

УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

ФАКУЛЬТЕТ УПРАВЛІННЯ ПРОЦЕСАМИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Кафедра "Управління вантажною і комерційною роботою"

В.М. Запара, Д.І. Мкртчян

**СУТНІСТЬ ТА ПРАВОВІ ОСНОВИ  
ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ**

Конспект лекцій  
з дисциплін

"Транспортно-експедиторська діяльність"  
та  
„Вантажні перевезення (УВКР)”

Харків 2008

Запара В.М., Мкртчян Д.І. Сутність та правові основи транспортно-експедиторської діяльності: Конспект лекцій з дисциплін „Транспортно-експедиторська діяльність” та „Вантажні перевезення (УВКР)”. – Харків: УкрДАЗТ, 2008. – 33с.

Даний конспект лекцій розкриває сутність транспортно-експедиторської діяльності та розглядає правові основи цієї діяльності як за кордоном, так і в Україні. Даний конспект лекцій може використовуватись студентами денної та заочної форм навчання спеціальності „Організація перевезень та управління на залізничному транспорті”, а також слухачами ІПК для самостійного опрацювання матеріалу дисципліни.

Бібліогр: 10 назв.

Конспект лекцій розглянуто на рекомендовано до друку на засіданні кафедри „Управління вантажною та комерційною роботою” 27.12.2007 р., протокол №5.

Рецензент

Доц. Ф.Г. Ткачов (кафедра УЕР УкрДАЗТ)

Комп’ютерний набір Є.С. Дяченко

## Зміст

|  |    |
|--|----|
| Вступ .....  | 4  |
| 1 Сутність транспортно-експедиторського обслуговування   | 4  |
| 1.1 Основні поняття ТЕД .....  | 4  |
| 1.2 Види ТЕД .....   | 6  |
| 2 Класифікація ТЕП .....   | 8  |
| 2.1 Критерії класифікації .....  | 8  |
| 2.2 Послуги за видом виконуваних робіт на залізничному<br>транспорті .....                         | 9  |
| 2.3 ТЕП на різних видах транспорту .....   | 12 |
| 3 Традиції ТЕД та засади діяльності експедитора .....  | 14 |
| 3.1 Традиції ТЕД на залізницях СНД .....   | 14 |
| 3.2 Засади діяльності експедитора .....  | 17 |
| 3.3 Права та обов'язки експедитора і клієнта .....   | 18 |
| 4 Особливості ТЕД за кордоном .....  | 21 |
| 4.1 Характер ТЕД .....   | 21 |
| 4.2 Правові аспекти регулювання ТЕД за кордоном .....  | 24 |
| 5 Правові основи ТЕД в Україні .....   | 27 |
| 5.1 Задачі правового регулювання .....   | 27 |
| 5.2 Закон України „Про транспортно-експедиторську<br>діяльність” .....                             | 29 |
| 6 Нормативні документи ТЕД. Договір транспортного<br>експедирування .....                          | 30 |
| 6.1 Основні нормативні документи, що регламентують<br>ТЕД на залізничному транспорті України ..... | 30 |
| 6.2 Форма і зміст договору транспортного<br>експедирування .....                                   | 31 |
| Список літератури .....  | 34 |

## **ВСТУП**

У перевізному процесі традиційно існують операції на початковому і кінцевому пунктах, виконання яких, за чинним правовим положенням, не входять в обов'язки основного перевізника. Їх виконують вантажовідправники та вантажоодержувачі або за їх дорученням транспортно-експедиторські організації. Згідно з Господарським кодексом України [1], транспортна експедиція визначається як допоміжний вид діяльності, пов'язаний з перевезенням вантажів. На сьогодні в Україні склався ринок експедиторських послуг, який включає як великі, так і невеликі підприємства з різними формами власності, що надають різноманітні послуги вантажовласникам. Цей конспект лекцій зі спеціальної дисципліни „Транспортно-експедиторська діяльність”, яка вивчається студентами спеціалізації „Транспортно-експедиторська діяльність” спеціальності 070101 „Організація перевезень та управління на залізничному транспорті”, розглядає сутність та правові основи транспортно-експедиторської діяльності (ТЕД).

Матеріал може використовуватись студентами денної та заочної форм навчання, а також слухачами ІПК (ФПК та друга вища освіта) для самостійного опрацювання.

## **1 СУТНІСТЬ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ**

### ***1.1 Основні поняття ТЕД***

Головна мета діяльності експедиторських організацій (підприємств), які діють на ринку транспортних послуг, полягає у своєчасному та якісному задоволенні потреб вантажовідправників і вантажоодержувачів в послугах при перевезенні вантажів і реалізації на основі отриманого прибутку соціальних та економічних інтересів членів трудових колективів підприємств.

Основні поняття ТЕД регламентуються нормативними документами: Законами України „Про транспортно-експедиторську діяльність”, „Про транспорт”, „Про залізничний

транспорт”, „Про транзит вантажів”, а також Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України, Статутом залізниць та іншими нормативно-правовими актами. Згідно з цими документами, наведено основні визначення, які стосуються ТЕД.

**Транспортно-експедиторська діяльність** – підприємницька діяльність із надання транспортно-експедиторських послуг з організації та забезпечення перевезення експортних, імпорتنих, транзитних або інших вантажів.

**Транспортно-експедиторська послуга (ТЕП)** – робота, що безпосередньо пов’язана з організацією та забезпеченням перевезень експортного, імпортного, транзитного або іншого вантажу за договором транспортного експедирування.

Сфера діяльності з надання клієнту ТЕП включає різні види перевезень: внутрішні перевезення в межах України, експорт з України, імпорт в Україну, транзит територією України та територією інших країн. В межах ТЕП під „**вантажем**” розуміють товари або майно, яке транспортується чи підлягає транспортуванню такими видами транспорту, як повітряний, наземний, морський (річний) транспорт, згідно з укладеним договором, крім:

- поштових відправлень, які перевозяться згідно з міжнародним поштовим договором;
- багажу, який перевозиться пасажиром за багажною квитанцією;
- трубопровідного виду транспорту.

Вантажі можуть бути насипні, наливні, навалочні, штучні, тарно-штучні, вантажобагаж, які прийняті до перевезення згідно з договором (контрактом). У відповідності до умов укладеного договору вантажі можуть піддаватись операціям, які пов’язані з перевантаженням, складуванням, подрібненням та укрупненням партій вантажу, а також зміною транспортного засобу при перевезенні.

