

## **Тема 4. Основи транспортно-експедиційної діяльності**

1. Характеристика транспортно-експедиційної діяльності
2. Організація транспортно-експедиційного обслуговування
3. Класифікація транспортно-експедиційних послуг

### **1. Характеристика транспортно-експедиційної діяльності**

У процесі руху товару використовуються наступні види транспортних засобів: залізничний, морський, річковий, автомобільний, повітряний, трубопровідний.

Залежно від стратегії і поставлених завдань підприємства вибирають транспортні засоби, виходячи з їх техніко-економічних особливостей.

- Залізничний транспорт - характеризується високою пропускною спроможністю, регулярністю перевезень незалежно від кліматичних умов, пори року та доби, невисокою собівартістю, прийнятною швидкістю доставки.
- Морський транспорт - забезпечує міжконтинентальні перевезення, має низьку собівартість перевезень, високу пропускну спроможність.
- Річковий транспорт - характеризується високою пропускною спроможністю, низькою собівартістю перевезень.
- Автомобільний транспорт - має велику маневреність та рухливість, високу швидкість доставки вантажів.
- Повітряний транспорт - характеризується високою швидкістю доставки, великою дальністю польотів.

Сфера діяльності транспорту пов'язана з наданням безлічі різних видів послуг підприємствам і організаціям, торгово-посередницьким фірмам та ін. У сфері обігу діяльність транспорту пов'язана з доставкою різних видів матеріальних ресурсів на адресу конкретних споживачів.

Транспортні операції звичайно розглядаються в нерозривному зв'язку з торговими операціями як засоби для їх реалізації. В той же час транспортні

операції, будучи самостійним видом підприємницької діяльності, мають свої специфічні особливості.

Оптова торгівля та ринкові відносини між вантажовласниками, як правило, впливають на збільшення рівня нерівномірності перевезень і призводять до невизначеності транспортно-економічних зв'язків порівняно з централізованою системою розподілу.

Свобода вибору постачальника вимагала певної свободи вибору транспорту, способу й умов перевезень. Все це зумовило необхідність нового підходу до планування перевезень з урахуванням ринкових відносин.

Рішенню цих завдань багато в чому може сприяти застосування маркетингу, його принципів і методів управління.

Відомо, що транспорт не збільшує речовинно-натурального обсягу товарного продукту. Тому суспільство зацікавлене в скороченні транспортних витрат, що приєднуються до вартості товарів у процесі їх переміщення. Продукція транспорту, маючи специфіку, властиву тільки їй, в той же час є товаром, а, отже, об'єктом маркетингу.

Основними причинами, що викликають необхідність впровадження маркетингу на вітчизняному транспорті, є необхідність оптимізації експлуатаційних витрат і отримання максимальних доходів. Диспропорція між попитом і пропозицією на ринку перевезень, що зростає, вимагає перебудови управлінської діяльності з орієнтацією на ринок.

Ціни на послуги транспорту визначаються тарифами, які диференційовані за видами транспорту, вантажами, що перевозяться, дальністю перевезень. Вибір того чи іншого тарифу визначається конкретними умовами доставки вантажів і перевезення пасажирів. Разом з тим, ціни на послуги формуються на ринку і періодично можуть мінятися.

Ціна на транспортні послуги може бути встановлена, виходячи з величини середніх витрат плюс прибуток або на основі рівня поточних цін залежно від виду послуг, що надаються. Мінімальна ціна на послуги визначається витратами транспорту і формується за принципом забезпечення

відшкодування витрат. Ціни на транспортні послуги можуть бути знижені в тих випадках, коли виникає потреба у великих обсягах послуг і масових перевезеннях. Тут виникає можливість отримання додаткового прибутку за рахунок зростання продуктивності праці і зниження витрат. Водночас на окремі разові заявки застосовуються підвищені тарифи.

У багатьох оптово-посередницьких організаціях система доставки товарів організовується з урахуванням відстані та часу на перевезення. Наявність місцевих і дальніх перевезень висуває й різні вимоги до їх обслуговування.

Доставка товарів споживачам організовується залежно від їх місцезнаходження, а частота доставки вантажів залежить від потреб вантажоодержувачів і може проводитися або щодня, або щотижня, або раз на місяць. Це залежить від наперед узгодженого із споживачем графіка постачань.

Мінімальним рівень обслуговування вважається у тому випадку, коли здійснюється лише одне постачання вантажів. Проте споживачам можуть бути надані й додаткові послуги, пов'язані не тільки з постачанням вантажів, але і з розміщенням товарів на складі споживача, маркіровкою товарів, ознайомленням з новими товарами, розробкою товарного асортименту і т.д. Рівень обслуговування залежить від кількості споживачів і місць їх розташування.

Врахування особливостей відносно доставки вантажів споживачам дозволяє правильніше встановити рівень обслуговування й організувати ритмічну систему доставки продукції.

На практиці існують два методи транспортного обслуговування споживачів:

- перший метод передбачає використання при доставці вантажів власного транспорту. При цьому обслуговуючий персонал входить до складу посередницької організації;

- при другому методі використовується транспорт комерційного транспортного агентства, яке на договірній основі здійснює обслуговування тієї чи іншої посередницької структури.

У ряді випадків вантажі можуть бути вивезені покупцем зі складів посередницьких організацій власним транспортом. Рішення про створення власного транспортного господарства або використання транспорту спеціалізованих агентств ухвалюється керівництвом посередницької фірми. При цьому розраховуються всі можливі витрати і надходження при утриманні транспорту.

Однією з найбільш поширених форм обслуговування споживачів підприємствами оптової торгівлі, що доповнює процес складського забезпечення, є **централізована доставка продукції зі складів посередників**. Сюди входить комплекс робіт з підготовки продукції на базах і складах посередників до перевезення, оформлення товарно-транспортних документів, виконання вантажних операцій, доставки матеріальних ресурсів одержувачу.

Централізована доставка може здійснюватися різними видами транспорту - залізничним, автомобільним, річковим. В основному вона виконується автомобільним транспортом.

Централізована доставка вантажів покупцям може здійснюватися посередницькими підприємствами як власним автомобільним транспортом, так і залученим.

При організації централізованої доставки продукції власним транспортом оптово-посередницькі підприємства (фірми) укладають із споживачем договори, в яких указуються:

- кількість вантажів, призначених для перевезення;
- терміни доставки;
- спосіб транспортування матеріалів (у контейнерах, на піддонах);
- раціональні маршрути перевезень;

- матеріальна відповідальність і спосіб розрахунку споживачів з посередницькою фірмою за надані послуги.

Для централізації завезення вантажів залученим транспортом посередницькі оптові підприємства укладають договори з автотранспортними підприємствами на обсяги перевезень цих вантажів у тоннажі або на час роботи необхідної кількості автомобілів. Таким чином, автотранспортні підприємства, здійснюючи відповідні обсяги перевезень, безпосередньо беруть участь в організації централізованої доставки вантажів споживачам.

Процес централізованого завезення вантажів залученим транспортом здійснюється в такій послідовності:

- 1) працівники транспортно-експедиційної групи посередницької фірми готують товарно-транспортні документи і передають їх у транспортно-експедиційні фірми;

- 2) вони формують маршрути централізованої доставки;

- 3) забезпечують подачу автомобілів на певну ділянку вантаження за наперед узгодженим ступінчастим графіком.

У свою чергу, складські працівники заздалегідь готують вантаж до перевезення і проводять завантаження автотранспорту.

Рівень організації централізованих перевезень ще не повністю відповідає сучасним вимогам, що пов'язано з цілою низкою причин, серед яких можна виділити наступні:

- 1) недосконалість структури автомобільного парку стосовно вантажопідйомності;

- 2) недостатність спеціалізованого рухомого складу (наприклад, автомобілів, обладнаних механізмами для самовантаження, великовантажних автопоїздів);

- 3) недолік контейнерів, піддонів, пакетуючих засобів, підйомно-транспортних механізмів;

- 4) відсутність раціональних маршрутів і графіків доставки продукції споживачам;
- 5) недостатня підготовка продукції до відправки;
- 6) недосконалість організації навантажувально-розвантажувальних робіт, яка призводить до непродуктивних простоїв;
- 7) нестача транспортно-складських робітників;
- 8) погана організація розвантаження у споживачів;
- 9) нерівномірність надходження продукції на підприємства оптової торгівлі;
- 10) слабка координація між товарними і транспортними відділами оптового підприємства.

Документом, що регламентує права та обов'язки оптового підприємства, автопідприємства і вантажоодержувача за централізованим завезенням, є товарно-транспортна накладна (ТТН). Накладну виписують у 5-7 екземплярах.

Товарно-транспортні накладні, за якими доставка проводиться залученим транспортом, надходять у групу з централізованої доставки. При доставці вантажів з використанням власного автотранспорту ТТН передають водію.

