посередницьким обслуговуванням?
7. Яка загальна послідовність виконання транспортно-експедиторських операцій для доставлення вантажів?
8. Які основні групи суб'єктів транспортно-експедиторського обслуговування виділяють на ринку транспортних послуг?
9. Яку роль відіграють державні органи в системі транспортного експедирування?
10. У чому полягає специфіка діяльності перевізників і агентських (брокерських) компаній?
11. Яке значення мають транспортні термінали і склади в організації ТЕО?
12. Які послуги надають логістичні та консалтингові компанії?
13. Які передумови визначають розвиток транспортного експедирування в Україні?
14. Які основні етапи розвитку транспортно-експедиторської діяльності в Україні можна виділити?
15. Які тенденції та напрями подальшого розвитку транспортно-експедиторської діяльності у світі?

16. Які економічні процеси зумовлюють зростання ролі транспортно-експедиторської діяльності в Україні та світі?

17. Яку роль виконує експедитор у ланцюгу «продавець – покупець» товару?

18. Чому правове регулювання транспортно-експедиторської діяльності є актуальним питанням у сучасних умовах?

19. Як визначають транспортно-експедиторська діяльність відповідно до Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність»?

20. Які рівні правового регулювання транспортно-експедиторської діяльності існують?

21. Які нормативно-правові акти України регулюють відносини у сфері транспортно-експедиторської діяльності?

22. Які особливості правового регулювання міжнародних перевезень вантажів?

23. Які види норм містять міжнародні транспортні конвенції?

24. За якими ознаками транспортні угоди і конвенції поділяють на групи?

25. Яку роль відіграють міжнародні організації у формуванні правових норм транспортного експедирування?

26. Які функції виконує FIATA?

27. Яке значення має Асоціація міжнародних експедиторів України для розвитку транспортно-експедиторської діяльності в Україні?

28. Яка юридична природа договору транспортного експедирування?

29. Які істотні умови мають бути передбачені договором транспортного експедирування?

30. У чому полягає відповідальність експедитора і клієнта, за договором транспортного експедирування?

31. За якими ознаками класифікують транспортно-експедиторські послуги?

32. Що належить безпосередньо до транспортних послуг?
33. Які операції включають навантажувально-розвантажувальні роботи?
34. У чому полягає відмінність між комплексними та локальними експедиторськими послугами?
35. Які основні етапи охоплює комплексне транспортно-експедиторське обслуговування?
36. Хто може бути експедитором і на якій правовій основі здійснювана його діяльність?
37. Які особливості правового регулювання транспортно-експедиторських послуг у міжнародній торгівлі?
38. У чому полягає сутність логістики транспортно-експедиторського обслуговування?
39. У чому полягають відмінності між централізованою та децентралізованою організацією перевезень?
40. Які основні етапи передбачає організація централізованих перевезень?
41. У чому полягає сутність маршрутизації перевезень і яке її значення для зниження витрат?
42. Які види маршрутів застосовують на автомобільному та внутрішньовиробничому транспорті?
43. Які умови необхідно враховувати для розроблення графіка доставлення вантажів?
44. Які основні транспортно-технологічні системи доставлення вантажів застосовують у логістиці?
45. За якими критеріями вибирають транспортно-експедиторських посередників?
46. У чому полягає значення операцій приймання, передавання та контролю вантажів у транспортно-експедиторському обслуговуванні?

47. Які організаційні, технічні та документальні операції охоплює технологія приймання вантажів для транспортування?

48. Що перевіряє експедитор під час приймання вантажу для перевезення?

49. Які основні вимоги висувають щодо тари та пакування вантажів?

50. Які види тари застосовують для залізничних перевезень вантажів?

51. У яких випадках залізниця має право відмовити у прийманні вантажу для перевезення?

52. Які нормативні документи регламентують вимоги щодо тари, пакування та маркування вантажів?

53. У чому полягає сутність маркування вантажів і яке його призначення?

54. Які дані мають бути зазначені на вантажних місцях відповідно до вимог маркування?

55. У яких випадках і якою мовою наносять маркування вантажів для міжнародних перевезень?

56. Хто може здійснювати навантаження вантажів і як це зазначають у перевізних документах?

