

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
МІСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА імені О. М. БЕКЕТОВА

І. О. Ткаченко

В. В. Сабадаш

ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКА РОБОТА

КОНСПЕКТ ЛЕКЦІЙ

*(для здобувачів першого (бакалаврського)
рівня вищої освіти денної та заочної форм навчання
зі спеціальності 275 – Транспортні технології (за видами),
освітня програма «Транспортні технології (міський транспорт)»)*

Харків
ХНУМГ ім. О. М. Бекетова
2024

УДК 656.96(076.6)

Ткаченко І. О. Транспортно-експедиторська робота : конспект лекцій для здобувачів першого (бакалаврського) рівня вищої освіти денної та заочної форм навчання зі спеціальності 275 – Транспортні технології (за видами), освітня програма «Транспортні технології (міський транспорт)» / І. О. Ткаченко ; Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. – Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2024. – 52 с.

Автори:

канд. техн. наук, доц. І. О. Ткаченко

канд. техн. наук, доц. В. В. Сабадаш

Рецензент

Д. П. Понкратов, доктор технічних наук, доцент, доцент кафедри транспортних систем і логістики Харківського національного університету міського господарства імені О. М. Бекетова

*Рекомендовано кафедрою транспортних систем і логістики,
протокол № 1 від 29 серпня 2023 р.*

© І. О. Ткаченко, 2024

© В. В. Сабадаш, 2024

© ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2024

ЗМІСТ

ВСТУП.....	5
ТЕМА 1 СТАН І РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ І ОРГАНІЗАЦІЙ.....	6
1.1 Історичні передумови виникнення транспортно-експедиційного обслуговування в Україні.....	6
1.2 Історичні передумови виникнення транспортно-експедиційного обслуговування за кордоном.....	7
1.3 Інтеграція України до ринку транспортних послуг країн ЄС.....	9
КОНТРОЛЬНІ ЗАПИТАННЯ.....	12
ТЕМА 2 ОСНОВНІ ПОНЯТТЯ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ.....	13
2.1 Ринок транспортно-експедиторських послуг.....	13
2.2 Види транспортно-експедиторських послуг.....	16
2.3 Принципи діяльності експедитора.....	17
2.4 Форми транспортно-експедиторського обслуговування.....	19
2.5 Класифікація транспортно-експедиційних підприємств та принципи їхньої побудови.....	21
КОНТРОЛЬНІ ЗАПИТАННЯ.....	23
ТЕМА 3 ПРАВОВІ ОСНОВИ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ.....	24
3.1 Правове регулювання транспортно-експедиційної діяльності.....	24
3.2 Аспекти транспортного договору.....	25
3.3 Договір транспортної експедиції.....	26
3.4 Документальне оформлення перевезення вантажу різними видами транспорту.....	27
3.5 Правила міжнародної торгівлі Інкотермс 2020.....	28
КОНТРОЛЬНІ ЗАПИТАННЯ.....	29
ТЕМА 4 ОСНОВНІ ПРИНЦИПИ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІД ЧАС ЗДІЙСНЕННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	31
4.1 Критерії оцінки ефективності транспортного процесу.....	31
4.2 Техніко-експлуатаційні показники роботи рухомого складу автотранспорту під час вантажних перевезень.....	32

4.3 Формування тарифів на вантажні перевезення. Організація складського господарства.....	34
4.4 Ціноутворення в системі транспортно-експедиційного обслуговування.....	35
КОНТРОЛЬНІ ЗАПИТАННЯ.....	36
ТЕМА 5 ПЛАНУВАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ.....	37
5.1 Транспортно-експедиційна діяльність при внутрішніх перевезеннях по території України.....	37
5.2 Вибір маршруту доставки вантажу.....	38
5.3 Вибір технології перевезень.....	39
5.4 Рівень надання послуг.....	40
5.5 Послідовність усіх операцій і роль суб'єктів, що є учасниками транспортно-експедиційного обслуговування.....	41
5.6 Оцінка конкурентоспроможності транспортно-експедиційного обслуговування	42
КОНТРОЛЬНІ ЗАПИТАННЯ.....	43
ТЕМА 6 ПРОГНОЗУВАННЯ ПОТРЕБ НАСЕЛЕННЯ В ІННОВАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЯХ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИЦІЙНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ТА ОФОРМЛЕННЯ ДОСТАВКИ ВАНТАЖУ.....	44
6.1 Визначення потреб населення у транспортно-експедиційних послугах.....	44
6.2 Класифікація і характеристика транспортно-експедиційних послуг для населення.....	45
6.3 Планування поточних замовлень населення на транспортно-експедиційне обслуговування.....	46
6.4 Структура мережі транспортно-експедиційного обслуговування населення.....	47
6.5 Технологія виконання основних послуг міських та приміських перевезень населенню.....	48
КОНТРОЛЬНІ ЗАПИТАННЯ.....	49
СПИСОК РЕКОМЕНДОВАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	51

ВСТУП

У межах правового поля перевезенням визнається господарська діяльність, пов'язана з переміщенням і транспортуванням вантажів. Транспортна експедиція товарів виступає допоміжним видом діяльності, пов'язаним із перевезенням.

Вантажі є продукцією виробничо-технічного призначення і виробу народного споживання. Суб'єктами перевезення виступають перевізники, вантажовідправники і вантажоодержувачі.

Розглядаючи сферу транспортно-експедиторської діяльності, важливо розуміти, що не кожна операція із перевезення або транспортування вантажу (продукції, товару) є транспортною експедицією. У той же час будь-яка транспортна експедиція апріорі є перевезенням і транспортуванням, тобто операцією, пов'язаною з переміщенням вантажу. Ключовим моментом у цьому випадку є те, що вантаж перевозиться у супроводі кого-небудь, тобто продукція транспортується як би «під контролем» і крім таких суб'єктів відносин, як вантажовідправник і вантажоодержувач, є ще одна ланка в ланцюжку перевезень – експедитор, який також може виступати в особі першого або другого, або в особі обох. Все залежить від умов, на яких був укладений договір експедиції вантажу.

Отже, схеми перевезень в тих або інших ситуаціях матимуть певну відмінність, що в подальшому відобразиться на вмісті портфеля первинної документації, який життєво необхідний для своєчасного відбиття всіх операцій, пов'язаних із процесом транспортування, у податковій і бухгалтерській звітності.

ТЕМА 1 СТАН І РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ І ОРГАНІЗАЦІЙ

1.1 Історичні передумови виникнення транспортно-експедиційного обслуговування в Україні

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 й інші особи, що виконують роботи (надаючи послуги) під час перевезення вантажів.

До утворення незалежної України, незважаючи на значний розвиток транспортно-експедиторського обслуговування (далі – ТЕО), комплекс транспортно-експедиційних послуг (далі – ТЕП) все ще був незначний і задовольняв потреби усього на 15–20 %.

Специфіка та географія розвитку транспорту значно впливала на розвиток системи транспортно-експедиторського обслуговування загалом.

Перше листопада 1851 року вважається датою початку транспортно-експедиторської діяльності на території України – у цей день в царській Росії була відкрита двоколійна залізнична магістраль.

У 1922 р. було створено перше спеціалізоване ТЕП – державне акціонерне товариство «Транспорт».

У 1980 р. у системі Міністерства автомобільного транспорту УРСР створена спеціалізована організація «Укртрансекспедиція», яка вирішувала завдання комплексного ТЕО підприємств і організацій народного господарства до 1990 року.

З ініціативи більш ніж 100 транспортно-експедиторських організацій України 27 вересня 1994 р. була створена Асоціація міжнародних експедиторів України (АМЕУ).

На сьогодні в Україні діє низка нормативних документів, що регламентують діяльність ТЕП, основним з яких є Закон «Про транспортно-експедиторську діяльність» [1], який визначає правові та організаційні засади транспортно-експедиторської діяльності (далі – ТЕД) України і спрямований на створення умов для її розвитку та вдосконалення.

1.2 Історичні передумови виникнення транспортно-експедиційного обслуговування за кордоном

У західних країнах ТЕО здійснювалося управліннями та службами транспортних міністерств, а безпосереднє обслуговування здійснювалося мережею спеціалізованих підприємств.

Міжнародна федерація експедиторських асоціацій, скорочено ФІАТА (International Federation of Freight Forwarders Associations FIATA) – міжнародна неурядова організація, яка об'єднує національні експедиторські асоціації 150 країн світу. В експедиторській галузі, яку представляє ФІАТА, налічується понад 40 тисяч підприємств усіх форм власності [3].