Після прибуття на місце вантаження водій автомашини пред'являє завідувачу складом або комірнику накладну і приймає вантаж до перевезення.

На місці розвантаження водій здає вантаж споживачу під розписку з штампом у першому та другому екземплярах ТТН, указуючи в них час прибуття і від'їзду автомашини.

Після доставки вантажу споживачу водій при черговому рейсі того ж дня повертає складу, від якого одержав вантаж, перший і другий екземпляри ТТН. Завідувач складом видає водію п'ятий і шостий екземпляри ТТН, відмічаючи час, витрачений на відвантаження продукції споживачам.

Водій автомашини здає своєму автотранспортному підприємству дорожній лист і накладні. П'ятий екземпляр залишається на АТП, а шостий приколюється до рахунку, що пред'являється оптовому підприємству.

Найбільш довершеним способом організації автомобілепотоків вантажів з підприємств оптової торгівлі є маршрутизація перевезень. Розробка маршрутів доставки вантажів повинна враховувати:

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

Розробка маршрутів дозволяє скоротити простой автомобілів під навантаженням і розвантаженням, а також вивільнити значні матеріальні ресурси у споживачів. В умовах, коли розроблені маршрути, визначені і дотримуються терміни постачання, виробничі запаси споживачів можуть скорочуватися в 1,5-2 рази. Разом з тим, маршрутизація перевезень дає можливість підвищити продуктивність автомобілів і, отже, зменшити кількість рухомого складу, що надходить на підприємство оптової торгівлі при тому ж обсязі перевезень.

Необхідність у маршрутизації перевезень вантажів обґрунтовується ще тим, що розроблені маршрути дають можливість складання узгоджених графіків доставки продукції оптовими підприємствами споживачам. Для складання узгодженого графіка обов'язковим є дотримання наступних умов:

- 1) на складах підприємства оптової торгівлі повинна знаходитися необхідна кількість потрібної продукції;
- 2) розрахунок кількості транспортних засобів має проводитися на ходову кількість автомобілів для обслуговування раціональних маршрутів з урахуванням різних ситуацій (поломок та ін.);
- 3) підприємства-споживачі продукції повинні забезпечувати своєчасний прийом продукції і розвантажувальні роботи.

Складання узгоджених графіків доставки продукції споживачам з підприємств оптової торгівлі припускає виконання наступних видів робіт:

**1. Аналіз використання транспортних засобів**, що обслуговують підприємство оптової торгівлі. В процесі проведення аналізу відбувається наступне:

1) виявляється динаміка зміни обсягу перевезень і визначається питома вага централізованих і децентралізованих перевезень;

2) дається оцінка техніко-експлуатаційним показникам роботи автотранспорту при перевезенні продукції;

3) аналізується нерівномірність вивозу продукції зі складів підприємства оптової торгівлі за певний **період часу**.

**2. Визначення споживачів продукції.** Виділяються споживачі постійні, сезонні та тимчасові. На кожного споживача складається «картка споживача», в яку заносяться дані у міру виконання робіт, а саме:

- найменування організації, що одержує вантаж;
- точна адреса, телефон;
- середньодобовий обсяг перевезень (т);
- дні завезення вантажів;
- години роботи одержувача;
- нормативний час вивантаження автомобіля.

**3. Визначення добового постачання продукції споживачам.** Добове постачання продукції визначається діленням річної потреби в продукції на число робочих днів на рік. Добове постачання повинне узгоджуватися із споживачами. При визначенні добового постачання необхідно враховувати той факт, що продукція може поступати споживачам у разовій тарі та упаковці. Для визначення маси вантажу необхідно використовувати прийняті обсяги ваги та питомі обсяги вантажів, переводити їх у тонни.

**4. Визначення можливостей вантажних робіт на складах оптового підприємства** і розвантажувальних робіт у споживачів. Можливості визначаються рівнем використання механізмів на складах оптового



підприємства й у споживачів. Для кожного конкретного випадку проводиться аналіз рівня механізації робіт. Після аналізу визначаються й обґрунтовуються, а якщо необхідно, то й розробляються нормативи часу на навантажувальні та розвантажувальні роботи.

**5. Складання карт дислокації споживачів,**

**6. Визначенім відстані перевезення вантажу.**

**7. У групування споживачів за напрямками та величиною постачання.**

У групування споживачів дає можливість визначити вантажопотоки в різні райони. Вантажопотоки можуть бути зображені у вигляді простих схем. Для цього використовується карта району перевезень, на яку нанесені пункти відправлення і призначення вантажу, тобто вантажоутворювальні

і вантажопоглинальні пункти. Карту району перевезень ділять на квадрати послідовним нанесенням на рівній відстані взаємно перпендикулярних ліній. Одержані таким чином квадрати кодують за типом шахівниці. Знаючи кількість вантажу, що підлягає перевезенню з пунктів відправлення в пункти призначення, вибирають масштаб і відповідно до нього наносять вантажопотоки лініями певної ширини.

Вантажопотоки можуть також мати вигляд картограми, тобто зображатися на карті за дійсними шляхами переміщення вантажів.

Таким чином, створюється наочна схема перевезень між пунктами відправлення і призначення вантажів, визначається обсяг транспортної роботи в тонно-кілометрах, встановлюється найбільш вигідне розташування стоянки автотранспорту, щоб непродуктивні пробіги з гаража до місця роботи або назад були мінімальними.

У групування споживачів за величиною постачання дає можливість виявити споживачів великих і дрібних партій продукції.

8. Обґрунтування і вибір типу рухомого складу для постачання продукції споживачам. Для правильного вибору типу автомобіля необхідно враховувати такі чинники, як:

1) відповідність транспортного засобу роду вантажу, що перевозиться, його упаковці, розміру партії вантажу та відстані перевезення;

2) дорожні умови, потужність обслуговуваного підприємства (тип і потужність навантажувально-розвантажувальних засобів та їх відповідність вантажопідйомності рухомого складу).

Критерієм вибору типу автомобіля може бути один з наступних показників - годинна продуктивність, собівартість перевезення, приведені витрати та ін.

**9. Розрахунок раціональних маршрутів доставки продукції споживачам.** При перевезенні продукції автомобільним транспортом, як правило, можливі два варіанти організації руху рухомого складу:

- 1) маятникові маршрути із зворотним холостим пробігом;
- 2) кільцеві маршрути розвезення.

Раціональним маятниковим маршрутом слід вважати такий маршрут, при якому порожній пробіг мінімальний.

Завдання складання плану перевезень, що забезпечує мінімальний порожній пробіг транспортних засобів, зводиться до завдання лінійного програмування. Якнайкраще рішення виходить при такій системі маршрутів, коли максимальне число автомобілів закінчує роботу в пунктах призначення з мінімальними різницями другого нульового пробігу і навантаженого пробігу.

**10. Складання узгоджених графіків доставки продукції споживачам.** Узгоджений графік є планом раціональної організації роботи всіх учасників транспортного процесу.

Визначення раціональних зон обслуговування споживачів (іншими словами, визначення раціонального радіусу перевезення вантажів автотранспортом) ґрунтується на зіставленні величини комплексних транспортних втрат при доставці продукції з баз і складів тільки автомобільним або залізничним транспортом, або в змішаному залізнично-автомобільному сполученні.

## **2. Організація транспортно-експедиційного обслуговування**

У вузькому розумінні транспортом вважають сукупність технічних засобів, призначених для просторового переміщення продукції та матеріалів; у ширшому розумінні транспорт — одна з галузей виробничої сфери народного господарства, котра тісно взаємодіє з усіма його галузями щодо фізичного переміщення сировини, матеріалів, готової продукції і викопує роль сполучної ланки, яка забезпечує неперервність процесів матеріального виробництва.

Завдяки створенню єдиної транспортної системи в Україні транспорт забезпечує зв'язок між територіально віддаленими районами виробництва та районами споживання і тому відіграє суттєву роль у забезпеченні функціонування підприємств сфери торгівлі, громадського харчування і послуг. Ритмічна і вчасна доставка товарів сприяє рівномірній роботі підприємств торгівлі, зниженню рівня товарних запасів і скороченню витрат підприємств торгівлі.

Особливості техніко-експлуатаційних характеристик окремих видів транспорту зумовлюють доцільність їх застосування у здійсненні різних етапів транспортування продукції, зокрема:

— залізничним транспортом рекомендується користуватися переважно для дальніх і масових перевезень практично усіх видів продукції і товарів народного споживання;

— морським — переважно для перевезень різноманітних вантажів — об'єктів міжнародних економічних операцій з експорту-імпорту товарів, вивезення риби і рибопродуктів з місць їх лову, а також для міжнародних масових перевезень насипних і паливних вантажів;

— річковим — для забезпечення масових перевезень вантажів основними водними магістралями, якщо не потрібні швидкі строки доставки;

авіаційним. — для здійснення термінових перевезень вантажів, особливо у важкодоступні райони;

автомобільним — на різних станах транспортування і, як 11 ранило, па короткі відстані;

— трубопровідним транспортом — для постачання газу, нафти, паливо-мастильних матеріалів.