57. Яка відповідальність покладена на відправника в разі навантаження власними силами?

58. Якими способами визначають масу і кількість місць вантажу, приймаючи його для перевезення?

59. У чому полягає призначення пломбування вагонів і контейнерів у перевізному процесі?

60. Які вимоги висувають щодо пломб і запірно-пломбувальних пристроїв і як їх відображують у перевізних документах?

61. Чому в сучасних умовах виникає необхідність у взаємодії різних видів транспорту?

62. У чому полягає сутність одновидової технології перевезень та які її переваги і обмеження?

63. Які особливості має змішана технологія взаємодії транспорту?
64. У чому полягає відмінність комбінованої технології перевезень від змішаної?
65. Які уніфіковані транспортні одиниці використовують для комбінованих перевезень?
66. Що таке інтермодальна технологія перевезень і як у ній розподілена відповідальність між перевізниками?
67. У чому полягає сутність мультимодальної технології взаємодії транспорту?
68. Яку роль відіграють цифрові технології у взаємодії різних видів транспорту?
69. У чому полягає процес планування маршруту перевезення?
70. Які фактори враховує експедитор під час вибору маршруту доставлення вантажу?
71. Як характеристики вантажу впливають на вибір маршруту і виду транспорту?
72. Які особливості має планування маршрутів у міжнародних перевезеннях?
73. Які економіко-математичні методи та інформаційні технології застосовують для оптимізації маршрутів?
74. Які основні відмінності між системами СМГС і ЦІМ у міжнародних залізничних перевезеннях?
75. Які основні перевізні документи використовують для автомобільних і повітряних перевезень і яку юридичну силу вони мають?
76. Яке призначення актів у транспортно-експедиторській діяльності?
77. У чому полягає різниця між актом виконаних робіт і актом приймання-передавання вантажу?
78. Які основні реквізити має містити акт виконаних робіт?

79. У скількох примірниках складають акт виконаних робіт і чому?
80. У яких випадках використовують акт приймання-передавання вантажу?
81. Що таке товарно-транспортна накладна і яке її основне призначення?
82. Яку роль ТТН відіграє в бухгалтерському, складському та оперативному обліку?
83. Які види товарно-транспортних накладних застосовують в Україні та міжнародному сполученні?
84. У яких випадках використовують спеціалізовані форми ТТН?
85. Скільки примірників ТТН оформлює вантажовідправник і як вони розподілені між учасниками перевезення?
86. Із яких розділів складається товарно-транспортна накладна і хто їх заповнює?
87. Яке призначення накладної на залізничному транспорті?
88. Які існують варіанти здійснення експедиторської діяльності відносно представництва інтересів клієнта?
89. У чому полягає відмінність між експедитором, що діє від свого імені, та експедитором, що діє від імені клієнта?
90. Яку роль відіграє довіреність у процесі експедирування вантажів?
91. Які нормативно-правові акти України регулюють міжнародні перевезення вантажів і транспортно-експедиторську діяльність?
92. Які основні товарно-транспортні документи застосовують для міжнародних перевезень залежно від виду транспорту?
93. У яких випадках використовують накладну CMR, CIM, SMGS і коносамент?
94. Які супровідні документи, крім транспортних накладних, необхідні для міжнародних перевезень вантажів?
95. Які документи подають до митних органів із транзитом вантажів різними видами транспорту?

96. У яких випадках із транзитом обов'язковим є оформлення вантажної митної декларації (ВМД)?

97. Що належить до зовнішньоторговельних документів і які їхні основні групи?

98. Які функції виконують оперативно-комерційні та розрахункові зовнішньоторговельні документи?

99. Які документи може оформлювати експедитор відповідно до договору транспортного експедирування?

100. Хто несе відповідальність за правильність заповнення накладної CMR?

101. Скільки примірників накладної CMR мають юридичну силу та кому вони призначені?

102. Які основні відомості містить накладна CMR?

103. Які особливості оформлення накладної CMR для перевезення небезпечних вантажів?

104. У яких випадках використовують книжку МДП (Carnet TIR) для міжнародних перевезень?

105. На яких основних принципах базована система МДП?

106. Що розуміють під митним оформленням вантажів і яке його значення для організації залізничних перевезень?

107. Які основні етапи включає процес митного оформлення вантажів?

