

Міністерство освіти і науки України

Тернопільський національний технічний

університет імені Івана Пулюя

|  |  |
| --- | --- |
|  | Кафедра автомобілів |

# КОНСПЕКТ ЛЕКЦІЙ

з дисципліни

# «Транспортно-експедиторська діяльність»

# для здобувачів освітнього рівня бакалавр

# за спеціальністю

275 «Транспортні технології (на автомобільному транспорті)»

Тернопіль 2022

Конспект лекцій розроблено відповідно до навчального плану підготовки здобувачів вищої освіти, освітнього рівня бакалавр за спеціальністю 275 «Транспортні технології (на автомобільному транспорті)».

Укладачі:

*Плекан У.М.,* канд. екон. наук;

Рецензент:

*Кристопчук М.Є*., канд. техн. наук, доцент, завідувач кафедри транспортних технологій і технічного сервісу Національного університету водного господарства та природокористування

Конспект лекцій розглянуто й затверджено на засіданні кафедри автомобілів Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя.

Протокол № \_ від \_\_\_\_\_\_ 202\_ р.

Схвалено та рекомендовано до друку на засіданні методичної ради

факультету інженерії машин, споруд та технологій Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя.

Протокол № \_ від \_\_\_\_\_\_ 202\_ р.

Конспект лекцій з дисципліни «Транспортно-експедиторська діяльність» для здобувачів освітнього рівня бакалавр за спеціальністю 275 «Транспортні технології (на автомобільному транспорті)» / Укладач: Плекан У.М. – Тернопіль: Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя, 2022. –72 с.

© Плекан У.М. 2022

© Тернопільський національний технічний

університет імені Івана Пулюя 2022

**ЗМІСТ**

|  |  |
| --- | --- |
| **ВСТУП** | 4 |
| **ТЕМА 1. Теоретичні засади транспортно-експедиторської діяльності та сучасні напрями її розвитку** | 6 |
| 1.1. Основні поняття та терміни ТЕД | 6 |
| 1.2 Сутність та цільове спрямування транспортно-експедиторської діяльності | 6 |
| 1.3. Суб'єкти транспортно-експедиторського обслуговування | 11 |
| 1.4. Особливості розвитку транспортно-експедиторської діяльності в Україні | 13 |
| **ТЕМА 2. Основні нормативно-правові засади провадження транспортно-експедиторської діяльності** | 16 |
| 2.1.Види транспортно-експедиторських послуг | 16 |
| 2.2.Права та обов'язки експедитора | 17 |
| 2.3. Права та обов'язки клієнта | 18 |
| 2.4. Відповідальність експедитора і клієнта | 18 |
| 2.5. Договір транспортного експедирування | 20 |
| 2.6. Міжнародні та національні об'єднання експедиторів | 24 |
| **ТЕМА 3. Ефективність діяльності транспортно-експедиторських підприємств** | 26 |
| 3.1. Маркетингова діяльність транспортно-експедиторських підприємств | 26 |
| 3.2. Формування стратегій партнерських відносин транспортно-експедиторських підприємств з клієнтами | 27 |
| 3.3. Роль та призначення аутсорсингу при здійсненні транспортно-експедиторського обслуговування | 31 |
| **ТЕМА 4. Вплив митних процедур на ефективність транспортних технологій** | 34 |
| 4.1. Митне оформлення автотранспортних засобів суб'єктів підприємницької діяльності, що здійснюють міжнародні перевезення | 34 |
| 4.2. Особливості діяльності митних брокерів | 35 |
| 4.3. Оформлення вантажної митної декларації | 36 |
| **ТЕМА 5. Особливості ринку транспортно-експедиторських послуг** | 40 |
| 5.1. Концепції транспортно-експедиторських клієнтурних ринків | 40 |
| 5.2. Види та сегменти транспортно-експедиторських ринків | 42 |
| 5.3. Канали надання транспортно-експедиторських послуг | 43 |
| 5.4. Конкуренція на ринку транспортно-експедиторського обслуговування | 45 |
| 5.5. Стратегічне планування конкурентоспроможності ТЕП | 47 |
| **ТЕМА 6 Організація транспортно-експедиторського обслуговування**  | 48 |
| 6.1. Організаційні заходи ТЕО | 48 |
| 6.2 Організаційні аспекти перевезень збірних вантажів | 51 |
| 6.3. Стандартизація процесів транспортно-експедиторського обслуговування | 53 |
| 6.4 Показники якості обслуговування клієнтів | 53 |
| **ТЕМА 7** **Система доставки вантажів** | 55 |
| 7.1.Поняття «система доставки вантажу» | 55 |
| 7.2. Системоутворюючі фактори, які лежать в основі формування системи доставки вантажу | 57 |
| 7.3 Істотні властивості та обсяг поняття «система доставки вантажу» | 57 |
| 7.4. Транспортно-технологічні системи доставки вантажів | 59 |
| 7.5. Системи модальних перевезень | 60 |
| 7.6. Види системи перевезень вантажів | 62 |
| **ТЕМА 8. Документаційне забезпечення транспортно-експедиторської роботи** | 62 |
| 8.1. Документаційне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності | 65 |
| 8.2. Види товаросупровідних документів | 67 |
| ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ | 71 |

**ВСТУП**

Економічне зростання будь-якої країни тісно пов’язане з торгівлею, в транспортному забезпеченні якої важливу роль відіграють різноманітні перевезення. Організація перевезень практично не обходиться без участі компаній, що займаються транспортно-експедиторською діяльністю (ТЕД). ТЕД – це підприємницька діяльність із надання транспортно-експедиторських послуг (ТЕП) з організації та забезпечення перевезень експортних, імпортних, транзитних або інших вантажів. Таким чином, ТЕД є однією з важливих складових процесу доставки вантажів.

Метою навчальної дисципліни «Транспортно-експедиторська діяльність» є формування системних знань і практичних умінь з транспортно-експедиторського обслуговування підприємств та населення та вивчення особливостей експедиторської діяльності на різних видах транспорту.

Завдання навчальної дисципліни – оволодіння комплексом знань, необхідних для вирішення питань з транспортно-експедиторського обслуговування.

У результаті вивчення навчальної дисципліни студент повинен **знати:**

– методи організації транспортно-експедиторського обслуговування;

– функції транспортно-експедиторської діяльності;

– форми та види транспортно-експедиторського обслуговування;

– основні системи перевезень;

– закономірності функціонування транспортної системи;

– особливості експедиційної роботи на різних видах транспорту;

– форми регулювання процесу перевезень;

– методологія розробки, види і структура маршрутів просування товарів.

Студент, що засвоїв дисципліну, повинен **вміти:**

– виконати прогнозування вантажопотоків по окремих об’єктах та видах вантажів та визначити за допомогою ймовірнісно-статистичних методів;

– вибрати найбільш доцільну транспортно-технологічну систему для перевезення конкретного виду вантажу;

– в умовах відділу досліджень або перевезень транспортного підприємства формувати та розраховувати маршрути вантажних перевезень;

– використовуючи відомості про маршрути перевезень та складові транспортного процесу складати схеми, графи і матриці транспортних зв’язків (мереж) циклів перевезень;

– здійснення оформлення документів що супроводжують вантажі для різних видів транспорту;

– визначити різновид транспортних засобів, придатних для транспортування вантажів або пасажирів;

– за допомогою певних методик обґрунтувати вибір рухомого складу;

– здійснювати контроль правильності оформлення транспортної документації;

– використовуючи нормативно правові документи за допомогою певних методик, в умовах відділу транспорту, вибирати методи і форми контролю за вантажними перевезеннями та здійснювати його виконання.

**ТЕМА 1. Теоретичні засади транспортно-експедиторської діяльності та сучасні напрями її розвитку**

1.1. Основні поняття та терміни ТЕД

1.2 Сутність та цільове спрямування транспортно-експедиторської діяльності

1.3. Суб'єкти транспортно-експедиторського обслуговування

1.4. Особливості розвитку транспортно-експедиторської діяльності в Україні

**1.1. Основні поняття та терміни ТЕД**

**Транспортно-експедиторська діяльність** –підприємницька діяльність із надання транспортно-експедиторських послуг з організації та забезпечення перевезень експортних, імпортних, 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.

**Експедитор (транспортний експедитор)** – суб'єкт господарювання, який за дорученням клієнта та 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 та оплачує їх, включаючи плату експедитору.

**Перевізник** – юридична або фізична особа, яка взяла на себе зобов'язання і відповідальність за договором перевезення вантажу за доставку до місця призначення довіреного їй вантажу, перевезення вантажів та їх видачу (передачу) вантажоодержувачу або іншій особі, зазначеній у документі, що регулює відносини між експедитором та перевізником.

**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) при перевезенні вантажів.

**1.2. Сутність та цільове спрямування транспортно-експедиторської діяльності**

Впровадження транспортно-експедиторської діяльності підприємства відображає сучасний погляд на формування різних бізнес-процесів пов’язаних з логістикою та транспортуванням останнього.

Вивчення транспортних та експедиторських послуг почалось ще в 60-х роках, але не одразу набуло точного визначення. Науковці трактували визначення з різних кутів та вказували на те, що відсутність однозначної думки затримує розвиток управління сфери постачань. На цьому етапі виникли думки повність розділити визначення на транспортні послуги та експедиторські, так й досі вважають деякі науковці. Поняття транспортно-експедиторських послуг має безліч трактувань різних авторів в різний період часу. Аналіз цих визначення представлений в табл. 1.1

*Таблиця 1.1.*

# Визначення транспортно-експедиторських послуг різних науковців в різний період часу

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Рік** | **Автор** | **Визначення** |
| **1** | **2** | **3** |
| 1960 | Гоберман І.М. | Організований комплекс допоміжних робіт, що пов’язаний з повним циклом операцій процесу переміщення вантажу від відправника до одержувача |
| 1964 | Ситник М.Д. | Посередницькі експедиційні послуги, що здійснюються за згодою перевізника та замовника і беруть на себе виконання всіх допоміжних та основних операцій з початку відправки товару до його відвантаження |
| 1975 | Аарон Ю.А. | Ряд пов’язаних між собою операцій та рішень про приймання та здачу вантажу, розрахунку декларацій та інших документів, що пов’язанні з переміщенням вантажу |
| 1977 | Афанасьев Л.Л. | Сукупність додаткових послуг, що відбуваються різними транспортними засобами та пов’язані з вантажно-розвантажувальними роботами, складуванням, зберіганням, контролем та страхуванням вантажу з веденням відповідного обліку та документообороту |
| 1977 | Лесов Ю.І. | Операції, що носять допоміжний характер і виконуються спеціалізованими авто-фірмами, що займаються перевезенням вантажу від відправника до одержувача гарантуючи безпеку та контроль виконання замовлень |
| 1979 | Александров Л.А. | Єдиний налагоджений процес перевезення вантажу з гарантією його безпеки та без участі відправника та одержувача |

*продовження табл. 1.2*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 1991 | Гараніна Л.І. | Повний цикл перевезення вантажів з пункту відправки до пункту здачі  |
|  |  |  |
| 1980 | Ченцов К.П. | Систематизовані операції з виконання вантажоперевезень, екпедитування та розвантаження за дорученням спеціальних фірм |
| 1982 | Ходош М.С. | Повністю контрольований процес передачі вантажу від відправника до одержувача, що починається одразу після завантаження транспортних засобів і до розвантаження |
| 1983 | Сич Є. | Особлива діяльність підприємства, що спрямована на виконання передачі вантажу від відправника до одержувача без їх прямого втручання |
| 1986 | Шишков В.І. | Операції по забезпеченню перевезення вантажу та додаткового його обслуговування спеціальними підприємствами за дорученням відправника |
| 2002 | Тульчинський Л.І. | Один з видів послуг по перевезенню товару та супутніх йому процесів |
| 2005 | Флорова А.Т. | Основна сукупність операцій та допоміжних рішень в питаннях транспортування та експедирування товару від відправника до дорученого одержувача  |
| 2007 | Нагорний Є.В. | Вантажно-транспортні послуги, які надаються згідно затверджених договорів між відправником вантажу та його одержувачем |
| 2008 | Неруш Ю.М. | Сукупність допоміжних операцій, що виконуються за допомогою експедитора та окремо оплачуються відправником на основі договірних обов’язків |
| 2009 | Сханова С.Е. | Повністю охвачений цикл перевезення товару до отримувача за умовами між перевізником та відправником  |
| 2010 | Саюн А.О. | Певні операції, що виконуються на товарному ринку та надаються спеціалізованими фірмами по перевезенню та транспортуванню вантажу |
| 2013 | Ревуцька Т.В. | Підприємницька діяльність, яка виконується на умовах транспортних договорів та забезпечує якісне виконання всіх операцій пов’язаних з транспортно-експедиторською діяльністю |
| 2015 | Раскевич І.О. | Виконання операцій транспортно-експедиторського характеру для перевезення вантажу до одержувача витримуючи всі норми та використовуючи різні види транспорту |

Таким чином, можна побачити, що в основному всі визначення мають схожість, багато науковців, а саме Ченцов К.П., Флорова А.Т., Ревуцька Т.В. та Раскевич І.О. вважають процес транспортування та експедиторську діяльність нерозлучними стадіями перевезення товару. Такі автори, як Аарон Ю.А., Афанасьев Л.Л. та Неруш Ю.М. наголошують свою увагу на документообороті, що є невід’ємною частиною транспортно-експедиторських послуг та вимагає якісного контролю та чітко визначених умов перевезення вантажу від відправника до отримувача. Також деякі автори звертають увагу про домовленість оплати праці та гарантії зберігання та страхування товару, що є важливими перевагами фірм, які надають подібні транспортно-експедиторські послуги.

Найбільш точне пояснення терміну транспортно-експедиторських послуг починається з процесного підходу. Таким чином можна виділити певні операції які входять до процесу та відповідну відповідальність у вигляді договорів, ордерів, декларацій про умови виконання цих операцій в єдиному непереривному процесі.

Слід звернути увагу та експедиторську складову такого процесу, вона відповідає за контроль та якість виконання обов’язків, саме сюди входять такі елементи роботи, як:

* повний контроль за складуванням вантажу, куди входять операції сортування відправки по замовленням;
* формування товарно-транспортних документів;
* роботи, пов’язані з завантаженням та розвантаженням транспортних засобів;
* приймання та здача товару;
* всі фінансово-оплатні операції;
* визначення та формування схем поставки вантажу;
* контроль за здійсненням операцій зі страхування та оформлення відповідних документів;
* супровід водія;
* пакування товару;
* маркування товару та інші додаткові операції.

Найбільш популярним є використання транспортно-експедиторських послуг спеціальними посередницькими фірмами. Так великі підприємства з ціллю економії віддають таку важливу складову транспортування на аутсорсинг. Більшість невеликих підприємств віддають свою перевагу власному автопарку, оскільки в більшості випадках для малого товарообороту це є вигіднішим.

Експедитор є представником однієї зі сторін за договором транспортної експедиції, яка бере на себе відповідальність за організацію та надання транспортно-експедиційних послуг. Таким чином, транспортно-експедиційні послуги є певним результатом роботи виконавця, в обличчі експедитора, та споживача, в обличчі замовника або вантажоодержувача, транспортно-експедиційних послуг, та включає в себе повне виконання всіх договірних зобов’язань та вимог щодо транспортування вантажу.

Одним з важливих завдань транспортно-експедиторських послуг, крім управління транспортуванням, є складське обслуговування. В даному випадку метою діяльності виступає оптимізація запасів і потоків в просторі і часі одночасно за двома критеріями:

* доступність для реалізації на оптових складах і в магазинах максимально можливого асортименту в достатній кількості по кожній позиції з урахуванням можливих коливань попиту;
* підвищення оборотності товарів, т. е. зниження часу усередненого циклу між закупівлею (виробництвом) товару і його відвантаженням замовнику.

Процес транспортно-експедиторського обслуговування високого рівня ґрунтується в даний час на створенні і використанні логістичних транспортно-розподільних кіл, які створюються між виробниками продукції, експедиторами і торговельними організаціями.

Логістичний ланцюг - ланцюг (мережа), по якій товар із сировини перетворюється в готовий виріб і потім через систему продажів потрапляє до кінцевого споживача. Очевидно, що поняття «управління продажами» проявляється тільки в останньому ланці логістичного ланцюга, а саме на етапі продавець - споживач. Слід також відрізняти управління логістичними ланцюгами від управління дистрибуцією, яке сфокусовано більшою мірою на забезпеченні наявності товару на складах, ніж на загальній проблемі вартості операцій. Система управління ланцюгами поставок вирішує важливі питання формування структури складів сировини і готової продукції для зменшення операційних витрат, визначення способу оптимізації схеми транспортних операцій, вибору місця виробництва товару для поставки на конкретний регіональний ринок.

Транспортні витрати, як і логістичні в цілому включаються в кінцеву вартість товару, що проходить через всі стадії транспортування від завантаження в транспортний засіб до відвантаження кінцевому споживачу. На вартості відображається загальна ефективність всіх логістичних операцій, в тому числі транспортних і маркетингових. Найбільш керованими, з точки зору кінцевої вартості, є початкові операції (стадії) виробництва товарів, а найбільш чутливими - кінцеві або продажні.

Транспортні компанії, викуповуючи вантаж у постачальників, звільняють останніх від виконання функцій, а значить, і витрат з розподілу продукції і стають розподільними центрами. Транспортно-розподільні центри бувають:

* міжнародні - обслуговують кілька країн;
* національні - обслуговуючі кілька організацій однієї країни;
* внутрішньо-регіональні - обслуговуючі одну організацію в одному регіоні.

Таким чином. учасниками транспортно-експедиторської діяльності є клієнти, перевізники, експедитори, транспортні агенти, порти, залізничні станції, об’єднання і спеціалізовані підприємства залізничного, авіаційного, автомобільного, річкового і морського транспорту, митні брокери і інші особи, що виконують роботи (надаючи послуги) при перевезенні вантажів.

Транспортно-експедиторська послуга – робота, безпосередньо пов’язана з організацією і забезпеченням перевезень експортного, імпортного, транзитного або іншого вантажу за договором транспортної експедиції. Займатися таким видом діяльності, як надання послуг з транспортної експедиції, можуть суб’єкти господарювання різних форм власності, як юридичні особи, так і фізичні особи-підприємці. Суб’єкти господарювання, які займаються цим видом діяльності, іменуються експедиторами. На практиці досить часто перевізники одночасно виконують обов’язки експедиторів. І оскільки при цьому розмежувати обов’язки перевізника і експедитора дуже складно, якщо перевізник виконує обов’язки експедитора, то він зобов’язаний керуватися нормами діючого законодавства. Додатково відзначимо, що як учасники транспортно-експедиторської діяльності можуть виступати не тільки експедитор, перевізник і клієнти (замовники), але і інші особи, що виконують роботи (надаючи послуги) при перевезенні вантажів.

**1.3. Суб'єкти транспортно-експедиторського обслуговування**

Розглядаючи ринок ТЕП, необхідно виділити його основні суб'єкти.

**Усі суб'єкти ТЕО можна з деяким ступенем умовності розділити на три основні групи:**

 - **державні органи**, що є безпосередніми, прямими або непрямими суб'єктами ТЕО. Державі найчастіше належать дороги, порти, склади, мости й інші споруди, що мають значення для транспортування вантажу. Держава, діючи в особі митних і прикордонних органів, адміністрацій портів, аеропортів, автомобільних і залізниць, прямо бере участь у транспортному процесі, є регулюючим і контролюючим органом, що формують правову основу для транспортно-експедиційної діяльності;

- **споживачі транспортно-експедиторських послуг** - особи, зацікавлені в здійсненні перевезення. До них належать виробники продукції і її покупці, посередники;

- **організації, що надають супутні послуги** в процесі доставки вантажу.