Крім перевезень вантажів, транспортні підприємства надають своїм клієнтам, зокрема, торгівлі, різноманітні послуги, пов'язані з прийманням вантажів на тимчасове відповідальне зберігання, супроводженням вантажів експедиторами, здаванням вантажів органами транспорту та ін. Увесь комплекс робіт, які виконуються під час транспортування вантажів від пункту відправки (зі складу вантажовідправника) до моменту здавання в пункт призначення (до складу вантажоодержувача), а також операції, які виконуються до і після перевезення вантажів, заведено називати транспортно-експедиційними операціями.

#### Приклад 4.1

Як повідомляє Державний комітет статистики України, у 2006 р. підприємства транспорту перевезли 4,5 млрд пасажирів, викопано пасажирську роботу в обсязі 116,3 млрд пасажирів/км, що, відповідно, на 3,6 і 4,4 більше порівняно з 2005 р.

Залізничним транспортом протягом 2006 р. були відправлені 448,8 мли пасажирів — па 0,7 % більше. Послугами автомобільного транспорту (з урахуванням перевезень підприємцями — фізичними особами) скористалися 4 млрд пасажирів, що на 3,9 % більше, ніж у 2005 р. Проте обсяги перевезень пасажирів морським транспортом у 2006 р. порівняно з 2005 р. знизилися на 3,7 %, а річковим — на 10 %. Авіаційним транспортом перевезено 4,4 млн пасажирів — на 15 % більше.

Розгорнутий перелік операцій, що належать до транспортно-експедиційного процесу, містить такі види робіт:

- 1) підготовка товарів до перевезення (пакування, маркування, сортування вантажів, їх пакування і зберігання до моменту відвантаження тощо);
- 2) зважування вантажів та/або транспортних засобів;

3) розрахунок і вибір раціонального варіанта завантаження транспортних засобів, схем розміщення і закріплення вантажів;

4) завантаження товарів па транспорт у пункті відправки, їх закріплення у транспортному засобі, накривання вантажів;

б) приймання вантажу до перевезення на складі перевізника або замовника;

б) оформлення перевезення, перевірка транспортних і супровідних документів;

7) процес перевезення, що враховує створення необхідного режиму, супровід товару в дорозі та його охорону;

8) розвантаження і здавання вантажу на склад вантажоодержувача у пункті призначення або іншому перевізнику для подальшої доставки за призначенням;

9) оформлення завдання, приймання вантажу;

10) здійснення розрахунків за виконані перевезення;

11) страхування вантажів, виконання митних процедур під час міжнародних перевезень, транспортно-візового обслуговування;

12) інформаційний супровід перевезення, у тому числі повідомлення про місцезнаходження вантажу, терміни його відправки і прибуття, інформування про види послуг, тарифи і режими роботи перевізників та експедиторів;

13) ведення обліку і звітності щодо перевезень, заповнення документів, видавання довідок, пов'язаних із перевезеннями тощо.

Організація перевезень вантажів залізничним транспортом. Перевезення вантажів залізничним транспортом в Україні регулюються Статутом залізниць України, Правилами перевезення вантажів, Технічними умовами навантаження і кріплення вантажів, іншими нормативними документами, а також договором, який укладається між транспортним підприємством і вантажовідправником, експедитором або іншим замовником. Робота з організації перевезень на залізниці покладена на спеціальні служби залізниці:

товарні контори станцій, товарні каси, багажні (вантажні) двори. До їх обов'язків входять оформлення і перевірка складених вантажовідправниками документів на вантажні перевезення, а також забезпечення процесу доставки вантажів.

Перевезення торговельних вантажів залізницею здійснюються па договірних засадах па основі місячного планування перевезень. Основою місячного планування перевезень є поточні або довгострокові договори про організацію перевезення та замовлення відправників або експедиторів. Для цього у місцеве управління залізниці замовник (вантажовідправник, експедитор) не пізніше ніж за 14 днів до початку місяця, у якому планується перевезення, має подати заявку (місячне замовлення) для отримання необхідної кількості вагонів або контейнерів. Така заявка надається у трьох примірниках, кожний з яких підписується керівником підприємства і його підпис затверджується печаткою, за формою розгорнутого плану перевезень вантажів за встановленою номенклатурою, з розподілом за видами вантажів, станціями відправлення і залізницями призначення, а за вантажами, що відвантажуватимуться у межах залізниці відправлення, — з розподілом за станціями призначення. Обсяги перевезень розраховуються у тоннах і вагонах або тільки у вагонах. Вантажовідправники подають окремий розгорнутий план з кожної станції відправлення на кожен номенклатурну групу вантажів.

Після розроблення місцевою залізницею місячного плану перевезення вантажів та доведення його до відома вантажовідправника останній має подати декадне замовлення на надання вагонів у розрізі днів декади і напрямків перевезення (не пізніше ніж за 3 дні до початку декади).

На основі отриманого (не пізніше, ніж за 1 день до початку декади) повідомлення місцевої станції залізниці про кількість виділених вагонів у розрізі вантажів і залізниць або станцій призначення вантажовідправник має забезпечити підготовку вантажу до відправки, визначити спосіб його переміщення

(тобто встановити для цього вантажу вид відправлення, швидкість доставки, вид сполучення), оформити відповідні перевізні документи і передати вантажі транспортному підприємству.

Важливу роль в організації перевезення відіграє спосіб перевезення вантажів, який визначається низкою ознак, що ґрунтуються па класифікації залізничних перевезень за територіальною ознакою і видом сполучення, видом відправлення, швидкістю перевезення тощо. Швидкість перевезення вантажу вибирає і зазначає у залізничній накладній вантажовідправник.

Основним перевізним документом під час залізничного перевезення є транспортна залізнична накладна, яка супроводжує вантаж до станції призначення і передається вантажоодержувачеві разом з вантажем. У накладній зазначаються відомості про відправника і одержувача, швидкість перевезення, найменування вантажу, кількість місць і масу вантажу, оголошену цінність вантажу, час приймання його до перевезення та ін. Крім накладної, заповнюються інші передбачені документи (дорожня відомість па перевезення вантажу, корінець дорожньої відомості на перевезення, квитанція про прийняття вантажу до перевезення; під час перевезення вантажів з обмеженими строками зберігання додатково виписуються сертифікати, посвідчення якості товарів, ветеринарні посвідчення). У транспортній залізничній накладній залізниця зобов'язана проставити календарний штамп, що підтверджує факт прийняття вантажу для перевезення. Квитанція про прийняття вантажу до перевезення видається вантажоодержувачеві під розписку у відповідній графі корінця дорожньої відомості.

Транспортна залізнична накладна і квитанція про прийняття вантажу, які видаються вантажовідправникові, підтверджують укладення договору перевезення вантажу, за яким залізниця зобов'язується вчасно і в цілісності доставити вантаж на залізничну станцію призначення з дотриманням умов його перевезення і видати вантаж вантажоодержувачеві, а вантажовідправник — оплатити це перевезення.

Перевезення вантажі в залізницею поділяють:

1. За територіальною ознакою: внутрішні й міжнародні перевезення (у тому числі перевезення експортних та імпорتنих вантажі" і транзитні перевезення).

Залежно від виду сполучення внутрішні перевезення вантажів залізницею поділяють на:

- місцеві перевезення — здійснюються між двома станціями одного Управління залізниці;

- перевезення у прямому внутрішньому сполученні — між станціями двох і більше Управлінь залізниці;

- перевезення у змішаному сполученні — різними видами транспорту, зокрема, перевезення у прямому змішаному сполученні — різними видами транспорту за одним документом;

2. За видами відправлення, тобто з урахуванням розміру партії, що відправляється:

- дрібними відправленнями — коли партія вантажів, пред'явлених до перевезення за одним перевізним документом, не потребує надання окремого вагона (в масу відправлення включається маса вантажу, тари або упаковки, а також маса належних перевізних пристосувань). Перевезення здійснюють, як правило, у збірному універсальному вагоні. У такому вагоні дрібні партії вантажу, які належать різним вантажовідправникам, об'єднуються в одну вагонну партію з оформленням перевезення за окремими залізничними накладними;

- вагонні відправлення — партія вантажу, пред'явлена за однією залізничною накладною, для перевезення якої надасться окремий вагон;

- контейнерні відправлення — вантаж, який пред'явлений за одним перевізним документом для перевезення у контейнері, або контейнер у порожньому стані;

- перевезення групами вагонів;

- перевезення маршрутами.