Міжнародна федерація експедиторських асоціацій була створена у Відні (Австрія) 31 травня 1926 року шістнадцятьма національними і регіональними асоціаціями європейських країн. До 2007 року як національні члени в організацію входили 96 асоціацій з 84 країн. Зараз членами ФІАТА на індивідуальній основі є більш ніж 5 000 експедиторських фірм і організацій. Відповідно до Статуту цілями діяльності ФІАТА є:

1. Об'єднання експедиторів з різних країн в єдину організацію і представлення їхніх інтересів на світовому експедиційному ринку.

2. Захист інтересів експедиторів шляхом участі в міжнародних організаціях, що займаються поставками товарів і перевезеннями вантажів, а також виконанням різних функцій, пов'язаних із поставками товару і перевезеннями вантажів.

3. Ознайомлення ділових кіл і широкої громадськості з цілями, завданнями та роллю експедиторської галузі економіки в переміщенні товарів світової торгівлі.

4. Сприяння професійній підготовці кадрів для експедиторської галузі.

5. Розробка і впровадження в практику уніфікованих експедиторських документів, інші напрямки діяльності щодо підвищення якості експедиторських послуг.

До складу міжнародної організації входять:

1. Інститут мультимодальних перевезень.

2. Інститут повітряних перевезень.

3. Інститут митних справ.

4. Чотири консультативних ради:

- з небезпечних вантажів;
- з інформаційної технології;
- з правових питань;
- з професійного навчання.

Національна асоціація ФІАТА розділена на чотири регіони:

- Африка і Середній Схід;
- Північна і Південна Америка;
- Азія і Тихоокеанський регіон;
- Європа.

Таким чином, досвід організації ТЕД за кордоном певною мірою може бути використаний і в Україні з метою подальшого розвитку вітчизняної транспортної експедиції.

1.3 Інтеграція України до ринку транспортних послуг країн ЄС

Рівень розвитку транспортної системи держави – один із найважливіших ознак її технологічного прогресу й цивілізації. Потреби у високорозвиненій транспортній системі ще більш підсилюються при інтеграції в європейську і світову економіку, транспортна система стає базисом для ефективного входження України у світове співтовариство і заняття в ньому місця, що відповідає рівню високорозвиненої держави.

Україна має усі передумови для створення потужної системи транзитних перевезень на міжнародному рівні і, як наслідок, збільшення обсягу транзиту вантажів. Зокрема, наша держава має низку переваг перед іншими європейськими країнами, оскільки територією України проходять найкоротші сухопутні, морські та повітряні шляхи сполучення, що зв'язують Європу та країни Азіатсько-Тихоокеанського регіону. Міждержавний транзит українською територією – це великий, але досі нереалізований національний ресурс.

Із розширенням ЄС постали нові завдання з формування транспортних зон і розвитку міжнародних транспортних коридорів (МТК). У Європі формується нова мультимодальна Транс'європейська транспортна система, яка включає всі види транспорту, та впроваджується новий масштабний план розбудови Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T). Цей план передбачає об'єднання транспортних мереж усіх нових держав – членів ЄС у зв'язку з необхідністю створення більш потужного єдиного європейського ринку.

Але, однією з найважливіших проблем України, у плані її інтеграції у європейську єдину систему, є приведення ширини української залізничної колії (1 524 мм) до європейського зразка (1 435 мм), як у Польщі, Словаччині, Угорщині, Румунії та ін. Зараз на кордоні з цими державами існують складні системи переведення локомотивів та рухомого складу поїздів з колії на колію, що значно знижує ефективність роботи залізничного транспорту, зокрема у часі. Необхідно

також включити в європейську програму будівництва швидкісних залізничних магістралей (швидкість 200–300 км/год).

З метою імплементації Директиви ЄС 2010/65/ЄС та запровадження морського єдиного вікна розглядається можливість залучення експертної допомоги в межах проєкту AnNa (Advanced National Networks for Administrations).

Проєкт сприяє налагодженню узгодженого підходу до спрощення адміністративних процедур під час здійснення міжнародної торгівлі та обміну даними між національними системами морського єдиного вікна (рис. 1.1–1.2).

Принцип Європейського морського єдиного вікна (EMSW), яке дозволяє заповнити всі форми в спеціальній програмі на комп'ютері, значно спрощує обмін інформацією між судноплавною компанією, екіпажем і адміністрацією порту та дозволяє скоротити витрачений на цей час.

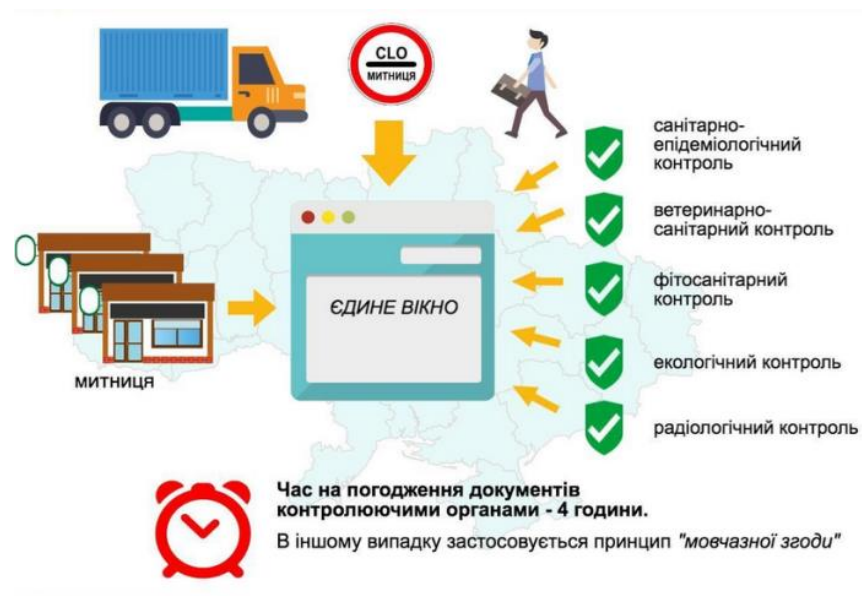


Рисунок 1.1 – Принцип дії системи морського єдиного вікна

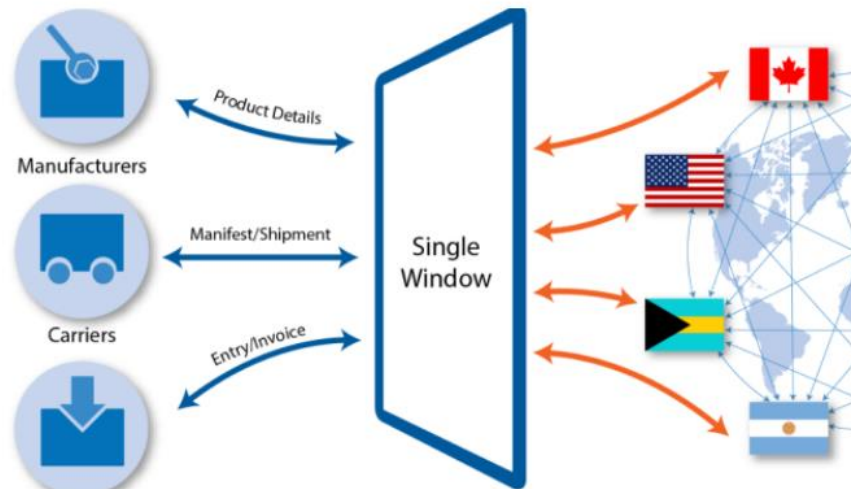


Рисунок 1.2 – Обмін даними між національними системами

Тому основними напрямками адаптації транспортного законодавства України до законодавства ЄС є:

- розробка нормативних актів, що регулюють діяльність транспорту в Україні та відповідають директивам ЄС щодо транспорту, положенням Генеральної Угоди про тарифи і торгівлю (ГАТТ) і Світової організації торгівлі (СОТ), Угоди про партнерство та співробітництво між Україною та ЄС чи вдосконалення існуючої нормативно-правової бази України;

- участь України у міжнародних та європейських транспортних організаціях, виконання резолюцій, рекомендацій, що приймаються в межах цих організацій;

- вступ України до міжнародних / європейських транспортних організацій;

- приєднання до Конвенцій, протоколів та договорів, укладених під егідою міжнародних та європейських організацій;

- підготовка та укладення двосторонніх міжурядових угод у галузі транспорту між Україною та європейськими державами.

КОНТРОЛЬНІ ЗАПИТАННЯ

1. Що характерно періоду панування племен давніх слов'ян?
2. На яких принципах логістики будується робота експедиторів?
3. Які інститути водять до складу міжнародної організації ФІАТА?
4. Назвіть 4 Пан'європейських коридори, що проходять територією України.
5. Виділіть найголовніші напрями співробітництва України та ЄС у галузі транспорту.
6. Назвіть три основних завдання програми Runway Safety Team (RST).