108. Де здійснюється митне оформлення вантажів для залізничних перевезень?

109. Хто є основними учасниками митного оформлення та які їхні функції?

110. Яку роль відіграє перевізник у процесі митного оформлення вантажів?

111. У чому полягають функції митного брокера та експедитора?

112. Що таке митний контроль і з якою метою він здійснюваний?
113. Які основні методи митного контролю застосовують для перевезення вантажів залізничним транспортом?
114. У чому полягає документальний митний контроль?
115. Коли та з якою метою проводять фізичний огляд вантажів і транспортних засобів?
116. Які технічні засоби використовують для митного контролю на залізничному транспорті?
117. Що таке система управління ризиками в митному контролі та які її переваги?
118. У чому полягає післямитний контроль і коли його застосовують?
119. Які особливості митного оформлення небезпечних вантажів?
120. Які вимоги висувають щодо митного контролю наливних вантажів?
121. У чому полягає сутність комплексного транспортно-експедиторського обслуговування вантажовласників?
122. Чим комплексне транспортно-експедиторське обслуговування відрізняється від традиційного транспортного експедирування?
123. У чому полягає принцип «єдиного вікна» у транспортно-експедиторській діяльності?
124. Які основні завдання комплексного транспортно-експедиторського обслуговування?
125. Які організаційні, технологічні та інформаційні послуги входять до складу комплексного транспортно-експедиторського обслуговування?
126. Від яких факторів залежить перелік і обсяг експедиторських операцій?
127. Які переваги отримують вантажовідправники та вантажоодержувачі в разі комплексного транспортно-експедиторського обслуговування?

128. Яке значення має договір на комплексне транспортно-експедиторське обслуговування та які основні положення в ньому визначені?

129. Які основні форми організації транспортного експедирування застосовують на практиці?

130. За якими критеріями вибирають раціональну форму транспортного експедирування?

131. Яку роль відіграє цифровізація у виборі та ефективності форм транспортного експедирування?

132. У чому полягає сутність технологічного порівняння варіантів транспортно-експедиторського обслуговування?

133. Які витрати враховують для техніко-економічного порівняння варіантів доставлення вантажів?

134. Які основні фактори впливають на вибір виду транспорту для перевезення вантажів?

135. Чому в сучасних умовах широко застосовують комбіновані та інтермодальні перевезення?

136. Які функції виконує транспортне експедирування в логістичному ланцюгу постачання?

137. Як транспортне експедирування впливає на зниження логістичних витрат і підвищення ефективності перевезень?

138. Які завдання виконує експедитор у межах планування логістичних маршрутів і вибору виду транспорту?

139. У чому полягає роль транспортного експедирування в розвитку комбінованих, інтермодальних і мультимодальних перевезень?

140. Яке значення має транспортне експедирування для ефективного використання залізничної інфраструктури та рухомого складу?

141. Які фактори зумовили трансформацію експедиторської діяльності в діяльність логістичних провайдерів?

142. У чому полягає відмінність між юнімодальними, сегментованими, комбінованими, інтермодальними та мультимодальними перевезеннями?

143. Хто несе відповідальність за перевезення вантажу для інтермодальних і мультимодальних перевезень?

144. Які проблеми стримують формування єдиної міжнародної системи інтермодальних перевезень?

145. У чому полягає сутність технології обслуговування «через одне вікно» у транспортному експедируванні?

146. Чому замовники надають перевагу комплексному транспортно-експедиторському обслуговуванню?

147. У чому полягає роль транспортного експедирування для забезпечення надійності логістичних потоків?

148. Як інформаційне забезпечення впливає на ефективність транспортно-експедиторської діяльності?

149. Які критерії є визначальними для замовника в разі вибору експедитора або перевізника?

150. Чому інноваційний і логістичний підхід є необхідною умовою розвитку транспортно-експедиторських компаній в Україні?

151. Як визначено оперативне управління транспортним процесом та яке його основне завдання?

152. Яка роль добового та змінного планування в системі оперативного управління перевезеннями?

153. Які функції оперативного управління виконує транспортно-експедиторське підприємство?

154. Як скоординовані дії між експедитором, перевізником і вантажовласником?