### 3. За швидкістю перевезення:

— перевезення вантажною швидкістю (її забезпечують усі вантажні поїзди). Під час перевезення більшості звичайних вантажів в універсальних вагонах дрібними відправленнями її умовно приймають у 180 км за добу, вагонними відправленнями — 330 км, маршрутними — 550 км за добу;

— перевезення великою швидкістю (у швидких поїздах в одному напрямку). Застосовується для перевезень вантажів з обмеженими термінами зберігання, для перевезень цінних вантажів, інших вантажів за бажанням вантажовідправника і за узгодженням із залізницею. За таких перевезень норма пробігу вагона з вантажем становлять від 550 км за добу (під час перевезень дрібними відправленнями) до 660 км за добу (у процесі перевезення у вагоні-рефрижераторі);

— перевезення багажною швидкістю (у вантажних вагонах пасажирських поїздів). У цьому разі швидкість перевезення залежить від розкладу руху конкретного пасажирського поїзда.

Технологічний процес перевезення вантажів залізницею містить такі технологічні операції:

- 1) подавання вагонів під завантаження;
- 2) пред'явлення вантажу до відправки;
- 3) завантажування вантажу у вагон;
- 4) безпосередньо перевезення і супровід вантажу в дорозі;
- 5) операції з прибуття вантажів.

Ці операції виконуються після того, як відправник підготує вантаж до відвантаження. Перед поданням вантажів до перевезення вантажовідправник зобов'язаний запакувати товари належної якості у стандартну транспортну тару (якщо вантаж відправляється у контейнері — інша транспортна тара не обов'язкова). На тарні одиниці та поштучні вантажі обов'язково наноситься транспортне маркування і, якщо потрібно, спеціальні знаки та написи, які попереджують виконавців робіт з вантажами про способи поводження з ними ("Верх, не кантувати", "Обережно, крихке", "Центр ваги"). У транспортному

(відправницькому) маркуванні мають зазначатися найменування вантажовідправника і вантажоодержувача, станцій відправлення та призначення, порядкові номери вантажних місць, маса вантажу. Відповідальність за правильність підготовки вантажів до перевезення несе вантажовідправник; якщо вантажі заповані з порушенням вимог стандартів, залізниця має право відмовитися від їх приймання до перевезення.

Підготовлені до перевезення вантажі завозяться па станцію залізниці або ж відправляються безпосередньо з підїзних колій вантажовідправника (для цього на колію незагального користування подаються порожні вагони). В останньому разі станція залізниці має повідомити вантажовідправника по пізніше ніж за 2 год до подачі порожніх вагонів (або контейнерів) під завантаження.

Під завантаження мають подаватися справні, очищені всередині та назовні, за потреби - продезинфіковані, придатні для перевезення конкретних вантажів вагони. Перед завантаженням працівники відправника перевіряють справність поданого вагона, оскільки у разі пошкоджень або псування вантажів, що перевозяться у несправному вагоні, відповідальність несе відправник. Особливу увагу потрібно звертати на вагони для перевезення вантажів з обмеженими строками зберігання - ізотермічні вагони, вагони-рефрижератори, які мають забезпечувати підтримання необхідного температурного режиму. Відправник має право відмовитися від всеправного вагона (непридатного у технічному або комерційному плані) і вимагати його заміни.

Завантажування вантажів у вагони (і на автомобілі для завезення на станцію відправлення), а також вивантажування з них може проводитися вантажовідправником або вантажоодержувачем, а в установлених Статутом залізниць України випадках — силами залізничної станції.

Під час завантаження вантажів у вагони і контейнери потрібно враховувати їх вантажопідйомність і не допускати її перевищення;

завантажувати вагон слід до висоти його бортів. Укладаючи вантажі у вагони, потрібно враховувати технічні вимоги розміщування вантажів у вагонах і контейнерах, закріплювати вантажі для запобігання їх переміщенню під час транспортування. Для скорочення тривалості виконання навантажувальних операцій рекомендується широко застосовувати відповідні засоби механізації. Це важливо також і тому, що встановлено спеціальні строки завантаження (і розвантаження) вагонів, за недодержання яких передбачені штрафні санкції.

Завантажені вагони (контейнери) мають опломбовуватися залізницею або відправником. Як правило, вантажі відправляються за:

— пломбами відправника коли вантаж завантажений і зважений засобами відправника;

— пломбами залізниці — коли вагон завантажується і зважений її засобами.

Текст відтисків пломб і їх кількість мають зазначатися у супровідних документах і в накладній, яка залишається на станції. Порядок пломбування вагонів і контейнерів замірно-пломбувальними пристроями встановлюється правилами перевезення вантажів залізницею.

Як правило, до моменту відвантаження вантажів відправник вносить оплату за перевезення вантажів та інші передбачені платежі, в іншому разі залізниця може затримати відправлення вантажу.

Оплата перевезень вантажів залізницями визначається за регульованими або договірними тарифами залежно від кількості вантажів, виду відправлення, відстані та швидкості перевезення, виду використовуваного вагона та його належності (вагони Укрзалізниці чи орендовані або приватні вагони). Крім тарифних ставок, застосовуються також тарифні збори (за зберігання товарів на складах, зважування вантажу, подання вагонів на під'їзні колії, дезінфекцію, супровід вантажів тощо).

Па підтвердження факту прийняття вантажу до перевезення відправнику вручається вантажна квитанція (квитанція у прийомі вантажу до

перевезення), яка разом з рахунком на оплату товарів відправляється одержувачеві товару. Остаточний розрахунок за перевезення проводиться вантажоодержувачем після прибуття вантажу на станцію призначення до дати видачі вантажу.

Залізниця зобов'язана забезпечувати доставку вантажів за призначенням і в обумовлені строки. Терміни перебування вантажу в дорозі розраховуються за нормами добового пробігу вантажів, які залежать від виду вагону, виду відправлення, характеру каптажу, швидкості доставки і відстані перевезення. Крім того, додатково надається час на виконання операцій, пов'язаних з відвантаженням та прибуттям вантажу і на виконання додаткових операцій над вантажами у процесі їх доставки (наприклад, під час переадресування вантажів, нагромадження і сортування на вантажосортувальних платформах дрібних і контейнерних відправлень до вагонної норми та ін.).

Загальний нормативний строк доставки вантажу містить час на операції з відвантаження та прибуття вантажу, час на додаткові операції (за потреби) вантажів і час на безпосереднє перевезення вантажу до станції призначення і розраховується за формулою

$$T_{\text{заг}} = T_{\text{в.п.}} + T_{\text{дод}} + \frac{S}{N_{\text{н}}}, \quad (4.14)$$

де  $T_{\text{заг}}$  — загальний нормативний час доставки вантажу, днів;  
 $T_{\text{в.п.}}$  — час на виконання операцій з відправлення і прибуття вантажу, днів (за будь-якого виду відправлення на такі операції виділяється одна доба);  
 $T_{\text{дод}}$  — час на виконання додаткових операцій з вантажами, днів;  
 $S$  — відстань перевезення, км;  
 $N_{\text{н}}$  — норма пробігу за добу, км.

Відрахунок строку доставки вантажу проводиться з 24 години дня приймання його до перевезення. Дата приймання вантажу до перевезення і дата завершення строку доставки мають бути зазначені у вантажній квитанції.

Вантажі вважаються доставленими вчасно, якщо на станції призначення вони вивантажені залізницею, про що повідомлено вантажоодержувача, або

якщо вагони (контейнери) з вантажем подані для вивантаження вантажоодержувачем до закінчення встановленого строку доставки. Статутом залізниць України передбачено матеріальну відповідальність залізниці за недотримання строків доставки вантажів.

Операції з прибуття вантажу містять:

- 1) повідомлення вантажоодержувача про прибуття вантажу по його адресу;
- 2) оформлення документів на право одержання вантажів;
- 3) приймання вантажу від транспортного підприємства.

Залізнична станція має повідомити вантажоодержувача про прибуття вантажу на його адресу в той самий день, але не пізніше 12 години наступного дня. Повідомлення про час подачі вагонів (контейнерів) з вантажами до місця вивантажування їх вантажоодержувачем має бути зроблено станцією залізниці не пізніше ніж за 2 години до оголошеної подачі вагонів (контейнерів).

Видавання вантажів може здійснюватися не тільки способом видачі вагонів чи контейнерів з пристанційного складу або і по його вантажного сховища, але й через подачу вагонів на під'їзні шляхи вантажоодержувача.

Вантажі, що прибули, зберігаються на станції безкоштовно протягом доби. Цей строк обчислюється з 24 години дати вивантаження вантажу (контейнера) засобами залізниці або з 24 години дати подачі вагонів під вивантаження засобами одержувача. Одержувач зобов'язаний за цей час прийняти й вивезти зі станції вантаж, що надійшов на його адресу. За зберігання вантажу на станції понад зазначений строк справляється плата, встановлена тарифами.