**Основними організаціями, що надають супутні послуги, є наступні суб'єкти ТЕО:**

Перевізники — організації, що здійснюють безпосереднє переміщення вантажу, що мають власні ТЗ і всі дозволи, необхідні для здійснення конкретних видів перевезень. Перевізники можуть працювати як прямо зі споживачем транспортних послуг, так і за допомогою експедиторів.

Транспортно-експедиторські компанії — організації, що надають широкий спектр послуг, пов'язаних з доставкою вантажу від відправника до одержувача.

Транспортні й вантажні термінали, склади — організації, що володіють ресурсами для зберігання, складування, консолідації й розподілу вантажів. Завдання термінальних комплексів полягає в забезпеченні комплексності транспортного процесу, вантажопереробки, тимчасового складування, погодженої передачі вантажу з одного виду транспорту на іншій.

Термінальні комплекси, залежно від сфери діяльності, спрямовані на надання наступних основних послуг:

- узгодження строків прибуття й відправлення вантажів при перевантаженні їх з одного виду транспорту на іншій;

- виконання НРР;

- тимчасове складування вантажу;

- організація тривалого зберігання;

- комплектація відправлень;

- виконання тарно-пакувальних операцій;

- оформлення транспортних документів;

- надання інформаційних послуг.

Страхові компанії — організації, що надають послуги зі страхування вантажів, ТЗ і відповідальності перевізника або експедитора, з метою створення для суб'єктів, що бере участь у доставці вантажу, гарантії компенсацій, передбачуваних під час перевезення збитків і спрощення одержання такої компенсації.

Стивідорні компанії — організації, що надають послуги зі здійснення ПРР і привабливі комплексом необхідних для їхнього здійснення засобів.

Тальманскі компанії — організації, що надають послуги з підрахунку вантажу при навантаженні на судно й вивантаженню з нього. Звичайно, послуги тальманів застосовують при прийманні й здачі вантажів, перевезених з урахуванням вантажних місць (ВМ). На основі документів про облік вантажів відбувається розбір претензій і позовів, що стосуються недостачі вантажу.

Консалтингові компанії — організації наступні послуги, що надають:

- проведення маркетингових досліджень по кон'юнктурі транспортних ринків;

- консультування сторін майбутньої зовнішньоторговельної угоди з метою розробки транспортних умов договору купівлі-продажу, у тому числі вибору базисної умови поставки;

- визначення оптимального маршруту перевезення вантажу, способів його доставки, видів транспорту, пунктів перевантаження вантажу;

- вибір перевізників;

- визначення вартості доставки вантажу й транспортної складовій у контрактній ціні товару;

- визначення строків доставки вантажу.

Логістичні компанії — організації, що надають послуги з організації оптимальних вантажопотоків різними видами транспорту, комплектуванню груп товарів, способам оптимізації перевезень між різними видами транспорту й т.п. Логістичні компанії проводять вивчення потреб клієнтури з метою більш якісного її обслуговування й представляють результати таких досліджень у вигляді рекомендацій або необхідних логістичних послуг.

Сюрвейєрські компанії — організації, що надають послуги, пов'язані з обстеженням ТЗ, транспортного устаткування й вантажів з метою виявлення їх стану (на момент огляду), який підтверджується сюрвейєрським актом. Сюрвейєрський акт служить одним з доказів при вирішенні спорів у випадку псування, ушкодження або втрати об'єкта.

**1.4. Особливості розвитку транспортно-експедиторської діяльності в Україні**

Розвиток транспортно-експедиторської діяльності (ТЕД) пов’язаний з розвитком транспорту, тому й появу даного виду діяльності можна віднести до появи перших транспортних компаній. Сервіс транспортно-агентських послуг з’явився в середньовіччі у зв’язку з розвитком торговельного мореплавання, а експедиторських – із середини XIX сторіччя.

Сучасний стан транспортно-експедиторської діяльності в Україні характеризується в першу чергу наявністю правової бази. Відносини, які виникають під час транспортного експедирування вантажів усіма видами транспорту, крім трубопровідного, регулюються на законодавчому рівні.

Найбільш істотними проблемами технологічного характеру, характерними для сучасного етапу розвитку ТЕО, є:

- низький рівень організації комерційної експлуатації транспорту через недоліки в організації експедиторської діяльності;

- застосування під час ТЕО науково необґрунтованих і, як наслідок, неефективних і неконкурентоспроможних технологій обслуговування замовників;

- відсутність ефективної системи інформаційно-аналітичної підтримки операторів експедиторських компаній.

Крім того, необхідно відзначити, що сфера діяльності сучаснихТЕП – організація переважно міжнародних вантажних автоперевезень; фактично експедиторські підприємства виконують функції організаційного модуля в системі міжнародних перевезень. Зосередження діяльності ТЕП лише на сегменті ринку міжнародних перевезень не може позитивно відбитись на стані внутрішнього ринку транспортного обслуговування населення й організацій. Сучасні автотранспортні організації не виконують в повній мірі функції з координації й керування транспортним обслуговуванням у відповідних регіонах. Перевезення здійснюються безліччю дрібних підприємств, іїх діяльність не координується з позицій мінімізації сумарних витратна доставку й загального часу простоїв виробничих підприємств через збої в поставках (тобто не забезпечується виконання повною мірою основних принципів логістики).

У свою чергу, практика транспортного експедирування при міжнародних вантажних перевезеннях, що склалася, має ряд недоліків.

ТЕП, що здійснюють оформлення документації й розробку маршрутів руху транспортних засобів у міжнародному сполученні, працюють в умовах гострої конкуренції. Через відсутність науково обґрунтованих методик вибору оптимальних стратегій поведінки на ринку їх діяльність хаотична і, як наслідок, недостатньо ефективна.

Аналіз показує, що, не дивлячись на наявність програмного забезпечення з оформлення транспортної й митної документації, практично відсутні програмні продукти для прийняття оптимальних технологічних рішень (через відсутність відповідної наукової бази).

З початку 1990-их років ТЕО розбудовується в якісно (і кількісно, якщо говорити про відповідність зміни обсягів ТЕО зміні обсягів вантажної роботи) нових умовах. Тому, не дивлячись на наявність відомих науково обґрунтованих підходів до організації ТЕО, необхідна розробка нових і адаптація до умов ринкових відносин існуючих методів і моделей.

Розв’язання цих завдань дозволяє створити наукову базу для забезпечення ефективного ТЕО підприємств і організацій в Україні.

Отже, до утворення незалежної України, незважаючи на значний розвиток ТЕО, комплекс транспортно-експедиційних послуг усе ще був незначний і задовольняв потреби усього на 15–20%. Це зв'язано з рядом причин, які можна об'єднати у три групи:

– недосконалість системи управління;

– низький рівень оснащення виробничої бази ТЕП;

– недоліки ТЕО, обумовлені зовнішніми факторами.

Дослідники виділяють 6 періодів розвитку транспортно-експедиційного обслуговування на Україні, що наведені в табл. 1.1.



**ТЕМА 2. Основні нормативно-правові засади провадження транспортно-експедиторської діяльності**

2.1.Види транспортно-експедиторських послуг.

2.2.Права та обов'язки експедитора

2.3. Права та обов'язки клієнта

2.4. Відповідальність експедитора і клієнта.

2.5. Договір транспортного експедирування

2.6. Міжнародні та національні об'єднання експедиторів

**2.1. Види транспортно-експедиторських послуг**

Експедитори надають клієнтам послуги відповідно до вимог законодавства України та держав, територією яких транспортуються вантажі, згідно з переліком послуг, визначеним у правилах здійснення транспортно-експедиторської діяльності, а також інші послуги, визначені за домовленістю сторін у договорі транспортного експедирування.

Транспортно-експедиторські послуги надаються клієнту при експорті з України, імпорті в Україну, транзиті територією України чи іншими державами, внутрішніх перевезеннях територією України.

**Експедитори за дорученням клієнтів:**

- забезпечують оптимальне транспортне обслуговування, а також організовують перевезення вантажів різними видами транспорту територією України та іноземних держав відповідно до договорів (контрактів), згідно з якими сторони мають право використовувати відомі міжнародні звичаї, рекомендації, правила міжнародних органів та організацій, якщо це не заборонено прямо або у виключній формі цим та іншими законами України;

- фрахтують національні, іноземні судна та залучають інші транспортні засоби і забезпечують їх подачу в порти, на залізничні станції, склади, термінали або інші об'єкти для своєчасного відправлення вантажів;

- здійснюють роботи, пов'язані з прийманням, накопиченням, подрібненням, доробкою, сортуванням, складуванням, зберіганням, перевезенням вантажів;

- ведуть облік надходження та відправлення вантажів з портів, залізничних станцій, складів, терміналів або інших об'єктів;

- організовують охорону вантажів під час їх перевезення, перевалки та зберігання;

- організовують експертизу вантажів;

- здійснюють оформлення товарно-транспортної документації та її розсилання за належністю;

- надають в установленому законодавством порядку учасникам транспортно-експедиторської діяльності заявки на відправлення вантажів та наряди на відвантаження;

- забезпечують виконання комплексу заходів з відправлення вантажів, що надійшли в некондиційному стані, з браком, у пошкодженій, неміцній, нестандартній упаковці або такій, що не відповідає вимогам перевізників;

- здійснюють страхування вантажів та своєї відповідальності;

- забезпечують підготовку та додаткове обладнання транспортних засобів і вантажів згідно з вимогами нормативно-правових актів щодо діяльності відповідного виду транспорту;

- забезпечують оптимізацію руху матеріальних потоків від вантажовідправника до вантажоодержувача з метою досягнення мінімального рівня витрат;

- здійснюють розрахунки з портами, транспортними організаціями за перевезення, перевалку, зберігання вантажів;

- оформляють документи та організовують роботи відповідно до митних, карантинних та санітарних вимог;

- надають підготовлений транспорт, який має додаткове обладнання згідно з вимогами, передбаченими законодавством.

**2.2.Права та обов'язки експедитора**

**Експедитор має право:**

- обирати або змінювати вид транспорту та маршрут перевезення, обирати або змінювати порядок перевезення вантажу, а також порядок виконання транспортно-експедиторських послуг, діючи в інтересах клієнта, згідно з відповідним договором транспортного експедирування;

- відступати від вказівок клієнта в порядку, передбаченому договором транспортного експедирування;

- на відшкодування в погоджених з клієнтом обсягах додаткових витрат, що виникли в нього при виконанні договору транспортного експедирування, якщо такі витрати здійснювалися в інтересах клієнта;

- притримувати вантаж, що знаходиться в його володінні, до моменту сплати плати експедитору і відшкодування витрат, здійснених ним в інтересах клієнта, або до моменту іншого забезпечення виконання клієнтом його зобов'язань у частині сплати плати експедитору та відшкодування вказаних витрат, якщо інше не встановлено договором транспортного експедирування;

- не приступати до виконання обов’язків за договором транспортного експедирування до отримання від клієнта всіх необхідних документів та іншої інформації щодо властивостей вантажу, умов його перевезення, а також іншої інформації, необхідної для виконання експедитором обов’язків, передбачених договором транспортного експедирування.

**Обов'язки експедитора:**

Експедитор зобов'язаний надавати транспортно-експедиторські послуги згідно з договором транспортного експедирування і вказівками клієнта, погодженими з експедитором у встановленому договором порядку.

За необхідності відступати від вказівок клієнта, зокрема в разі виникнення загрози пошкодження вантажу, безпеці людей і довкіллю, експедитор зобов'язаний попередньо отримати згоду клієнта на таке відступлення. У разі якщо немає можливості попередньо повідомити про це або якщо відповідь на такий запит не отримано експедитором у належний за наявними обставинами строк, експедитор має право діяти на свій розсуд, повідомивши клієнта про свої дії, як тільки таке повідомлення стане можливим.

Договором транспортного експедирування можуть бути передбачені й інші обов'язки експедитора.

**2.3. Права та обов'язки клієнта**

**Клієнт має право:**

- визначати маршрут прямування вантажу та вид транспорту;

- вимагати від експедитора надання інформації про хід перевезення вантажу;

- давати вказівки експедитору, які не суперечать договору транспортного експедирування та документам, наданим експедитору;

- змінювати маршрут доставки вантажу і кінцевого вантажоодержувача, завчасно повідомивши про це експедитора, з відшкодуванням витрат на зміну маршруту відповідно до договору транспортного експедирування.

**Обов’язки клієнта:**

Клієнт зобов'язаний своєчасно надати експедитору повну, точну і достовірну інформацію щодо найменування, кількості, якості та інших характеристик вантажу, його властивостей, умов його перевезення, іншу інформацію, необхідну для виконання експедитором своїх обов'язків за договором транспортного експедирування, а також документи, що стосуються вантажу, які потрібні для здійснення митного, санітарного та інших видів державного контролю і нагляду, забезпечення безпечних умов перевезення вантажу.

Клієнт зобов'язаний у порядку, передбаченому договором транспортного експедирування, сплатити належну плату експедитору, а також відшкодувати документально підтверджені витрати, понесені експедитором в інтересах клієнта в цілях виконання договору транспортного експедирування.

Договором транспортного експедирування можуть бути передбачені й інші обов'язки клієнта.

**2.4. Відповідальність експедитора і клієнта.**

Експедитор відповідає перед клієнтом за кількість місць, вагу, якщо проводилося контрольне зважування у присутності представника перевізника, що зафіксовано його підписом, належність упаковки згідно з даними товарно-транспортних документів, що завірені підписом представника перевізника, якщо інше не встановлено договором транспортного експедирування.

За невиконання або неналежне виконання обов'язків, які передбачені договором транспортного експедирування і цим Законом, експедитор і клієнт несуть відповідальність згідно з [Цивільним кодексом України](http://zakon.nau.ua/doc/?code=435-15), іншими законами та договором транспортного експедирування.

Експедитор несе відповідальність за дії та недогляд третіх осіб, залучених ним до виконання договору транспортного експедирування, у тому ж порядку, як і за власні дії.

**Врегулювання роботи експедиторських компаній**

Робота українських експедиторських компаній на ринку автоперевезень безперечно потребує державного врегулювання.

Перевізниками тривалий час ініціюється питання щодо необхідності державного врегулювання транспортно-експедиторської діяльності у зв‘язку з тим, що доволі типовими є випадки, коли експедитори не розраховуються з ними за виконані перевезення. Аналіз міжнародного законодавства свідчить про відсутність єдиних підходів до цього питання.

Вирішення зазначеної проблеми ще не завершене.

Фіксувалися спроби на законодавчому рівні узгодити між собою інтереси всіх ланок, залучених до замовлення, організації та безпосереднього виконання перевезень вантажів за рахунок механізму гарантування виконання зобов‘язань експедиторів під час надання транспортно-експедиторських послуг та вирішити існуючий конфлікт інтересів між суб‘єктами цього ринку. Відповідні законопроекти були відкликані Верховною Радою України. Остання спроба законодавчих змін сформована з боку АсМАП України під час розробки нової редакції Закону України «Про автомобільний транспорт». Відповідь Міністерства інфраструктури України від 25.08.2015р. №9397/25/10-15, що це питання не регулюється актами законодавства ЄС, переліченими у Додатку ХХХІІ Угоди про асоціацію.

Проти законодавчих змін експертами Верховної Ради України, зокрема, висувались наступні аргументами:

- необхідність комплексного вирішення подібних проблем при експедируванні вантажів іншими видами транспорту, оскільки дія Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність», до якого пропонуються відповідні зміни, поширюється на відносини, що виникають при транспортному експедируванні вантажів усіма видами транспорту, крім трубопровідного;

- недостатня обґрунтованість запропонованого розміру гарантії експедитора – «основних засобів, необтяжених зобов’язаннями, оборотних та фінансових активів на суму 50000 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян»;

- значне посилення відповідальності суб’єктів господарювання, які надають транспортно-експедиційні послуги на автомобільному транспорті та створення надмірних обтяжень для суб’єктів господарської діяльності, що окрім перешкоджання в реалізації суб’єктивних прав і законних інтересів може створити умови для виникнення корупційних відносин.

Спроба вирішити проблеми нормативного регулювання шляхом розробки Правил здійснення транспортно-експедиторської діяльності теж виявилась невдалою. На запит АсМАП України отримана відповідь Міністерства інфраструктури України (№10851/25/10-17 від 24.10.2017р.) про відсутність правових підстав для розробки Правил здійснення транспортно-експедиторської діяльності.

Поряд з цим, на сьогодні, ліцензуються види діяльності, що несуть небезпеку життю людини чи державі, а кількість таких видів діяльності, останнім часом зменшена з 66 до 33. Показовим є навіть відсутність вимоги щодо наявності ліцензій при внутрішніх вантажних перевезеннях. На цьому фоні, на думку державних органів, введення обмежень доступу до ринку експедиторської діяльності виглядає не логічним.

Обговорення цієї проблеми відбувалось під час засідань Ради АсМАП України та на засіданнях регіональних рад Асоціації.

Враховуючи викладене вище, для уникнення негативних наслідків при здійсненні транспортно-експедиторської діяльності рекомендується перед укладанням договору перевірити контрагента та скористатися користуватися публічними реєстрами експедиторів.

**2.5. Договір транспортного експедирування**

Усі правовідносини учасників транспортно-експедиторського процесу в обов'язковому порядку мають бути закріплені договором транспортного експедирування (ТЕ), 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; термін виконання договору, а також всі інші умови, щодо яких за заявою хоча б однієї зі сторін має бути досягнуто згоди. Зовнішньоекономічні договори (контракти) транспортного експедирування повинні відповідати вимогам законодавства України про зовнішньоекономічну діяльність.

Докладні вимоги до укладення договору ТЕ, а також права й обов'язки сторін визначають норми [ст. 9, ст. 10 Закону № 1955](https://ips.ligazakon.net/document/view/T041955?ed=2004_07_01&an=68), [ЦКУ](https://ips.ligazakon.net/document/view/T030435?ed=2005_03_03) та [ГКУ](https://ips.ligazakon.net/document/view/T030436?ed=2005_03_25). Тому на цих моментах ми не будемо зупинятись.

Договором ТЕ передбачається розмір плати експедитору. Він може встановлюватися як у фіксованому розмірі, так і у вигляді відсотка від обсягу послуг, організованих експедитором. При цьому слід пам'ятати, що згідно із [ст. 9 Закону № 1955](https://ips.ligazakon.net/document/view/T041955?ed=2004_07_01&an=93) у плату експедитора не включаються витрати експедитора на оплату послуг (робіт) інших осіб, залучених до виконання договору і на оплату зборів (обов'язкових платежів), що сплачуються при виконанні договору 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 підтверджується єдиним транспортним документом чи комплектом документів (залізничних, автомобільних, авіаційних накладних, а також коносаментів), що відображають шлях проходження вантажу від пункту його відправлення до пункту його призначення.

Звернімо увагу, що особливістю договору транспортного експедирування є те, що він містить елементи договору комісії. Адже за даним договором експедитор зобов'язується за плату і за рахунок клієнта виконати чи організувати виконання послуг, визначених договором, що пов'язані з перевезенням вантажу ([ст. 929 ЦКУ](https://ips.ligazakon.net/document/view/T030435?ed=2005_03_03&an=844015), [ст. 316 ГКУ](https://ips.ligazakon.net/document/view/T030436?ed=2005_03_25&an=1974), [ст. 9 Закону № 1955](https://ips.ligazakon.net/document/view/T041955?ed=2004_07_01&an=93)). Але саме на цій умові ознаки комісії в даному договорі і закінчуються. Відносини за договорами комісії визначені [главою 69 ЦКУ](https://ips.ligazakon.net/document/view/T030435?ed=2005_03_03&an=844100).

Розглянемо оподатковування операцій із надання експедиторських послуг.

По договору транспортного експедирування експедитор зобов’язується за плату та за рахунок клієнта виконати або організувати виконання визначених договором послуг, пов’язаних з перевезенням вантажу.