Займатись таким видом діяльності, як надання послуг з транспортного експедирування, можуть суб’єкти господарювання різних форм власності, як юридичні, так і фізичні особи –

підприємці. Суб'єкти господарювання, які займаються цим видом діяльності, називаються експедиторами.

**Експедитор (транспортний експедитор)** – суб'єкт господарювання, який за дорученням клієнта та за його рахунок виконує або організовує виконання ТЕП, визначених договором транспортного експедирування.

Якщо для виконання таких обов'язків за таким договором експедитор залучає інших осіб, то у взаємовідносинах з ними він може виступати або від свого імені, або від імені клієнта.

**Клієнт** – отримувач 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 зазначених 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.

На практиці досить часто (наприклад, на автотранспорті) перевізники одночасно виконують обов'язки експедиторів. В цілому ТЕД не ліцензується, але якщо експедитор самостійно надає послуги з перевезення вантажів, то він повинен отримати на це ліцензію.

**Учасники ТЕД** – 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 Види ТЕД**

Транспортно-експедиторські операції поділяються на основні і допоміжні, які розрізняються за характером, місцем і часом виконання, та мають свою специфіку на кожному виді

транспорту. Розглянемо розподіл стосовно залізничного транспорту.

**Основні** транспортно-експедиційні операції є елементами загального перевізного процесу – приймання вантажів на складі відправника, доставка до станції відправлення, вантаження-вивантаження, маркування, супроводження, доставка на склад одержувача, видача вантажу одержувачу, оформлення перевізних документів, розкредитування, оплата перевізних платежів і зборів, інформування клієнта про місцезнаходження і час прибуття вантажу на станцію призначення.

**Допоміжні** операції передують або супроводжують процес перевезення та включають упакування вантажів, митні операції, консультації, тривале зберігання, перевалку на інші види транспорту, складання довідок, зняття копій з документів та ін.

Можна виділити такі **транспортно-експедиторські операції**:

- **транспортні** – завезення вантажів на станцію відправлення та вивезення вантажів зі станції призначення;
- **вантажно-розвантажувальні** – вантаження вантажів у вагони і на автомобілі та вивантаження з них, сортування, упакування, комплектування дрібних відправок і контейнерів та ін.;
- **експедиційні** – документальне оформлення приймання вантажів до перевезення і завезення на станцію, розкредитування перевізних документів і оформлення видачі та вивантаження вантажу, оплата перевізних платежів і зборів та ін.

Допоміжні операції виконуються в залежності від потреби в них.

Виконання транспортно-експедиторських операцій може набувати різних **форм**:

- **місцевої** експедиції, коли транспортно-експедиторська організація виконує операції тільки в пункті відправлення, призначення або на шляху прямування вантажу;
- **неповної або часткової** експедиції, коли транспортно-експедиторська організація виконує лише окремі операції;
- **повного** транспортно-експедиторського обслуговування – транспортно-експедиторська організація виконує всі функції, які пов'язані з доставкою вантажу на всьому шляху прямування від складу відправника до складу одержувача.

## 2 КЛАСИФІКАЦІЯ ТЕП

### 2.1 Критерії класифікації

Всі ТЕП, які надаються при перевезенні залізничним транспортом, класифікуються за трьома критеріями: місцем, часом їх виконання і видом виконуваних робіт.

**За місцем** виконання розрізняють послуги, які надаються на складі вантажовідправника (експедитора), на станції відправлення, в шляху прямування, на станції призначення і на складі вантажоодержувача (експедитора).

**За часом** виконання розрізняють послуги, які надаються до приймання вантажу до перевезення, в процесі (після) приймання вантажу до перевезення, в процесі перевезення, до видачі вантажу, в процесі видачі вантажу, після видачі вантажу.

**За видом** виконуваних робіт виділяють такі послуги:

- заповнення і оформлення документів;
- укладення договору перевезення;
- пред'явлення вантажів до перевезення на місцях загального і незагального користування станцій відправлення;
- одержання вантажу на станції призначення;
- завезення вантажу на місця загального користування станцій відправлення;
- вивезення вантажу з місць загального користування станцій призначення;
- подача-забирання вагонів;
- виконання вантажно-розвантажувальних та складських робіт;
- інформаційне обслуговування (інформаційні послуги);
- підготовка до перевезення та додаткове обладнання рухомого складу;
- страхування вантажів;
- оплата перевізних платежів, зборів, штрафів (платіжно-фінансові);
- митне оформлення вантажів;
- інші види робіт (інші).



## ***2.2 Послуги за видом виконуваних робіт на залізничному транспорті***

В перелік послуг можна включати досить багато послуг, які пов'язані з організацією перевезень, наприклад, залізницями, а також з виконанням початково-кінцевих операцій. Найбільш часто виконуються нижченаведені.

- Послуги з заповнення і оформлення документів:
  - заповнення заявок на перевезення вантажу;
  - заповнення накладної;
  - оформлення переадресування вантажів під час перевезення і на станції початкового призначення;
  - розкредитування перевізних документів;
  - оформлення претензії з перевезення до залізниці.
- Послуги, пов'язані з укладенням договору перевезення:
  - надання на залізницю заявок на перевезення вантажів;
  - узгодження з залізницею заявки на перевезення вантажів;
  - одержання від залізниці узгодженої заявки і передачі її вантажовідправнику;
  - пред'явлення накладної залізниці на візування;
  - одержання від залізниці завізованої накладної і передачі її вантажовідправнику;
  - пред'явлення накладної залізниці після завантаження вантажу у вагон (контейнер);
  - одержання квитанції про приймання вантажів до перевезення від залізниці і передача її вантажовідправнику.
- Послуги, пов'язані з пред'явленням вантажів до перевезення:
  - на місцях загального користування станцій відправлення: здавання вантажу чи контейнера з вантажем прийомоздавальнику залізниці; встановлення запірнопломбувальних пристроїв (ЗПП) на контейнер;
  - на місцях незагального користування станцій відправлення: встановлення ЗПП на вагон (контейнер); приймання порожніх та здача завантажених вагонів прийомоздавальнику залізниці.

➤ Послуги, пов'язані з одержанням вантажу на станції призначення:

- передача вантажовідправнику розкредитованої накладної;
- одержання у прийомоздавача залізниці вантажу (контейнера) на місцях загального користування станції призначення;

- приймання вантажених і здача порожніх вагонів залізниці при вивантаженні на місцях незагального користування;
- знімання ЗПП, що встановлені на вагоні (контейнері).