155. Які критерії використовують для оцінювання ефективності управління транспортно-експедиторською діяльністю?

156. У чому полягає призначення оперативного контролю транспортних засобів?

157. Які можливості надають сучасні автоматизовані системи моніторингу транспорту?

158. Яку роль відіграє складське господарство в організації транспортного процесу?

159. За якими ознаками класифікують склади в логістичній системі?

160. Які напрями механізації та автоматизації складських операцій є найбільш перспективними?

161. У чому полягає сутність і призначення консалтингових послуг у транспортно-експедиторській діяльності?

162. Які основні види консалтингових послуг використовують у сфері логістики і транспорту?

163. У яких випадках підприємствам доцільно залучати консалтингові компанії?

164. Хто такий митний брокер і які основні функції він виконує?

165. Які основні етапи та складові митно-брокерських послуг для здійснення міжнародних перевезень?

166. Що таке якість транспортної послуги і чому вона є важливою в умовах ринкової економіки?

167. Які основні показники якості транспортного обслуговування вантажів?

168. Як швидкість, своєчасність і ритмічність перевезень впливають на якість транспортних послуг?

169. Чому низька ціна перевезень не завжди є показником високої якості обслуговування?

170. Як забезпечують оптимальний рівень обслуговування для балансування витрат, доходів і прибутку?

171. Які проблеми виникають у розрахунках показників якості і як їх можна вирішити?

172. Чому підвищення якості обслуговування потребує змін у методах управління та організації роботи транспортних підприємств?

173. Які фактори визначають якість транспортних послуг для економіки?

174. Які дві групи факторів впливають на сприйняття якості транспортних послуг користувачами?

175. Як репутація фірми та компетентність персоналу впливають на стандарти якості?

176. Як стандарти якості транспортних послуг забезпечують баланс інтересів виконавців і споживачів?

177. Які вимоги щодо стандартів якості транспортних послуг у сучасних умовах?

178. Яку роль відіграють сучасні науково-технічні досягнення у формуванні стандартів якості?

179. Як стандарти якості впливають на захист прав споживачів транспортних послуг?

180. Які показники споживчих характеристик вантажних і пасажирських перевезень враховують для оцінювання якості?

181. Чому ризики є невід'ємною складовою транспортно-експедиторської діяльності?

182. Яку роль відіграє експедитор у системі управління ризиками логістичних процесів?

183. У чому полягає сутність екологічних ризиків у транспортному експедируванні?

184. Які заходи застосовують для зниження екологічних ризиків у транспортно-експедиторській діяльності?

185. Що відносять до техногенних ризиків у транспортно-експедиторській діяльності?

186. Яку роль відіграє людський фактор у виникненні техногенних ризиків?

187. У чому полягає зміст фінансових ризиків у транспортному експедируванні?

188. Які фактори впливають на зростання фінансових ризиків експедиторських компаній?

189. Які правові та регуляторні ризики виникають у процесі транспортного експедирування?

190. У чому полягає специфіка митних ризиків і як вони впливають на строки доставлення вантажів?

191. Які загрози становлять інформаційні та кіберризики для сучасних логістичних систем?

192. Як політичні та геополітичні ризики впливають на міжнародні перевезення?

193. Які природно-кліматичні фактори створюють ризики для транспортно-експедиторської діяльності?

194. Яке значення має страхування у системі управління ризиками транспортного експедирування?

195. Чому комплексний підхід щодо ідентифікації та управління ризиками є необхідним для сучасних експедиторів?

196. Що таке претензійно-позовна робота і яке її основне призначення на підприємстві?

197. Які основні заходи включає претензійно-позовна робота?

198. Яка мета подання претензій між підприємствами-контрагентами?

199. Які завдання виконує претензійна робота на підприємстві?

200. Чому дотримання строків подання претензій є важливим для захисту інтересів підприємства?

201. Як претензії можуть впливати на покращення економічних показників підприємства?

202. Які основні складові організації претензійної роботи на підприємстві?

203. Як відбувається реєстрація та облік претензій на підприємстві?

204. Як подання претензії впливає на можливість звернення до суду?

205. Які нормативні документи регулюють претензійно-позовну роботу на різних видах транспорту (залізничному, автомобільному, авіаційному, морському)?