ТЕМА 2 ОСНОВНІ ПОНЯТТЯ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

2.1 Ринок транспортно-експедиторських послуг

Транспортно-експедиційне обслуговування регламентується нормативними документами: Цивільним кодексом України, статутами та кодексами різних видів транспорту, законами та іншими правовими актами.

Наприклад, відповідно до Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» на ринку ТЕП виділяються три основні групи підприємств:

- покупці, або замовники, транспортних послуг – вантажовідправники, вантажоодержувачі та вантажовласники;
- перевізники – автотранспортні підприємства, авіакомпанії, пароплавства, інші підприємства, що займаються перевезенням, навантаженням, вивантаженням та зберіганням вантажів;
- експедитори – проміжні, посередницькі структури, що надають транспортно-експедиційні послуги.

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

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

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

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

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

Клієнт – сторона договору транспортної експедиції, яка надала доручення виконати або організувати виконання визначених цим договором послуг, що пов'язані з перевезенням вантажу, та яка взяла на себе зобов'язання оплатити ці послуги.

Транспортно-експедиторська послуга – це операція чи група операцій, спрямованих на задоволення потреби клієнта в експедируванні.

Під транспортним обслуговуванням розуміють діяльність, що пов'язана із переміщенням вантажів (безпосередньо транспортування та роботи, що необхідні в процесі переміщення вантажу від постачальника до споживача) та пасажирів (надання можливих послуг протягом їхнього руху з місця відправлення до місця призначення).

Експедиційне обслуговування містить такі послуги:

- вирішення організаційних питань, пов'язаних із переміщенням вантажів (координація роботи в транспортних вузлах);
- маркування вантажу;
- підбір засобів транспортування;
- зважування вантажу;
- проведення розрахунків та оформлення відповідних супровідних документів;
- охорона вантажу тощо.

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 (рис. 2.1). Суб'єкти господарювання, які займаються цим видом діяльності, іменуються експедиторами.

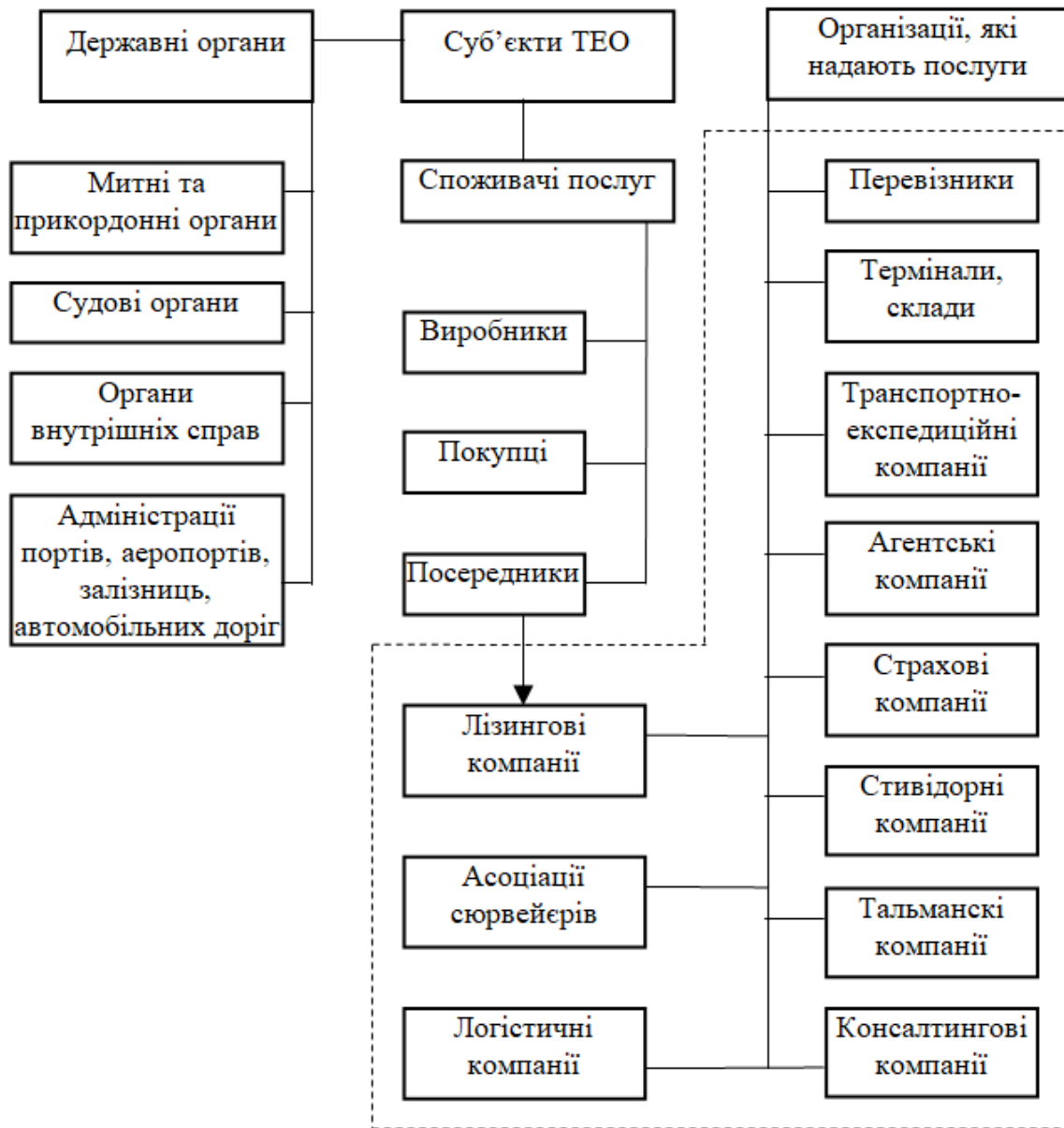


Рисунок 2.1 – Учасники транспортно-експедиторської діяльності

Додатково відзначимо, що як учасники транспортно-експедиторської діяльності можуть виступати не тільки експедитор, перевізник і клієнти (замовники), але й інші особи, що виконують роботи (надаючи послуги) під час перевезення вантажів.

2.2 Види транспортно-експедиторських послуг

Сфера діяльності із надання клієнту транспортно-експедиторських послуг охоплює такі види перевезень, як експорт з України, імпорт до України, транзит по території України або по території інших держав, внутрішні перевезення по території України.

Експедитори надають клієнтам послуги, які визначені правилами здійснення транспортно-експедиторської діяльності, а також договором транспортної експедиції.

До таких послуг відносяться:

- забезпечення оптимального транспортного обслуговування, а також організація перевезень вантажів різними видами транспорту по території України й іноземних держав згідно з умовами договорів (контрактів), укладених відповідно до вимог Міжнародних правил із тлумачення термінів «Інкотермс»;

- фрахтування національних, іноземних суден і залучення інших транспортних засобів, а також забезпечення їхньої подачі в порти, на залізничні станції, склади, термінали або інші об'єкти для своєчасної відправки вантажів;

- виконання робіт, пов'язаних із прийомом, накопиченням, дробленням, доробкою, сортуванням, складуванням, зберіганням, перевезенням вантажів, та ін.;

- організація охорони вантажів під час їхнього транспортування, перевантаження та зберігання;

- організація експертизи вантажів;

- оформлення товарно-транспортної документації;

- розрахунки з портами, транспортними організаціями та іншими установами тощо.

2.3 Принципи діяльності експедитора

Транспортно-експедиторську діяльність можуть здійснювати як спеціалізовані підприємства (організації), так і інші суб'єкти господарювання. Для виконання доручень клієнтів експедитори можуть укласти договори з перевізниками, портами, авіапідприємствами, судноплавними компаніями і т. п., що є резидентами або нерезидентами України. Для цього вони можуть мати склади, різні види транспортних засобів, контейнери, виробничі приміщення і т. п.

Крім того, відповідно до Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність»:

Експедитори за дорученням клієнтів:

- забезпечують оптимальне транспортне обслуговування;
- 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 їхню 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 із портів, залізничних станцій, складів, терміналів або інших об'єктів;
- організовують охорону вантажів під час їхнього 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 із 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 організують роботи відповідно до митних, карантинних та санітарних вимог;

– надають підготовлений транспорт, який має додаткове обладнання згідно з вимогами, передбаченими законодавством;

– надають інші допоміжні та супутні перевезенням транспортно-експедиторські послуги, що передбачені договором транспортного експедирування і не суперечать законодавству.

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 транспортної експедиції;

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

- на відшкодування в погоджених з клієнтом обсягах додаткових витрат, що виникли в нього під час виконання договору транспортної експедиції, 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 транспортної експедиції;

- не розпочинати виконання обов'язків за договором транспортної експедиції 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 транспортної експедиції.