➤ Послуги, пов'язані з завезенням (вивезенням) вантажу на (з) місця(ь) загального користування станцій;

- послуги з доставки вантажів автотранспортом від складу вантажовідправника до складу, який розташований на місцях загального користування станції, та в зворотному напрямі.

➤ Послуги, пов'язані з подачею та забиранням вагонів:

- подача вагонів на під'їзну колію вантажовідправника (вантажоодержувача);

- забирання вагонів з під'їзної колії вантажовідправника (вантажоодержувача);

- розставлення вагонів за вантажними фронтами;

- підбирання вагонів для подачі на вантажні fronti.

➤ Послуги, пов'язані з виконанням вантажно-розвантажувальних та складських робіт:

- визначення маси вантажу;

- зберігання вантажів у складських приміщеннях експедитора;

- комплектування відправок та укрупнення вантажних одиниць на складах вантажовідправників і вантажоодержувачів;

- формування і розформування транспортних пакетів;

- відправницьке маркування вантажів;

- кріплення вантажів у вагонах і контейнерах;

- пакування, ув'язування, обшивання вантажів;

- ремонт транспортної тари і упаковки.

➤ Інформаційні послуги включають повідомлення та оповіщення:

- вантажоодержувача про відправлення вантажу на його адресу;

- вантажоодержувача про підхід вантажу (вагона) до станції призначення;
- вантажовідправника про видачу вантажу вантажоодержувачу;
- вантажовідправника (вантажоодержувача) про перетин вантажем державного кордону;
- вантажоодержувача чи вантажовідправника про прибуття вантажу в порт;
- вантажовідправника (вантажоодержувача) про завантаження вантажу на борт судна та прибуття на місце призначення;
- вантажоодержувача чи вантажовідправника про підхід завантаженого чи порожнього автотранспорту;
- вантажовідправника (вантажоодержувача) про виявлення комерційних несправностей у шляху прямування;
- вантажовідправника (вантажоодержувача) про виконання в процесі перевезення графіка (терміну) доставки вантажу.

➤ Послуги, пов'язані з підготовкою до перевезення та додатковим обладнанням рухомого складу:

- очищення вагонів і контейнерів від залишків вантажів;
- забезпечення вантажовідправників засобами пакування;
- встановлення знімного обладнання на вагоні;
- забезпечення вантажовідправників необхідними для навантаження та перевезення засобами та матеріалами.

➤ Послуги зі страхування:

- підготовка та укладання договору страхування;
- оплата страхових внесків;
- оформлення документів за настання страхового випадку;
- одержання страхового відшкодування.

➤ Платіжно-фінансові послуги:

- оформлення і оплата провізних платежів, зборів, штрафів;
- проведення розрахункових операцій за перевезення і перевалку вантажів з окремими станціями, портами та пристанями за виконання вантажно-розвантажувальних, складських та інших робіт, які виконуються при відправленні і прибутті;

- розрахунок суми претензії, проведення розрахункових операцій, пов'язаних з претензіями;

- виконання платежів, пов'язаних з митними зборами та іншими митними формальностями.

➤ Послуги з митного оформлення вантажів та транспортних засобів:

- проведення декларування вантажів;

- консультування вантажовідправників та вантажоодержувачів з питань, пов'язаних з декларуванням вантажу чи іншого майна;

- оформлення вантажної митної декларації (ВМД) та супутніх документів на вантаж, що відправляється (прибуває).

➤ Інші послуги:

- розроблення та узгодження креслень, схем виконання розрахунків навантаження і кріплення вантажів, не передбачених технічними умовами;

- розроблення та узгодження місцевих норм завантаження вагонів;

- контроль за дотриманням комплектного відвантаження обладнання;

- обслуговування та ремонт власних вагонів і контейнерів вантажовідправників і вантажоодержувачів;

- обслуговування рефрижераторних контейнерів;

- виконання робіт з обслуговування, ремонту та контрольних перевірок вагових приладів.

### ***2.3 ТЕП на різних видах транспорту***

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.

Експедитори за дорученням клієнтів:

- забезпечують оптимальне транспортне обслуговування, а також організовують перевезення вантажів різними видами транспорту територією України та іноземних держав відповідно

до умов договорів (контрактів), укладених відповідно до вимог Міжнародних правил щодо тлумачення термінів „Інкотермс”;

- 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, 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 ТЕД 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;

- надають інші допоміжні та супутні перевезенням ТЕП, що передбачені договором транспортного експедирування і не суперечать законодавству.

## **3 ТРАДИЦІЇ ТЕД ТА ЗАСАДИ ДІЯЛЬНОСТІ ЕКСПЕДИТОРА**

### ***3.1 Традиції ТЕД на залізницях СНД***

До 1917 року на залізницях діяли комерційні агентства, комісійні контори та міські станції. Вони виконували в основному функції місцевої експедиції, займались залученням вантажів, видачею позик, посередницькими операціями в торгівлі, конкурували з іншими комерційними агентствами та працювали переважно в інтересах транспортних підприємств (залізниць). Крім них, ТЕД займались спеціалізовані акціонерні товариства, які виражали інтереси вантажовласників. Одночасно з експедиторськими операціями вони підвозили вантажі до станцій і портів, вивозили вантажі на склади одержувачів своїм чи залученим транспортом.

До 1922 року ТЕД виконували міські товарні станції, комерційні та митні агентства залізниць. У 1922 році було створено перше спеціалізоване транспортно-експедиційне підприємство – державне акціонерне товариство „Транспорт”. В 1930 році було створено Всесоюзне об'єднання складської та транспортно-експедиційної справи „Союзтранс”, яке об'єднало всю матеріальну базу (автомобільний і гужовий транспорт, склади та ін.) і прийняло на себе організацію і виконання ТЕП у всій країні.

Внаслідок громіздкості структури і неоперативності в роботі „Союзтранс” з часом перестав задовольняти вимоги зростаючих обсягів перевезень вантажів, і в 1936 році це об'єднання розукрупнили, а ТЕД була доручена організованим в кряях і областях автогужовим трестам. Тоді ж було організовано Об'єднання транспортно-експедиційних контор (ОТЕК), яке діяло за принципом госпрозрахунку. Лінійні контори об'єднання були тарифними пунктами і виконували ТЕД, займаючись організацією контейнерних перевезень, виконували комерційні операції з вагонними відправками, завозили на станції та вивозили з них вантажі своїм автотранспортом.