Тобто між перевізником та власником вантажу виникає посередник, який професійно організовує сам процес перевезення. Хоча в результаті замовник отримує саме перевезення.

Транспортно-експедиторською діяльністю можуть займатись як спеціалізовані підприємства, організації, так і інші суб’єкти господарювання. Законодавство не вимагає отримання ліцензії на транспортно-експедиторські послуги, окрім випадків, коли експедитор самостійно здійснює послуги перевезення, які підлягають ліцензуванню.

Договори транспортного експедирування  укладаються в письмовій формі.

В договорі з експедитором необхідно затвердити такі умови, які б чітко вказували на те, що це саме договір на експедирування, а не про перевезення вантажу. Адже, ці договори мають суттєві відмінності.

Так, відповідальність експедитора (наприклад, за несвоєчасну доставку вантажу, за пошкодження чи втрату вантажу) набагато більша, ніж відповідальність перевізника. Особливо це стосується міжнародних перевезень.

У відповідності до українського законодавства об’єм послуг, які може надавати експедитор не лімітований, і в рамках одного договору може бути передбачено надання різного роду послуг.

Експедирування включає в себе укладення всіх необхідних договорів, в тому числі договору на перевезення, оформлення документів, сплату  мита та інших обов’язкових платежів, забезпечення збереження вантажу в процесі перевезення і до передачі його вантажоотримувачу та інші.

Експедитор може діяти як представник замовника і укладати договори перевезення та інші договори від імені замовника (тобто створювати правові наслідки не для себе, а для замовника – вантажовідправника) або діяти самостійно на основі договору і укладати договори від свого імені. Таким чином, договір експедирування може представляти собою різновид договору доручення або договору комісії.

Якщо в договорі на експедирування немає умови, згідно якої експедитору забороняється запросити третіх осіб для виконання умов договору, то це значить, що експедитор має право це робити за власним бажанням. Однак, в даному випадку експедитор несе відповідальність за дії третіх осіб, якщо в договорі не вказано інакше.

Законом передбачено ряд істотних умов договору про надання транспортно-експедиторських послуг, тобто умов, за відсутності яких договір вважається неукладеним.

Такими умовами є:

1. відомості про сторони договору:  для юридичних  осіб – резидентів України:   найменування, місцезнаходження  та  ідентифікаційний  код  в  Єдиному державному реєстрі підприємств та організацій України;  для юридичних  осіб  –  нерезидентів  України:  найменування, місцезнаходження та державу, де зареєстровано особу;  для фізичних  осіб  – громадян України:  прізвище,  ім’я,  по-батькові, місце проживання із зазначенням адреси та індивідуальний ідентифікаційний  номер  у  Державному  реєстрі  фізичних  осіб  – платників  податків та інших обов’язкових платежів;  для фізичних  осіб  –  іноземців,  осіб   без   громадянства: прізвище,   ім’я,   по   батькові  (за  наявності),  адресу  місця проживання за межами України;
2. вид послуги експедитора;
3. вид та найменування вантажу;
4. права, обов’язки сторін;
5. відповідальність сторін,  у тому числі в разі завдання  шкоди внаслідок дії непереборної сили;
6. розмір плати експедитору;
7. порядок розрахунків;
8. пункти відправлення та призначення вантажу;
9. порядок погодження змін маршруту,  виду транспорту,  вказівок клієнта;
10. строк (термін) виконання договору;
11. а також усі ті умови,  щодо яких за заявою хоча б  однієї  із сторін має бути досягнуто згоди.

Договір про транспортне експедирування може також містити наступні **умови:**

* обов’язок знайти такий транспортний засіб, в якому були б забезпечені умови перевезення і збереження вантажу;
* обов’язок організувати завантаження вантажу в транспортний засіб;
* обов’язок організувати розвантаження;
* обов’язок організувати складування вантажу;
* обов’язок підготувати , заповнити і зібрати усі необхідні документи для перевезення вантажу та/або його розмитнення.

За належне виконання договору транспортного експедирування клієнт сплачує експедиторові плату, яка сплачується окремо від компенсації витрат експедитора. Не включаються в оплату витрати на послуги, роботи інших осіб, залучених до виконання договору, зборів, обов’язкових платежів, що сплачуються при виконанні договору.

Зазначені витрати мають бути підтверджені документально.

Доказом надання експедитором послуг є єдиний транспортний документ або комплект документів, які відображають шлях прямування вантажу, а підтвердженням витрат експедитора є документи – рахунки, накладні тощо, видані суб’єктами господарювання, які залучались до договору експедирування.

Також варто зупинитись на деяких важливих та корисних правах експедитора.

Одним з таких є право відступати від вказівок клієнта в порядку, передбаченому договором. Це означає, що хоча експедитор  й отримує від клієнта вказівки щодо організації перевезення, проте має право вчиняти ефективніші на його думку дії, аніж ті, які з  клієнтом обумовлені.

Також експедитор має право на відшкодування не лише погоджених з клієнтом витрат, а й додаткових витрат, що виникли при виконанні договору, якщо такі витрати здійснювались в інтересах клієнта, і якщо обсяг таких можливих додаткових витрат був заздалегідь з клієнтом погоджений. Якщо клієнт не оплачує експедиторові плату за його послуги та не відшкодовує витрати, останній має право затримати вантаж до моменту оплати витрат.

З приводу відповідальності експедитора варто зауважити, що права та обов’язки перевізника та експедитора є самостійними, а отже, кожен відповідає за своє.

Під час укладення договору до пункту про відповідальність сторін необхідно підійти дуже ретельно. Адже, ні Цивільним кодексом України, ні [ЗУ «Про транспортно-експедиторську діяльність»](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15) межі відповідальності сторін чітко не визначені. А тому, щоб запобігти виникнення можливих труднощів, детально розпишіть, хто за що відповідає в разі завдання збитків та невиконання зобов’язань.

При цьому варто пам’ятати основне – здійснюючи перевезення власними силами експедитор несе відповідальність за схоронність вантажу.

У разі укладення експедитором договору на здійснення перевезення з перевізником, останній несе відповідальність за збереження вантажу, а пред’явити вимогу йому на відшкодування збитків у разі пошкодження чи втрати вантажу може клієнт, а не експедитор.

Окрему увагу у транспортно-експедиторському обслуговуванні слід звернути на страхування вантажу, умови страхування та межі відповідальності страхової компанії. Відповідні умови слід зазначити у договорах на транспортно-експедиторське обслуговування, щоб зобов’язання страхової компанії не були меншими, ніж зобов’язання експедитора перед клієнтом.

**2.6.Міжнародні та національні об'єднання експедиторів**

Експедитори відповідно до законодавства можуть на добровільних засадах об'єднуватися в об'єднання: асоціації, ліги, союзи тощо.

Об'єднання експедиторів створюються з **метою**:

- координації діяльності своїх учасників;

- розробки та здійснення заходів щодо підвищення рівня конкуренції за рахунок зростання професійної підготовки та якості послуг, що надаються;

- захисту інтересів своїх учасників, у тому числі в органах державної влади;

- участі в розробці проектів законів та інших нормативних актів у сфері транспортно-експедиторської діяльності;

- розробки заходів щодо захисту інтересів клієнтів;

- розробки умов експортно-імпортних поставок товарів, що мають стратегічне значення для України;

- інтеграції у світовий ринок транспортно-експедиторських послуг;

- участі в роботі міжнародних організацій транспорту, транспортно-експедиторських організацій тощо;

- розробки та затвердження актів, передбачених їх установчими документами;

- надання органам державної влади пропозицій щодо реалізації рекомендацій міжнародних організацій у галузі транспортно-експедиторської діяльності в Україні.

**Міжнародна федерація асоціацій автомобільного транспорту (ФІАТА)**

Міжнародна федерація експедиторських асоціацій ФІАТА є неурядовою некомерційною організацією. Вона створена в 1926 р. у Відні і зараз об’єднує  транспортно-експедиторські фірми 150 країн. Штаб-квартира цієї організації знаходиться в Цюриху. Як професійне об’єднання експедиторських фірм, які забезпечують організацію перевезень вантажів у міжнародному сполученні. ФІАТА є консультативним органом при Раді ООН з торгівлі і розвитку. ФІАТА представляє транспортно-експедиторські фірми в різних міжнародних органах і забезпечує захист інтересів експедиторів на міжнародному рівні, займається поширенням і підвищенням якості транспортно-експедиторських послуг, організовує підвищення кваліфікації експедиторів.

ФІАТА розробляє рекомендації щодо уніфікації транспортних документів  і типових умов експедирування та страхування, раціональна організація навантажувально-розвантажувальних операцій, взаємодії при перевезенні вантажів різними видами транспорту.

**Асоціація міжнародних експедиторів України**

Асоціація міжнародних експедиторів України (АМЕУ) заснована в Україні у 27.09.1994 року і є професійним, добровільним, некомерційним об'єднанням міжнародних експедиторів України. АМЕУ - національна асоціація Міжнародної федерації експедиторських асоціацій (FIATA). Метою діяльності Асоціації є координація зусиль експедиторів України для вирішення проблем їх професійної діяльності, які представляють загальний інтерес. Члени АМЕУ діють у всіх регіонах України і за кордоном, працюють зі всіма видами транспорту і вантажу, а також, відповідно до доручень вантажовласників, надають їм послуги, пов'язані із зовнішньоторговельними операціями (митне оформлення, фрахт, страхування, стеження і т.д.) при перевезенні експортних, імпортних і транзитних вантажів.

Основні задачі Асоціації:

- узагальнення світового досвіду експедиторської діяльності з метою інтеграції України в світовий ринок експедиторських послуг;

- сприяння підвищенню якості послуг, що надаються у сфері перевезень і транспортно-експедиторського обслуговування в цілому, залучення додаткових об'ємів перевезень через Україну;

- захист українського ринку транспортно-експедиторських послуг від недобросовісних вітчизняних і іноземних експедиторів;

- підготовка професійних кадрів і підвищення рівня кваліфікації фахівців експедиторських організацій відповідно до стандартів FIATA;

- інформаційне забезпечення з питань професійної діяльності;
проведення семінарів, нарад, конференцій з питань організації і практики експедиторської діяльності;

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

**ТЕМА 3. Ефективність діяльності транспортно-експедиторських підприємств**

3.1. Маркетингова діяльність транспортно-експедиторських підприємств.

3.2. Формування стратегій партнерських відносин транспортно-експедиторських підприємств з клієнтами.

3.3. Роль та призначення аутсорсингу при здійсненні транспортно-експедиторського обслуговування.

**3.1.Маркетингова діяльність транспортно-експедиторських підприємств**

**Маркетингова діяльність** — це вид діяльності з вивчення, створення і задоволення попиту споживачів на матеріальні й нематеріальні цінності за допомогою взаємовигідного обміну, з урахуванням цілей самого підприємства.

В сфері транспортно-експедиторського обслуговування існують такі взаємозалежні одиниці в маркетингу послуг:

1) керівництво підприємства;

2) контактний персонал;

3) клієнти;

4) допоміжний персонал.

В процесі діяльності транспортно-експедиторських підприємств спостерігаються три контрольованих ланки взаємодії:

1) керівництво підприємства – клієнт;

2) керівництво підприємства – контактний персонал;

3) контактний персонал – клієнт.

Маркетингова діяльність для транспортно-експедиторських підприємств полягає в застосуванні:

- традиційного маркетингу;

- внутрішнього маркетингу;

- інтерактивного маркетингу.

**Традиційний маркетинг** - це маркетингова діяльність у ланці «керівництво підприємства - клієнт». Його задачами в сфері транспортно-експедиторських послуг є: аналіз стану ринку послуг, зовнішніх умов діяльності підприємств і їхніх потенційних можливостей надання послуг; визначення основних цілей функціонування підприємства; розробка і здійснення цінової, комунікаційної і розподільної політик.

**Внутрішній маркетинг** - це маркетингова діяльність у ланці «керівництво підприємства - контактний персонал» і «керівництво підприємства - допоміжний персонал». Для задоволення потреб персоналу керівництво підприємства має забезпечити можливість успішного виконання транспортно-експедиторських послуг - створити такі матеріальні умови, які б дали змогу допоміжному персоналу якісно обслуговувати контактний персонал, а контактному персоналу – клієнта.

**Інтерактивний маркетинг**- це маркетингова діяльність у ланці «контактний персонал - клієнт» і «допоміжний персонал - контактний персонал». У даному випадку змінюються функції контактного персоналу. Головною задачею допоміжного і контактного персоналу є формування якості, яку одержує клієнт у процесі обслуговування.

**3.2. Формування стратегій партнерських відносин транспортно-експедиторських підприємств з клієнтами**

**Зовнішньоторговельна діяльність** – діяльність суб'єктів господарської діяльності України та іноземних суб'єктів господарської діяльності, побудована на взаємовідносинах між ними, що має місце як на території України, так і за її межами.

**Ефективність** зовнішньоторговельних операцій являє собою сукупність **наступних факторів:**

**1. Ризик вибору і надійності партнера.**

Отримати довідку про передбачуваного партнера можна із баз даних торгово-промислових палат, банків, страхових компаній, союзів підприємців, спеціалізованих аналітичних компаній. Посольства і представництва держав забезпечують зацікавлених осіб інформацією про експорт і імпорт своїх країн, включаючи списки товарів і можливих партнерів. Правило п’яти «С» передбачає наступне інформування про партнерів:

1. Характер (character) – особистість партнера, його репутацію в діловому світі, відповідальність і готовність виконати зобов’язання.

2. Фінансові можливості (capacity) – здатність погасити борги за рахунок поточних грошових надходжень або продажу активів.

3. Майно (capital) – величину і структуру акціонерного капіталу.

4. Забезпечення (collateral) – види і вартість активів, передбачуваних в якості застави при отриманні кредиту.

5. Загальні умови (conditions) – стан економічної кон’юктури і зовнішні фактори.

**2.Маркетингові ризики і правильний вибір умов виконання зовнішньоторговельних операцій.**

Маркетингові ризики пов’язані з можливістю просування та реалізації товарів на ринках збуту. До основних маркетингових ризиків належать:

- оцінка рівня конкурентоспроможності товару;

- ризик вибору і надійності партнера;

- ризики, пов’язані з умовами угод.

Оцінка рівня конкурентоспроможності товару є важливою умовою для експортера при виході на зовнішній ринок. Процедура оцінки рівня конкурентоспроможності передбачає:

1. Аналіз ринку і вибір найбільш конкурентоздатного товару – зразку в якості бази для порівняння і визначення рівня конкурентоздатності обраного товару.

2. Визначення набору порівнюваних параметрів і характеристик обох товарів.

3. Визначення сукупного показника конкурентоздатності товару.

Збутова політика на міжнародних ринках потребує проведення аналізу на основі оцінки наступних показників: розмір потенційного ринку; динаміка зростання торгівлі даного типу товару; сезонність попиту на товар; вартість товару у порівнянні з місцевими аналогами; потреба в товарах у регіонах; частота покупок товару; ставлення до товару у торгових посередників; торгово-політична ситуація в країні; наявність обмежень на торгівлю; ефективність реклами; наявність інформації про ринок.

Оцінку даних характеристик доцільно проводити з урахуванням невизначеності інформації про ринок. Це допоможе отримати початкову оцінку можливостей ринку, прийняти правильне рішення про вихід на нього і оцінити можливі наслідки.

**3.Складність і вартість процедур, пов’язаних з митними формальностями.** **Сума митних платежів та наявність нетарифних обмежень в країні продавця і країні покупця.**

Платежі, пов’язані з митним оформленням товару, складають від 30% до 70% в ціні угоди. Робота з визначення ефективності зовнішньоторговельної угоди починається з розрахунків цих затрат. При цьому рекомендується застосування наступних послідовностей робіт:

- визначення коду товару за Товарною номенклатурою (код ТН ЗЕД);

- визначення митної вартості товару з урахуванням впливу базисних умов поставки;

- визначення суми митних платежів.

**4. Транспортні ризики.**

Ризик – поєднання ймовірності збитків, заподіяних небезпекою та можливої величини певного збитку.

На транспорті ризик пов’язаний із основним різновидом діяльності – процесом перевезень пасажирів та вантажів, а також з виконанням вантажувальних робіт, зберіганням вантажів, здійсненням технічного обслуговування і ремонту транспортної техніки, постачанням експлуатаційними матеріалами виробництва та іншими процесами. Ризик виникнення небажаних подій при перевезеннях насамперед залежить від технічного стану транспортного засобу. Виробничий ризик також пов’язаний із виникненням форсмажорних обставин, за яких транспортному засобу або особам, що перебувають у ньому, загрожує небезпека, або транспортний засіб зазнав шкоди чи повністю зруйнований, або воно здійснило вимушену зупинку (посадку), не досягнувши пункту свого призначення (поза автотранспортним терміналом).

**Ризики в автомобільному транспорті**.

На автомобільному транспорті величина ризику найчастіше визначається ймовірністю настання випадків дорожньо-транспортних пригод (зокрема зі смертельними наслідками), яку з достатнім ступенем точності можна виявити з статистичних даних. Тобто ризик для людини може бути виміряний числом летальних випадків (травм), що відбулися за одиницю часу від даного виду діяльності.

Найефективнішім аналіз ризику виникнення небажаних подій може бути:

- на стадії проектування автомобільних доріг;

- у процесі оцінки діяльності дорожніх організацій і органів управління дорожнього господарства з безпеки дорожнього руху;

- під час аудиту для оцінки небезпеки ділянок доріг;

- у процесі розроблення заходів щодо безпеки дорожнього руху на окремих ділянках дороги та на дорозі загалом.

Але першочерговим завданням є визначення факторів ризику ДТП, які можна розділити на наступні групи:

1. Фактори, що впливають на рівень ризику:

- економічні;

- демографічні - заходи в галузі міського планування;

- фактори, що впливають на тривалість часу в дорозі або на вибір способу пересування;

- співвідношення високошвидкісного руху з вразливістю користувачів доріг.

2. Фактори ризику, що впливають на ймовірність потрапляння в аварію:

- перевищення швидкості;

- фізіологічні аспекти (алкогольне або наркотичне сп’яніння, втома, поганий зір водія);

- їзда в темний час доби;

- фактори, пов’язані з транспортним засобом (несправний стан гальмівної системи, загальний технічний стан транспортного засобу, періодичність проходження технічних оглядів);

- недоліки у конструктивному вирішенні доріг;

- недостатня видимість, обумовлена станом навколишнього середовища).

3. Фактори ризику, що впливають на важкість аварії:

- ступінь витривалості людини;

- перевищення швидкісного режиму;

- невикористання ременів безпеки, захисних шоломів;

- наявність в крові алкоголю;

- недостатня інженерна забезпеченість дорожніх споруд.

4. Фактори ризику, які зумовлюють важкість посттравматичних ускладнень:

- затримки з виявленням ДТП;

- пожежа;

- витік шкідливих речовин;

- труднощі під час рятування людей у процесі евакуації;

- відсутність адекватної медичної допомоги.

Щодо особливостей «людського» фактору, можна виділити такі основні характеристики людини, які впливають на безпеку руху, як:

- стан здоров’я;

- психофізіологічний статус (почуття внутрішнього комфорту/дискомфорту, наявність втоми, швидкість реакції, культура та навички водіння, зокрема дотримання швидкісного режиму руху, використання ременів безпеки, дотримання інших правил дорожнього руху, наявність алкогольного або наркотичного сп’яніння тощо).