2.4 Форми транспортно-експедиторського обслуговування

У процесі розвитку ТЕО утворились різні форми організації:

1. *ТЕО на базі підрозділів залізниць*. Мали широке використання, але мають практичні недоліки:

- не дозволяє створити єдину комплексну систему ТЕО за участю усіх видів транспорту;

- обслуговує лише підприємства й організації, що розташовані в безпосередній близькості від станцій залізниць. Інші замовники виконують самостійно всі операції;

– не дозволяє взаємодіяти працівникам ТЕР безпосередньо з вантажовідправниками і вантажоотримувачами в пунктах прийому-здачі вантажів;

– максимальна централізація знижує ефективність використання рухомого складу автотранспорту: завіз на станцію – децентралізовано, а вивіз – централізовано;

– порушення правового захисту відправників і отримувачів: у разі втрати і псування вантажу в процесі перевезення залізничним транспортом;

– залежність замовника від можливостей залізниці: виділення вагонів, контейнерів тощо.

2. *ТЕО на базі автотранспортного підприємства.* Така система вільна від багатьох принципових недоліків першого варіанта і дозволяє організувати єдине ТЕО за участю усіх видів транспорту. Створюється можливість організувати ТЕО практично усіх замовників, незалежно від розташування стосовно транспортних вузлів.

3. *ТЕО на базі підрозділів залізничного й автомобільного транспорту.*

Характеризується сумісним виконанням ТЕО залізничними станціями та автотранспортними підприємствами загального користування. Останніми здійснюються перевезення вантажів, їхній супровід та інші операції.

Цей варіант кращий, ніж перший, але гірший, ніж другий варіант через наявність двох видів транспорту, що ускладнює комплексність ТЕО. Другий варіант забезпечує більш повне і якісне задоволення транспортних потреб, скорочення витрат. Є основою для четвертого варіанта.

4. *ТЕО автономною мережею спеціалізованих ТЕР,* що не входять у систему певного виду транспорту. Така система має низку переваг:

– *організаційні переваги.* Забезпечується безпосередній зв'язок з обслуговуючими підприємствами, а початковій стадії виступає основним організатором, здійснює вибір найбільш ефективної схеми перевезень, забезпечує

взаємодію видів транспорту;

– *технологічні переваги*. Засновані на співставленні кількості міжвідомчих передач вантажів і договірних зв'язків;

– *економічні переваги*. Порівняння варіантів ТЕО за статтями поточних, капітальних і приведених затрат на виконання всього комплексу робіт.

ТЕО із повним комплексом операцій називається еталонним транспортно-експедиторським підприємством. Еталонне ТЕО включає два види обслуговування: транспортне та експедиційне.

2.5 Класифікація транспортно-експедиційних підприємств та принципи їхньої побудови

Транспортно-експедиційні підприємства умовно можна поділити на дві основні групи: транспортні та експедиційні (рис. 2.2).

Загальним принципами побудови ТЕП є:

- 1) необов'язковість типової структури і типового штатного розкладу, тому що потреби в послугах формуються під впливом багатьох факторів (структура вантажообороту, наявність засобів механізації);
- 2) можливість різного ступеня децентралізації;
- 3) необхідність сполучення у структурах властивостей стійкості та пристосованості;
- 4) розширення сфер діяльності ТЕП без збільшення чисельності виробничих одиниць;
- 5) групування підрозділів за ознакою однорідності комплексу послуг або сегменту ринку;
- 6) задоволення вимог конкретного споживача;
- 7) створення підрозділів із стратегічного управління.



Рисунок 2.2 – Класифікація транспортно-експедиційних підприємств

Для аналізу структури ТЕО можна виділити такі три складові: транспортне, експедиторське та посередницьке обслуговування.



Рисунок 2.3 – Структура складових ТЕО

Таким чином, загальним принципами побудови транспортно-експедиційних підприємств є децентралізація управління, гнучкість структури, групування та спеціалізація підрозділів, розширення сфер діяльності відповідно до потреб споживача.

КОНТРОЛЬНІ ЗАПИТАННЯ

1. Що називають транспортно-експедиторською послугою?
2. Які три основні групи підприємств включає ринок ТЕП?
3. Назвіть учасників ТЕП.
4. Які послуги надає експедиційне обслуговування?
5. На які чотири групи за характером робіт і операцій поділяють транспортно-експедиційні послуги?
6. Які права має експедитор?
7. Які обов'язки повинне виконувати транспортне обслуговування?
8. Що містять комплексні експедиційні послуги?

ТЕМА 3 ПРАВОВІ ОСНОВИ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

3.1 Правове регулювання транспортно-експедиційної діяльності

Законом України № 762/97-ВР від 23.12.1997 «Про внесення змін до Закону України «Про підприємництво» транспортно-експедиторську діяльність було виключено з переліку ліцензованих видів діяльності.

Основним завданням державного регулювання транспортно-експедиторської діяльності (ТЕД) є захист економічних інтересів України, подальше становлення, розвиток і формування ринку транспортно-експедиторських послуг.

Відносини в галузі транспортно-експедиторської діяльності регулюються Господарським та Цивільним кодексами України, Законами України «Про транспорт», «Про зовнішньоекономічну діяльність», «Про транзит вантажів», «Про транспортно-експедиторську діяльність», Статутом залізниць України, також іншими нормативно-правовими актами, що видаються відповідно до них.

Відповідно до загальних принципів систематизації міжнародних договорів за об'єктом правового регулювання транспортні угоди і конвенції поділені на 7 груп:

1. Угоди про загальні принципи діяльності окремих видів транспорту.
2. Угоди про організації міжнародного сполучення.
3. Угоди та конвенції, які відносяться до міжнародного приватного права.
4. Угоди про тарифи на перевезення.
5. Угоди, які містять норми, що розроблені для стимулювання перевезень та полегшення їхнього здійснення.
6. Угоди, які регламентують специфічні аспекти транспортної діяльності.

7. Угоди правозахисного характеру.

У різних країнах залежно від рівня розвитку в них транспортної експедиції національне законодавство більшою або меншою мірою гармонізоване з міжнародним.

3.2 Аспекти транспортного договору

Торгівельні договори плануються після попередніх досліджень та розрахунків вартості транспортування. Для цього експедитор повинен мати відомості про:

- товарні характеристики та собівартість виробів;
- переваги і недоліки кожного з видів транспорту;
- терміни доставки і тарифи;
- ступінь механізації та вартість робіт;
- витрати на збереження.

Договір купівлі-продажу є комерційним документом і становить договір на поставку товару та надання супутніх послуг, який складається з таких розділів:

1. Предмет договору.
2. Кількість товару.
3. Якість товару.
4. Термін і дата поставки.
5. Форма товарної ціни.
6. Базисні умови поставки.
7. Транспортні умови.

Порядок укладення довгострокових договорів встановлюється відповідними транспортними кодексами, транспортними статутами або правилами перевезень. Умови перевезення вантажів окремими видами транспорту, а також відповідальність суб'єктів господарювання за цими перевезеннями визначаються

транспортними кодексами, транспортними статутами та іншими нормативно-правовими актами. Сторони можуть передбачити в договорі також інші умови перевезення, що не суперечать законодавству, і додаткову відповідальність за неналежне виконання договірних зобов'язань.

3.3 Договір транспортної експедиції

Згідно з законом України транспортно-експедиторські послуги здійснюються за договором транспортної експедиції. У разі необхідності до договору замовник оформлює на ім'я експедитора доручення, яке визначає перелік його повноважень.

За договором транспортної експедиції одна сторона (експедитор) зобов'язується за плату і за рахунок другої сторони (клієнта) виконати або організувати виконання визначених договором послуг, пов'язаних із перевезенням вантажу. Договором транспортної експедиції може бути встановлений обов'язок експедитора організувати перевезення вантажу транспортом і за маршрутом, вибраним експедитором або клієнтом, зобов'язання експедитора укласти від свого імені або від імені клієнта договір перевезення вантажу, забезпечити відправку й одержання вантажу, а також інші зобов'язання, пов'язані з перевезенням.

Договором транспортної експедиції може бути передбачене надання додаткових послуг, потрібних для доставки вантажу (перевірка кількості та стану вантажу, його завантаження та вивантаження, сплата мита, зборів і витрат, покладених на клієнта, зберігання вантажу до його одержання у пункті призначення, одержання необхідних для експорту та імпорту документів, виконання митних формальностей тощо). Ці положення поширюються також на випадки, коли обов'язки експедитора виконуються перевізником. Умови договору транспортної експедиції визначаються за домовленістю сторін, якщо інше не

встановлене законом, іншими нормативно-правовими актами.

Клієнт або експедитор має право відмовитися від договору транспортної експедиції, попередивши про це другу сторону в розумний строк. Сторона, яка заявила про таку відмову, зобов'язана відшкодувати другій стороні збитки, завдані їй у зв'язку з розірванням договору.