В 1950 році ОТЕК було реорганізовано в госпрозрахункове Управління контейнерних перевезень і транспортно-

експедиційних операцій (ЦКТЕК) Міністерства шляхів сполучення (МШС). Розширення ТЕД виконувалось через організовані на всіх залізницях контори контейнерних і транспортно-експедиційних організацій, а також через розгалужену мережу різноманітних відділень, філій і агентств.

Свою діяльність ЦКТЕК зосередило в основному на організації обслуговування перевезень вантажів дрібними відправками та в контейнерах і мало займалось вагонними відправками. Це, в свою чергу, не звільняло повністю відправників і одержувачів вантажів від необхідності утримання свого штату експедиторів вантажів, вантажників та інших агентів.

В 1956 році ЦКТЕК було скасовано, а транспортно-експедиційні функції передані Головному вантажному управлінню МШС, вантажним службам, відділенням та станціям залізниць. Автотранспорт при цьому в основному скрізь був переданий організаціям автомобільного транспорту. Форми ТЕД і організаційне (структурне) формування цієї справи вибирали місцеві органи і залізниці. В ті роки склались різноманітні за структурою та функціями форми транспортно-експедиційних організацій.

Практика тих років показала, що виконання ТЕП підрозділами залізниць було найбільш раціональною формою, що забезпечувала раціональне використання рухомого складу, прискорення доставки вантажів, а також зниження транспортних витрат вантажовідправників і вантажоодержувачів.

На залізницях з цією метою були створені транспортно-експедиційні контори (ТЕК) на станціях і організовано централізоване завезення і вивезення вантажів автотранспортом. До того ж транспортно-експедиційні операції ТЕК виконували на основі договорів, які укладались з відправниками і одержувачами вантажів, а централізоване завезення і вивезення – за договорами з автопідприємствами. На складах вантажовласників відкривались філії ТЕК і навіть пункти з обмінним парком контейнерів.

Суттєві зміни в ТЕД відбулися з розпадом СРСР. Відсутність на залізницях України на початку 90-х років спеціалізованих транспортно-експедиторських підприємств

призвела до того, що обслуговуванням вантажовласників займались різні комерційні структури, що сприяло створенню ринку ТЕП України. До середини 90-х років на транспортному ринку працювало більше тисячі експедиторських організацій різних форм власності, які практично повністю обслуговували транспортні залізничні перевезення через територію України і значну частину експортно-імпортних і внутрішніх перевезень залізницями (до 40 %). Щорічно Укрзалізницею укладається близько 100 договорів з експедиторами на організацію транспортних та експортно-імпортних перевезень, обсяг експедирування складає близько 50 млн т. До 90% таких експедиторів є резидентами України, інші представляють Російську Федерацію, Молдову, Словаччину, Угорщину, Німеччину та Австрію. (**Резидент** – юридична або фізична особа, що зареєстрована в даній країні та на яку в повній мірі розповсюджується національне законодавство. **Нерезидент** – юридична або фізична особа, що не є резидентом даної держави, а тому зобов'язана платити податки тільки за доходами, які виникають із джерел в цій країні).

Експедиторські організації, які щорічно супроводжують найбільші обсяги транзитних перевезень: ЗАТ „Інтертранс” – близько 23 млн т (47% загального обсягу); ПП „Транссервіс” – більше 6 млн т (13%).

За останні роки значно зросла кількість експедиторських організацій, які безпосередньо співпрацюють з залізницями (майже до 500), їх напрацювання перевищують 7 млрд грн (40% від загальних платежів за вантажні перевезення). Найбільша кількість організацій налічується на Донецькій (89) та Придніпровській (90) залізницях, де питома вага напрацювання експедиторських організацій в загальних нарахуваннях залізниць складає 50-55%.

За останні роки значна частина користувачів транспортних послуг залізничного транспорту перейшла на обслуговування експедиторськими організаціями. Цьому сприяли суб'єктивні фактори, а саме:

- громіздкість та бюрократичність порядку надання планів перевезення, виділення рухомого складу та виконання розрахунків;



- відсутність у вантажовласників кваліфікованих фахівців з організації залізничних перевезень;
- незадовільне забезпечення користувачів нормативно-правовою документацією з питань вантажних перевезень;
- відсутність на залізницях центрів обслуговування клієнтури, які б надавали весь комплекс послуг, враховуючи інформаційне стеження за доставкою вантажів у пункти призначення тощо.

Така ситуація має як позитивні, так і негативні наслідки для транспортного ринку України. До **позитивних** можна віднести підвищення рівня транспортного обслуговування завдяки організаційним, технічним, фінансовим і кадровим можливостям експедиторів, для яких надання транспортно-експедиторських послуг є основним видом діяльності. До **негативних** – збільшення транспортних витрат для користувачів на величину плати експедитору.

### ***3.2 Засади діяльності експедитора***

Згідно зі ст.4 Закону України „Про транспортно-експедиторську діяльність”, ТЕД здійснюється суб'єктами господарювання різних форм власності, які для виконання доручень клієнтів чи відповідно до технологій роботи можуть мати: склади, різні види транспортних засобів, контейнери, виробничі приміщення тощо.

Експедитори для виконання доручень клієнтів можуть укладати договори з перевізниками, портами, авіапідприємствами, судноплавними компаніями тощо, які є резидентами або нерезидентами України.

ТЕД можуть здійснювати як спеціалізовані підприємства (організації), так і інші суб'єкти господарювання. Крім того, експедитори відповідно до законодавства можуть на добровільних засадах об'єднуватися в асоціації, ліги, союзи тощо.

Об'єднання експедиторів створюються з метою:

- координації діяльності своїх учасників;
- розроблення 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 розробленні проектів законів та інших нормативних актів у сфері ТЕД;
- розроблення заходів захисту інтересів клієнтів;
- розроблення умов експортно-імпортних поставок товарів, що мають стратегічне значення для України;
- інтеграції у світовий ринок ТЕП;
- участі у роботі міжнародних організацій транспорту, транспортно-експедиторських організацій тощо;
- розроблення та затвердження актів, передбачених їх установчими документами;
- надання органам державної влади пропозицій щодо реалізації рекомендацій міжнародних організацій у галузі ТЕД в Україні.