**Ризики вантажоперевезень.**

Основні ризики у процесі здійснення вантажоперевезень – це недотримання правил підготовки та пакування вантажу, технічні характеристики та справність транспортного засобу, а також спеціального обладнання вантажного відділення, відсутність застосування підприємством правил і стандартів маркування, завантаження, розміщення та кріплення вантажу у вантажному засобі тощо. Організація перевезення як вантажів, так і пасажирів, починається з пошуку персоналу для здійснення перевезень у разі наявності власного автопарку, або за його відсутністю – з пошуку аутсорсингових партнерів. На сьогодні дуже важливим є можливість моніторингу попередньої роботи найманих працівників або компаній з метою аналізу ефективності їхньої роботи та попередження виникнення ризиків, джерелами якого цьому разі можуть виявитися організаційна структура підприємства та надійність і професійність найманих перевізників та водіїв; особливості процедури пошуку підрядників та рівень їхньої відповідальності.

Розглянемо найрозповсюдженні ризики на основних фазах перевезення вантажу. **Фаза пакування та підготовки вантажу до завантаження:**

- недотримання підприємством правил підготовки та пакування вантажу;

- відсутність досвіду персоналу підприємства при сортуванні,

- калібруванні та пакуванні вантажу;

- відсутність досвіду підготовки та поєднання різних категорій вантажу при консолідованих перевезеннях.

**Фаза завантаження та кріплення вантажу у вантажівку за необхідності зважування, пломбування**:

- відсутність застосування підприємством правил і стандартів маркування, завантаження, розміщення та кріплення вантажу у вантажному засобі;

- відсутність необхідних технічних засобів і споряджень у підприємстві (та перевізника) для кріплення та розміщення вантажу;

- невідповідність оформлення товарно-транспортної документації працівниками підприємства тощо.

**Фаза перевезення вантажів:**

- дорожні, погодні умови;

- технічні характеристики та справність транспортного засобу, а також спеціального обладнання вантажного відділення;

- стан безпеки на дорозі за маршрутом, за яким здійснюється перевезення;

- досвід, професіоналізм та відповідальність водія під час перевезення вантажу.

**Фаза тимчасового складування:**

- відсутність системи безпеки на складі (надійних міцних механічних замків, камер спостереження, карткового доступу до окремих приміщень);

- економічне становище в регіоні, де знаходяться складські приміщення;

- невідповідність пакування вантажу та розміщення тари і контейнерів.

**Фаза розвантаження вантажу** (його приймання отримувачем):

- недбале вивантаження вантажу, його пошкодження;

- технічна несправність ваг тощо додаткового обладнання для розвантаження;

- сумлінність роботи вантажників підприємства-отримувача.

**3.3. Роль та призначення аутсорсингу при здійсненні транспортно-експедиторського обслуговування**

**Аутсорсинг** *(outsourcing: out - зовнішній, source - джерело)*– це передача частини функції по обслуговуванню діяльності однієї фірми іншій організації-виконавцю.

**Логістичний оператор виконує ряд важливих функцій для клієнта:**

1) за рахунок значного спектру замовлень від великої кількості клієнтів на перевезення, логістичний оператор має можливість консолідувати їх за рейсами;

2) оперуючи значним вантажопотоком, логістичний оператор виступає крупним оптовиком на ринку транспортних послуг, що дозволяє йому співпрацювати з перевізниками на постійній основі;

3) має можливість забезпечувати належний рівень сервісу, якого потребує клієнт;

4) для забезпечення якості послуг, що надаються клієнтам, крупні логістичні оператори сформували власні парки рухомого складу.

**Існує три етапи прийняття рішення про аутсорсинг:** допроектний, проектування і реалізація аутсорсингу:

1. Допроектний процес – має формальний характер, проте від його якості залежить результат усієї операції. Цей етап ще називають – формування концепції аутсорсингу: дослідження власних можливостей; дослідження тенденцій ринку логістичних послуг та господарського простору в цілому; попередній розрахунок комплексних показників, ризиків, формування організаційних, комунікаційних та управлінських структур; інформування працівників та їхня мотивація; формалізоване формування місії підприємства; порівняння видів аутсорсингу; вибір партнерів, проведення переговорів, формування партнерських відносин.

2. Процес аутсорсингу як комплексне стратегічне рішення, що потребує ретельної підготовки і напрацювань, може бути розділеним на декілька основних етапів: підготовка і розробка аутсорсинг-проекту, укладання домовленості (підписання контракту) про аутсорсинг та виконання контракту, тобто конкретна діяльність партнерів з реалізації аутсорсинг-проекту.

3. Заключним етапом процесу аутсорсингу є обов’язковий елемент сучасного менеджменту: оцінка ефективності функціонування бізнес-системи та якості управління.

**Основними вимогами вітчизняних вантажовласників до аутсорсерів є:**

1. Оператор повинен володіти сучасними складськими приміщеннями з ефективною організацією потоків, виділеними зонами зберігання, приймання, комплектації та відвантаження.

2. Оператор повинен мати сучасний власний автопарк та розгалужену транспортну мережу. Достатній досвід маршрутизації і володіти засобами навігації.

3. Оператор повинен володіти платформою «електронного складу» (WMS-warehouse management system).

4. Оператор повинен пропонувати конкурентну цінову політику своїх послуг (в собівартості вантажообігу складати 3-4 %).

**На ринку логістики прийнята до розгляду наступна класифікація послуг:**

**First Party Logistics (1PL)** - система, при якій усі операції виконує сама компанія-вантажовласник. Логістика першого рівня (first party logistics - 1PL)– це внутрішня логістика, де всі послуги по транспортуванню, складському зберіганню, митним операціям і супутнім сервісам зосереджені всередині компанії-замовника.

**Second Party Logistics (2PL)** - система, що дозволяє виконувати спектр традиційних послуг по транспортуванню і складуванню товару. Логістика другого рівня (second party logistics - 2PL) – це зовнішня логістика. В цьому випадку одна чи декілька компаній-провайдерів виконують для замовника базові логістичні послуги – транспортування і складське зберігання. В цьому секторі знаходиться весь український ринок логістичних послуг.

**Third Party Logistics (3PL)** - система додаткових послуг, що включає як традиційне складування, так і проміжне зберігання вантажу, а також проектування і розробку інформаційних систем, використання послуг субпідрядників. Логістика третього рівня (third party logistics - 3PL)– зовнішня логістика. Логістичні послуги даного рівня зосереджені на комплексному управлінні процесами транспортування і зберігання вантажів. Це означає, що компанія-провайдер не тільки транспортує вантаж, але й виконує всі послуги експедирування. Вона не тільки здійснює складське зберігання, але і, наприклад, бере на себе зобов’язання маркування вантажів.

Компанію можна визнати 3РL-провайдером, якщо вона відповідає формулі:

*3 PL = ТЕ+ ДП*,

де ТЕ – це транспортно-експедиторські послуги, ДП – додаткові послуги (навантаження/розвантаження, послуги по комплектації асортименту, складські послуги, управління вантажопотоками, маркетингові та фінансові послуги).

**Fourth Party Logistics (4PL)** - система, що включає поєднання функцій всіх організацій, які беруть участь в процесі постачання продукції. В задачу 4PL-провайдера входять планування, управління і контроль за усіма логістичними процесами компанії-замовника для досягнення більш довгострокових стратегічних цілей і розширення задач бізнесу.

Логістика четвертого рівня (fourth party logistics - 4PL) – зовнішня і внутрішня логістика. Компанія-провайдер, виконуючи функції 3PL-провайдера логістичних послуг, також зобов’язується виконувати функції планування логістичних операцій, найм і координацію роботи субпідрядників інших рівнів, усі пов’язані фінансові операції, ведення документації тощо. Цей рівень розвитку логістичного бізнесу є метою для всіх крупних логістичних компаній світу.

Основними організаційними, що відрізняють 4PL-провайдера від інших попередників, є наступні тісно взаємодіючі між собою структури:

1) відділ закупівлі, діяльність якого охоплює весь спектр ділових контактів з постачальниками продукції замовника, включаючи оформлення з ними договірних відносин. В список задач також входить вирішення проблем, пов’язаних із сертифікацією товару, що постачається клієнтові, та його митне оформлення;

2) відділ з управління запасами, що відповідає за поповнення партій товарів на основі інформації, отриманої від замовника. Також цей відділ контролює рівень продажів товару через точки реалізації (так звана логістика запасів, що дозволяє підтримувати необхідну кількість товару на складах для забезпечення успішних продажів);

3) відділ з бренд-менеджменту, який проводить маркетинговий аналіз ринку для корегування продажів того чи іншого бренду підприємства-замовника.

**Fifth Party Logistics (5PL)** - система, що представляє собою так звану Інтернет- логістику – це планування, підготовка, управління і контроль за усіма складовими єдиного ланцюжка транспортування вантажів за допомогою електронних засобів інформації.

**ТЕМА 4. Вплив митних процедур на ефективність транспортних технологій**

4.1. Митне оформлення автотранспортних засобів суб'єктів підприємницької діяльності, що здійснюють міжнародні перевезення

4.2. Особливості діяльності митних брокерів

4.3. Оформлення вантажної митної декларації

**4.1. Митне оформлення автотранспортних засобів суб'єктів підприємницької діяльності, що здійснюють міжнародні перевезення**

Митне оформлення (розмитнення) - виконання митних формальностей, необхідних для випуску товарів, транспортних засобів комерційного призначення.(ст. 4 Митного кодексу України).

Порядок митного оформлення автотранспортних засобів суб'єктів підприємницької діяльності, що здійснюють міжнародні перевезення, розроблено на підставі [наказу Держмитслужби від 10.11.2000 р. N 637](https://ips.ligazakon.net/document/view/REG5113?ed=2000_12_21) і [листів від 21.12.2000 р. N 10/2-4978-ЕП](https://ips.ligazakon.net/document/view/MK00578?ed=2001_01_10) та [від 10.01.2001 р. N 10/2-049-ЕП](https://ips.ligazakon.net/document/view/MK01008?ed=2001_01_10).

Порядок митного оформлення автотранспортних засобів, що здійснюють міжнародні перевезення, регламентує умови переміщення суб'єктами підприємницької діяльності через митний кордон України порожніх автотранспортних засобів, АТЗ з пасажирами або з товарами.

Дії цього Порядку поширюються на такі автотранспортні засоби:

- автомобілі;

- автобуси;

- тягачі з причепами та напівпричепами;

- інші засоби, що здійснюють міжнародні перевезення пасажирів та зовнішньоторговельних вантажів.

Суб'єкти, які використовують автотранспортні засоби, за винятком АТЗ, що не мають вантажних відділень (сідельні тягачі, причепи-розпуски, причепи та напівпричепи для перевезень великовагових і негабаритних вантажів та ін.), повинні мати свідоцтва про допущення дорожніх транспортних засобів до перевезення вантажів під митними печатками та пломбами, які видаються митними органами.

У разі оформлення [вантажної митної декларації](https://ips.ligazakon.net/document/view/KP970574?ed=2000_09_06&an=107) на товари, які переміщаються автотранспортним засобом, у 9 розділі графи 44 проставляються код документа "0013", номер ВМД на даний автотранспортний засіб і дата оформлення.

Ці відомості також можуть зазначатися в документах, згідно з якими здійснюється контроль за доставкою вантажів у митницю призначення (акцизна, попередня [вантажні митні декларації](https://ips.ligazakon.net/document/view/KP970574?ed=2000_09_06&an=107), внутрішній транзитний документ тощо).

Якщо [ВМД](https://ips.ligazakon.net/document/view/KP970574?ed=2000_09_06&an=107) на товари, що знаходяться під митним контролем, не оформлюється, то номер і дата ВМД на автотранспортний засіб зазначаються в документі, у відповідності з яким здійснюється контроль за доставленням вантажу до митниці призначення.

[Вантажна митна декларація](https://ips.ligazakon.net/document/view/KP970574?ed=2000_09_06&an=107) на автотранспортний засіб оформлюється на бланках форми МД-2 на кожний АТЗ окремо. Митні збори за митне оформлення ВМД справляються в порядку, встановленому для тимчасового ввезення (вивезення) товарів.

**4.2. Особливості діяльності митних брокерів**

Для декларування та митного оформлення транспортного засобу, з огляду на складність процедури, можна залучити митного брокера - підприємство, що надає послуги з декларування товарів, транспортних засобів комерційного призначення, які переміщуються через митний кордон України. Реєстр митних брокерів є в загальному доступі на [сайті Державної митної служби України](https://customs.gov.ua/statistika-ta-reiestri).

В процесі здійснення митних процедур митний брокер є посередницькою структурою, яка допомагає суб'єкту зовнішньоекономічної діяльності пройти всі митні формальності і успішно провести митне очищення товару.

Митна брокерська діяльність - це підприємницька посередницька діяльність, метою якої є декларування товарів і транспортних засобів і забезпечення процесу проходження митних формальностей від імені та за дорученням власника товару або уповноваженої ним особи.

Митний брокер - це підприємство, що надає послуги з декларування товарів, транспортних засобів комерційного призначення, які переміщуються через митний кордон України, діє на підставі ліцензії та внесено до реєстру митних брокерів, який ведеться центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері державного митного справи.

Правове регулювання взаємовідносин митного брокера з особою, інтереси якого він представляє, визначається відповідним договором. На практиці договором доручення. У договорі доручення визначаються права та обов'язки сторін. Митний брокер виконує обов'язки і несе відповідальність згідно укладеного договору.

Митним брокером може бути підприємство або його відокремлений підрозділ (філія, представництво).

Діяльність митного брокера здійснюється на підставі ліцензії.

Митний брокер має у своєму штаті агентів митного оформлення. Агент митного оформлення - це фізична особа-резидент, яка перебуває в трудових відносинах з митним брокером і безпосередньо виконує в інтересах особи, яку представляє митний брокер, дії, пов'язані з пред'явленням митному органу товарів, транспортних засобів комерційного призначення, а також документів, необхідних для їх митного контролю та митного оформлення.

Митний брокер має право від свого імені, за рахунок і за дорученням власника вантажу самостійно заповнювати вантажну митну декларацію для твору митного оформлення товарів, транспортних засобів та інших предметів. Крім вантажної митної декларації митний брокер надає митному органу повний пакет документів, необхідних для митного оформлення.

Основною функцією митного брокера під час митних формальностей залишається декларування товарів і транспортних засобів комерційного призначення з метою проходження процедури митного оформлення.

Митний брокер як декларант зобов'язаний:

1) Здійснити декларування товарів, транспортних засобів комерційного призначення;

2) На вимогу митного органу пред'явити товари, транспортні засоби комерційного призначення для митного контролю та оформлення;

3) Надати митному органу передбачені законодавством документи і відомості, необхідні для виконання митних формальностей;

4) Сплатити митні платежі і платежі, контроль над оплатою яких покладено на митні органи або забезпечити їх оплату.

Під час здійснення декларування товарів і транспортних засобів митними органами митний брокер і агент митного оформлення мають ті ж права по пред'явленню цих товарів і транспортних засобів, що й особа, яка уповноважила їх представляти свої інтереси у взаєминах з митними органами.

Митний брокер зобов'язаний забезпечити виконання агентом митного оформлення наступних вимог:

- На вимогу митного органу пред'явити товари, транспортні засоби та всі необхідні документи для митного контролю і бути присутнім при його проведенні;

- Інформувати в письмовій формі особу, яка передала йому товари та транспортні засоби для пред'явлення митному органу, про виявлення пошкодження тари і упаковки, а також про невідповідність цих товарів, транспортних засобах відомостях про них, вказаних в комерційних, транспортних та інших супровідних документах.

За вчинення правопорушень, пов'язаних з веденням митної брокерської діяльності, митний брокер несе відповідальність, встановлену Митним кодексом України та іншими законами України. Правопорушення, пов'язані із здійсненням митної брокерської діяльності, тягнуть за собою кримінальну та адміністративну відповідальність.

Хочеться також привести і перелік особистих якостей, якими повинен володіти успішний митний брокер. Безсумнівно, у людини, що займається митним справою, повинна бути відмінна пам'ять. Не менш важлива і здатність будувати міжособистісні відносини, накопичувати потрібні контакти. З митним оформленням товарів і послуг частіше працюють люди, здатні мислити системно, яким легко концентрувати свою увагу, а також невідкладно реагувати на будь-які зміни.

Митні брокери - це сполучна ланка в ланцюжку суб'єкт зовнішньоекономічної діяльності - митний орган. Разом з правами, які вони отримують в представленні інтересів клієнтів перед митними органами, ці підприємства в повній мірі несуть відповідальність за процедуру декларування товарів, передбачену законодавством України.

**4.3. Оформлення вантажної митної декларації**

Вантажна митна декларація (далі – ВМД) – заява, що містить відомості про товари та інші предмети і транспортні засоби та мету їх переміщення через митний кордон України або про зміну митного режиму щодо цих товарів, а також інформацію, необхідну для здійснення митного контролю, митного оформлення, митної статистики, нарахування митних платежів;

ВМД застосовується під час декларування суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності (юридичними або фізичними особами) товарів та інших предметів, що переміщуються через митний кордон України, у порядку, встановленому  законодавством України.

Митний орган не приймає ВМД для оформлення:

- якщо вона подається без повного комплекту документів, необхідних для здійснення митного оформлення товарів;

- якщо вона заповнена декларантом з порушеннями Інструкції про порядок заповнення ВМД;

- в інших випадках, передбачених законодавством України.

У разі відмови у прийнятті ВМД для оформлення обов'язково заповнюється картка відмови у митному оформленні згідно з порядком, установленим Державною митною службою.

Достовірність зазначених декларантом відомостей у ВМД, яка заповнена згідно з діючими правилами та засвідчена ним у встановленому порядку, закріплюється одним з видів митного забезпечення (штамп "Під митним контролем") на всіх аркушах ВМД та реєстраційним номером, а також реєстрацією ВМД у журналі обліку вантажних митних декларацій. Після завершення цієї процедури декларант несе юридичну відповідальність за відомості, зазначені у ВМД. Ця декларація не може бути відкликана декларантом.

Відповідальність за неточні відомості у ВМД установлюється законодавством.

У разі прийняття ВМД для оформлення їй присвоюється реєстраційний номер та проводиться реєстрація в журналі обліку ВМД.

Реєстраційний номер ВМД – дванадцятизначний цифровий код, в якому:

- перші п'ять знаків - код митного органу, в якому реєструється ВМД, згідно з Класифікатором митних органів;

- шостий знак - остання цифра поточного року, яка відокремлюється з обох боків косою лінією;

- останні шість знаків - порядковий номер декларації в журналі обліку ВМД (у порядку зростання протягом поточного року, починаючи з одиниці).

Журнал обліку ВМД містить:

- порядковий номер ВМД згідно з журналом обліку;

- дату реєстрації;

- реєстраційний номер ВМД;

- тип ВМД;

- відомості про відправника та одержувача (назва, юридична адреса, для резидентів код Єдиного державного реєстру підприємств та організацій України);

- відомості про особу, яка відповідає за фінансове врегулювання;

- відомості про декларанта;

 прізвище, ім'я та по батькові інспектора, який прийняв ВМД для оформлення, номер штампа "Під митним контролем";

- прізвище, ім'я та по батькові інспектора, який завершив митне оформлення, номер особистої номерної печатки;

- номер картки відмови у митному оформленні;

- примітки.

За рішенням начальника митниці до журналу обліку ВМД можуть вноситись інші додаткові відомості.

Митний орган може відмовити у митному оформленні товарів виключно у випадках, передбачених законодавством України, після завершення процесу прийняття ВМД для оформлення.

Реєстраційний номер ВМД, за якою було відмовлено у митному оформленні, не може бути присвоєний іншій декларації.

ВМД вважається оформленою за наявності на всіх її аркушах особистої номерної печатки інспектора митниці, що здійснив митне оформлення товару.

Оформлена ВМД засвідчує надання суб'єкту зовнішньоекономічної діяльності права на розміщення товарів у визначений митний режим і підтверджує права та обов'язки зазначених у ВМД осіб щодо здійснення ними відповідних правових, фінансових, господарських та інших операцій.