Таким чином, договір транспортної експедиції – це окремий вид господарського договору, який може вміщувати елементи декількох договорів: доручення, комісії, підряду, збереження, перевезення тощо.

3.4 Документальне оформлення перевезення вантажу різними видами транспорту

Базисні умови спрощують складання та узгодження контрактів, допомагають контрагентам знайти способи розподілу відповідальності та вирішення неузгодженості, що виникають.

Укладення договору транспортної експедиції вимагає наявності певних передумов, оскільки виконання дій, пов'язаних з організацією перевезень вантажів, неможливе без попереднього узгодження з перевізниками і вантажовідправниками (експедиторами).

Це досягається в процесі виконання зобов'язань з перевезення і виявляється в певних правових формах, внаслідок чого конкретизуються об'єми перевезень вантажів і уточнюються терміни їхньої доставки.

Однією з таких правових форм є *заявка*, у якій конкретизується завдання і визначаються показники, що забезпечують разове перевезення.

Вантажовідправник (або його експедитор) зобов'язаний подавати заявки в управління залізниць місця відправлення не менше ніж за 10 діб до початку перевезень вантажів, а на перевезення вантажів, що направляються на експорт і в

прямому змішаному сполученні, – не менше ніж за 15 діб до початку перевезень вантажу.

3.5 Правила міжнародної торгівлі Інкотермс 2020

Особливості базисних умов перевезення вантажів регламентовані міжнародною практикою.

Для спрощення процедури міжнародної торгівлі, зокрема розподілу між продавцем і покупцем транспортних витрат з доставки товару використовуються правила *Інкотермс (Incoterms)* – міжнародні правила в форматі словника, що забезпечують однозначні тлумачення найбільш уживаних торговельних термінів у зовнішній торгівлі приватного характеру.

Інкотермс 2020 передбачено використання 11 правил, які поділені на два окремих класи. Перший клас включає сім правил Інкотермс 2020, які можуть застосовуватися незалежно від обраного виду транспорту і його кількості. Цей клас містить такі терміни: EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU і DDP.

В Інкотермс 2010 визначено 11 термінів, 7 з них застосовні до будь-якого виду транспорту основного перевезення.

EXW (англ. Ex works, франко-склад, франко-завод): товар забирається покупцем з зазначеного в договорі складу продавця, оплата експортних мит ставиться в обов'язок покупця.

FCA (англ. Free carrier, франко-перевізник): товар доставляється основному перевізнику замовника до зазначеного в договорі терміналу відправлення, експортні мита сплачує продавець.

CPT (англ. Carriage paid to ...): товар доставляється основному перевізнику замовника, основне перевезення до зазначеного в договорі терміналу прибуття оплачує продавець, витрати по страховці несе покупець, імпортерне розмитнення і доставку з терміналу прибуття основного перевізника здійснює покупець.

CIP (англ. Carriage and insurance paid to ...): те саме, що СРТ, але основне перевезення страхується продавцем.

DAT (англ. Delivered at terminal): поставка до зазначеного в договорі імпортного митного терміналу оплачена, тобто експортні платежі і основне перевезення, включаючи страховку, оплачує продавець, митне очищення по імпорту здійснюється покупцем.

DAP (англ. Delivered at place): поставка в місце призначення, вказане в договорі, імпортні мита і місцеві податки оплачуються покупцем.

DDP (англ. Delivered duty paid): товар доставляється замовнику в місце призначення, вказане в договорі, очищений від усіх митних зборів і ризиків.

Також в Інкотермс-2010 визначені 4 терміни, застосовні лише до морського транспорту і транспорту територіальних вод:

FAS (free alongside ship): товар доставляється до судна покупця, у договорі вказується порт навантаження, перевалку і навантаження оплачує покупець.

FOB (free on board): товар доставляється на судно покупця, перевалку оплачує продавець.

CFR (cost and freight): товар доставляється до зазначеного в договорі порту призначення покупця, страховку основного перевезення, розвантаження і перевалку оплачує покупець.

CIF (Cost, Insurance and Freight): те саме, що CFR, але основне перевезення страхує продавець.

КОНТРОЛЬНІ ЗАПИТАННЯ

1. Що є основним завданням державного регулювання транспортно-експедиторської діяльності (ТЕД)?
2. Якими кодексами регулюються відносини в галузі ТЕД?

3. На які 7 груп поділені транспортні угоди і конвенції?
4. Які відомості повинен мати експедитор при торгівельних договорах?
5. Контрактна ціна – це...
6. Що входить до обов'язків експедитора за договором транспортної експедиції?
7. Назвіть товарно-транспортні документи, які можуть бути при перевезенні вантажу.
8. Надайте визначення «договір транспортної експедиції».
9. Що конкретизується в заявці та за скільки днів до початку перевезення вантажів її необхідно подати?
10. Що таке «рахунок-фактура»?
11. Вкажіть документ, де вказується кількість кожного сорту товару та номер упаковки.
12. Основні документи, що оформлюються під час міжнародних вантажних авіаперевезеннях.
13. Надайте визначення «Інкотермс» (Incoterms).

ТЕМА 4 ОСНОВНІ ПРИНЦИПИ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІД ЧАС ЗДІЙСНЕННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

4.1 Критерії оцінки ефективності транспортного процесу

Одним із показників, по якому виконується порівняльна оцінка рухомого складу конкретних моделей, є продуктивність (годинна, змінна, річна). Під час визначення продуктивності порівнюваного рухомого складу такі показники, як час у наряді, коефіцієнт використання пробігу, коефіцієнт використання вантажопідйомності й відстань перевезення вантажу, що характеризують умови роботи рухомого складу, приймаються в розрахунках однаковими за величиною.

Показники – технічна швидкість руху, вантажопідйомність і час простою рухомого складу під навантаженням і розвантаженням, що характеризують цей тип і модель автомобіля – можуть бути різними за величиною відповідно до норм пробігу й норм часу простою під навантаженням і розвантаженням.

Під час вирішення завдання організації процесу доставки вантажу використовується низка показників, які відображають ефективність організації процесу перевезень і розглядаються як критерії ефективності функціонування транспортної системи.

Такими показниками є:

1. Своєчасність доставки вантажів – узгодження роботи транспорту та систем виробництва і споживання, які обслуговуються ним.

2. Тривалість доставки вантажів – час перебування вантажів у дорозі з моменту закінчення навантаження партії вантажу на рухомий склад до моменту початку її вивантаження.

3. Втрати вантажів (продуктів) у процесі їхнього транспортування.

4. Продуктивність транспортних засобів – кількість вантажу, що перевозиться за одиницю часу на певну відстань.

5. Продуктивність навантажувально-розвантажувальних машин – кількістю вантажу, що опрацьовується за годину або за зміну роботи навантажувально-розвантажувального механізму. Вона визначається техніко-експлуатаційними показниками роботи навантажувально-розвантажувальних механізмів та машин та узгодженістю їхньої роботи з роботою транспортних засобів.

6. Питома трудомісткість комплексу транспортно-технологічних операцій.

7. Енергомісткість комплексу транспортно-технологічних операцій – усі види трудових і виробничих затрат у транспортному господарстві.

8. Матеріалоємність перевезень оцінюється кількістю матеріалів, що витрачають під час виготовлення автомобіля й у процесі його експлуатації (за амортизаційний термін експлуатації) на одиницю транспортної роботи або обсягу перевезень.

9. Собівартість перевезень.

10. Прибуток транспортного підприємства.

4.2 Техніко-експлуатаційні показники роботи рухомого складу під час вантажних перевезень

Всі процеси виробництва, зокрема і транспортні, плануються, вимірюються і оцінюються за розробленою системою показників і вимірників. Ці показники встановлюють закономірний зв'язок між елементами транспортного виробництва і кількісною зміною транспортної продукції. Робота транспортних засобів покладена в основу організації та планування діяльності транспортних підприємств.

Номінальна (паспортна) вантажопідйомність транспортного засобу – це максимально можлива кількість вантажу, яка може бути завантажена при повному використанні місткості.

За час роботи на лінії транспортний засіб проходить певний шлях, який називається *пробігом*.

Нульовим пробігом називаються пробіги, не пов'язані з транспортними процесами (подача транспортних засобів з транспортного підприємства до місця першого навантаження; повернення транспортних засобів на підприємство з останнього місця розвантаження; заправлення паливом, технічне обслуговування).

Їздка – становить закінчений цикл транспортного процесу і складається з таких елементів:

- навантаження вантажів;
- пробіг транспортного засобу від пункту навантаження до пункту розвантаження;
- розвантаження вантажів;
- пробіг до наступного пункту навантаження.