Для отримання вантажу представник вантажоодержувача має звернутися у товарну контору станції і пред'явити відповідне доручення. У товарній конторі перевіряється правильність і повнота нарахування плати за перевезення, оплачуються додаткові операції з вантажем та ін. Після остаточного розрахунку представникові одержувача видається накладна, па

зворотному боці якої календарним штемпелем засвідчується час оформлення видачі вантажу. Вантаж видається після падання йому оформленої накладної.

Приймання вантажів від станції залізниці може проводитися па складах станції або безпосередньо з вагонів, а також па складах вантажоодержувача, які мають під'їзні колії. Приймаючи вантаж, представник одержувача зобов'язаний перевірити, чи забезпечене його збереження підчас перевезення. Він перевіряє стан (справність) вагона, цілісність пломб і відтиски па них, справність тари й упаковки, відповідність даних у накладній та за маркуванням фактичній кількості місць, масі, якості товарів, проводить внутрішній огляд вагона та стану укладання у ньому вантажів тощо.

Участь залізниці у процесі приймання вантажу залежить від того, за чийми пломбами (залізниці чи вантажовідправника) прибув вагон (контейнер). За доставки вантажів у справних вагонах з непошкодженими пломбами вантажовідправника зважування вантажів не проводиться, що зазначається у транспортній залізничній накладній. Після цього представник вантажоодержувача розписується у дорожній відомості, отримує вагон (контейнер) та організовує подальші операції з вантажами відповідно до прийнятої транспортно-технологічної схеми.

Якщо вантажі прибули у вагоні (контейнері) за пломбами залізниці, вантажоодержувач зобов'язаний вимагати перевірки маси вантажів, кількості місць і якісного стану вантажу навіть у разі прибуття вантажу за цілими непошкодженими пломбами.

Також залізниця зобов'язана перевірити вантажі у разі:

- прибуття вантажів, які були завантажені силами й засобами вантажовідправника і за його пломбами, якщо на станції призначення виявлена несправність вагона або пошкодження пломб;

- прибуття вантажу з ознаками нестачі, псування або пошкодження під час перевезення у відкритому рухомому складі;

- прибуття вантажів із обмеженими строками зберігання з порушеннями встановлених строків доставки або температурного режиму під час перевезення вантажу в рефрижераторному вагоні;

- видачі вантажу, який був вивантажений станцією залізниці у місцях загального користування.

Вантажі, які надійшли дрібними відправленнями, приймаються за масою, кількістю місць і їх станом за участі представника залізниці.

У разі виявлення порушень представник одержувача зобов'язаний вимагати оформлення і видачу йому комерційного акта. Якщо залізниця відмовляється від його складання, то вантажоодержувач протягом 24 годин має подати заяву-скаргу на ім'я начальника відділку або начальника Управління залізниці через начальника станції, а приймання вантажу проводити за участі представника незацікавленої організації, громадськості або транспортної міліції. При встановленні розбіжностей у кількості (якості) заповнюється відповідний акт про встановлення розбіжностей у кількості (якості) під час приймання товарів. Відповідь па заяву-скаргу про відмову у складанні комерційного акта начальник відділку залізниці зобов'язаний дати протягом трьох діб (для товарів з обмеженими термінами зберігання — протягом 24 годин).

Комерційні акти, оформлені па спеціальних бланках у трьох примірниках, підписуються начальником станції, завідувачем вантажного двору, особою, що проводила зважування вантажу, вантажоодержувачем. Перший примірник передається у відповідну службу залізниці, другий видається вантажоодержувачу, третій примірник зберігається у справах станції. Комерційний акт є основним документом, па підставі якого можуть пред'являтися претензії на відшкодування залізницею матеріальних збитків. У окремих випадках заповнюються також акт загальної форми і технічний акт.

Крім претензій за нестачу або пошкодження вантажів під час перевезення, замовники можуть пред'являти до залізниці претензії за

прострочення строку доставки вантажів, неподання вагонів або контейнерів, перебір проїзних платежів тощо. Розміри відповідних штрафів передбачені Статутом залізниць України.

Прийняті вантажі мають вчасно вивантажити з вагона (контейнера). Операції розвантаження вагонів можуть здійснюватися силами і засобами як вантажоодержувача, так і залізниці. Строки розвантаження встановлюються чинними нормативними документами і залежать від виду вантажу, способу розвантаження (механізований або ручний) тощо. Тривалість простою вагона під розвантаженням визначається від моменту подачі вагона під розвантажування і закінчуючи моментом отримання станцією залізниці повідомлення одержувача про готовність вагонів до прибирання. Вантажоодержувачі зобов'язані забезпечувати цілодобове розвантажування вагонів (у тому числі у святкові та вихідні дні) для того, щоб не допускати понаднормативних простоїв транспортних засобів.

Організація перевезень вантажів автомобільним транспортом. З метою перевезень торговельних вантажів на короткі відстані найчастіше використовується вантажний автомобільний транспорт, який забезпечує перевезення товарів від станцій залізниць, зі складів виробничих і сільськогосподарських підприємств на склади оптових підприємств і з цих складів в об'єкти роздрібної та дрібнороздрібної торговельної мережі, для переміщення товарів між магазинами і для виїзної торгівлі.

#### Приклад 4.2

За 2006 рік автомобільним транспортом перевезено 154,8 млн т вантажів. Темпи приросту, порівняно з аналогічним періодом у 2005 р., становлять 122,8 %. Обсяги перевезень вантажів вирости у 23 регіонах України. Найбільше зростання спостерігається у Чернівецькій (189,1 %), Донецькій (174,0), Черкаській (144,6), Кіровоградській (143,2), Тернопільській (140,1 %) областях.



Основними нормативними документами, які регламентують перевезення вантажів автомобільним транспортом, є Статут автомобільного транспорту і Правила перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні.

У сучасних умовах багато підприємств торгівлі володіють власними засобами автомобільного транспорту і виконують ним перевезення торговельних вантажів. Проте часто для цих перевезень використовується транспорт спеціалізованих автотранспортних підприємств, які належать до категорії транспорту загального користування.

Підприємства торгівлі висувають до рухомого складу автомобільного транспорту специфічні експлуатаційні й технологічні вимоги. Зокрема, автотранспорт для перевезень товарів народного споживання:

1) має бути спеціалізованим: а) відповідати оптимальним умовам перевезень певних груп та найменувань товарів; б) забезпечувати механізацію вантажно-розвантажувальних робіт під час виконання транспортно-експедиційних операцій;

2) відповідати вимогам розвитку перспективних транспортних систем, зокрема, контейнерної транспортної системи;

3) бути високоманевровим;

4) мати широкий діапазон вантажопідйомності;

5) мати високу прохідність для доставки товарів в умовах торгівлі у сільській місцевості;

б) передбачати можливість збільшення габаритів кузова та пристосованість їх для багатоярусного укладання товарів з метою ефективного використання вантажопідйомності транспортних засобів.

Ці підприємства виконують централізовані перевезення вантажів, забезпечують транспортно-експедиційне обслуговування вантажовідправників і вантажоодержувачів, здійснюють прямі, змішані залізнично-автомобільні та водно-автомобільні перевезення вантажів.

Для перевезень торговельних вантажів підприємствами транспорту загального користування варто додержувати заведеного порядку їх

планування та організації, який ґрунтується на укладанні між перевізниками та замовниками (вантажовідправниками або вантажоодержувачами) договорів про перевезення вантажів автомобільним транспортом. Ці договори є основною формою організаційно-правових документів з планування та організації перевезень.

Автомобільним транспортом здійснюються перевезення, які класифікуються за:

- 1) належністю транспорту (транспорт загального користування, відомчий транспорт, власний транспорт підприємницьких організацій та формувань);
- 2) відстанню перевезень (приміські, міжміські, міжнародні);
- 3) способами організації і виконання перевезень (централізовані, децентралізовані, прямі, змішані, комбіновані, контейнерні, пакетні);
- 4) тривалістю перевезення (постійні, сезонні, тимчасові);
- б) видами вантажів (за видами продукції або видами тари);
- б) розмірами партії вантажів (масові, партійні, дрібнопартійні).

За умовами договору перевезення вантажів перевізник зобов'язується доставити наданий вантаж у пункт призначення і видати його уповноваженій па отримання вантажу особі (одержувачеві), а відправник зобов'язується оплатити за перевезення вантажу встановлену плату. У договорі встановлюються: строк його дії, обсяги та умови перевезень (режим роботи з видачі та приймання вантажу, забезпечення цілісності вантажу, виконання вантажно-розвантажувальних робіт тощо), вартість перевезень і порядок розрахунків, порядок визначення раціональних маршрутів, обов'язки сторін, відповідальність тощо.