206. У яких випадках складають комерційний акт на залізниці?

207. Хто має право подавати претензії та передавати це право іншим особам у сфері перевезень?

208. Які строки подання претензій залежно від виду транспорту (залізничного, автомобільного, авіаційного, морського)?

209. Які строки розгляду претензій перевізниками залежно від виду транспорту і що впливає на їх продовження?

210. Які особливості розгляду та обмеження щодо задоволення претензій (документи, штрафи, компенсації, відповідальність перевізників)?

211. Які основні цілі автоматизації та цифровізації транспортно-експедиторської діяльності?

212. Що таке TMS (Transportation Management System) і які її базові функції в експедируванні?

213. Як TMS допомагає у плануванні маршрутів перевезень для залізничного транспорту?

214. Як система TMS вибирає вид транспорту та оптимізує комбіновані перевезення?

215. Як TMS автоматизує розрахунок вартості перевезень і логістичних витрат?

216. Які можливості TMS забезпечують контроль виконання замовлень і моніторинг вантажів у реальному часі?

217. Для чого в транспортно-експедиторській діяльності використовують аналітичні інструменти і технології Big Data?

218. Як цифрові платформи взаємодії між учасниками логістичного ланцюга підвищують ефективність перевезень?

219. Які переваги електронного документообігу для залізничного експедирування?

220. Що таке 3PL, 4PL і чим відрізняються функції цих логістичних провайдерів?

221. Як 4PL-провайдери координують використання рухомого складу і термінальних потужностей у залізничних перевезеннях?

222. Які переваги застосування логістичних провайдерів нового покоління для клієнтів та експедиторів?

223. Як перспективні технології транспортного експедирування впливають на сталий розвиток і «зелену логістику»?

224. Як цифрові інструменти моніторингу і аналітики допомагають управлінню ризиками у перевезеннях?

225. Як сучасні цифрові сервіси підвищують сервісну орієнтацію експедиторських компаній?

## Бібліографічний список

1. Транспортно-експедиторська діяльність: навч. посіб. / В. М. Запара, С. М. Продащук, А. Л. Кравець та ін. 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/](https://logist.today/uk/dnevnik_logista/2022-02-11/rejting-krupnejshih-logisticheskikh-kompanij-evropy/).
3. Про транспортно-експедиторську діяльність: Закон України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15>.
4. Цивільний кодекс України. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 2003. № 40-44. Ст. 356. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>.
5. Про транспорт: Закон України від 28.05.2024 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/232/94-%D0%B2%D1%80>.
6. Про зовнішньоекономічну діяльність: Закон України від 26.12.2024 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/959-12>.
7. Про транзит вантажів: Закон України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/1172-14>.
8. Про автомобільний транспорт: Закон України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>.
9. Про дорожній рух: Закон України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>.
10. Генеральна угода з тарифів і торгівлі: від 30.10.1947 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_264#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_264#Text).
11. Генеральна угода про торгівлю послугами: від 15.04.1994 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/981\\_017#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/981_017#Text).

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

13. Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП: від 14.11.1975 р.  
URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_012#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_012#Text).

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

15. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_234#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_234#Text).

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

17. Митна конвенція про тимчасовий ввіз приватних дорожніх перевізних засобів. URL: [https://ips.ligazakon.net/document/view/mu54k03u?ed=1954\\_06\\_04](https://ips.ligazakon.net/document/view/mu54k03u?ed=1954_06_04).

18. Митна конвенція, що стосується контейнерів.  
URL: [https://ips.ligazakon.net/document/view/mu72009?ed=1972\\_12\\_02&an=2](https://ips.ligazakon.net/document/view/mu72009?ed=1972_12_02&an=2)

19. Угода про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів і про спеціальні транспортні засоби, призначені для цих перевезень (УПІС). URL: [https://ips.ligazakon.net/document/view/U262\\_07?q=перевезення%20спрощена%20система&bl=&hide=true&snippet\\_id=snippet\\_13451](https://ips.ligazakon.net/document/view/U262_07?q=перевезення%20спрощена%20система&bl=&hide=true&snippet_id=snippet_13451).