Оборот – розуміють пробіг транспортного засобу за заданим маршрутом з обов'язковим поверненням у початковий пункт навантаження.

Організація руху та роботи екіпажів транспортних засобів при вантажних перевезеннях здійснюється на підставі вирішення таких основних завдань:

- маршрутизація перевезень;
- нормування праці;
- режими роботи водіїв.

4.3 Формування тарифів на вантажні перевезення. Організація складського господарства

Тарифи на перевезення становлять ціну продукції транспорту. Вони встановлюються на основі собівартості перевезень, планових накопичень і витрат на збільшення і розширення діяльності автотранспортного підприємства (АТП).

Основні фактори, що впливають на диференціацію тарифів:

- обсяг перевезення і/або переробки вантажів;
- відстань перевезення;
- обсяг одночасної відправки та/або переробки вантажів;
- вид рухомого складу.

З погляду перевізника тарифи повинні забезпечити:

- компенсацію транспортних витрат;
- забезпечити максимальний прибуток.

З погляду замовника тарифи повинні забезпечити мінімізацію транспортних витрат, значення яких впливає на вартість реалізації товару кінцевому споживачеві.

Складність розробки тарифів визначається різноманітністю продукції вантажного автомобільного транспорту. Відрядні почасові, по кілометровий розрахунок, за доставку (втрату) автомобілів, надбавки та знижки за експедиційні операції і послуги, на вантажно-розвантажувальні роботи, на складські операції.

Крім того, існують правила застосування цих показників, включаючи норми часу, простою під навантаженням-розвантаженням, номенклатуру і класифікації вантажів.

Важливим аспектом процесу тарифоутворення є формування об'єктивних умов для збільшення прибутковості галузі транспортних перевезень шляхом створення вигідних тарифів.

4.4 Ціноутворення в системі транспортно-експедиційного обслуговування

Ціноутворення – це процес, який здійснюється відповідно до певної цінової політики організації. Цінова політика є частиною комерційної політики, яка також пов'язана з багатьма факторами. Зокрема, на ціноутворення впливає життєвий цикл продукту. На різних стадіях життєвого циклу використовують різні цінові стратегії.

Особлива роль ціни в забезпеченні конкурентоспроможності організації визначається такими основними факторами:

- на відміну від більшості методів, які вживаються щодо стимулювання попиту, використання методів регулювання ціни не вимагає додаткових грошових витрат, як це спостерігається під час проведення рекламних заходів, хоча і в цьому випадку доцільне інформування потенційних клієнтів;

- споживачу легше знаходити для себе привабливість послуг, виражену в ціні, ніж, наприклад, на основі реклами;

- навіть у випадках, коли інші методи стимулювання (організація персональних продажів, цільова реклама тощо) є основними, ціна може бути використана як ефективний засіб їхньої підтримки.

Рішення про ціну ухвалюється під впливом достатньо великої кількості надзвичайно різноманітних внутрішніх і зовнішніх факторів, які можна умовно розділити на дві групи:

- *загальноекономічні фактори*: податкова й адміністративна політика, загальна кон'юнктура фінансового ринку, загальні конкурентні умови експорту на світових товарних і транспортних ринках, нормативно-правові акти, що регулюють склад і величину витрат організацій, загальний рівень інфляції;

- *галузеві фактори*: обсяги і структура послуг, резерви зниження собівартості послуг, номенклатура витрат і розподіл витрат за видами робіт і послуг, форма власності і структура управління в галузі.

Собівартість транспортно-експедиційних послуг багато в чому визначає їхню конкурентоспроможність. Споживачі купують послуги тієї транспортно-експедиційної організації, яка запропонує доступні тарифи на транспортно-експедиційні послуги, що визначає актуальність питань економії витрат на всіх етапах руху товару.

КОНТРОЛЬНІ ЗАПИТАННЯ

1. Що є основним показником, за яким виконується порівняльна оцінка рухомого складу?
2. Вкажіть показники, які відображають ефективність організації перевезень.
3. Дайте визначення «номінальній (паспортній) вантажопідйомності» ТЗ.
4. Що називають «нульовим пробігом»?
5. Яку головну задачу повинні забезпечити тарифи з погляду замовника?
6. Вкажіть основні види знижок до базових тарифів.
7. У чому полягає особливість міжнародних авіавантажних перевезень?
8. Ціноутворення – це...
9. Поясніть, на які дві групи розділяють фактори, що впливають на рішення про ціну.
10. За якими стадіями життєвого циклу послуги відбувається зміна ціни?
11. Що таке цінова дискримінація?

ТЕМА 5 ПЛАНУВАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

5.1 Транспортно-експедиторська діяльності при внутрішніх перевезеннях по території України

Під час вирішення проблем транспортного ринку особливу увагу варто приділити питанням постійного вдосконалення методів управління, зокрема і транспортно-експедиційної діяльності, що є ключовою умовою ефективного функціонування і розвитку всього транспортного комплексу України.

Важливим показником у діяльності підприємств із надання транспортних послуг є собівартість перевезень. Від собівартості транспортно-експедиційної послуги залежить ціна продажу, яка відіграє величезну роль, тому що від продуманої цінової політики залежить конкурентоспроможність підприємства та його фінансовий добробут.

Експертна оцінка цінності різних факторів показує, що під час вибору виду транспорту основними показниками є надійність дотримання графіка доставки, час доставки і вартість перевезення. Проте у кожному випадку ранжирування факторів проводиться відповідно до вимог клієнта. Аналізуючи характеристики різних видів транспорту, експедитор може вибрати вид транспорту для доставки товару при експортно-імпортних операціях відповідно до вимог клієнта.

Найбільше переваг має автомобільний транспорт, але на практиці, за економічними міркуваннями, організації зазвичай використовують комбінації різних видів транспорту.

Під час вибору виду транспортного засобу експедитору також необхідно врахувати такі фактори:

- внутрішній водний транспорт можна використовувати під час доставки

вантажу тільки в період навігації на внутрішніх водних шляхах;

– під час відправлення вантажу залізничним транспортом можна використовувати вагони, що знаходяться у власності залізниці, або власні вагони відправника вантажу; це впливатиме на вартість і терміни перевезення;

– у разі відправлення вантажу в контейнерах, контейнери можуть знаходитися у власності залізниці, судноплавної лінії, вантажовідправника або безпосередньо у власності експедитора.

Після визначення виду транспорту експедитором повинен бути проведений аналіз ринку транспортних послуг з метою вибору перевізника. Якщо експедитор самостійно проводить вибір перевізника, він повинен ґрунтуватися на певній схемі вибору за спеціально розробленими схемами ранжируваних показників. Схема вибору перевізника за допомогою системи ранжируваних показників полягає в прямому порівнянні сумарного рейтингу перевізників.

5.2 Вибір маршруту доставки вантажу

Найдосконалішим способом організації автомобільних потоків вантажів є маршрутизація перевезень. Розроблення маршрутів доставки вантажів має враховувати:

- 1) специфіку географічної зони, у межах якої здійснюється обслуговування;
- 2) розташування споживачів у зоні обслуговування;
- 3) можливості використання транспортних засобів.

Розроблення маршрутів дозволяє скоротити простої автомобілів під навантаженням і розвантаженням, а також вивільнити значні матеріальні ресурси у споживачів. В умовах, коли розроблено маршрути, визначено і дотримано терміни постачання, виробничі запаси споживачів можуть скорочуватися в 1,5–2 рази. Разом із тим маршрутизація перевезень дає можливість підвищити продуктивність транспортних засобів і, отже, зменшити кількість рухомого

складу, що надходить на підприємство за того самого обсягу перевезень.

Вибір виду маршруту залежить від таких критеріїв:

- розміщення пунктів виробництва та споживання;
- умови та вимоги на поставки;
- розмір партій вантажів;
- вантажопідйомність рухомого складу;
- дислокація автотранспортних підприємств.

Крім того, є маршрути, за якими здійснюють розвезення, збирання вантажів або збірно-розвізні операції. На практиці найчастіше здійснюються маятникові маршрути зі зворотним холостим пробігом і кільцеві розвізні.

5.3 Вибір технології перевезень

Технологія транспортно-експедиторської діяльності – це сукупність науково обґрунтованих, найбільш ефективних та економічних методів, способів і послідовних операцій у процесі виконання транспортно-експедиційного обслуговування. У результаті аналізу практичного досвіду роботи сучасних експедиторів можна виділити такі елементарні складові технологічного процесу ТЕД під час перевезення вантажів:

- 1 – приймання заявки і уточнення її параметрів;
- 2 – консультації з партнерами (іншими ТЕ підприємствами) і/або постійними клієнтами (перевізниками) щодо можливості виконання заявки;
- 3 – оцінка можливості і доцільності виконання заявки власним рухомим складом;
- 4 – пошук варіантів виконання заявки на логістичних сайтах;
- 5 – розміщення заявки на спеціалізованих логістичних сайтах;
- 6 – аналіз варіантів виконання заявки, що надійшла;
- 7 – узгодження варіанта і ціни з перевізником;

8 – узгодження ціни з вантажовласником;

9 – оформлення договору на ТЕО, за необхідності – додаткової документації;

10 – координація процесу доставки вантажу.