В Україні найбільшими є Асоціація міжнародних експедиторів України (більше 130 членів), та Асоціація транспортно-експедиторських організацій України „Укрзовніштранс” (близько 30 членів).

### ***3.3 Права та обов'язки експедитора і клієнта***

Для того, щоб діяльність підприємства з надання ТЕП відбувалася в межах правового поля, при укладанні договору транспортного експедирування особливу увагу слід приділяти правам та обов'язкам, якими наділяються обидві сторони, що укладають такий договір, – клієнт (замовник експедиторських послуг) і підприємство-експедитор (виконавець експедиторських послуг).

Відповідно до Закону України „Про транспортно-експедиторську діяльність” ***експедитор має право:***

- обирати або змінювати вид транспорту та маршрут перевезення, обирати або змінювати порядок перевезення вантажу, а також порядок виконання ТЕП, 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, 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.

У свою чергу *клієнт* (замовник експедиторських послуг) **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.

Слід мати на увазі, що вищенаведені права клієнта і експедитора не є виключно такими. Договором транспортного експедирування можуть бути передбачені й інші права експедитора та клієнта.

Щодо обов'язків експедитора і клієнта, то вимоги, які ставляться до виконання обов'язків, їх перелік наведені в нормах Цивільного кодексу України, Господарського кодексу України, а також в Законі України „Про транспортно-експедиторську діяльність”.

Так, *експедитор зобов'язаний* надавати ТЕП згідно з договором транспортного експедирування і вказівками клієнта, погодженими з експедитором у встановленому договором порядку.

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

До *обов'язків клієнтів* відносяться такі:

- 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, гарантування безпечних умов перевезення вантажу;

- клієнт зобов'язаний у порядку, передбаченому договором транспортного експедирування, сплатити належну плату експедитору, а також відшкодувати документально підтвержені витрати, яких зазнав експедитор, в інтересах клієнта з метою виконання договору транспортного експедирування.

Однак слід відзначити, що так, як і при указуванні наявних прав у сторін, які уклали договір транспортного експедирування, вищенаведені обов'язки для обох сторін не є вичерпними, оскільки договором транспортного експедирування можуть передбачатися і інші обов'язки клієнта і експедитора.

## 4 ОСОБЛИВОСТІ ТЕД ЗА КОРДОНОМ

### 4.1 Характер ТЕД

Загальною тенденцією у галузі транспорту за кордоном є поступова інтеграція національних транспортних систем у загальносвітову. В цих умовах доставку вантажів намагаються виконувати переважно за варіантом „від дверей до дверей” в режимі „точно в строк” на будь-яку адресу, на чому й зосереджена в основному діяльність транспортно-експедиторських фірм у різних країнах.

Світовий досвід показує, що без розвинутої мережі транспортно-експедиторських підприємств різних форм власності сформувати повноцінний ринок транспортних послуг та забезпечити високу якість обслуговування не можливо.

Експедиторські фірми за кордоном можуть бути як малими підприємствами (чисельністю до 10 чол.), роботу яких можна організувати без великих капіталовкладень, так і великими, з числом працівників до 2 тис і більше за розгалуженої мережі філій у всіх країнах світу. Вони можуть бути самостійними або входити до складу великих залізничних, автомобільних і суднових компаній, як їх філії.

Крім того, такі фірми поділяються на міжнародні і внутрішні, хоча їх діяльність в дійсності тісно переплітається. Проте в деяких країнах фірми строго спеціалізуються тільки на одному з видів перевезень (міжнародних чи внутрішніх).

Експедиторська фірма може мати власний рухомий склад або залучати транспортні засоби великих автомобільних, залізничних і суднових компаній, приватних власників шляхом заключення з ними контракту.

За кордоном більша частина транспортно-експедиційних служб знаходиться у приватній власності окремих компаній або підприємців і лише незначна частина – в державній власності. Багато фірм є сімейними.

Великі транспортно-експедиторські компанії, які є акціонерними товариствами, можуть бути змішаними, тобто частина власності акціонерного товариства є приватною, а частина державною або муніципальною. Наведемо декілька

прикладів транспортно-експедиторських фірм. Одним з найбільших транспортно-експедиторських підприємств є німецька фірма „Weichelt”. Це підприємство спеціалізується на перевезенні збірних вантажів. Воно було засноване в 1932 році і успішно конкурує протягом багатьох десятиліть з іншими транспортно-експедиторськими фірмами різних країн світу. Підприємство щорічно перевозить 1,5 млн т вантажів, автопарк підприємства складає 740 одиниць.

Дочірня фірма цього підприємства має 15 складів, власне бюро з організації робіт в портах Бремена і Гамбурга, власне страхове товариство. Партнерами підприємства є різноманітні фірми в 11 країнах Європи.

До найбільших експедиторів відноситься концерн TNT, який об'єднує 350 фірм і їх філій, що виконують перевезення різноманітних вантажів між всіма континентами світу. Обіг концерну складає більше одного мільярда доларів на рік.

Поряд з фірмами-гігантами існують невеликі транспортно-експедиторські підприємства, яким також властива висока якість обслуговування клієнтури. Як правило, це вузькоспеціалізовані підприємства: термінальні, юридичні, страхові та ін. Фірми виконують вантажно-розвантажувальні роботи, зберігання вантажів, вантаження, кріплення вантажів на суднах і у вагонах, зважування вантажів, їх супроводження і багато інших робіт. Таких фірм, наприклад, у Гамбурзькому транспортному вузлі, нараховується 600, а в Бременському залізнично-автомобільному вузлі – 400.

Експедитор в той же час може бути одноосібним представником вантажовласника, який контролює діяльність інших фірм. Високий рівень обслуговування досягається через конкурентну боротьбу між фірмами.

Розвитку ТЕД сприяє створення мережі терміналів. Сучасний термінал, який відповідає міжнародним вимогам, – це транспортно-експедиційне підприємство, на території якого закінчується одне транспортне перевезення і починається інше. В ньому виконується цикл технологічних операцій з передачі вантажу з одного транспортного засобу на інший, включаючи комплекс послуг експедиторського сервісу, а також реалізацію вимог до вантажу комерційного та адміністративного характеру (митне очищення,

санітарно-карантинний контроль, страхування та ін.). Для терміналу обов'язковим є наявність розвинутого складського господарства для завчасного накопичення вантажу, формування партій вантажу, зберігання товарів в очікуванні перевізних засобів, сортування за напрямками подальшого руху та ін.