ВМД оформляється на стандартних бланках формату А4, що виготовляються друкарським способом або за допомогою комп'ютера. З метою прискорення митного оформлення Державна митна служба визначає випадки, коли ВМД подається тільки в електронному вигляді. Контроль за оформленням ВМД на стандартних бланках здійснюється митними органами.

ВМД заповнюється на товари, фактурна вартість яких перевищує суму, еквівалентну 100 доларам США, а також на товари незалежно від їх фактурної вартості у випадках, передбачених законодавством.

ВМД складається на партію товарів за умови, що до всіх товарів зазначеної партії застосовується єдиний митний режим. Якщо партія складається з товарів, що мають різні коди за Товарною номенклатурою зовнішньоекономічної діяльності (ТН ЗЕД), а також у випадках, коли товари з однаковим кодом за ТН ЗЕД мають різні дані (країна походження, валюта оцінювання тощо), відомості зазначаються на додаткових аркушах ВМД (форма МД-3). Одна ВМД із застосуванням додаткових аркушів складається не більш як на 99 найменувань товарів.

Під час заповнення однієї ВМД загальна кількість додаткових аркушів не повинна перевищувати 33. Додаткові аркуші можуть використовуватися тільки у разі, коли митний режим внесених до них товарів збігається з митним режимом товарів, зазначених на основних аркушах.

У випадках, що визначаються Державною митною службою, можуть складатися одна ВМД на кілька партій товарів або кілька ВМД на одну партію товарів.

ВМД заповнюється державною мовою за допомогою комп'ютера. Під час заповнення ВМД може застосовуватися іноземна мова, якщо переклад державною мовою назв суб'єктів або фірмового (комерційного) найменування товару є недоцільним та істотно не впливає на принцип здійснення заходів тарифного або нетарифного регулювання.

ВМД заповнена з підчистками та помилками для оформлення не приймається. Виправлення можуть бути зроблені шляхом перекреслення помилкових та внесення правильних відомостей (друкованим способом або від руки). Кожне виправлення засвідчується печаткою декларанта. Посадові особи органів Державної митної служби не мають права з власної ініціативи, за дорученням або проханням декларанта заповнювати ВМД, змінювати або доповнювати відомості, зазначені в ній, за винятком тих відомостей, внесення яких належить до компетенції цих органів, та встановлених Державною митною службою випадків внесення змін до ВМД у статистичних цілях.

Разом з ВМД подається її електронна копія, яка використовується для прискорення проведення процедури митного оформлення товару і митної статистики зовнішньоекономічної діяльності. Інформація, внесена до електронної копії ВМД, повинна відповідати інформації, внесеній декларантом до оригіналу. Форма та структура електронної копії ВМД, або ВМД, що подається тільки в електронному вигляді, кодування символів, засоби пересилання визначаються Державною митною службою.

Оформлені митним органом аркуші ВМД розподіляються у такому порядку:

- перший основний аркуш ("примірник для митниці") - зберігається разом з комплектом документів, на підставі яких здійснювалося митне оформлення, в митному підрозділі, що здійснював митне оформлення, протягом 12 місяців, після чого передається на зберігання до архіву митниці;

- другий основний аркуш ("примірник для статистики") - використовується у підрозділі митної статистики митного органу;

- третій основний аркуш ("примірник для митниці") - використовується у підрозділі митних доходів та платежів митного органу;

- четвертий основний аркуш ("примірник для митниці") - використовується залежно від виду зовнішньоекономічної операції:

а) під час оформлення товару, що вивозиться за межі митної території України, передається декларанту для доставлення разом з товаром в митний орган - пункт пропуску на митному кордоні України. Після проведення процедури пропуску він передається до архіву митниці, що здійснила пропуск товару через митний кордон;

б) під час оформлення товару, що ввозиться на митну територію України, передається декларанту;

- п'ятий основний аркуш ("примірник для декларанта") - передається декларанту.

Якщо декларування товару проводиться митним брокером, то:

- під час митного оформлення товару, що ввозиться на митну територію України, четвертий аркуш ВМД передається власникові товару, а п'ятий аркуш - митному брокеру;

- під час митного оформлення експорту товару на прохання декларанта передбачається оформлення шостого аркуша ВМД, при цьому він повинен бути копією п'ятого аркуша. При використанні шостого аркуша ВМД на зворотному боці першого і п'ятого аркушів декларантом робиться запис "оформлено шостий аркуш ВМД", який засвідчується печаткою декларанта. При цьому п'ятий аркуш ВМД передається власникові товару.

Додаткові аркуші ВМД (форми МД-3) розподіляються в аналогічному порядку.

У разі потреби митний орган має право видавати (завіряти) заявникам (особам, зазначеним у ВМД) засвідчені особистою номерною печаткою інспектора митниці ксерокопії оформленої ВМД відповідно до обліку видачі таких копій.

Державна митна служба має право встановлювати інший порядок розподілу аркушів ВМД для митних режимів, що відрізняються від режиму "імпорт" або "експорт".

**ТЕМА 5. Особливості ринку транспортно-експедиторських послуг**

5.1**.** Концепції транспортно-експедиторських клієнтурних ринків

5.2. Види та сегменти транспортно-експедиторських ринків

5.3. Канали надання транспортно-експедиторських послуг

5.4. Конкуренція на ринку транспортно-експедиторського обслуговування.

5.5. Стратегічне планування конкурентоспроможності ТЕП

**5.1. Концепції транспортно-експедиторських клієнтурних ринків**

Сутність транспортно-експедиторської діяльності в сфері товарообміну полягає в наданні посередницьких послуг.

**Ринковий посередник** — окремий підприємець або організація, що доводять товари і послуги від виробника до споживача. При цьому експедитор не тільки координує взаємодію різних перевізників, терміналів, транспортних вузлів, станцій і інших учасників процесу пересування товарів, але й сам часто виконує певні функції: від оформлення документів і консалтингу до самостійного перевезення на власному або орендованому РС.

Незважаючи на те, що посередники отримують прибуток (гонорар) за свої послуги, вони здатні здійснювати більш ефективно послуги, що економічно й раціонально випливають на:

- розподіл і доставку товарів (у порівнянні з виробниками);

- закупівлю і поставки матеріальних ресурсів і товарних запасів (у порівнянні зі споживачами).

Для організацій різних галузей промисловості безліч допоміжних функцій є непрофільними: незрозумілі складні транспортно-технологічні схеми, обтяжне виконання трудомістких формальностей, організації не в змозі самостійно за допомогою інструментів ТЕО зменшити витрати на рух товарів. Всупереч поширеній думці, що безпосередньо у виробників купувати дешевше, на практиці посередник, у тому числі експедитор, дозволяє знизити ціну за рахунок скорочення витрат обігу, зокрема зменшити витрати, пов'язані з обслуговуванням договорів.

**Існує три концепції транспортно-експедиторських клієнтурних ринків:**

- **концепція економічності системи** - відправники вантажу і вантажоодержувачі в умовах ринку намагаються користуватися послугами тієї організації, яка запропонує мінімальні тарифи на перевезення й послуги.

Висновок: кожна транспортно-експедиторська організація незалежно від кількості і якості вже наявних у його розпорядженні засобів, повинна постійно займатися питаннями економії витрат;

- **концепція якості системи** – клієнти віддадуть перевагу послугам більш високої якості. Під якістю слід розуміти виконання перевезень і послуг без втрат, вчасно, з повним комплексом послуг для клієнта й по доступних тарифах;

-  **концепція розширення ринку** – ринок ТЕП розширюється, тому організація на основі вивчення потреб клієнтури повинна розширювати перелік виконуваних перевезень і послуг, здійснювати їхню рекламу з метою залучення більшої кількості клієнтів.

**5.2. Види та сегменти транспортно-експедиторських ринків**

Деякі сучасні автори часто відокремлюють ринок логістичних послуг. При цьому, у якості «логістичних» виділяють послуги, які традиційно є транспортно-експедиторськими, у тому числі, і згідно з чинним Законом України «Про ТЕД». Така підміна понять вводить в оману, перш за все, клієнтів, і вносить ще більшу плутанину в теорію і практику функціонування ТС. На підставі визначати поняття системи доставки вантажу (СДВ) слід, перш за все, через родове поняття «ТС» і відповідну видову відмінність наступним чином. СДВ – це частина (підсистема) ТС, яку, як правило, формує експедитор, включаючи до її складу підприємства різних форм власності, які працюють на ринку транспортних послуг, пов'язані один з одним договірними відносинами, реалізують певні функції, що спрямовані на вироблення, прийняття і реалізацію погоджених і пов'язаних у просторі і часі рішень, а також скоординованих дій, які дозволяють забезпечити доставку конкретного вантажу в потрібне місце, у встановлений час від вантажовідправника до вантажоодержувача з найменшими витратами і при збереженні його заявлених кількісних і якісних характеристик, в прямому або змішаному сполученнях за участю відповідних об'єктів транспортної інфраструктури і рухомого складу.

Підсистеми, які входять в структуру СДВ – це самостійні учасники ринку транспортних послуг (РТП). Вони опиняються у складі СДВ на етапі її проектування на підставі договорів, що вже існують або тільки укладаються. На етапі же реалізації СДВ саме ці учасники РТП управляють процесами доставки конкретного вантажу, процесами роботи суден і технічних засобів суміжних видів транспорту, процесами перевалки вантажу і т.д. Кожен з учасників СДВ при цьому захищає власні інтереси. Однак, ставши учасником СДВ (уклавши договір), дотримати свої інтереси кожен з них може тільки через функції всієї СДВ. Таким чином, всі учасники СДВ пов'язані один з одним єдиною загальносистемною метою, без належної реалізації якої не будуть забезпечені власні інтереси учасників СДВ. Загальносистемна ж мета – це доставка конкретного вантажу в потрібне місце, у встановлений час від вантажовідправника до вантажоодержувача з найменшими витратами і при збереженні його заявлених кількісних і якісних характеристик в прямому або змішаному (міжнародному або каботажному) сполученнях за участю відповідних об'єктів транспортної інфраструктури і рухомого складу.

*Таблиця 4.1*

Види транспортно-експедиторських клієнтурних ринків

|  |  |
| --- | --- |
| Вид ринку | Характеристика |
| Ринок відправників і одержувачів будівельних вантажів | Масовість партій вантажів, значні обсяги перевезень, відносно невеликі відстані доставки вантажів |
| Ринок відправників і одержувачів сільськогосподарських вантажів | Сезонність відправлень, масовість відправлень, підвищені вимоги до схоронності вантажів, значні відстані доставки ( до 800 ... 1000 км і більш) |
| Ринок відправників і одержувачів торговельних вантажів | Дрібнопартіонність відправлень, більша номенклатура продовольчих і непродовольчих товарів, відносно невеликі відстані перевезень ( крім імпортних вантажів) |
| Ринок відправників і одержувачів промислових вантажів | Нестабільні партії вантажів, підвищені вимоги до терміновості доставки, значні відстані перевезень |
| Ринок споживачів транспортно-експедиторських операцій і послуг | Найбільш розвинений у міжнародному товарообміні, розширюється в географічному й номенклатурному напрямках, найбільш сприйнятливий до інновацій, у тому числі в технології |

*Таблиця 4.2*

Заходи управління процесом транспортно-експедиторського обслуговування

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Захід | Зміст | Результат |
| Сегментування транспортного ринку | Розбивка всієї клієнтури, що обслуговується, на певні однорідні групи залежно від видів перевезених вантажів або наданих послуг. Наприклад: транспортні вузли; організації будівельної індустрії;організації аграрного комплексу;оптові торговельні бази; термінали й т.п. | Конкретні заходи для поліпшення обслуговування клієнтури й підвищення своєї конкурентоспроможності |
| Вибір цільових сегментів транспортного ринку | Визначення клієнтів (групи клієнтів), для яких організація повинна приділяти більше увагу при розробці комплексу заходів; обслуговування приведе до збитковості або інших негативних наслідків | Пріоритетністьобслуговуванняклієнтури |
| Вибір пріоритетних видів перевезень вантажів, операцій і послуг | Визначення перевезень і вантажів, по яких організація має найбільший комерційний успіх (перспективні для неї види діяльності). Необхідна розробка детального комплексу послуг | Номенклатура послуг |

**Сегментування транспортного ринку рекомендується здійснювати по наступних напрямках:**

- відстані перевезень вантажів з виділенням перевезень у міському (приміському), міжміському й міжнародному сполученнях;

- номенклатура перевезених вантажів або спеціалізація послуг;

- сезонність перевезень;

- періодичність обслуговування клієнта ( протягом тижня, місяця, року) або разове надання послуг;

- вимоги до схоронності вантажу;

- вимоги до терміновості доставки й точному виконанню графіка перевезень.

**5.3. Канали надання транспортно-експедиторських послуг**

Канали надання транспортно-експедиторських послуг класифікують у такий спосіб:

1. Прямі: виробник-ТЕП- споживач;

2.  Непрямі:

- виробник - ТЕО - роздрібна торгівля - ТЕО - споживач;

- виробник - ТЕО - оптова торгівля - ТЕО - роздрібна торгівля - ТЕО - споживач;

- виробник-торговельний агент - ТЕО - оптова торгівля - ТЕО - роздрібна торгівля - ТЕО - споживач.

**У якості характеристик каналу виступають:**

- кількість незалежних учасників — довжина каналу;

- кількість учасників на кожному проміжному рівні всієї довжини каналу - ширина каналу;

- кількість посередників — рівень каналу.

Канал розподілу (ринковий канал) — сукупність шляхів просування товарів від виробника до споживача. Кількість і типи посередників, що брав участь у каналі розподілу, залежать від розміру ринку, виду товару й специфічних характеристик в даній галузі.

Фізичний розподіл — проходження товару по каналу розподілу — усі види діяльності, необхідні для доведення готової продукції від виробника до споживача.

**Вибір каналу розподілу продавцем залежить від співвідношення трьох факторів:**

-  кількість місць продажу товару (охоплення ринку);

-  витрати розподілу;

- ступінь контролю над товаром у процесі його переміщення по каналу до кінцевого споживача.

**Виділяють три способи розподілу:**

- **інтенсивний розподіл** — спосіб, при якому товари направляються в максимально можливу кількість торговельних точок. Як правило, використання цього способу пов'язане зі створенням довгого ланцюжка розподілу, формуванням складної структури вартості доставки. Намагатися охопити й обслужити всі можливі місця продажу без посередника можуть собі дозволити тільки дуже великі високоприбуткові виробники;

- **вибірковий розподіл** — спосіб, заснований на використанні обмеженої кількості торговельних точок. У цьому випадку ланцюг розподілу коротший;

- **винятковий розподіл** — спосіб, при якому посередникові надається виключне право на продаж товару у всіх зонах у межах певного ринку, що визначає більш прості й більш короткі канали розподілу, які обслуговує один-два експедитори. Спосіб заміняє прямі поставки, наприклад, товарів спеціального асортименту або виробничого призначення.

Для виконання функцій по розподілі продукції потрібні істотні витрати. Знову створювані малі й навіть середні комерційні організації не в змозі містити розгалужену мережу власних магазинів, власний транспорт, будувати більші розподільні центри і т.д. Тільки в міру розвитку організації виробник може брати на себе частину функцій і тим самим скоротити ланцюг розподілу.

Важливу роль при виборі каналу розподілу відіграє характер товару, особливості споживача й можливості організації. Повинні враховуватися ціна товару, темпи розвитку ринку, потреба в додаткових послугах, швидкість і надійність доставки.

Досить часто для досягнення різних ринкових цілей необхідно одночасне використання декількох каналів розподілу товарів.

Діяльність експедитора по організації й здійсненню доставки вантажу клієнта від початкового до кінцевого пункту й виконання додаткових робіт пов'язана із залученням для надання окремих послуг різних організацій. При цьому кожний з учасників процесу доставки вантажу несе відповідальність тільки за свою ділянку маршруту або тільки протягом часу, коли вантаж проходить обробку на його ділянці (склад, термінал, навантаження-розвантаження й т.п.). Дана обставина викликає конфлікти усередині каналу розподілу, що необхідно враховувати при плануванні й здійсненні ТЕО.

**Переміщення товарів по каналах** — процес послідовного проходження етапів доставки, коли успіх на наступному етапі залежить від попереднього.

**Існують два основні типи конфліктів усередині каналу розподілу:**

- вертикальний конфлікт — конфлікт між представниками різних рівнів каналу розподілу, наприклад між виробником і експедитором;

- горизонтальний конфлікт — конфлікт між представниками одного рівня каналу розподілу, наприклад між двома перевізниками, що виконують перевезення на різних етапах процесу доставки.

Усунути конфлікти можна на основі більш ретельного планування й контролю в результаті використання вертикальних маркетингових систем - організації каналів розподілу, у якій усі учасники координують свої дії з метою оптимізації каналу розподілу, тобто діють як єдина система під контролем одного з учасників (власника, координатора й т.п.). У цій якості може виступати будь-який учасник системи від відправника вантажу або експедитора до перевізника або транспортного терміналу.

**5.4. Конкуренція на ринку транспортно-експедиторського обслуговування. Планування конкурентоспроможності ТЕП**

**Конкуренція** - економічний процес взаємодії і боротьби підприємств за найвигідніші умови співпраці з клієнтами та отримання найбільших прибутків.

**Конкуренція на транспорті** - це конкуренція за клієнтуру, високий прибуток, нові більш ефективні технології, висока якість перевезень, надійність і швидкість переміщення вантажів.

**Розрізняють такі види конкуренції на ринку транспортно-експедиторського обслуговування:**

- **цінова** - конкуренція, що здійснюється через зниження тарифів на ТЕО;

- **нецінова** - конкуренція, що здійснюється через підвищення якості ТЕО,  удосконалення умов обслуговування без зміни тарифів;

- [**чиста**](http://uk.wikipedia.org/wiki/%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD_%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD) - конкуренція на ринку ТЕО, коли жодне із ТЕП не здатне відчутно вплинути на тарифи ТЕО;

- [**недосконала**](http://uk.wikipedia.org/wiki/%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD_%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD) - конкуренція, коли ринок не здатний виконувати свої функції, внаслідок чого, наприклад, окремі ТЕП мають змогу контролювати тарифи на ТЕО, які вони надають;

- **монополістична** - конкуренція, на ринку з небагатьма великими ТЕП, здатними суттєво впливати на тарифи надання ТЕО;

- [**олігополістична**](http://uk.wikipedia.org/wiki/%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD_%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD%25%EF%BF%BD) - конкуренція, яка має місце на ринку з багатьма ТЕП та значною кількістю послуг, що надаються за різними тарифами;

**5.5. Стратегічне планування конкурентоспроможності ТЕП**

 У процесі стратегічного планування розробляють стратегії організації роботи транспортно-експедиторського підприємства в усіх напрямках діяльності. Кожна транспортно-експедиторська компанія розробляє стратегію освоєння ринку ТЕП, що полягає у визначення способів росту і розширення компанії. Із цією метою розглядаються наступні можливості:

- **інтенсифікаційний ріст** - ріст на основі виявлених у ході аналізу внутрішніх резервів підприємства по зростанню обсягів перевезень і послуг, продуктивності праці, підвищенню якості транспортно-експедиторського обслуговування;

*Таблиця 4.4*

Фактори конкурентоспроможності на ринку транспортно-експедиторських послуг

|  |  |
| --- | --- |
| Фактор | Характеристика |
| 1 | 2 |
| Популярність експедитора в ділових колах транспортних організацій і вантажовласників | Великий стаж практичної роботи, глибоке знання кон'юнктури транспортних можливостей і міжнародного ринку послуг з доставки вантажів |
| Наявність висококваліфікованого персоналу в даній області діяльності | Зв'язок з іншими суміжними видами діяльності перевезення, що забезпечують процес (митниця, фітосанітарні служби, різного роду інспекції, правоохоронні органі й т.п.) |
| Розвинена мережа контрагентів | В інших країнах, регіонах України, країнах СНД |
| Технічна оснащеність сучасними засобами зв'язки | Комунікації, програми, бази даних |
| Зручність розташування організації | На основних торговельних маршрутах |
| Наявність власних або орендованих складів | Рівень оснащеності й придатності для певних видів вантажів (холодні, опалювальні, механізовані, охоронювані й т.п.), під'їзні колії |

продовження таблиці 4.4

|  |  |
| --- | --- |
| 1 | 2 |
| Наявність митних складів | Доступність |
| Наявність і склад матеріально-технічної бази | Рухомий склад, парк власних або орендованих контейнерів, перевантажувальне й допоміжне устаткування, у тому числі засобу для переробки вантажів |
| Обсяг і спектр надаваних послуг з обробки вантажів | Номенклатура оброблюваних вантажів, що випливає з кожної позиції вид надаваних послуг для даного вантажу й напрямків перевезення |
| Система підготовки документів | На базі комп'ютерних програм і бази даних, що виключають небажані помилки в оформленні |
| Ступінь надійності експедитора | Забезпечення схоронності вантажу, наявність і частота пред'явлених і вдоволених претензій, включаючи надійність виконання договірних зобов'язань по строках доставки вантажу |
| Рівень ставок тарифів | У рамках переліку експедиційних послуг і умов їх оплати, в області надання спеціальних видів по окремих договорах експедирування, можливі умови надання знижок з рівня тарифів і інші договірні умови (які часто є конфіденційними) |

- **інтеграційний ріст** - ріст на основі об'єднання конкретного транспортно-експедиторського підприємства з іншими організаціями, що займаються аналогічними видами діяльності;

- **диверсифікаційний ріст** - ріст на основі розширення сфери діяльності, освоєння нових технологій перевезень і послуг (при відсутності внутрішніх резервів у частині традиційного обслуговування).