20. Міжнародна федерація експедиторських асоціацій.  
URL: [https://ru.wikipedia.org/wiki/Международная\\_федерация\\_экспедиторских\\_ассоциаций](https://ru.wikipedia.org/wiki/Международная_федерация_экспедиторских_ассоциаций).

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

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

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

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

25. Європейська Конференція Міністрів Транспорту. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/>.

Європейська\_Конференція\_Міністрів\_Транспорту.

26. Конституція України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text>.

27. Про затвердження Статуту залізниць України: Постанова Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 р. № 457 / Верховна Рада України. URL: [https://www.uz.gov.ua/about/documents\\_pat/statute/](https://www.uz.gov.ua/about/documents_pat/statute/).

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

29. Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення. URL: [https://uz.gov.ua/files/file/cargo\\_transportation/smgs22/SMGS%2001.07.2022.pdf](https://uz.gov.ua/files/file/cargo_transportation/smgs22/SMGS%2001.07.2022.pdf).

30. Про ліцензування видів господарської діяльності: Закон України від 11.03.2026 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/222-19?utm#Text>.

31. Про затвердження переліку органів ліцензування та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України: Постанова від 05.08.2015 р. № 609. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/609-2015-%D0%BF#Text>.

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

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

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

35. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень вантажів». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0029-22#Text>.

36. Кодекс торговельного мореплавства України. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 1995. № 47-52. Ст. 349. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text>.

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

38. Договір транспортного експедирування. URL: [https://wiki.legalaid.gov.ua/index.php/Договір\\_транспортного\\_експедирування](https://wiki.legalaid.gov.ua/index.php/Договір_транспортного_експедирування).

39. Крикавський Є. В., Похильченко О. А., Фертч М. Логістика та управління ланцюгами поставок: підручник. Львів: Вид-во Львів. політехніки, 2020. 848 с.

40. Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ): згідно з текстом Протоколу змін (998\_220) від 03.06.1999 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_291](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_291).

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

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

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

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

45. Про затвердження Порядку виконання митних формальностей на повітряному транспорті: Наказ Міністерства фінансів України від 03.08.2018 р. № 671; зареєстр. у Мін'юсті 11.09.2018 р. за № 1036/32488.  
URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1036-18?utm#Text>.

46. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_594#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594#Text).

47. 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>.

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

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

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

51. Митний кодекс України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text>.

52. Податковий кодекс України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#Text>.

53. Про Митний тариф України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2697-20#Text>.

54. Про затвердження Порядку виконання митних формальностей при здійсненні митного оформлення товарів із застосуванням митної декларації на бланку єдиного адміністративного документа.  
URL: <https://customs.gov.ua/documents/pro-zatverdzhennia-poriadku->

vikonannia-mitnikh-formalnostei-pri-zdiisnenni-mitnogo-oformlennia-tovariv-iz-zastosuvanniam-mitnoyi-deklaratsiyi-na-blanku-iedinogo-administrativnogo-dokumenta-247.

55. Державна митна служба України. URL: <https://customs.gov.ua/forum/?tag=ncts-140>.

56. Міжнародна конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур (Киотська конвенція). URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_643#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_643#Text).

57. Пошуковий інструмент кодів УКТЗЕД за обраними товарами. URL: <https://business.diia.gov.ua/service/uktzed>.

58. Українська класифікація товарів ЗЕД. URL: <https://qdpro.com.ua/uk/uktzed>.

59. Про порядок участі центральних органів виконавчої влади у діяльності міжнародних організацій, членом яких є Україна. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1371-2002-%D0%BF#top>.

60. Конференція ООН з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД). URL: <https://geneva.mfa.gov.ua/posolstvo/2608-unctd>.

61. Про прийняття нормативних документів України, гармонізованих з міжнародними та європейськими нормативними документами, та скасування нормативних документів України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0203774-15#Text>.

62. ДСТУ ISO 9001:2015 (ISO 9001:2015, IDT). Системи управління якістю. Вимоги. URL: <https://ontu.edu.ua/download/pubinfo/dcc/standard-ISO-9001-2015-ua.pdf>.

63. ДСТУ ISO 45001:2019. Системи управління охороною здоров'я та безпекою праці. Вимоги та настанови щодо застосування (ISO 45001:2018, IDT). URL: [https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id\\_doc=88004](https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=88004).