Типовим прикладом може слугувати термінал в м. Бремені (Німеччина), який введений в дію з 1985 року. Він розташований недалеко від порту, залізничної станції і промзони. Потужність терміналу – 3000 автопоїздів за добу. Територія утворює прямокутник розміром 4 км на 500 м, що забезпечує кожному із користувачів легкий доступ до залізничних під'їзних колій. На території комплексу розташовані вантажна залізнична станція, митний і поштовий склад, власні склади експедиторів і перевізників, внутрішні автодороги і під'їзні залізничні колії. Кожний експедитор чи перевізник, який уклав договір з термінальним комплексом, фактично відкриває на його території власну філію.

На сьогодні у світі склався єдиний транспортний комплекс у формі кооперації діяльності невеликої кількості потужних транспортних і транспортно-експедиторських компаній та сотень тисяч середніх і дрібних експедиторських фірм і транспортних підприємств. За даними міжнародної Федерації експедиторських організацій, у світі діє 35 тисяч великих і середніх експедиторських фірм з персоналом загальною чисельністю близько 8 млн чоловік.

Таким чином, основним суб'єктом, що поставляє вантаж перевізникам, став експедитор. Експедитори контролюють близько 60% перевезень магістральними видами транспорту і до 75% міжнародних перевезень. Експедитор стає утримувачем логістичної системи, яка забезпечує прогнозування та планування перевезень, слідкування за рухом транспортних засобів, контейнерів, за часом доставки товару, оптимізацією просування вантажів та зберіганням сировини, матеріалів і готових виробів. Передбачається, що в перспективі у світі буде створено 60-70 транспортних вузлів-центрів логістичного розподілу, що зв'язані транспортними коридорами з підключенням до них логістичних регіональних підсистем, які будуть забезпечувати через значну кількість експедиторів і перевізників вихід до кожного вантажовідправника і вантажоодержувача.

## ***4.2 Правові аспекти регулювання ТЕД за кордоном***

Чисельність і різноманітність ТЕП, високий рівень ТЕД вимагають адекватної правової основи.

Світове законодавство в цій сфері можна умовно розділити на міжнародне і національне. В різних країнах в залежності від рівня розвитку в них транспортного експедирування національне законодавство в більшому чи меншому ступені гармонізовано з міжнародним.

Основними міжнародними договорами і конвенціями, які регламентують ТЕД на різних видах транспорту, є:

- Генеральна угода з тарифів і торгівлі (ГАТТ). Вона регламентує загальні питання правового регулювання міжнародної торгівлі. До складу ГАТТ входять більше 100 країн;
- Генеральна угода з торгівлі послугами Всесвітньої торговельної організації, яка регламентує єдині міжнародні вимоги до порядку перетину кордонів, урегулювання спорів, технічних характеристик транспортних засобів та ін.;
- Конвенція про міжнародні змішані перевезення вантажів (ТД/МТ/СОНЕ/17), яка укладена 77 країнами у 1980 році. Основна направленість цього нормативного акта полягає у створенні нормативно-правової бази, яка регламентує змішані перевезення вантажів у міжнародному сполученні за одним наскрізним транспортним документом;
- Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПОГ), яка регламентує вимоги до перевезення небезпечних вантажів;
- Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів;
- Конвенція про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів (КДПГ);
- Міжнародна конвенція про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордонах;
- Митна конвенція про тимчасовий ввіз приватних дорожніх перевізних засобів;
- Митна конвенція, яка стосується контейнерів;
- Угода про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів та про спеціальні транспортні засоби, які призначені для цих перевезень (СПС), та ін.



Існує ряд впливових міжнародних організацій, які займаються питаннями ТЕД і розробляють нормативні документи обов'язкового (для їх членів) або рекомендаційного характеру, які враховуються при розробленні національних законодавчих актів, що стосуються ТЕД.

Міжнародна федерація експедиторських асоціацій (ФІАТА) розробляє рекомендації щодо регламентування ТЕД. Вона розіслала своїм членам Модель правил транспортно-експедиційного обслуговування як статутного документа для країн, де законодавство про таке обслуговування або відсутнє, або тільки розроблюється, а також для країн, де воно вимагає серйозного удосконалення. Ця організація розробляє форми транспортно-експедиторської документації, порядок їх оформлення і руху при виконанні ТЕД.

Значну роботу проводить комітет з внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН (КВТ ЄЕК ООН), в межах якого розроблено понад 50 угод, конвенцій і протоколів у галузі транспорту, які були укладені під егідою ООН.

Міжнародна інформаційна система „Ефект” регламентує вимоги до форми і технології заповнення транспортно-експедиційної документації при використанні безпаперової технології.

Правові аспекти організації перевезень на різних видах транспорту регламентують: Міжнародний союз автотранспорту, організації цивільної авіації – ІКАО та ІАТА, Європейська конференція міністрів транспорту. Остання розробляє рекомендації та правові положення для різних видів транспорту, включаючи залізничний.

Існує декілька шляхів введення в конкретних країнах міжнародних угод і нормативних документів з тим, щоб вони стали обов'язковими для національних експедиторів:

- введення розроблених в даних документах вимог і положень в національне законодавство;
- прийняття рішення про введення прямої дії міжнародного стандарту чи іншого нормативно-правового документа на території даної держави;

- затвердження пріоритету міжнародного нормативно-правового документа при розробленні національного;

- сертифікація ТЕС або систем якості підприємств-експедиторів на відповідність міжнародним вимогам. Вона проводиться незалежним органом з сертифікації, часто навіть таким, що знаходиться в іншій країні і має міжнародне визнання.

Національне законодавство у галузі ТЕД існує в ряді розвинутих країн, таких, як США, Канада, Японія. Основою його є діючі в кожній конкретній країні правові цивільні норми і вимоги галузевих транспортних статутів і кодексів, а також правила поведінки сторін, які склалися на видах транспорту при виконанні ТЕД.

Для законодавства Франції основними документами є закони про захист і інформацію споживачів продуктів і послуг, про безпеку споживачів, про свободу цін і конкуренції.

В англійському праві застосовуються закони: про безпеку споживачів, про справедливу торгівлю, про недобросовісні умови договору, про постачання товарів і надання послуг.