Підвищення конкурентоспроможності можливо тільки на основі обґрунтованої стратегії розвитку транспортно-експедиторського підприємства, ефективної системи ціноутворення, розробки системи планування.

**ТЕМА 6. Організація транспортно-експедиторського обслуговування**

6.1. Організаційні заходи ТЕО.

6.2 Організаційні аспекти перевезень збірних вантажів

6.3. Стандартизація процесів транспортно-експедиторського обслуговування

6.4 Показники якості обслуговування клієнтів

**6.1. Організаційні заходи ТЕО**

В експедиторській діяльності можна умовно виділити три основні **напрямки співпраці з клієнтами:**

- організаційний;

- аналітико-управлінський;

- комерційний.

Суттєва відмінність експедиторських компаній від транспортно-експедиторських полягає в тому, що:

- експедитор відстоює інтереси вантажоотримувачіві вантажовідправників перед транспортними організаціями;

- експедитор відстоює інтереси транспортної компанії перед її клієнтами і виступає в ролі агента перевізника.

**До основних функцій експедиторських компаній належать:**

1. Мінімізація транспортної складової в ціні товару за рахунок оптимального вибору: маршруту перевезення; виду/видів транспорту, що застосовується при перевезенні, страхових і транспортних компаній.

2. Організація збереження транспортування вантажів зі складу відправника на склад вантажоотримувача, при необхідності, з перевалкою вантажу з одного виду транспорту на інший, в терміни передбаченими умовами зовнішньоекономічного контракту.

3. Вирішення всіх питань, пов’язаних з документальним оформленням доставки вантажу вантажоотримувачу, в тому числі митних.

4. Організація проміжного зберігання вантажів клієнта по його заявках.

**До основних відділів експедиторських компаній належать:**

- відділ по роботі з клієнтами (відділ маркетингу та продажів);

- транспортний відділ (відділ морських, залізничних, повітряних і автомобільних перевезень);

- фінансовий відділ (бухгалтерія);

- логістичний відділ;

- відділ технічної експлуатації;

- ІТ – відділ.

**Найбільш важливими функціями цих структурних підрозділів є:**

- д**ля відділу по роботі з клієнтами:**

- збір інформації про потенційних клієнтах і їх потребах в транспортних послугах;

- спільна з транспортним відділом підготовка комерційних пропозицій клієнтам;

- підписання договорів з клієнтами;

- контроль за виконанням договорів;

- налагодження ділових стосунків з клієнтами.

- **для транспортного відділу:**

1. розрахунок ставок і складання кон’юктурних листів по заявках Відділу по роботі з клієнтами;

2. підписання договорів з перевізниками і іншими учасниками транспортного процесу;

3. контроль за виконанням договорів, залученими до транспортного процесу підприємствами.

4. підготовка рахунків клієнтам і проведення розрахунків із залученими підприємствами.

**- для фінансового відділу:**

- розрахунки з клієнтами і залученими компаніями;

- податкові та інші платежі;

- розрахунки і виплати заробітної плати;

- фінансовий аналіз ефективності роботи відділів компанії;

- контроль дебіторської заборгованості.

Якщо компанія розташована в безпосередній близькості від місць перевалки експедируваних нею вантажів, то до структурних підрозділів додається **Відділ внутрішнього експедирування.**

**Основними функціями даного відділу є:**

- організація завозу вантажу в порт чи на термінал;

- організація навантажувально-розвантажувальних робіт в порту чи на терміналі;

- оформлення документів, пов’язаних з митним оформленням вантажів і його перевантаженням з одного виду транспорту на інший.

- контроль за виконанням оперативного відвантаження з порту чи терміналу;

- передача оперативної інформації про виконані роботи;

- проведення розрахунків із залученими посередниками;

- підготовка рахунків клієнтам по факту проведених розрахунків з залученими посередниками.

Основна діяльність експедитора зводиться до двох складових:

- вибір оптимального варіанту доставки (перевізників і варіанту маршруту);

- калькуляція тарифу за виконані роботи та послуги.

**До основних функцій міжнародного експедитора належать:**

1. Мінімізація транспортної складової в ціні товару за рахунок оптимального вибору:

- маршруту перевезення;

- виду (видів) транспорту;

- страхових і транспортних компаній.

**Пояснення:** При виконанні вказаної функції експедитор може надавати наступні види послуг:

- розробка оптимальної схеми перевезення вантажів на умовах клієнта;

- розробка раціонального завантаження транспортного засобу, схем розміщення і кріплення вантажів;

- страхування вантажів;

- консультація з питань, пов’язаних з міжнародним і внутрішнім перевезенням вантажів (наприклад, інформування про види послуг, тарифи і режими роботи транспортних, страхових, митних і інших контролюючих організацій).

2. Вирішення всіх питань, пов’язаних з документальним оформленням доставки товару, в тому числі митних.

При виконанні даної функції експедитор може надавати наступні послуги:

- оформлення транспортних і інших товаросупровідних документів на вантаж відповідно до міжнародних норм і правил;

- оформлення документів, необхідних для проведення санітарно-епідеміологічного, фітосанітарного, ветеринарного і інших видів контролю з метою підтвердження правомірності їх переміщення;

- оформлення документів, необхідних для перевезення небезпечних вантажів;

- оформлення договору на перевезення з транспортною компанією;

- здійснення розрахунків з перевізником;

- підготовка і оформлення митних документів;

- оформлення і надання митним органам гарантій доставки товарів;

- визначення коду товару за УКТЗЕД, попередній розрахунок і оплата митних платежів;

- підготовка документів для отримання дозволів для ввозу чи вивозу товарів.

3. Організація транспортування вантажів зі складу відправника на склад вантажоотримувача з перевантаженням (при необхідності) з одного виду транспорту на інший в терміни, передбаченими умовами зовнішньоторговельної угоди.

При виконанні даної функції експедитор може надавати наступні види послуг:

- вибір оптимальної схеми перевезення вантажів за умовами клієнтів;

- виконання навантажувально-розвантажувальних робіт;

- передача вантажу перевізнику для подальшого перевезення;

- упакування, маркування, пакетування вантажів;

- перевірка стану транспортного засобу і документів вимогам нормам міжнародних правил і угод;

- узгодження з перевізниками часу і місця перевалки вантажів клієнта з одного виду транспорту на інший;

- раціональне завантаження транспортних засобів;

- повідомлення про відправлення, місцезнаходження і прибуття вантажу в місця призначення;

- супроводження вантажу.

4. Організація проміжного зберігання вантажів клієнта за його заявками.

При виконанні вказаної функції експедитор може надавати наступні види послуг:

- вибір складу (терміналу) для проміжного зберігання;

- оформлення договору з власником складу;

- прийняття вантажів зі складу вантажовідправника (від перевізника), доставка і здача вантажу на склад (термінал), оформлення документів;

- зважування вантажів і транспортних засобів;

- організація зберігання і страхування вантажів.

Конкретний перелік робіт і послуг, що виконуються експедитором по організації міжнародних перевезень вантажів вказується в договорі транспортного експедирування.

**6.2 Організаційні аспекти перевезень збірних вантажів**

Однією з основних функцій компаній, що надають транспортно- експедиторські послуги, є організація перевезень вантажів. Для якісної реалізації цієї функції експедитору необхідно мати певну інформацію про заплановане перевезення. Ця інформація на первинному етапі взаємодії з клієнтом міститься в його попередньому запиті, а пізніше відображується у відповідних документах.

Інформація про вантаж, що планується до перевезення, має суттєвий вплив на формування системи його доставки, включаючи вибір виду транспорту, транспортного засобу, який безпосередньо здійснює перевезення, засобу транспортного обладнання для укрупнення вантажного місця, маршруту його доставки, технологій перевезення і перевантаження. Від транспортних характеристик (кількісних і якісних) вантажу також залежить і організаційна форма роботи транспортних засобів, що здійснюють його доставку. Наприклад, на морській частині маршруту дрібні і середні партії генеральних вантажів, що належать різним відправникам, перевозяться, як правило, суднами, що працюють в режимі лінійного судноплавства, а великі вантажні партії - суднами трампового судноплавства. Та все це відбивається на вартості перевезення.

В процесі розробки системи доставки вантажу у контейнері (в прямому або змішаному сполученні) експедитором розглядаються наступні можливі варіанти використання засобів транспортного обладнання:

- FCL (Full Container Load) – доставка вантажу одного відправника в одному контейнері;

- LCL (Less than Container Load) – доставка збірних вантажів у складі консолідованого контейнера, при якій невелика партія вантажу одного клієнта розміщується в одному контейнері спільно з невеликими партіями вантажів інших відправників. При цьому оплата здійснюється не за контейнер в цілому, а тільки за те місце, яке займає відповідний вантаж.

Сьогодні однією з поширених послуг, що надаються багатьма ТЕК, є організація доставки консолідованих вантажів в одному контейнері, автомобілі або іншому транспортному засобі. Даний тип перевезення є вигідним, як для клієнта, так і для ТЕК. Вантаж при цьому може бути доставлений як безпосередньо до одержувача, так і на склад транспортної компанії за варіантами: «двері-двері», «двері-склад», «склад-склад», «склад-двері». Позитивними якостями LCL доставки для вантажовласника є наступні:

* можливість відправки вантажу дрібними партіями, що особливо цікаво для невеликих компаній або компаній середнього бізнесу, а також великих підприємств в разі необхідності відправки зразків їхньої продукції або пробних дрібних партій їх товарів. Тобто LCL доставка вантажу доцільна у тому випадку, коли клієнту не потрібна оренда цілого контейнеру;
* економія на доставці, за рахунок того, що клієнт платить не за весь контейнер, а тільки за ту частину, яку займає його вантаж.

До негативних якостей LCL доставки слід віднести:

* досить тривалий час для збору повного контейнера, що призводить до затримки вантажу. Однак, звернення клієнтів до досвідчених транспортно-експедиторських компаній, які зарекомендували себе на ринку транспортних послуг, як правило, знімає цю проблему;
* консолідований контейнер не може містити несумісні вантажі, наприклад, швидкопсувні продукти і товари тривалого терміну зберігання, рідини і одяг, тендітні і металеві товари і т.п.

В процесі організації LCL доставки вантажу експедитору необхідно врахувати як інтереси клієнта, так і власні інтереси. У зв'язку з цим перед експедитором стоять кілька основних і вельми актуальних локальних виробничих задач:

1. Обґрунтування кількісного складу вантажних партій при формуванні завантаження контейнера збірними вантажами різних клієнтів транспортно-експедиторських компаній.
2. Обґрунтування тарифної одиниці вимірювання розміру вантажної партії (ваги (т) або обсягу (м3)) для котирування ставки за її доставку у складі збірної відправки.
3. Обґрунтування доцільності LCL доставки вантажу у порівнянні з його FCL доставкою.
4. Належне документаційне супроводження вантажів на всіх етапах їх доставки у складі консолідованого контейнера.

**6.3. Стандартизація процесів транспортно-експедиторського обслуговування**

Стандартизація — це діяльність, спрямована на досягнення оптимального ступеня впорядкованості в певній області за допомогою визначення положень для загального й багаторазового використання у відношенні виконуваних або потенційних завдань.

Очевидно, що для контролю обслуговування необхідно мати попередньо вироблені стандарти. В остаточному підсумку єдиним стандартом, до досягнення якого слід прагнути, є повна відповідність ТЕП сподіванням споживачів. Дана обставина вимагає чіткого й об'єктивного розуміння потреб клієнтів і в той же час покладає на експедитора зобов'язання по формуванню цих сподівань. Інакше кажучи, повинна бути повна відповідність послуг, що очікує одержати клієнт (вантажовласник), і тим, що транспортно-експедиторська організація готова й може йому надати.

Існують внутрішні стандарти обслуговування, які встановлюються організацією. У багатьох відносинах вони відображають норми, дотримання яких вимагають клієнти. При цьому необхідно проводити регулярний аналіз клієнтів для кожного сегмента ринку.

**Об'єктами стандартизації транспортно-експедиторських підприємств можуть бути:**

- терміни і позначення, що використовуються в документації підприємства. У першу чергу, необхідно стандартизувати терміни й позначення в документації, яка видається клієнту або залученим організаціям, що дозволить запобігти неоднозначності розуміння умов обслуговування;

- норми, пов'язані з виконанням вантажних і транспортних процесів, що не дозволяють клієнтам висувати довільні вимоги. У той же час ці норми повинні стимулювати підвищення продуктивності праці при доставці вантажів;

- розрахункові методики, які повинні бути уніфіковані і доведені до програмної реалізації, що дозволить одержувати однакові результати незалежно від виконавця й суб'єктивних умов;

- вимоги до документації, персоналу, технічних засобів, у тому числі зовнішньому вигляду ТЗ, які використовуються, що дозволяють ввести «фірмовий стиль» роботи організації, відповідний до сучасного рівня роботи із клієнтами й веденню бізнесу;

- порядок роботи із претензіями клієнтів, що дозволяє гарантувати розгляд навіть незначних скарг і ухвалювати по них дійові заходи корекції роботи організації;

- стандарт роботи із клієнтами, який повинен формалізувати процедури контактів із клієнтами на всьому етапі надання послуги, передбачати контроль за інформуванням замовника про хід доставки.

Створення й використання в організації стандартів ТЕО дозволяє визначати основні вимоги до роботи виконавців і функціональному забезпеченню ТЕО й підтримувати заданий рівень незалежно від часу надання послуги й клієнта, якому вона надається, запобігати помилкам і збоям в роботі, знижувати втрати від позовів і штрафів, поліпшувати взаємодію із клієнтами й партнерами.

**6.4 Показники якості обслуговування клієнтів**

Стандартизація процесів ТЕО повинна забезпечувати безумовне виконання показників якості обслуговування клієнтів.

**Вибір різних показників якості ТЕО обумовлюється наступними факторами:**

- характеристика й особливості перевезеного вантажу;

- використовуваний вид транспорту й тип РС;

- наявність особливих вимог до транспортно-експедиційного процесу доставки вантажу;

- завдання керування якістю ТЕП;

- склад і структура властивостей, що характеризують якість ТЕП;

- основні вимоги до показників якості ТЕО.

У свою чергу, **основними вимогами, яким повинні відповідати показники якості ТЕО, є:**

- забезпечення відповідності якості ТЕО потребам клієнтів (вантажовласників);

- збереження стабільності в процесі надання ТЕП;

- можливість «зворотнього зв'язку» для цілеспрямованого впливу на якість ТЕО;

- облік сучасних досягнень науки й техніки, основних напрямків науково-технічного прогресу в сфері ТЕП.

При виборі показників якості необхідно передбачати, що сприйняття якості споживачем підрозділяється на наступні складові:

- **технічний рівень**, який відображає використання науково-технічних досягнень (наприклад, передачу документації за допомогою електронного обміну даними, здійснення доставки товару сучасними ТЗ, і т.п.);

- **естетичний рівень**, який характеризується комплексом властивостей, пов'язаних з естетичними відчуттями й поглядами споживача (акуратно підготовлені, що зберігаються в папці документи й т.п.);

- **експлуатаційний рівень**, пов'язаний зі зручністю використання пропонованих послуг (проста й доступна система замовлення, надання інформації про проходження вантажем усіх етапів доставки від відправника вантажу до вантажоодержувача і т.д.).

Таким чином, ключовими областями, для яких наявність стандартів має виняткове значення, є номенклатура показників якості ТЕО, яка може містити в собі:

**1. Показники своєчасності доставки вантажу:**

- доставка вантажу в заздалегідь установлені терміни;

- терміни доставки вантажу (час знаходження вантажу в процесі доставки, швидкість переміщення вантажу);

**2. Показники схоронності вантажів, що доставляються:**

- доставка вантажу без втрат — збереження маси вантажу однакової на початку й кінці доставки або зменшеної відповідно до встановлених норм природних втрат (цей показник якості доцільно використовувати в першу чергу при доставці насипних, навалювальних і швидкопсувних вантажів);

- доставка вантажу без ушкоджень — схоронність вантажів у процесі доставки і їх придатність до використання по призначенню після доставки вантажоодержувачеві (цей показник якості рекомендується використовувати при доставці готової продукції побутового й виробничо-технічного призначення);

- доставка вантажу без пропажі — збереження числа місць вантажу однаковим на початку й наприкінці доставки;

- економічні показники, що характеризують елементні й загальні витрати, пов'язані з доставкою вантажу в цілому або виконанням окремих робіт при доставці вантажу вантажоодержувачеві.

**ТЕМА 7** **Система доставки вантажів**

7.1.Поняття «система доставки вантажу»

7.2. Системоутворюючі фактори, які лежать в основі формування системи доставки вантажу

7.3 Істотні властивості та обсяг поняття «система доставки вантажу»

7.4. Транспортно-технологічні системи доставки вантажів

7.5. Системи модальних перевезень

7.6. Види системи перевезень вантажів

**7.1. Поняття** «**система доставки вантажу»**

Поняття «**система доставки вантажу» (СДВ**) є одним з базових і широко використовуваних в теорії транспортних процесів і систем. Його значення є інтуїтивно зрозумілим, але чітко не визначеним.

При розгляді і уточненні поняття транспортно-технологічної системи пропонується застосовувати дуалістичний підхід, що полягає у розгляді даного поняття з двох точок зору:

– з позиції традиційної транспортної науки і практики;

– з позиції логістичного підходу.

Так, з точки зору традиційної транспортної науки і практики поняття транспортно-технологічна система визначається через родове поняття транспортної системи: «транспортно-технологічна система – це частина (підсистема) транспортної системи, в рамках якої організовується і здійснюється доставка транспортних засобів, які виступають в якості вантажів, і / або вантажних одиниць та ін. інтермодальних транспортних одиниць з вантажем і / або без нього від відправників до одержувачів в прямому або змішаному сполученнях із застосуванням безперевантажувальних технологій і за участю відповідних спеціалізованих суден». Таким чином, елементи транспортно-технологічної системи доставки вантажів в рамках транспортної системи об'єднуються за ознакою єдиної технології виробництва, тобто єдиної (безперевантажувальної) технології роботи всіх технічних засобів, задіяних в доставці вантажних одиниць від відправників до одержувачів в прямому або змішаному сполученнях і з обов'язковою участю відповідних спеціалізованих суден.