Крім того, процес перевезення вантажу може мати циклічний характер. Це означає, що переміщення вантажу відбувається повторюваними виробничими перевізними циклами один за одним. Ритм цих циклів визначається їхньою частотою, що також залежить від середньої тривалості одного циклу.

Ефективність вибору транспортно-технологічної схеми оцінюється системою показників, з яких найбільш важливим є:

- тривалість і своєчасність доставки вантажів;
- кількість втрат і якісні зміни продукції в процесі транспортування;
- продуктивність транспортних і вантажно-розвантажувальних засобів;
- питома витрата палива і собівартість перевезень.

5.4 Рівень надання послуг

Транспортно-експедиторська послуга (далі – ТЕП) – це вид транспортної послуги, яка пов’язана з організацією процесу відправлення та отримання вантажу, а також з виконанням інших робіт, які мають відношення до перевезення вантажів за договором транспортної експедиції.

Якість послуг – це відповідність наданих послуг очікуваним або встановленим стандартам. Таким чином, стандарти, їхня реальна форма і зміст є критерієм якості обслуговування клієнтів.

Критерій оцінки якості наданої послуги для споживача – це ступінь його задоволення, тобто відповідність отриманого та очікуваного.

Параметри, що визначають якість ТЕП:

- узгодженість дій транспортно-експедиційною компанією (ТЕК) на всіх етапах організації перевезення;
- регулярність доставок за постійної співпраці клієнта з певною ТЕК;
- схоронність і безпека вантажу;
- екологічна оцінка перевезення;
- ступінь задоволеності клієнта послугою.

Визначення якості варіантів комплексної послуги дозволяє пропонувати клієнту найбільш вигідні з них, які також можуть бути конкурентною перевагою ТЕК і збільшити рівень фінансових надходжень компанії.

5.5 Послідовність усіх операцій і роль суб'єктів, що є учасниками транспортно-експедиційного обслуговування

Під час здійснення експедиторських послуг експедитор є виконавцем таких послуг, проте виконувати свої зобов'язання він може, використовуючи два варіанти:

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

Проте той факт, від чийого імені здійснюється операція із доставки вантажу: чи то від імені експедитора, але за дорученням замовника-продавця, чи то від імені замовника-продавця, є істотною відмінністю у вказаних вище способах. Це ключовий момент, оскільки залежно від вибраного способу здійснення доставки вантажу (тобто від чийого імені здійснюється операція доставки вантажу) по-різному здійснюватиметься організація документообігу у експедитора при наданні експедиторських послуг.

5.6. Оцінка конкурентоспроможності транспортно-експедиційного обслуговування

Конкуренція – змагання господарюючих суб'єктів, коли їхні самостійні дії ефективно обмежують можливості кожного з них впливати на загальні умови обігу товарів (послуг) на конкретному ринку і стимулюють виробництво тих товарів (надання послуг), які потрібні споживачу. Одним з основних факторів, що визначають вибір способів конкуренції, є умови конкурентного середовища, у якому працює організація. Залежно від структури ринку умови конкурентного середовища прийнято поділяти на такі типи:

1. Досконала конкуренція – чиста конкуренція.
2. Недосконала конкуренція:
 - монополістична конкуренція;
 - обмежена конкуренція (олігополія);
 - монополія.

Класифікаційні ознаки видів конкуренції:

- рівень структуризації світової економіки або масштаби розвитку конкуренції;
- ступінь використання ціни;
- принципи дотримання законності;
- спосіб задоволення потреб.

Види конкуренції на ринку ТЕП:

- 1) за масштабом розвитку: глобальна, багатонаціональна, національна, міжфірмова, внутрішньофірмова.
- 2) способом задоволення потреб: функціональна та наочна.

Для ринку ТЕП характерні такі сфери конкуренції:

1. Конкуренція в різних секторах ринку. Сектори ринку ТЕП за видами вантажів:
 - доставка будівельних вантажів;

- доставка торгових вантажів;
- доставка сільськогосподарських вантажів та інше.

2. Конкуренція між ТЕ організаціями різних форм власності.

3. Конкуренція між ТЕ організаціями, що обслуговують різні види транспорту.

На конкурентоспроможність ТЕ організації впливають зовнішні фактори і фактори, залежні від роботи організації, що характеризують якість і ефективність її роботи. Зовнішні фактори, що відображують умови роботи організації, виявляються в співвідношенні попиту і пропозиції на перевезення і обслуговування вантажів, моделі ринку, системі оподаткування, у митних зборах, державній підтримці галузі тощо.

КОНТРОЛЬНІ ЗАПИТАННЯ

1. Основне джерело доходів транспортно-експедиційної діяльності.
2. Фактори, які експедитору необхідно враховувати під час вибору виду транспортного засобу?
3. Від яких критеріїв залежить вибір маршруту?
4. Технологія транспортно-експедиторської діяльності – це...
5. Вкажіть найважливіші показники, якими оцінюється ефективність вибору транспортно-технологічної схеми.
6. Вкажіть параметри, що визначають якість ТЕП.
7. Які існують конкретні параметри для розрахунку інтегрального показника?
8. Якими двома варіантами експедитор може виконувати зобов'язання під час здійснення експедиторських послуг?
9. Що таке «конкуренція» та на які типи вона поділяється?
10. Вкажіть класифікаційні ознаки видів конкуренції.

ТЕМА 6 ПРОГНОЗУВАННЯ ПОТРЕБ НАСЕЛЕННЯ В ІННОВАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЯХ ТРАНСПОРТНО- ЕКСПЕДИЦІЙНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ТА ОФОРМЛЕННЯ ДОСТАВКИ ВАНТАЖУ

6.1 Визначення потреб населення у транспортно-експедиційних послугах

Обсяг доходів від реалізації побутових транспортно-експедиційних послуг планують виходячи з потреб населення на послуги, що дозволяє обґрунтувати перспективні і поточні плани, розрахувати потребу в спеціалізованому рухомому складі, необхідній чисельності робітників та службовців для підприємств транспортно-експедиційного обслуговування.

Усі види послуг поділяються на дві групи для визначення потреби населення в транспортно-експедиційних послугах.

Перша група – транспортно-експедиційні послуги, розрахунок задоволення потреби в яких знаходиться в залежності від планів реалізації товарів у торговій мережі; введення житлової пощади і т. п.

Друга група – транспортно-експедиційні послуги, розрахунок задоволення потреби в яких залежить від вивчення і визначення попиту населення на ці послуги.

Обсяги реалізації побутових транспортних послуг першої групи визначають на підставі планів реалізації населенню меблів, палива, будматеріалів, планів перевезень вантажів у контейнерах, планів уведення житлової площі, планів перевезень пасажирів, затверджених торговим, транспортним й іншим організаціям на планований рік.

Розрахунок транспортно-експедиційних послуг другої групи – складний. Тому обсяги прибутків від таких послуг визначають шляхом встановлення їхньої частки стосовно інших видів послуг або загальних обсягів прибутків.

6.2 Класифікація і характеристика транспортно-експедиційних послуг для населення

Транспортно-експедиційні послуги відповідно до інструкцій статистичної звітності поділяють:

– побутові – платні послуги, виконані за індивідуальними замовленнями населення з оформленням документів на фізичних осіб із перевезення, навантаження, розвантаження, пакування і перенесення вантажів, збереження на складах, придбання і доставки квитків та інших транспортно-експедиційних послуг;

– непобутові – послуги, пов’язані з роботою пасажирського транспорту: реєстрація пасажирів, оформлення багажу і доставка в аеропорти, перевезення пасажирів різними видами транспорту, комунальні послуги.

За характером виконання транспортно-експедиційні послуги об’єднуються в певні групи, за технологічними ознаками – поділяються на види (визначають обсяг і зміст робіт), а кожен вид складається з певних операцій чи робіт.

Класифікація послуг визначає сферу транспортно-експедиційного обслуговування населення і призначена для регламентації облікової, звітної, аналітичної та іншої роботи. Для цього групи і види послуг кодують (шифрують).

Організація виконання замовлень міських і приміських перевезень здійснюється за двома системами місцевою та централізованою.