Відповідно до договору перевізник і замовник у межах квартального плану за 10 днів до початку кожного місяця визначають місячні плани декадними плановими завданнями на перевезення вантажів. Па перевезення вантажів автотранспортом замовник надає перевізнику за наявності договору заявку (на день, тиждень, декаду, місяць) встановленої форми. Заявка подається перевізнику в строк, визначений договором, телефонограмою,

телетайпом, телеграфом, телексом, іншим фіксованим способом. У цьому разі в заявці мають бути потрібні відомості, які характеризують найменування та кількість вантажу, адреси завантаження і розвантаження, відстані перевезення і вид упаковки.

Перевезення торговельних вантажів можуть здійснюватися також за разовим договором.

Основними документами, які оформлюють на перевезення вантажів автотранспортом, є товарно-транспортні накладні та подорожні листи вантажного автомобіля. Залежно від виду вантажу та його специфічних властивостей до основних документів додаються інші (ветеринарні, санітарні та якісні сертифікати, свідоцтва, довідки, паспорти тощо), що визначається правилами перевезень зазначених вантажів.

Безпосередньо перевезення вантажу покладається на водія автомобіля, а його супровід та охорона вантажу в дорозі — на експедитора, з яким укладається договір про особисту матеріальну відповідальність. Проте досить часто у господарській практиці мають місце випадки, коли функції експедитора за додаткову оплату виконує водій автомобіля, а в деяких випадках експедирування вантажів можуть здійснювати інші посадові особи вантажовідправника або вантажоодержувача, наприклад, товарознавці підприємств оптової або роздрібної торгівлі.

Оформлення перевезень вантажів товарно-транспортними накладними здійснюється незалежно від умов оплати за роботу автомобіля. Вантажовідправник має виписати товарно-транспортну накладну на перевезення вантажів у кількості, не меншій ніж 4 примірники, засвідчити їх підписом і за потреби печаткою-штампом). Після прийняття вантажу згідно з товарно-транспортною накладною експедитор (водій) підписує всі її примірники. Перший примірник товарно-транспортної накладної залишається у вантажовідправника, другий передається експедитором (водієм) вантажоодержувачу, третій і четвертий примірники, засвідчені

підписом вантажоодержувача (у разі потреби — печаткою або штампом), передаються перевізнику.

Коли немає можливості перелічувати в товарно-транспортній накладній усі найменування вантажу, підготовленого для перевезення, до такої накладної замовник додає документ довільної форми з обов'язковим зазначенням відомостей про вантаж. У цих випадках у товарно-транспортній накладній зазначається, що до неї додасться як товарний розділ, так і документ, без якого товарно-транспортна накладна вважається недійсною і не може використовуватися для розрахунків із замовником.

Основними етапами технологічного процесу перевезення вантажів автомобільним транспортом є:

- 1) приймання вантажу до перевезення;
- 2) маркування і пломбування вантажу;
- 3) завантаження автомобіля;
- 4) оформлення документації;
- 5) здійснення процесу перевезення і доставки вантажу одержувачеві;
- 6) розвантаження автомобіля;
- 7) приймання вантажу одержувачем;
- 8) здійснення розрахунків за перевезення вантажу.

З метою забезпечення збереження вантажу та раціонального використання вантажопідйомності транспортного засобу і об'єму його кузова вантажовідправник зобов'язаний до прибуття автомобіля під завантаження підготувати вантаж до перевезення. Вантажі укладаються у транспортну тару, визначену стандартами, ТУ, договором тощо, а на кожне вантажне місце наноситься маркування. У разі неправильного укладання та упакування товарів або ж у процесі використання тари, яка не відповідає фізико-хімічним властивостям товарів, майнова відповідальність за пошкодження або втрату товару покладається на вантажовідправника. Коли передбачається перевезення одним автомобілем товарів для кількох вантажоодержувачів, вантажі мають бути відповідно згруповані.

Час прибуття автомобіля під завантаження вираховується з моменту подання водієм подорожнього листа у пункті завантаження, а час прибуття автомобіля під розвантаження — з моменту подання ним товарно-транспортної накладної у пункті розвантаження. На виконання завантажувальних і розвантажувальних робіт надається час, який визначається за основними нормами часу простою автомобіля під завантаженням і розвантаженням, установленими залежно від маси вантажу і типу кузова автомобіля. Під час виконання цих операцій традиційно дотримуються практики, відповідно до якої завантаження вантажів у кузов автомобіля, їх закріплення, накривання та ув'язування виконуються вантажовідправником, а вивантаження вантажів із кузова автомобіля, знімання кріплень та покриттів — вантажоодержувачем; до обов'язків водія входить перевірка відповідності укладання і закріплення вантажу в кузові автомобіля вимогам безпеки руху і забезпечення збереження транспортного засобу. У разі виявлення недоліків щодо укладання або закріплення вантажу, які загрожують збереженню вантажу, водій має повідомити вантажовідправника з метою ліквідації відхилень (порушень).

Завантаження автомобіля має здійснюватися до повного використання об'єму його кузова, але забороняється перевищувати вантажопідйомність автомобіля. У разі перевезень легковагових вантажів відправник може (і повинен) використовувати можливості для підвищення рівня використання автомобіля (наприклад, шляхом нарощування його бортів).

Важливою умовою підготовки вантажів до перевезення є встановлення їх кількості, насамперед маси. Визначення маси вантажу проводиться засобами вантажовідправника спільно з представником автотранспортного підприємства. У разі перевезень вантажів у критичних автомобілях (з кузовом типу "фургон") і причепах, контейнерах, цистернах, опломбованих вантажовідправником, масу вантажу визначає він сам.

Завантаження (а також розвантаження) вважається завершеним після вручення водієві оформлених товарно-транспортних накладних.

У пункті призначення вантажі здаються вантажоодержувачеві за масою і кількістю місць у тому самому порядку, в якому вони приймалися від вантажоодержувача. Вантаж у пункті призначення видається тільки тому представникові вантажоодержувача, який зазначений у товарно-транспортній накладній. У разі прибуття вантажів у справних автомобілях, причепах, контейнерах, цистернах з підшкодженими пломбами відправника, вони видаються без перевірки маси, якісного стану і кількості вантажних місць. Також можуть здаватися без перевірки маси навальні або насипні вантажі, які прибули в пункт призначення без ознак нестачі, але це можливо лише за відсутності у вантажоодержувача автомобільної ваги. У разі перевезення тарно-упакованих і поштучних вантажів їх видають на основі перевірки, за участі представника автотранспортного підприємства, маси і якісного стану вантажу тільки кожного пошкодженого місця. Для цього пошкоджені місця розкривають і перевіряють вантаж за товарно-транспортними накладними. Таку перевірку потрібно проводити в пункті призначення у разі:

- прибуття вантажу в несправному кузові транспортного засобу або у справному, але з пошкодженими пломбами чи з пломбами іншої вантажної станції;

- прибуття вантажу із обмеженими строками зберігавші з порушенням строків доставки цього вантажу або встановленого транспортного режиму під час транспортування;

- прибуття вантажу, який завантажувався автотранспортним підприємством;

- видавання вантажу зі складу транспортного підприємства.

За підсумками приймання вантажів у разі виявлення нестачі, псування або пошкодження вантажу оформляється відповідний акт, про що записується у товарно-транспортній накладній. Якщо відхилень від товаросупровідних документів немає, то факт отримання вантажу підтверджується підписом матеріально відповідальної особи і печаткою

(штампом) вантажоодержувача у трьох примірниках товарно-транспортної накладної, два з яких повертаються водієві (експедиторові).

Розвантаження автомобіля, як правило, проводиться силами і засобами вантажоодержувача. Після вивантаження товару одержувач має очистити кузов автомобіля, а після перевезення вантажів з обмеженими строками зберігання, сирих тваринних продуктів, тварин, птиці — промити (пропарити, продезінфікувати) кузов або ж оплатити ці роботи у разі виконання їх підприємством транспорту.

Під час організації перевезень слід правильно визначати потрібну кількість автомобілів для доставки окремих вантажів з метою ефективного використання парку автомобілів.