З точки зору **логістичного підходу** поняття «транспортно-технологічна система» визначається через поняття логістичної системи наступним чином: «транспортно-технологічна система – це матеріалопровідна частина (підсистема) ЛС, в рамках якої переміщення матеріального потоку між ланками логістичного ланцюга в прямому або змішаному сполученнях організовується і здійснюється із застосуванням безперевантажувальних технологій і за участю відповідних спеціалізованих суден». Таким чином, елементи транспортно-технологічної системи в рамках логістичної системи також об'єднуються за ознакою єдиної (безперевантажувальної) технології переміщення матеріального потоку між ланками логістичного ланцюга в прямому або змішаному сполученнях і за обов'язкової участі спеціалізованих суден.

Таким чином, «транспортно-технологічна система – це система доставки цілком конкретних вантажів, а саме транспортних засобів, які виступають в якості вантажів, і / або вантажних одиниць та ін. Інтермодальна транспортна одиниця з вантажем і / або без нього від відправників до одержувачів в прямому або змішаному сполученнях із застосуванням безперевантажувальних технологій і за участю відповідних спеціалізованих суден».

Що стосується поняття «система доставки вантажу», то воно є більш загальним, оскільки не містить уточнення, про який саме вантаж йде мова і які транспортні засоби беруть участь у його перевезенні. У свою чергу, очевидно, що для кожного конкретного вантажу, повинна бути сформована своя система доставки, з різним складом елементів і зв'язків У зв'язку з цим, очевидно, що в разі, коли використовується термін «СДВ», то мова вже йде не про логістичну систему, як таку, а про її транспортне забезпечення. Тобто СДВ з точки зору логістики розглядається як транспортуюча підсистема логістичної системи або підсистема її транспортного забезпечення. У зв'язку з цим, очевидно, що коли оперують поняттями «вантаж» і «вантажопотік», то формування (проектування) відповідних систем доставки здійснюється на основі структуроутворюючих елементів транспортних, а не логістичних систем.

Необхідність у створенні системи доставки вантажу, виникає тоді, коли мова йде про конкретний вантаж і потреби організувати його доставку (наприклад, укладений конкретний зовнішньоторговельний контракт).

СДВ, як суб'єктивна модель реальності, починає існувати тільки тоді, коли вона виділяється експедитором (проектувальником, спостерігачем) із загальної безлічі структурних елементів транспортної системи.

**7.2. Системоутворюючі фактори, які лежать в основі формування системи доставки вантаж**

Базовими (опорними) системоутворюючими факторами, які лежать в основі формування СДВ, є:

– предмет праці (об'єкт доставки) – вантаж, який в процесі переміщення, тобто у динаміці розглядається як вантажопотік.

Вантажопотік, в свою чергу, характеризується сукупністю певних параметрів: рід вантажу, його транспортні характеристики, обсяг вантажопотоку, структура вантажопотоку, напрямки вантажопотоку, вид плавання (каботаж, закордонний), відстань, час, протягом якого повинен бути освоєний вантажопотік і т.п.

– технологія доставки вантажу, включаючи, технології складування, перевантаження і перевезення вантажу

– засоби праці – технічні засоби транспорту (включаючи, транспортні засоби, засоби транспортного обладнання, засоби перевантажувального обладнання і т.п.), що забезпечують доставку (перевезення, перевантаження, складування) вантажу.

Таким чином, вантаж і його транспортні характеристики визначають технологію доставки (включаючи, складування, перевантаження і перевезення). Вантаж і технологія, у свою чергу, визначають всі технічні засоби (включаючи, транспортні засоби, засоби транспортного обладнання, засоби перевантажувального обладнання і т.п.), що забезпечують основні і допоміжні операції по доставці вантажу з використанням певної технології. Отже, базовими (опорними) «творцями» системи доставки будь-якого вантажу є вантаж/вантажопотік, технологія, технічні засоби транспорту.

Коли всі вище визначені системоутворюючі фактори встановлені, можливо розширювати і звужувати поняття СДВ. Наприклад, «система доставки вантажу автомобільним транспортом», «система доставки вантажу морським транспортом», «система доставки вантажу авіаційним транспортом», «система доставки вантажу у змішаному сполученні», «система доставки наливних вантажів», «система доставки масових вантажів», «інтермодальна система доставки вантажу» і т.п

**7.3 Істотні властивості та обсяг поняття «система доставки вантажу»**

**Істотні властивості:**

1. Предмет праці або об'єкт доставки – вантаж і вантажопотік.

2. Технологія доставки (включаючи технології складування, перевантаження і перевезення), яка визначається вантажем та його транспортними характеристиками.

3. Засоби праці – технічні засоби транспорту: судна і відповідні тоннажепотоки; технічні засоби суміжних видів транспорту і відповідні транспортні потоки; засоби перевантажувального обладнання в портах, залізничних станціях і транспортних вузлах (ТВ).

4. Причина формування СДВ (вихідна потреба) – потреба у доставці конкретного вантажу.

5. Мета формування і функціонування СДВ - організація і реалізація доставки конкретного вантажу в потрібне місце, у встановлений час від вантажовідправника до вантажоодержувача з найменшими витратами і при збереженні його заявлених кількісних і якісних характеристик в прямому або змішаному сполученнях за участю відповідних об'єктів транспортної інфраструктури і рухомого складу.

6. Продукція СДВ – транспортна послуга з організації та реалізації доставки конкретного вантажу в потрібне місце, у встановлений час від вантажовідправника до вантажоодержувача з найменшими витратами і при збереженні його заявлених кількісних і якісних характеристик в прямому або змішаному сполученнях за участю відповідних об'єктів транспортної інфраструктури і рухомого складу.

7. Проектувальник («архітектор») СДВ, який із загальної множини структурних елементів ТС обирає необхідні для включення в СДВ: транспортно-експедиторська компанія; або компанія, яка надає транспортно-експедиторські послуги; або безпосередньо перевізник (судноплавна компанія, автотранспортне підприємство і т. п.); або оператор мультимодального перевезення.

8. Об'єкти управління (в залежності від проектувальника СДВ): процеси доставки вантажу (просування вантажопотоку) від вантажовідправників до вантажоодержувачів; процеси роботи суден і технічних засобів суміжних видів транспорту; процеси перевалки вантажу в портах і ТВ; процеси роботи засобів перевантажувального обладнання в портах і ТВ, що забезпечують виконання вантажних і складських операцій; процеси обслуговування суден і суміжних видів транспорту в портах і ТВ; процеси просування інформаційного, документаційного та фінансового потоків, пов'язаних з відповідними ВП і транспортними потоками; процеси узгодження рішень і координації дій між учасниками доставки вантажу.

**Обсяг поняття «СДВ»** - Множина систем, до яких застосовується однойменний термін і притаманний зміст даного поняття.

Крім того, в умовах сучасного ринку транспортних послуг експедитор і сам може виступати в якості перевізника, не тільки організовуючи системи доставки різних вантажів, а й реалізовуючи їх, а також експлуатуючи при цьому власний або орендований парк рухомого складу. Необхідно відзначити, що систему доставки може формувати і сама виробнича (торгова) компанія власними силами і засобами, вдаючись до допомоги свого структурного підрозділу – логістичного відділу або відповідного співробітника – логіста. Але в цьому випадку, мова йде про «систему доставки товару», а не вантажу. При цьому сама виробнича (торгова) компанія через свого співробітника – логіста (або логістичний відділ) повністю організовує доставку товару, управляє роботою транспортних засобів, що є в розпорядженні компанії, контролює всі операції з товаром, а також самостійно несе відповідальність за збереження його кількісних і якісних властивостей в процесі доставки. Таким чином, в цій ситуації говорять про традиційно логістичні операції. З метою ж організації доставки свого товару в міжнародному сполученні виробничі (торгові) компанії в більшості випадків через своїх представників – логістів (логістичні відділи, логістичні компанії) звертаються до суб'єктів ринку транспортних послуг, які надають транспортно-експедиторські послуги. Як відомо, в момент, «коли товар пред'явлений до перевезення, він набуває нової якості – стає вантажем. Далі в процесі транспортування вантаж стає вантажопотоком. Просування вантажопотоку здійснюється технічними засобами різних видів транспорту загального користування».

Таким чином, коли засобом праці є транспорт загального користування (магістральний транспорт), перевезення організовують і здійснюють самостійні юридичні особи – транспортні підприємства, а вантажоперевалку – порти і транспортні вузли. Саме вони, а не логісти, займаються питаннями переміщення ВП. Саме вони, а не логісти керують роботою технічних засобів, що реалізують цей транспортний процес.

Виробничі ж компанії, їх логістичні відділи або логістичні компанії, що представляють їх інтереси, не можуть безпосередньо управляти вищеназваними процесами і впливати на них, незважаючи на те, що саме в їх компетенцію по історично сформованим обставинам, входить координація фізичного розподілу своєї продукції і взагалі управління МП. Виробничі компанії і їх представники - логісти (логістичні відділи, логістичні компанії), за фактом, можуть реалізовувати свої функції управління в повному обсязі тільки по відношенню до внутрішньовиробничого транспорту, який є структуроутворюючою частиною відповідних підприємств, тобто частиною їх основних виробничих фондів.

**7.4. Транспортно-технологічні системи доставки вантажів**

Доставка в прямому сполученні – перевезення вантажів одним видом транспорту.

Доставка в змішаному сполученні – перевезення вантажів декількома видами транспорту. Основною умовою даного виду перевезень є збереження транспортного упакування в процесі перевантаження з одного транспортного засобу на інший (в основному це контейнери).

Доставка в прямому змішаному сполученні – перевезення вантажів різними видами транспорту за єдиним транспортним документом.

Єдиний транспортний документ – транспортний  документ, за яким здійснюється перевезення вантажу. Як єдиний транспортний документ можуть використовуватися загальні накладні (AWB, CMR, BILL OF LADING) тощо.

Термінальні перевезення – перевезення вантажів, що виконуються через термінали пункту відправлення і (або) пункту призначення.

Термінал є важливим структурним елементом системи управління міжнародними автомобільними перевезеннями, де здійснюється основна частка митно-логістичних послуг (приймання до перевезення, зважування, зберігання, навантаження, розвантаження, сортування і видача вантажів, консолідація вантажів, оформлення товаросупровідних документів і проведення розрахунків за перевезення та надані послуги, транспортно-експедиторське обслуговування вантажовласників, виконання митного контролю та оформлення і проведення інших видів державного контролю). Суттєвою перевагою термінальних перевезень є комплексне обслуговування вантажовласників.

**7.5. Системи модальних перевезень**

Модальні перевезення – перевезення декількома видами транспорту.

Інтермодальність – використання декількох видів транспорту для перевезення однієї і тієї ж самої вантажної одиниці або транспортного засобу без перевантаження вантажу при зміні виду транспорту.

Інтермодальні перевезення - послідовне перевезення вантажів двома чи більше видами транспорту в одній і тій самій вантажній одиниці або автотранспортному засобі без перевантаження самого вантажу при зміні виду транспорту, при яких один із перевізників (або експедитор) організовує перевезення від пункту відвантаження через один або декілька пунктів перевалки до кінцевого пункту і залежно від диференціації відповідальності за перевезення, видає різні документи.

Інтермодальна транспортна одиниця - контейнери, знімні кузови та напівпричепи, придатні для інтермодальних перевезень.

Мультимодальні перевезення - перевезення вантажів двома або більше видами транспорту, при яких особа, що організує перевезення (перевізник або експедитор), несе відповідальність на всій довжині логістичного каналу незалежно від кількості видів транспорту, які беруть участь у перевезеннях, при оформленні FIATA-FBL.

Видаючи, FIATA-FBL експедитор приймає вантаж під свою відповідальність на весь час перевезення. Це означає, що вантажовласникові у разі пошкодження вантажу не доведеться звертатися до всіх перевізниках, що здійснювали окремі етапи перевезення, а потрібно всього лише звернутися до експедитора. (Це вищий рівень експедирування i досягти його може далеко не кожне ТЕП).

Комбіновані перевезення – інтермодальні перевезення, у межах яких значна частина європейського рейсу припадає на залізничний, внутрішній водний або морський транспорт, будь-який початковий і/або кінцевий відрізок шляху, на якому використовується автомобільний транспорт, є максимально коротким. При цьому перевезення здійснюється у одному і тому ж вантажному місці чи транспортному засобі без перевантаження вантажу шляхом комбінації різних видів транспорту.

Юнімодальні перевезення - це перевезення вантажу одним видом транспорту (одним або декількома перевізниками). Якщо бере участь один перевізник, він видає свій власний транспортний документ — накладну, коносамент і ін. Якщо перевізників декілька (наприклад, перевізник з одного порту в іншій, з перевантаженням вантажу в проміжному порту), один з них може видати наскрізний коносамент, що охоплює все перевезення.

Бімодальні перевезення - перевезення спеціалізованими транспортними засобами, які обладнані автомобільними шасі й залізничними колісними парами і здійснюють перевезення як на дорогах, так і на рейках у складі вантажних і навіть пасажирських поїздів.

А-модальне перевезення – це перевезення з управлінням переміщенням вантажів з одного диспетчерського пункту, незалежно від характеру участі у ньому різних видів транспорту.

**7.6. Види системи перевезень вантажів**

Пакетна система перевезень. Використовується для перевезення тарно-штучних та довгомірних вантажів, сформованих за допомогою засобів пакування в транспортні пакети, що забезпечують у схоронність вантажів, можливість механізованого виконання вантажних робіт та ефективне використання вантажопідйомності та місткості транспортних засобів. Контейнерна система перевезень. Передбачає об’єднання багатьох упаковок в одне відправлення, швидке виконання перевантажень, послаблення вимог до упаковки, зменшення крадіжок, спрощення складання документів, зниження вартості перевезень. За масою контейнери бувають: малотоннажні – до 2,5 тон, середньотонажні – від 2,5 до 10 тон, великотоннажні – більше 10 тон. Спеціалізовані використовуються для перевезення швидкопсувних вантажів. Контрейлерна система перевезень. Передбачають транспортування автомобільних вантажних модулів залізницею. Вантажні модулі (автомобілі, причепи, напівпричепи, змінні кузови). При цьому від складу відправника вантажний модуль доставляється на залізничну платформу. Залізниця транспортує його до станції призначення, де відбувається доставка до одержувача. Перевезення здійснюються переважно у нічний час і користуються пріоритетом при організації дорожнього руху. Трейлерна система перевезень. Ця система перевезень передбачає переміщення залізничних вагонів на трейлерних возах (автомобільних причепах) по автомобільних шляхах від залізничної станції до складу отримувача. Такі перевезення використовуються коли у отримувача  немає під’їзних колій залізниці. Роудруйлерна система перевезень. Роудрейлер – контейнер з комбінованою або змінною ходовою частиною для руху автомобільними шляхами та залізничними коліями. Система залізничних перевезень із стикуванням колій різної ширини. В країнах світу ширина залізничних колій неоднакова. Ліхтерна система перевезень. Призначена для перевезень навальних, насипних і генеральних вантажів морським транспортом. Ліхтер являє собою несамохідне морське судно для перевезення вантажів, а також для безпричальних вантажних операцій при навантаженні або розвантаженні на рейді суден з великим осадом які не можуть увійти в порт. Завантаження ліхтерів проводиться на мілині, біля причалів річкових портів.Ролкерна система перевезень. Використовується на морському транспорті для перевезення пакетованих та непакетованих тарно-штучних вантажів, що улаштовані у вантажні платформи на колісному ходу, які переміщують спеціалізовані транспортні засоби. Касетна система перевезень.Використовується на морському транспорті для перевезення  укрупнених вантажних місць-касет, що мають вагу 500 і більше тон. Паромна система перевезень. Призначена для перевезення залізничних вагонів і АТЗ на спеціалізованих суднах-паромах вагою від 5 тис. до 20 тис. тон.

**ТЕМА 8. Документаційне забезпечення транспортно-експедиторської роботи**

8.1. Документаційне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності

8.2. Види товаросупровідних документів

**8.1. Документаційне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності**

Усе різноманіття документів, які використовуються підприємством у зовнішньоекономічній діяльності, умовно можна розділити на три основні групи:

1. Комерційні документи

2. Товаропровідні документи

3. Товаротранспортні документи

До **комерційних документів** (англ. - commercial documents) у зовнішньоекономічній діяльності відносять документи, які визначають вартісну, якісну й кількісну характеристики товару. Ці документи оформляє на своєму бланку продавець, а для покупця вони є підставою до оплати імпортованого товару. Крім рахунку-фактури до комерційних документів також належать: попередній рахунок (рахунок-проформа), рахунок-специфікація й інші.

**Товаросупровідні документи** (англ. shipping document) – як випливає з назви це документи, що направляються постачальником (відправником вантажу) з відвантаженим товаром і супроводжують вантаж на всьому шляху його проходження від відправника до одержувача. Зазвичай, вони додаються до рахунку, який виставляє продавець покупцеві для оплати товару. До товаросупровідних можна віднести наступні документи: сертифікат якості, сертифікат походження, відвантажувальна специфікація, пакувальний аркуш, вантажна митна декларація, документи контролю доставки вантажів і ін.

До основних видів товаротранспортної документації відносяться: накладна міжнародного автомобільного перевезення (CMR), коносамент, авіаційна накладна, залізнична накладна.

**Комерційні документи**

Рахунок-фактура (лат. factura - обробка; англ. - invoice, нім. - rechnung) – основний фінансовий документ, що засвідчує фактичну поставку товару і його вартість. Виписується продавцем (постачальником, підрядником) на ім'я покупця (споживача, замовника) і містить докладний опис і остаточну погоджену ціну поставленої продукції й (або) наданих послуг, номер відвантажувального документа, суму рахунку й інші реквізити. Рахунок-фактура також може виконувати функцію сертифіката походження товару.

Рахунок-специфікація (англ. specified account) - фінансовий документ, що поєднує функції рахунку й специфікації. У рахунку-специфікації вказується ціна за одиницю товару по видах і сортах, а також загальна вартість усієї товарної партії. Рахунок-специфікація виписується в тих випадках, коли партія містить товари, різні по асортименту.

Попередній рахунок, рахунок-проформа (англ. proforma invoice) - рахунок, що виписується при часткових поставках товару або в тих випадках, коли приймання товару проводиться після прибуття до покупця. Після приймання товару або поставки всієї партії продавцем виписується рахунок-фактура, по якому проводиться остаточний розрахунки.

**Товаросупровідні документи**

Сертифікат якості (англ. quality certificate) - товаросупровідний документ, що підтверджує відповідність товару показникам якості, технічним характеристикам, вимогам безпеки для життя й здоров'я людей, навколишнього середовища, а також іншим вимогам, які передбачені умовами зовнішньоекономічного контракту. Сертифікат якості звичайно видається підприємством-виготовлювачем або експортером (відправником). На вимогу покупця сертифікат якості може бути виданий і незалежною стороною.

Специфікація (лат. Specificatus - особливий; англ. specification) - товаросупровідний документ на партію товару, який містить перелік товарів, що поставляються, із вказівкою кількості по кожному сорту, марці, артикулі й іншим характеристикам. У необхідних випадках у специфікації вказується інформація про ціну, якість товару, умови і строки виконання контракту.

Пакувальний аркуш (англ. packing list) - документ, документ, що містить перелік усіх видів і сортів товару, що перебувають у кожному товарному місці (ящику, коробці, контейнері), необхідний звичайно в тих випадках, коли в одному вантажному місці відправляються різні по асортименту товари. Пакувальний аркуш кладеться в упаковку товару так, щоб покупець міг легко його виявити. Пакувальний аркуш може використовуватися в якості доповнення до рахунку-фактури в тому випадку, коли відправляється велика кількість найменувань товарів або коли кількість, вага або вміст кожного індивідуального місця різні.