6.3 Планування поточних замовлень населення на транспортно-експедиційне обслуговування

Основним завданням плану транспортно-експедиційного обслуговування населення є забезпечення населення в транспортно-експедиційних послугах. Розробці плану передують аналіз рівня транспортно-експедиційного обслуговування населення, результатами аналізу є встановлення об'єктивних закономірностей ступеня задоволення населення в транспортно-експедиційних послугах; можливості матеріально-технічної бази; динаміки показників транспортно-експедиційного обслуговування.

Під час розроблення плану транспортно-експедиційного обслуговування населення основними плановими показниками є вартісні та натуральні показники: обсяг реалізації, дохід, прибуток, кількість послуг всього та за окремими видами.

Розподіл обсягів реалізації побутових послуг за видами, сполученням вартісних і натуральних показників, оцінка результатів діяльності за кількістю виконаних замовлень загалом та за окремими видами послуг, зобов'язує підприємства приймати будь-які замовлення на транспортні послуги; великі і дрібні, комплексні і прості, дорогі і дешеві.

Показниками використання рухомого складу у сфері транспортно-експедиційного обслуговування населення є виробіток в гривнях на один автомобіле-день і тривалість роботи автомобіля протягом доби. Виробіток автомобіля визначається рівнем організації транспортно-експедиційного обслуговування та структурою транспортних послуг, тому плануються по підприємству в цілому та основних видах транспортних послуг.

План транспортно-експедиційного обслуговування підприємства є основою роботи філій, агентств, приймальних пунктів.

6.4 Структура мережі транспортно-експедиційного обслуговування населення

Для виконання замовлень транспортно-експедиційне підприємство формує мережу транспортно-експедиційного обслуговування населення. Структура мережі визначається потребами в послугах та структурою самих транспортно-експедиційних підприємств. Найважливішим критерієм під час формування структури мережі є максимальна наближеність до споживача.

Найдоцільніше розташовувати мережу підприємств за адміністративно-територіальним принципом – у кожному обласному центрі створюється транспортно-експедиційне підприємство, яке має у своєму складі розгалужену мережу міських і районних агентств із мережею приймальних пунктів.

Безпосереднє обслуговування населення в містах і населених пунктах здійснюється агентствами і приймальними пунктами.

Під час вибору місця розміщення транспортно-експедиційних агентств і приймальних пунктів варто враховувати адміністративне значення міста (району), розміри території, чисельність населення, розміщення торгової мережі, наявність і розвиток усіх видів транспорту (автовокзали, залізничні станції, аеропорти, морські і річкові вокзали, пристані), промислових підприємств культурно-побутових організацій, будинків відпочинку, санаторіїв, готелів та ін.

Транспортно-експедиційні агентства доцільно розміщати на центральних магістралях і вулицях, а кількість агентств повинна визначатись місцевими умовами відповідно до кількості жителів.

Транспортно-експедиційні агентства повинні забезпечувати населення повним комплексом супроводу вантажних і пасажирських перевезень.

6.5 Технологія виконання основних послуг міських та приміських перевезень населенню

Технологія виконання основних видів транспортно-експедиційних послуг населенню в умовах міських і приміських перевезень вантажів включає:

1. Прийом замовлення на доставку товарів. Здійснює працівник приймального пункту в торговому підприємстві. Виконується в поточний або наступний день. Передбачає закріплення за приймальним пунктом необхідної кількості автомобілів із бригадами вантажників (2–3 особи).

2. Оформлення замовлень. Агент приймає від замовника товарний і касовий чеки, отримані після оплати покупки, розраховує вартість доставки за встановленими тарифами, ставками, виписує замовлення-квитанцію в трьох екземплярах, в якій вказує: ПІБ замовника, адресу і час доставки, перелік предметів і вартість доставки. Два екземпляри замовлення-квитанції видаються покупцю для оплати транспортно-експедиційних послуг у касі торгового підприємства, які він повертає агенту після оплати. Третій екземпляр замовлення-квитанції видається покупцю.

3. Агент заповнює талони «продане» на придані товари, ставить свій підпис, прикріплює на кожен предмет. Одночасно приймає від продавця комплектуючі на товар і до відправлення покупцю зберігає їх в окремому місці.

4. Прийняті замовлення агент заносить у журнал реєстрації установленої форми і комплектує документи за часом виконання замовлень. Комплект документів на доставку товарів (другий екземпляр замовлення-квитанції, товарний і касовий чеки) агент передає під розписку вантажнику, що суміщає функції експедитора.

5. Вантажники передають контролеру торгового підприємства касовий чек та завантажують в автомобіль придбані товари.

6. Доставлені товари вивантажують з автомобіля, піднімають на поверх, заносять у квартиру і здають замовнику разом з товарним чеком. У замовлення-квитанції замовник відзначає час доставки і ставить свій підпис. У разі відсутності одержувача або відмовлення прийняти товар вантажники повертають їх на торгове підприємство. На повернуті товари продавець видає охоронну розписку і робить оцінку на другому екземплярі замовлення-квитанції про повернення товарів, яка здається агенту приймального пункту. Якщо відмовлення прийняття товарів відбулось через виявлені дефекти, то працівник агентства складає акт за установленою формою, де вказує найменування товару, номер замовлення-квитанції, дату, адресу доставки і причини відмовлення.

7. Наприкінці робочого дня агент приймає замовлення-квитанції від вантажника за виконаними доставками, відмічає в журналі виконання замовлень, а в подорожньому листі водія – час закінчення роботи і покази спідометра, оформляє реєстр на здачу в агентство замовлень-квитанцій, вказуючи в ньому отримані суми за доставку товарів. Реєстр і замовлення-квитанції здаються в агентство. За реєстром перераховують з розрахункового рахунка торгового підприємства на розрахунковий рахунок транспортно-експедиційного підприємства суми, отримані за доставку.

КОНТРОЛЬНІ ЗАПИТАННЯ

1. Надайте характеристику двом групам, на які поділяються послуги.
2. Назвіть послідовність розрахунку потреби населення в транспортно-експедиційних послугах.
3. Які існують транспортно-експедиційні послуги відповідно до інструкцій статистичної звітності?
4. Надайте характеристику такій групі послуг, як «послуги пасажиром».
5. На які чотири групи поділяються транспортно-експедиційні послуги за організаційними ознаками?

6. Вкажіть основні завдання агентства під час обслуговування населення.
7. Що варто враховувати під час вибору місця розміщення транспортно-експедиційних агентств?
8. Що включає технологія виконання основних видів транспортно-експедиційних послуг населення в умовах міських і приміських перевезень вантажів?

СПИСОК РЕКОМЕНДОВАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Нагорний Є. В. Транспортно-експедиційне обслуговування підприємств та організацій в умовах ринку : навч. посіб. / Є. В. Нагорний, Н. Ю. Черниш. – Харків : ХНАДУ, 2002. – 358 с.
2. Воркут А. І. Вантажні автомобільні перевезення : підручник / А. І. Воркут. – [2-е вид. перер. і доп.]. – Київ : Вища школа, 1986. – 447 с.
3. Герасимчук В. Г. Маркетинг: теорія і практика : навч. посіб. / В. Г. Герасимчук. – Київ : Вища школа, 1994. – 327 с.
4. Про транспортно-експедиторську діяльність [Електрон. ресурс] : Закон України від 1 липня 2004 року № 1955-IV. – Електрон. текст. дані. – Режим доступу: Про транспортно-експедиторсь... | від 01.07.2004 № 1955-IV (rada.gov.ua) , вільний (дата звернення 03.04.2024). – Назва з екрана.
4. FIATA. The global voice of freight logistics. Reference Handbook, 2019. – International Federation of Freight Forwarders Association. [Electronic resource]/ – Electronic text data. – Regime of access: https://fiata.org/fileadmin/user_upload/documents/Diverses/FIATA_Reference_Handbook_-_November_2019_05.12.2019.pdf, free (date of the application: 00.00.2024). – Header from the screen.

Електронне навчальне видання

ТКАЧЕНКО Ірина Олександрівна,
САБАДАШ Володимир Вікторович

ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКА РОБОТА

КОНСПЕКТ ЛЕКЦІЙ

*(для здобувачів першого (бакалаврського)
рівня вищої освіти денної та заочної форм навчання
зі спеціальності 275 – Транспортні технології (за видами),
освітня програма «Транспортні технології (міський транспорт)»)*

Відповідальний за випуск *Г. О. Самчук*

Редактор *О. В. Михаленко*

Комп'ютерне верстання *І. О. Ткаченко*

План 2021, поз. 99Л

Підп. до друку 03.04.2024. Формат 60 × 84/16.

Ум. друк. арк. 3,0

Видавець і виготовлювач:

Харківський національний університет
міського господарства імені О. М. Бекетова,
вул. Маршала Бажанова, 17, Харків, 61002.

Електронна адреса: office@kname.edu.ua

Свідоцтво суб'єкта видавничої справи:

ДК № 5328 від 11.04.2017.