Юридичною основою взаємовідносин клієнта і експедитора практично скрізь визнається договір транспортної експедиції, основним принципом якого є рівність і висока відповідальність обох сторін договору – клієнта і експедитора.

Світовий процес уніфікації ТЕД призвів до створення єдиних проформ основних документів, які враховують національні правила, але узгоджені з міжнародним законодавством. Цю роботу в основному проводить ФІАТА. В той же час ФІАТА виявляє певну обережність в юрисдикції документів – дія більшості з них ставиться в залежність від національних правил експедирування вантажів.

Розвинуті країни багато уваги приділяють протекціоністським заходам у відношенні національних експедиторів і перевізників, забезпечуючи їм кращі в порівнянні з закордонними фірмами умови для роботи на внутрішньому ринку ТЕС. Це досягається в основному за допомогою ліцензування і податкової політики.

Важливим моментом розвитку ТЕД є забезпечення державою мережі фахового навчання з метою підготовки і підвищення кваліфікації кадрів для роботи в транспортно-

експедиційних підприємствах. Багато видів експедиційної діяльності не вимагають для їх виконання великого капіталу або наявності власної технічної бази (майна) у експедитора. Тому найважливішою умовою успішної роботи експедитора в багатьох випадках є добра фахова підготовка, на що і направлена державна політика в розвинутих країнах.

## **5 ПРАВОВІ ОСНОВИ ТЕД В УКРАЇНІ**

### **5.1 Задачі правового регулювання**

Державне регулювання ТЕД має на меті:

- стимулювання розвитку національної ТЕД з метою забезпечення стійкого функціонування та розвитку економіки країни;
- забезпечення гарантованого рівня якості транспортно-експедиційного обслуговування юридичних і фізичних осіб.

Основним завданням державного регулювання ТЕД в нашій країні є захист економічних інтересів України, подальше становлення, розвиток та формування ринку ТЕП.

Кабінет Міністрів України організовує і забезпечує проведення державної політики та державний контроль у галузі ТЕД, спрямовує і координує роботу органів виконавчої влади, які здійснюють державне регулювання в цій сфері діяльності.

Основними механізмами державного регулювання ТЕД за кордоном є:

- ліцензування, яке визначає систему доступу експедиторів і перевізників до участі в ТЕД;
- сертифікація, яка стимулює підвищення якості ТЕП, що надаються;
- податкова політика у галузі ТЕД, яка економічно регулює напрями і методи розвитку ТЕД;
- правовий захист всіх учасників ТЕД, особливо громадян (споживачів);
- стандартизація всіх аспектів ТЕД;
- політика у галузі страхування.

Правове регулювання в Україні на ринку транспортних послуг залізниць направлено на вирішення основних задач експедиторської діяльності при взаємодії з залізницями. До таких задач відносяться: організація і здійснення якісного транспортно-експедиційного обслуговування вантажовідправників і вантажоодержувачів, в тому числі при перевезенні вантажів у міжнародному сполученні, інтеграція з залізницями і вантажоутворюючими підприємствами; надання ТЕП закордонним фірмам; організація взаємодії з Укрзалізницею, Міністерством транспорту і зв'язку, страховими компаніями і митними органами України; освоєння нових транспортних і інформаційних технологій та передових форм сервісу у галузі залізничних перевезень; розроблення і впровадження раціональних фінансово-кредитних схем забезпечення безперервності транспортного процесу; участь в інвестиційних проектах з розвитку матеріальної бази і об'єктів транспортної інфраструктури на залізничному транспорті України.

Важливою є державна підтримка ТЕД. **В Україні державна підтримка ТЕД** формується і здійснюється відповідно до загальнодержавних програм економічного розвитку в галузі транспорту і *передбачає*:

- додержання прав і законних інтересів експедиторів, перевізників та споживачів їх послуг;
- стимулювання зростання обсягів експорту ТЕП, у тому числі шляхом спрощення системи розрахунків;
- створення рівних умов на ринку ТЕП та недопущення будь-якої дискримінації стосовно експедиторів, перевізників чи вантажу за ознакою його місця знаходження, відправлення, ввезення, вивезення чи призначення або у зв'язку з правом власності на цей вантаж, а також при оподаткуванні ТЕП, за винятком випадків адекватного реагування на дискримінаційні заходи щодо України чи економічних санкцій міжнародних організацій, підтриманих Україною;
- участь експедиторів у розробленні нормативно-правових актів з питань ТЕД;

- створення умов для організації підготовки і підвищення кваліфікації працівників у галузі ТЕД;
- сприяння розвитку міжнародного співробітництва, адаптації законодавства України до міжнародних вимог у галузі ТЕД.

## **5.2 Закон України „Про транспортно-експедиторську діяльність”**

Розвиток ринку експедиторських послуг в Україні характеризувався на початковому етапі значною мірою стихійності в своєму формуванні, великою кількістю експедиторських організацій, невисокою комплексністю послуг, які визначались обмеженими можливостями окремого експедитора, наявністю багатьох експедиторських організацій, які надавали незначну кількість послуг, та суттєвим розкидом вартості однорідних послуг.

Такий ринок не вигідний як споживачу послуг залізничного транспорту, так і перевізнику. Відправнику вантажу приходиться витратити значний час на пошук однієї чи декількох експедиторських організацій, які могли б виконати необхідний йому комплекс послуг. Крім того, відправник вантажу не має достатніх гарантій якісного виконання своїх вимог. В результаті зростають терміни організації перевезення вантажів і вартість транспортних послуг і, як наслідок, знижується престижність перевезень залізницями в порівнянні з іншими видами транспорту. Все це вимагає державного регулювання формування розвитку експедиторських послуг на принципах створення рівних та справедливих конкурентних можливостей для експедиторських організацій з будь-якими організаційно-правовими формами, які діють, наприклад, у галузі залізничного транспорту.

Суттєвим кроком в цьому напрямі було **прийняття Верховною Радою у липні 2004 року Закону України „Про транспортно-експедиторську діяльність”**, який визначає правові та організаційні засади ТЕД в Україні і спрямований на створення умов для її розвитку та вдосконалення.

Цей документ включає 16 статей, які поширюються на відносини, що виникають при транспортному експедируванні вантажів усіма видами транспорту, крім трубопровідного. Статті закону містять:

- визначення термінів;
- сферу дії цього закону;
- законодавство про ТЕД;
- засади діяльності експедитора;
- об'єднання експедиторів;
- державне регулювання ТЕД;
- державну підтримку ТЕД;
- види ТЕП;
- договір транспортного експедирування та його виконання;
- права експедитора і клієнта;
- обов'язки експедитора;
- обов'язки клієнта;
- страхування при ТЕД;
- відповідальність експедитора і клієнта;
- спори у галузі ТЕД;
- прикінцеві положення.