Потреба в автомобілях для перевезення окремих вантажів визначається за формулою

$$A_{\text{заг}} = \frac{Q_{\text{заг}}}{Q_{\text{а}}}, \quad (4.15)$$

де  $A_{\text{заг}}$  — загальна кількість автомобілів;

$Q_{\text{заг}}$  — загальна кількість вантажу, що підлягає перевезенню;

$Q_{\text{а}}$  — добова продуктивність автомобіля, яка розраховується за формулою (4.16) у разі перевезень за лінійними маршрутами і за формулою (4.17) — за кільцевими маршрутами

$$Q_{\text{а}} = \frac{T_{\text{рм}} \cdot 60 \cdot B_{\text{н}} \cdot K_{\text{в.н.в.}}}{2 \cdot L \cdot 60 \cdot V}, \quad (4.16)$$

$$Q_n = \frac{(T_{рм} - \Delta T_{рз}) \cdot 60 \cdot B_n \cdot K_{в.п.в.}}{\frac{S \cdot 60}{V} + T_{п.р} + T_з \cdot (K_з - 1)}, \quad (4.17)$$

де  $L$  — відстань від вантажовідправника до вантажоодержувача, км;

$S$  — загальна довжина одного маршруту (відстань перевезення), км;

$V$  — середня швидкість руху автомобіля на маршруті, км/год;

$T_з$  — час на заїзд у проміжні пункти, хв;

$K_з$  — загальна кількість заїздів автомобіля за один рейс;

$T_{п.р}$  — час простою автомобіля під навантажуванням і розвантажуванням, хв;

$T_{рм}$  — плановий час роботи автомобіля (“перebuвання у наряді”), год;

$\Delta T_{рз}$  — різниця між часом роботи вантажоодержувачів і часом, протягом якого завозяться товари, год;

$B_n$  — нормативна вантажопідйомність автомобіля, т;

$K_{в.п.в.}$  — коефіцієнт статичного використання номінальної вантажопідйомності автомобіля  $Q_n$

Оплата перевезень вантажів автомобільним транспортом здійснюється відповідно до укладеного договору на перевезення вантажів. Рахунок за виконані перевезення виписується на основі належно оформлених подорожніх листів разом з товарно-транспортними накладними, а під час користування автомобілями, робота яких оплачується, виходячи з часу роботи автомобіля у замовника — тільки подорожніх листів.

Аналізуючи ефективність використання автотранспорту, визначають:

— показники, які характеризують рівень використання рухомого складу вантажного автотранспорту (коефіцієнти технічної готовності, випуску і використання рухомого складу, коефіцієнти статичного і динамічного використання вантажопідйомності автомобіля, коефіцієнт використання пробігу, середня відстань поїздки з вантажем і середня відстань перевезення, час простою під завантаженням-розвантаженням, час у наряді, технічна та експлуатаційна швидкість);



— результативні показники роботи рухомого складу (кількість поїздок, загальна відстань перевезень і пробіг з вантажем, обсяг перевезень і транспортна робота).

### **3. Класифікація транспортно-експедиційних послуг**

За характером робіт і операцій транспортно-експедиційні послуги розділяють на три групи.

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

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

3. *Експедиційні послуги.* Розрізняють два види транспортно-експедиційного обслуговування: комплексний і локальний.

Комплексні експедиційні послуги охоплюють всі види транспортно-експедиційного обслуговування від моменту прийому вантажів і до моменту їх розвантаження у клієнта. Вони включають:

- прийом вантажів до перевезення на складі відправника;
- підготовку вантажу до транспортування;
- організацію завантаження на транспортні засоби;
- організацію перевезення;
- організацію охорони вантажу;
- організацію розвантаження товарів і їх складування на території клієнта;
- здачу вантажу і оформлення необхідної для цього документації;
- проведення розрахунків за всі види послуг;
- звітування перед вантажовідправниками.

*Локальні експедиційні послуги* є частиною комплексних послуг. До них належать:

- послуги з відправки вантажів;
- послуги, що супроводжують вантаж;

– послуги з прибуття вантажів.

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

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

**До послуг з відправки вантажів** належать: прийом, маркування і пакування вантажів, оформлення відповідної документації.

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

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

### **Характеристика транспортно-експедиційних послуг**

Використання досягнень логістики при наданні транспортно-експедиційних послуг є запорукою підвищення ефективності вітчизняного транспортного комплексу й активізації його інтеграції у світову транспортну систему. Для підприємств використання логістики в транспортуванні є засобом оптимізації транспортних витрат та раціоналізації товароруку.

Класифікація транспортно-експедиційних послуг:

1) за характером робіт і операцій:

1. Транспортні послуги, що включають організацію і перевезення вантажів від постачальника до отримувача.

## 2. Завантажувально-розвантажувальні послуги:

- завантаження товарів на транспортні засоби;
- розвантаження транспортних засобів;
- маркірування товарних партій;
- укрупнення партій поставок;
- комплектація вантажних партій;
- перевалка (перевантаження) з одного транспортного засобу на інший і т.

ін.

### **Експедиційні послуги:**

1. Комплексні експедиційні послуги, що охоплюють усі види транспортно-експедиційного обслуговування від моменту прийому вантажів і до моменту їх розвантаження у клієнта. Вони включають:

- приймання вантажів до перевезення на складі відправника;
- підготовку вантажу до транспортування;
- організацію завантаження на транспортні засоби;
- організацію перевезення;
- організацію охорони вантажу;
- організацію розвантаження товарів та їх складування на території клієнта;
- здачу вантажу і оформлення необхідної для цього документації;
- проведення розрахунків за всі види послуг;
- звітування перед вантажовідправниками.

2. Локальні експедиційні послуги є частиною комплексних послуг. До них віднесені:

- послуги з відправки вантажів (приймання, маркірування і пакування вантажів, оформлення відповідної документації);
- послуги з супроводження вантажів (забезпечення цілісності вантажів у дорозі, організація необхідних перевантажень і безпосереднє транспортування);

– послуги з прибуття вантажів (контроль за прибуттям, інформування про надходження вантажів, організацію розвантаження транспортних засобів, оформлення документів, звіт перед вантажовідправником);

2) залежно від продуцентів логістичних послуг:

– послуги, що здійснюються власним відділом транспортування;

– послуги, що надаються спеціалізованими установами.

Усі види транспортно-експедиційних послуг взаємопов'язані і надаються переважно в комплексі.

### **Організація логістики транспортно-експедиційного обслуговування**

Транспортно-експедиційне обслуговування може здійснюватися як самим підприємством, так і посередниками.

Транспортно-експедиційні посередники – це фізичні чи юридичні особи, що організують транспортно-експедиційне обслуговування, але самі можуть і не брати безпосередньої участі в процесі перевезення. Сутність транспортно-експедиційного обслуговування полягає в тому, що спеціалізовані транспортні підприємства визначаються як підприємства логістики, оскільки вони безпосередньо пов'язані з розподілом товарів між виробником і споживачем<sup>\*132</sup>.

Метою логістики транспортно-експедиційного обслуговування є комплексна оптимізація транспортно-експедиційних операцій та мінімізація відповідних витрат на їх здійснення.

Організація транспортно-експедиційного обслуговування може здійснюватися централізовано і децентралізовано.

При децентралізованій організації перевезень доставку вантажів здійснює одержувач, який замовляє транспорт, виконує навантаження, експедирування та розвантаження вантажу. При цьому постачальник не зацікавлений у механізації вантажних робіт, скороченні простоїв рухомого складу та ефективному його використанні.

Централізовані перевезення здійснюють спеціалізовані транспортно-експедиційні підприємства. Централізоване перевезення організаціями посередників здійснюється на основі договорів.

Організація централізованих перевезень передбачає:

- укладання договорів з вантажовласниками;
- складання змінно-добових планів перевезень;
- розробку раціональних маршрутів перевезень і графіків роботи рухомого складу;
- складання оперативних планів перевезень;
- визначення видів транспортних засобів та їх кількості;
- вибір транспортно-технологічних систем транспортування вантажів;
- організацію транспортно-експедиційного обслуговування.

Розглянемо деякі елементи організації централізованих перевезень.

Змінно-добовий план містить інформацію про:

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

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

Календарний графік перевезень складається, а потім узгоджується з клієнтом. Для цього:

- 1) аналізують показники використання транспортних засобів, які обслуговують підприємство оптової торгівлі, складський комплекс, базу;
- 2) визначають та узгоджують зі споживачем добову поставку продукції;
- 3) визначають можливості вантажних робіт на складському комплексі та розвантажувальних робіт у споживачів;

- 4) складають карти дислокації вантажоотримувачів;
- 5) визначають та обґрунтовують відстані перевезення вантажів;
- 6) вантажоотримувачів групують за напрямками та розмірами доставки;
- 7) визначають часові рамки надання транспортно-експедиційних послуг.