64. ДСТУ EN 13816:2022. Перевезення. Логістика та послуги. Громадський пасажирський транспорт. Визначення, цільова призначеність і

кількісне оцінювання якості наданих послуг (EN 13816:2002, IDT).  
URL: [https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id\\_doc=98768](https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=98768).

65. ISO/TS 22163:2023 (International Railway Industry Standart) Railway applications — Railway quality management system — ISO 9001:2015 and specific requirements for application in the railway sector.  
URL: <https://www.iso.org/ru/standard/79427.html>.

66. Про затвердження Методики оцінювання ризиків виникнення надзвичайних ситуацій техногенного характеру та пожеж.  
URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1905-23#Text>

67. Керування ризиком. Методи загального оцінювання ризику (ІЕС/ІБО 31010:2009, ІОТ) ДСТУ ІЕС/ІБО 31010:2013.  
URL: [https://zakon.isu.net.ua/sites/default/files/normdocs/iso\\_31010.pdf](https://zakon.isu.net.ua/sites/default/files/normdocs/iso_31010.pdf).

68. Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших Законів України щодо запровадження механізму «єдиного вікна» та оптимізації здійснення контрольних процедур при переміщенні товарів через митний кордон України: Закон України від 06.09.2018 р. № 2530-VIII.  
URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2530-19#Text>.

69. Про затвердження Порядку управління ризиками виникнення надзвичайних ситуацій техногенного характеру та пожеж. МВС України. Наказ. Порядок. Структура від 31.07.2023 р. № 627.  
URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1397-23#Text>.

70. Про затвердження Порядку здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю: Наказ Мінфіну України від 31.07.2015 р. № 684. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1021-15#Text>.

71. Про порядок ведення претензійної та позовної роботи на підприємстві, в установі, організації. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v14\\_7323-07](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v14_7323-07).

72. Господарський процесуальний кодекс України.  
URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1798-12#Text>.
73. Кодекс адміністративного судочинства України.  
URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2747-15#Text>.
74. Про судоустрій і статус суддів. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1402-19#Text>.
75. Цивільний процесуальний кодекс України.  
URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1618-15#Text>.
76. Положення про порядок ведення претензійно-позовної роботи в Державній судовій адміністрації України та її територіальних управліннях.  
URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0275750-21#Text>.
77. Про ратифікацію Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року та Угоди про імплементацію Частини XI Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року: Закон України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/728-14#Text>.
78. UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (1992).  
URL: [https://unctad.org/system/files/official-document/tradewp4inf.117\\_corr.1\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/tradewp4inf.117_corr.1_en.pdf).
79. EU Directive 92/106/EEC. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A31992L0106>.
80. Terminologie En Transports Combines. Terminology on Combined Transport. URL: <https://rosap.ntl.bts.gov/view/dot/16019>.
81. Державна митна служба України. URL: <https://customs.gov.ua/>.
82. Всесвітня митна організація. URL: [https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D1%81%D0%B5%D1%81%D0%B2%D1%96%D1%82%D0%BD%D1%8F\\_%D0%BC%D0%B8%D1%82%D0%BD%D0%B0\\_%D0%BE%D1%80%D0%B3%D0%B0%D0%BD%D1%96%D0%B7%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%8F](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D1%81%D0%B5%D1%81%D0%B2%D1%96%D1%82%D0%BD%D1%8F_%D0%BC%D0%B8%D1%82%D0%BD%D0%B0_%D0%BE%D1%80%D0%B3%D0%B0%D0%BD%D1%96%D0%B7%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%8F).

Навчальний посібник

**Продашук** Світлана Миколаївна,

**Шапатіна** Ольга Олександрівна,

**Запара** Віктор Мефодійович

та ін.

## ТЕХНОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ТРАНСПОРТНОГО ЕКСПЕДИРУВАННЯ

Відповідальна за випуск Шапатіна О. О.

Редактор Ібрагімова Н. В.

---

Підписано до друку 15.06.2026 р.

Умовн.-друк.арк. 12,75. Тираж . Замовлення № .

Видавець і виготовлювач Український державний університет  
залізничного транспорту,

61050, Харків-50, майдан Феєрбаха, 7.

Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 6100 від 21.03.2018 р.