Сертифікат походження (англ. certificate of origin) - документ, що має форму спеціального бланка, що містить опис товару й підтвердження з боку державного органа, що товар, на який оформлено сертифікат, зроблений у країні, від імені якої діє цей державний орган. Сертифікат про походження товару надається в тих випадках, коли митне оформлення товару вимагає документального підтвердження країни походження.

Документи контролю доставки вантажів – документи, які надаються перевізником (наприклад - Carnet TIR) або складаються митним органом і призначені для гарантування доставки товару в митний орган призначення.

**Товаротранспортні документи**

Міжнародна автотранспортна накладна (англ. CMR), як товаротранспортний документ використовується для документального оформлення міжнародних вантажних перевезень автомобільним транспортом. Застосування CMR регламентоване Конвенцією міжнародного дорожнього перевезення вантажів. Накладна CMR є документом, що підтверджують укладання договору міжнародного автомобільного перевезення вантажу, разом з тим CMR не є товаророзпорядчим документом і вантаж видається зазначеному в ній вантажоодержувачеві. CMR заповнюється відправником вантажу.

Коносамент (англ. bill of lading, B) L, BOL) - товаротранспортний документ, що застосовується в морських перевезеннях і видається перевізником вантажу вантажовласникові. Коносамент виконує одночасно кілька функцій: розписка перевізника в одержанні вантажу для перевезення, опис видимого стану вантажу; товарно-транспортна накладна; підтвердження договору перевезення вантажу; товаророзпорядчий документ.

Авіаційна накладна (англ. air waybill) - документ установленої форми, що свідчить про укладання договору на перевезення вантажу авіаційним транспортом. Авіаційна накладна заповнюється відправником і вручається перевізникові одночасно з передачею вантажу до перевезення.

Залізнична накладна (англ. rail waybill) – основний товаротранспортний документ при здійсненні перевезення вантажу залізничним транспортом. Залізнична накладна являє собою обов'язкову двосторонню письмову угоду на перевезення вантажу, яка укладається між відправником і залізницею на користь третьої сторони – одержувача товару. Залізнична накладна є одночасно й заставним договором вантажу для забезпечення гарантії внесення належної провізної плати й інших платежів за перевезення й супроводжує вантаж на всьому шляху його проходження від станції відправлення до станції призначення.

**8.2. Види товаросупровідних документів**

**Товаросупровідні документи (ТСД)**- документи, які містять необхідну та достатню інформацію для ідентифікації партій товарів на всьому шляху товаропросування. Товаросупровідні документи, призначені в основному для виготовлювачів і продавців та відносяться до комерційної інформації.

На відміну від нормативних документів ТСД мають слабку правову основу. Вимоги до оформлення багатьох із них регламентовані недостатньо або зовсім не встановлені. Відсутність уніфікованого підходу призводить до різноманіття форм упорядкування ТСД та ускладнює аналіз і порівнянність відомостей, наведених в аналогічних документах. Виняток становлять тільки свідоцтва про якість, нормативна база яких закладена у законах, стандартах, правилах та інструктивних листах Держкомстандарту України.

ТСД залежно від характеристик товару, поділяються на такі види: кількісні, якісні, розрахункові і комплексні. Різновиди ТСД визначаються призначенням конкретних документів.

**Кількісні ТСД**- документи, призначені для передачі і збереження інформації про кількісні характеристики товарів або товарних партій. Крім розмірних характеристик (маса, довжина, об'єм 1 Тп-)> У них обов'язково містяться відомості, що ідентифікують товар (найменування, сорт, марка и т.п.) Іноді в кількісних ТСД міститься фія про ціни.

До кількісних ТСД відносяться пакувальні листи, специфікації, акти про встановлену розбіжність у кількості товарів, комерційні акти.

Акти про встановлену розбіжність у кількості товарів складають у тих випадках, коли фактична кількість товарів при прийманні не збігається з кількістю, вказаною у документах. Частіше такі акти складають для товарних партій імпортних товарів. Звичайно це роблять у присутності матеріально відповідальної особи підприємства-одержувача, представника іноземного постачальника, а за його відсутності й згоді - експерта Торгово-промислової палати або компетентного представника незацікавленої організації.

При перевезеннях вантажів залізничним транспортом, внаслідок різноманітних порушень технології і правил виконання вантажних і комерційних операцій, а також недоліків в охороні, виникають розкрадання, псування, ушкодження, часткова втрата вантажів. Будь-яка втрата, псування або ушкодження оформляються комерційним актом з обов'язковою присутністю представників перевізника чи охорони, що дасть підставу для відшкодування заподіяного збитку вантажовідправнику або вантажоотримувачу. Зазначені документи призначені для передачі відомостей постачальнику про кількісні втрати товарів при транспортуванні, виявлених під час їхнього приймання.

**ТСД якості**- документи, призначені для передачі і збереження інформації про якість товарів. ТСД містять не тільки відомості про якісні характеристики товарів, їхні значення, градації якості, а також про найменування товарів, їхніх виробників (постачальники, відвантажувачі), дату виготовлення (відвантаження), а також інші необхідні відомості.

Документи якості поділяються на обов'язкові та необов'язкові. До перших відносяться сертифікати відповідності товарів, які повинні проходити обов'язкову сертифікацію, і посвідчення якості, якщо у стандарті передбачена їхня наявність. Обов'язковість сертифікатів відповідності для зазначеної групи товарів (продукції) передбачається наказом Держстандарту України "Про проведення обов'язкової сертифікації продукції в Україні". Інші види сертифікатів - гігієнічний, ветеринарний, фітосанітарний, не є заміною сертифіката відповідності й обов'язковими ТСД.

Заповнення реквізитів, передбачених сертифікатом, є обов'язковим. Реквізит "код ТН ЗЕД" - заповняються відповідно до митної декларації (для імпортної продукції).

У разі, коли дослідження, що передбачено в реквізитах форм сертифікатів, не проводилося, у реквізиті робиться запис: "не проводилося", "не маркується", "не наноситься".

В сертифікаті відповідності, що видається на партію продукції, зазначаються відомості про розмір партії, дату виготовлення продукції кінцевий термін реалізації та номер і дату документа, за яким ця партія ввезена в Україну.

**Посвідчення якості (ПЯ)** - це вид ТСД, призначених для інформації про градації якості та ідентифікацію партії даних. Перелік відомостей, що повинні містити ПЯ, встановлюється у стандартах. Ці відомості включають: номер документа й дату його видачі; реєстраційний і обліковий номери сертифіката, термін його дії; номер партії для запакованої продукції; найменування й адреса відправника; найменування й адреса отримувача; найменування продукції й сорт (товарний); номер партії; результати визначення якості за діючими стандартами; кількість пакувальних одиниць; масу брутто й нетто; номер і вид транспортного засобу; позначення чинного стандарту.

***Заява-декларація***- документ, що підтверджує, що виготовлювач несе персональну відповідальність за відповідність продукції встановленим вимогам.

Заява-декларація оформляється на товари, що не ввійшли в номенклатуру продукції, яка підлягає обов'язковій сертифікації. Крім того, цей документ є підставою для видачі сертифікатів відповідності за формою з використанням заяв-декларацій. Після цього на його підставі видається сертифікат, із яким товар надходить у торгівлю.

В Україні заяву-декларацію складають рідко, хоч у країнах Європейського співтовариства цей вид ТСД досить поширений.

**Розрахункові ТСД** - це документи, призначені для документального оформлення угоди про ціни, оплату транспортних витрат, спільному (або односторонньому) покриттю витрат, у тому числі транспортних, інших витрат, якщо у складеному договорі закупівлі-продажу (або постачанні) ці відомості були не передбачені. До розрахункових ТСД відносяться протокол узгодження цін, рахунки, рахунки-фактури й інші документи про ціни.

Основним призначенням рахунків є інформація про ціну та вартість товару для його оплати. У рахунках також є відомості про кількість товарів в упаковці, але вони не є основними.

*Рахунок-фактура*складається постачальником для документального супроводу партій товару, що надходить без оформлення накладної. Він є підставою для сплати товару, що надійшов, по безготівковому розрахунку з оформленням платіжного доручення.

Рахунок-фактура містить такі дані: номер і дата виписки рахунку-фактури: найменування і банківські реквізити вантажовідправника й вантажоодержувача; найменування вантажоодержувача; найменування й інші відомості, що ідентифікують товар (сорт, торгова марка, кількість); ціна й вартість товару, у тому числі до оплати одержувачем.

*Рахунок*містить аналогічні дані, але, крім того, і додаткові відомості про отримані послуги (пакування, транспортування, пересилка і т.п.).

Розрахунковим супровідним документом є платіжна вимога, що виставляється постачальником відповідно до договору і направляється покупцю одночасно з накладною.

**Комплексні ТСД**- документи, призначені для передачі й збереження інформації про кількісні, якісні й вартісні характеристики товарних партій, а також для кількісного врахування їх у процесі товаропросування. До комплексних ТСД відносяться прибутково-видаткові, товарно-транспортні, залізничні накладні, коносаменти.

Після оформлення перевезень накладна набуває форму договору і має юридичну чинність.

Від правильного заповнення накладної на перевезення вантажів залежать цілісність вантажів і виконання термінів їхньої доставки.

*Накладна*містить таку основну інформацію: найменування й інші ідентифікуючі ознаки товару (сорт, артикул і т.п.), його кількість (в одиницях), а також ціна, загальна сума (з урахуванням податку на додану вартість) вартості товару. Накладна підписується матеріально відповідальними особами, що здали й прийняли товар, завіряється печатками підприємств постачальника й одержувача.

Існує декілька форм накладних, що застосовуються на різних етапах товаропросування.

***Товарно-транспортна накладна***(ТТН) - первинний прибутковий документ, що заповнюється постачальником і призначений для інформації одержувача про комплекс характеристик товару ТТН має два розділи: товарний і транспортний.

У *товарному розділі*вказуються відомості, що дозволяють ідентифікувати товар. До них відносяться: найменування, адреса і банківські реквізити постачальника й платника, відомості про товар і тару (найменування, сорт, артикул, кількість місць, маса брутто, нетто тари, вид пакування, ціна, сума). До того ж, можуть бути зазначені суми ПДВ і повинні бути підписи відповідальних осіб, які дозволили відпуск товару та відпустили й прийняли його.

*Транспортний розділ*(відомості про вантаж) заповнюється в ході доставки товару і містить - інформацію про дату відправлення, номер автомобіля і шляхового листа, найменування й адреса замовника (платника) товару, вантажовідправника й вантажоодержувача; пункт відвантаження й розвантаження, відомості про вантаж (найменування, сорт, артикул, одиниця виміру, кількість одиниць, ціна за одиницю, сума, на яку поставляється товар, а також указуються вид упаковування, кількість місць).

***Залізнична накладна***(ЗН) - ТСД, що оформляється при відправленні товару залізничним транспортом. За призначенням й змістом вона є аналогічною товарно-транспортній накладній, лише з незначними відмінностями (наприклад, дані про номер вагона). Транспортний розділ ЗН заповнюється під час перевезення й здійснення вантажно-розвантажувальних робіт.

Вантажовідправник у накладній вказує оголошену цінність на перевезений вантаж для того, щоб при повній або частковій втраті вантажу, псуванню або ушкодженні не виникло ускладнень щодо визначення розмірів збитку, який необхідно відшкодувати відправнику або одержувачу.

При визначенні цінності вантажовідправник зобов'язаний скласти у двох примірниках опис відвантаженого вантажу, у якому зазначити станцію відправлення і призначення, відправника й одержувача, вид упаковування, відмітні ознаки й назви предметів, кількість і цінність кожного місця. Опис з вказівкою оголошеної цінності підписується вантажовідправником.

***Експлуатаційні документи***(ЕД) - документи, що призначені для передачі й збереження інформації про правила експлуатації складнотехнічних товарів, використання й обслуговування яких не потребує спеціальної підготовки. Якщо для використання таких товарів потрібна спеціальна підготовка, то в експлуатаційних Документах має бути відповідний запис.

ЕД також містить розмірні характеристики (масу, габарити, напругу або силу струму і т.п.), які необхідні для правильної експлуатації побутової техніки. На відміну від ТСД, призначених в основному для продавців, ЕД виступають як носії споживчої інформації, хоч і продавці можуть використовувати її для створення споживчих переваг під час консультування покупців і роз'яснення їм переваг споживчих властивостей конкретних товарів, особливостей їхньої експлуатації.

Основна інформація, що міститься в ЕД, носить ідентифікуючий характер і не є самоціллю.

***Посібник з експлуатації***(ПЕ) - це експлуатаційний документ, призначений для забезпечення споживача всіма відомостями, необхідними для правильного використання й обслуговування виробу. ПЕ містить опис конструкції виробу, принцип дії, відомості, необхідні для його правильної експлуатації (використання, збереження) і технічного обслуговування, а також основні параметри й характеристики, гарантовані підприємством-виготовлювачем. Опис робіт і операцій, виконаних під час експлуатації виробів, вказують про технологічну послідовність їхнього виконання.

ПЕ має такі розділи: загальні вказівки, технічні дані, комплект постачання, вимоги з техніки безпеки, будова виробу, підготвка до роботи, порядок роботи, технічне обслуговування, правила збереження, можливі несправності й методи їхнього усунення, свідоцтво про приймання, гарантійні зобов'язання, додатки.

*Паспорт*- **експлуатаційний документ**, що засвідчує гарантовані виробником основні параметри і характеристики виробу.

Паспорт включає такі відомості: загальні вказівки, технічні дані, комплект постачання, свідчення про приймання, гарантійні зобов'язання, ціна.

*Етикетки*(ЕТ) - експлуатаційний документ, призначений для відтворення основних показників і відомостей, що знадобляться для експлуатації виробу. У змісті ЕТ вказують: найменування виробу, позначення виробу або його індекс, технічні дані, номер стандарту або ТУ, вимогам яких відповідає виріб, відомості про приймання виробу відділом технічного контролю (ВТК), відомості про якість, ціну, дату випуску. Допускається об'єднувати або виключати окремі розділи ЕД. Останнім часом виготовлювачі не вказують роздрібну ціну, оскільки або виготовлювач установлює договірну відпускну ціну, або продавець визначає роздрібну ціну з урахуванням вільних торгових надбавок.

Різні види ЕД відрізняються призначенням, що й обумовлює перелік відомостей, що у них указуються. Найбільшою інформаційною насиченістю відрізняються посібники з експлуатації, найменшої - етикетки.

ЕД містять в основному інформацію, що виготовлювач хоче довести до споживача. Проте, у ряді випадків, вони можуть стати носіями і торгової інформації.

На додаток до виробничої інформації виготовлювача продавець ставить у паспорті штамп магазину про оплату покупки і проставляє дату реалізації товару. При наявності такого штампа у випадку виявлення споживачем браку товару, не обговореного продавцем, споживач, відповідно до закону "Про захист прав споживачів" і Правил продажу окремих груп продовольчих і непродовольчих товарів, може зажадати усунення недоліків, або заміни товару, або повернення сплаченої грошової суми.

Експлуатаційні документи не відносяться до числа обов'язкових, проте в ряді випадків їхня відсутність, пов'язана з ризиком нанесення шкоди життю, здоров'ю й майну споживачів.

###### ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Бакаєв О. О., Кутах О. П., Пономаренко Л. А. Теоретичні засади логістики. У 2 т. К.: Київ ун–т економіки і технологій транспорту, 2003. Т. 1. 430 с.
2. Бутук А. И.Экономическая теория. Киев: Вiкар, 2000. 644 с.

Заборский Л. А. Эффективная организация смешанных перевозок в логистической системе. Методи та засоби управління розвитком транспортних систем: зб. наук. праць. Одеса: ОНМУ, 2006. Вип. 11. С. 192–201.

1. Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» [Електронний ресурс]. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/>laws/ show/1955-15.
2. Кальченко А. Г. Логістика. К.: КНЕУ, 2003. 284 с.
3. Кириллов Ю. И. Организация и управление работой судов в контейнерной транспортно-технологической системе: дисс. … канд. техн. наук: 05.22.01. Одесса, 2013. 312 с.
4. Кириллова Е. В. Транспортно-технологическая система, как структурообразующая часть логистической системы. Сб. научн. тр. SWorld. Иваново: Маркова АД, 2014. Вып. 4 (37). Т. 1. С. 44–54.
5. Король В. Ю. Обґрунтування доцільності LCL (Less than Container Load) доставки вантажу у порівнянні з його FCL (Full Container Load) доставкою». Методи та засоби управління розвитком портових систем і сервісних підприємств на транспорті: звіт про НДР (проміжний): тема К № 04– 18 (№ держ. реєстр. 0118U006659) / керівник роботи: О. В. Кириллова. Одеса: ОНМУ, 2018. C. 152–166.
6. Король В. Ю. Система доставки вантажу: логічна характеристика поняття і його дефініції. Вісник Одеського національного морського університету. Одеса: ОНМУ, 2018. Вип. 3 (56). ISSN 2226–1893.
7. Ляшенко Н. И. О взаимосвязи транспортной и логистической систем. Современные направления теоретических и прикладных исследований: сб. научн. трудов. по материалам междун. научно-практ. конф. Том 1. Транспорт. Одесса: Черноморье, 2006. С. 53–57.
8. Мелешенко К. С. Забезпечення сталого функціонування вантажопасажирських поромів: дисс. … канд. техн. наук: 05.22.01. Одесса, 2018. 350 с.
9. Мочерний С. В. Політична економія. Київ, 2002. 687 c.
10. Нагорний Є. В., Рибанов Г. Л., Черниш Н. Ю. Основи транспортно- експедиційного обслуговування підприємств, організацій та населення. Х.: ХНАДУ, 2002. 106 с.
11. Нагорний Є. В., Черниш Н. Ю. Транспортно-експедиційне обслуговування підприємств та організацій в умовах ринку. Харків: ХНАДУ, 2002. 358 с.
12. Національної транспортної стратегії України на період до 2030 р.: СХВАЛЕНО розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430–р. [Офіційний вісник України](http://zakon.rada.gov.ua/laws/main/b19). 2018 р., № 52, С. 533. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>.
13. Оптимизация планирования и управления транспортными системами / Е. М. Васильева, Р. В. Игудин, В. Н. Лившиц и др. / Под ред. В. Н. Лившица. М.: Транспорт, 1987. 208 с.
14. Орловский П. Н. Системный анализ (основные понятия, принципы, методология). К.: ИСМО, 1996. 360 с.
15. Плотинский Ю. М. Модели маршрутизации перевозок. Проблемы планирования в транспортных системах, 1976. Вып. 11. С. 39–47.
16. Системологія на транспорті: у 5 кн. / Е. В. Гаврилов, М. Ф. Дмитриченко, В. К. Доля, О. Т. Лановий, І. Е. Линник, B. П. Поліщук.; за заг. ред. М. Ф. Дмитриченко, кн. 1: Основи теорії систем і управління. К.: Знання України, 2005. 344 с.
17. Смерічевська С. В. Вектор розвитку організаційних форм логістизації національної економіки в Україні. Економічний часопис – ХХІ. К.: Інститут суспільної трансформації, 2012. № 7–8. С. 22–25.
18. Смирковская В. Ю Структура и параметры систем доставки грузов. Методи та засоби управління розвитком транспортних систем: зб.наук.праць. Одеса: ОНМУ, 2005. № 10. С. 173–184.
19. Сокур І. М., Сокур Л. М., Герасимчук В. В. Транспортна логістика. К.: Центр учбової літератури, 2009. 222 с.
20. Сыч Е. Н. Транспортно–производственные системы: развитие и функционирование: монография. Киев. «Наукова думка», 1986. 166 с.
21. Шибаев А. Г. Подготовка и обоснование решений по управлению перевозками и работой флота морской судоходной компании: монография. Одесса: ХОРС, 1998. 208 с.