Одна з направленостей цього документу – організувати застосування в Україні уніфікованих документів і форм, що використовуються в міжнародній практиці ТЕД.

## **6 НОРМАТИВНІ ДОКУМЕНТИ ТЕД. ДОГОВІР ТРАНСПОРТНОГО ЕКСПЕДИРУВАННЯ**

### ***6.1 Основні нормативні документи, що регламентують ТЕД на залізничному транспорті України***

В Україні створена відповідна нормативна база, яка регламентує ТЕД в цілому на різних видах транспорту, в т.ч. і на залізничному. Відносини в галузі ТЕД регулюються Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України, законами України „Про транспортно-експедиторську діяльність”, „Про транспорт”, „Про залізничний транспорт”, „Про зовнішньоекономічну діяльність”, „Про транзит вантажів”,

Статутом залізниць України, а також іншими нормативно-правовими актами, що видаються відповідно до них.

Якщо міжнародним договором України, згода на обов'язковість якого надана Верховною Радою України, встановлено інші правила, ніж ті, що передбачені перерахованими нормативними актами, то застосовуються норми міжнародного договору.

## **6.2 Форма і зміст договору транспортного експедирування**

За договором транспортного експедирування одна сторона (експедитор) зобов'язується за плату і за рахунок другої сторони (клієнта) виконати або організувати виконання визначених договором послуг, пов'язаних з перевезенням вантажу.

Договір транспортного експедирування укладається у письмовій формі. Істотні **умови договору** наведені нижче.

➤ Відомості про сторони договору, а саме:

- 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 держава, де зареєстровано особу;

- для фізичних осіб – громадян України: прізвище, ім'я, по-батькові, адреса місця проживання 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), адреса місця проживання за межами України;

➤ вид послуги експедитора;

➤ вид та найменування вантажу;

➤ права, обов'язки сторін;

➤ відповідальність сторін, у тому числі в разі завдання шкоди внаслідок дії непереборної сили;

➤ розмір плати експедитору;

- порядок розрахунків;
- пункти відправлення та призначення вантажу;
- порядок погодження змін маршруту, виду транспорту, вказівок клієнта;
- строк (термін) виконання договору, а також усі ті умови, щодо яких за заявою хоча б однієї із сторін має бути досягнуто згоди.

Зовнішньоекономічні договори (контракти) транспортного експедирування повинні відповідати вимогам законодавства про зовнішньоекономічну діяльність.

Для систематичного надання послуг експедитора можуть укладатися довгострокові (генеральні) договори транспортного експедирування.

У разі залучення експедитором до виконання його зобов'язань за договором транспортного експедирування іншої особи у відносинах з нею експедитор може виступати від свого імені або від імені клієнта.

За договором транспортного експедирування експедитор може організувати перевезення за одним товарно-транспортним документом вантажів кількох різних клієнтів, які прямують з одного пункту відправлення та/чи в один пункт призначення, за умови, що експедитор виступає від імені усіх цих клієнтів як вантажовідправник та/чи вантажоодержувач.

Платою експедитору вважаються кошти, оплачені клієнтом експедитору за належне виконання договору транспортного експедирування.

У плату експедитору не включаються витрати експедитора на оплату послуг (робіт) інших осіб, залучених до виконання договору транспортного експедирування, на оплату зборів (обов'язкових платежів), що сплачуються при виконанні договору транспортного експедирування.

Підтвердженням витрат експедитора є документи (рахунки, накладні тощо), видані суб'єктами господарювання, що залучалися до виконання договору транспортного експедирування, або органами влади.

Перевезення вантажів супроводжується товарно-транспортними документами, складеними мовою міжнародного



спілкування залежно від обраного виду транспорту або державною мовою, якщо вантажі перевозяться в Україні.

Такими документами можуть бути:

- авіаційна вантажна накладна (Air Waybill);
- міжнародна автомобільна накладна (CMR);
- накладна СМГС (накладна УМВС);
- коносамент (Bill of Lading);
- накладна ЦІМ (CIM);
- вантажна відомість (Cargo Manifest);
- інші документи, визначені законодавством України

(наприклад, накладна ЦІМ/СМГС, накладні форми ГУ-29-О (перевезення вантажів вагонними і дрібними відправками), ГУ-29-К (перевезення вантажів у контейнерах), ГУ-29-Б (перевезення вантажів маршрутами і групами вагонів), товарно-транспортна накладна форми №1-ТН тощо).

Факт надання послуги експедитора при перевезенні підтверджується Єдиним транспортним документом або комплектом документів (залізничних, автомобільних, авіаційних накладних, коносаментів тощо), які відображають шлях прямування вантажу від пункту його відправлення до пункту його призначення.

## СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

- 1 Господарський кодекс України. – Харків: Одіссей, 2003. – 24 с.
- 2 Цивільний кодекс України. – Харків: Одіссей, 2003. – 478 с.
- 3 Закон України „Про транспорт” //Відомості Верховної Ради України. – 1994. – №51. – С. 1303-1315.
- 4 Закон України „Про залізничний транспорт” //Відомості Верховної Ради України. – 1996. – №40. – С. 536-548.
- 5 Закон України „Про транспортно-експедиторську діяльність” // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – №52. – С. 562-570.
- 6 Статут залізниць України. – К.: Транспорт України, 1998. – 83 с.
- 7 Плужников К.И. Транспортное экспедирование: Учебник. – М.: Рос-Консульт, 1999. – 576 с.
- 8 Типовые экспедиторские правила, принятые ФИАТА. – РАМЭ, 1998.
- 9 Величко В.И. Основы транспортного экспедирования на железнодорожном транспорте. – М.: Интекст, 2000. – 96 с.
- 10 Рудяк Ю., Піроженко О., Маханько О. Усе про облік та організацію транспортно-експедиторської діяльності. – Харків: Фактор, 2007. – 416 с.

В.М. Запара, Д.І. Мкртчян

СУТНІСТЬ ТА ПРАВОВІ ОСНОВИ  
ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

*Конспект лекцій*

Відповідальний за випуск В.М. Запара