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

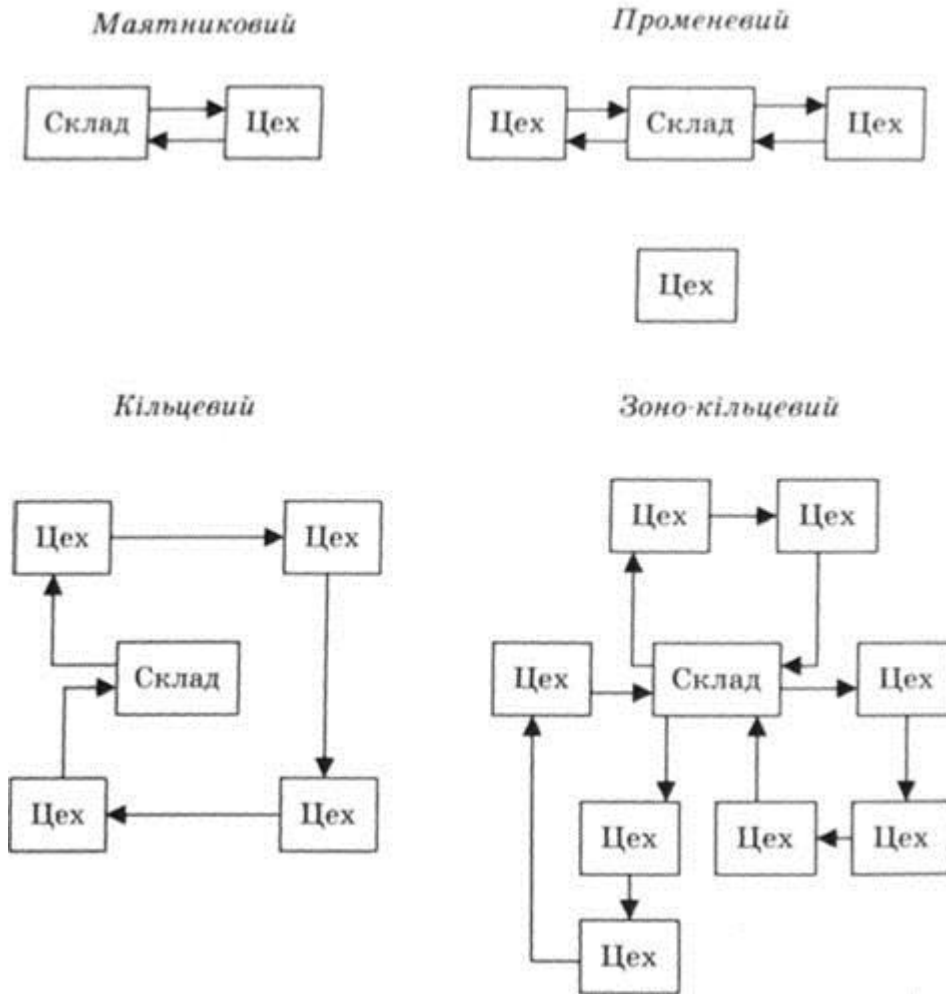
Маршрутизація перевезень – це створення маршрутів, що дають змогу визначити обсяг перевезень вантажів, кількість рухомого складу та мінімізувати транспортно-експедиційні витрати.

На автомобільному транспорті вони можуть бути маятникові і кільцеві.

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

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

В основі організації внутрішньовиробничого транспортування лежить встановлення маршрутів міжцехових перевезень. Основними видами маршрутів є також маятниковий та кільцевий. До їх різновидів відносять променевий та зонально-кільцевий маршрути перевезень. Схеми маршрутів перевезень наведені на рис.



### Схеми маршрутизації внутрішньовиробничих перевезень

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

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

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

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

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

При розробці графіка доставки необхідно врахувати такі умови:

1) наявність необхідної продукції на складських комплексах посередників;

2) наявність транспортних засобів для обслуговування складського комплексу посередників з урахуванням продукції, що постачається, і середнього завантаження автомобіля.

3) здатність вантажоотримувача вчасно прийняти вантажі і розвантажити транспортний засіб.

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

Вибір транспортно технологічних систем доставляння вантажів передбачає їх критичний аналіз та оцінку переваг і недоліків кожної з них. Наявні такі транспортно-технологічні системи доставки вантажів:

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

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

– пакетна – система доставляння, що вимагає спеціального упакування вантажів. Ця система передбачає здійснення витрат на утримання складів та



на пакувальні матеріали. Може застосовуватися для перевезення укрупнених партій вантажів;

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

***Роль, функції та критерії вибору експедиторів і транспортно-експедиційних посередників***

Продуценти транспортно-експедиційних послуг можуть здійснювати такі види діяльності:

– приймання заявок на перевезення та укладання договорів про транспортно-експедиційне обслуговування;

– попереднє планування перевезень (вибір типу транспорту, перевізника, страхувальника, попередній розрахунок витрат);

– приймання вантажів та підготовку до перевезення;

– організація перевезення та перевалки вантажів залізничним, морським, річковим, автомобільним та повітряним транспортом;

– організація перевезень зовнішньоторговельних вантажів різними видами транспорту по територіях зарубіжних країн відповідно до умов контрактів;

– надання послуг, пов'язаних із накопиченням, доробкою, сортуванням та комплектуванням вантажів;

– оформлення документів відповідно до митних, карантинних і санітарних вимог, страхування вантажів;

– ведення обліку надходження та відправлення вантажів з портів і залізничних станцій;

– організація експертизи вантажів у портах і на залізничних станціях;

– здійснення навантаження та розвантаження транспортних засобів за цінами і тарифами, визначеними чинним законодавством України;

– контроль руху вантажопотоку і розгляд інцидентів;

– здійснення кількісного і якісного аналізів вантажопотоків;

– інформування клієнтів щодо руху вантажів.

Транспортно-експедиційне обслуговування вантажів може здійснюватися суб'єктами підприємницької діяльності – експедиторами, які діють за дорученням вантажовідправників і вантажоодержувачів. Вони організують транспортно-експедиційне обслуговування, але самі можуть і не брати безпосередньої участі в процесі перевезення.

Користування послугами транспортно-експедиційних посередників має певні переваги:

1. Кожна партія вантажу може бути перевезена з найменшими витратами за рахунок консолідації вантажів (збору вантажів із декількох клієнтів).

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

3. Клієнтами можуть готуватися відправки без урахування наявності зворотного вантажу.

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

5. Транспортно-експедиційні послуги дасть змогу замовникам скоротити потребу в транспортних засобах і обслуговуючому персоналі до мінімуму.

6. Раціоналізуються і оптимізуються вантажні потоки на всіх рівнях.

Якісно підвищується ефективність роботи самих транспортних засобів, а також обслуговуючого персоналу.8. Знижуються кількісні параметри і покращується структура запасів за рахунок збільшення частоти поставок.

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

Порівняльна характеристика логістичних послуг, що надаються різними типами транспортно-експедиційних підприємств, наведено в табл.

Таблиця. Порівняльна характеристика логістичних послуг, що надаються різними типами транспортно-експедиційних підприємств

№ з/п	Тип підприємства, вид транспортно-експедиційного обслуговування	Перелік основних послуг
1	<p>Великі підприємства з потужним автотранспортним парком, ефективною комунікаційною системою, розгалуженою мережею філій та представництв. Надання широкого спектра послуг у сфері транспортування та складування, що мають попит у споживачів</p>	<p>Організація і проведення перевезень на великі відстані у взаємодії з іншими експедиторами чи іншими видами транспорту — залізничним (комбіновані чи контейнерні перевезення).</p> <p>Утримання розподільчих центрів у всіх промислових районах.</p> <p>Послуги з розподілу товарів із розподільчих центрів між регіонами, виходячи із господарчої потреби.</p> <p>Послуги з перевезень із залученням в ролі супідрядників малих транспортних підприємств</p> <p>Утримання виробничих складів у різних галузях промисловості.</p> <p>Складування і транспортування небезпечних вантажів у спеціальному транспорті.</p> <p>Надання посередницьких послуг в організації перевезень автомобільним, залізничним, водним і повітряним транспортом.</p> <p>Здійснення перевезень імпорتنих і експортних товарів філіями за кордоном</p>
2	<p>Мале підприємство з гнучкою системою управління та організації технологічного процесу.</p> <p>Спеціалізація на певних видах послуг, які, як правило, переважають середній рівень на ринку</p>	<p>Перевезення на великі відстані, організація лінійних перевезень (виключно власними силами).</p> <p>Утримання розподільчих складів у кінцевих пунктах ліній перевезень.</p> <p>Посередництво при організації перевезень.</p> <p>Перевезення рідких і сипучих вантажів</p>
3	<p>Мале підприємство чи окремих підприємств з обмеженими ресурсами.</p> <p>Вузька спеціалізація, надання окремих низьковитратних видів послуг</p>	<p>Перевезення вантажів: транспорт надається у розпорядження іншого транспортного чи промислового підприємства.</p> <p>Перевезення на невеликі відстані: доставка вантажів іншого</p>

		транспортно-експедиційні посередники є членами відповідних спілок та асоціацій. Так, в Україні створені і функціонують: – асоціація "Європейська спілка транспортників України" – професійна асоціація транспортних підприємств України, яка є добровільним, недержавним, некомерційним, неприбутковим об'єднанням; – асоціація міжнародних експедиторів України (АМЕУ). Була створена в 1994 р. і вже з 1995 р. вона є національною асоціацією FIATA. На сьогодні АМЕУ об'єднує понад 130 експедиторських підприємств України, що забезпечують організацію понад 50% імпорتنих і експортних перевезень вантажів і понад 70% транзиту всіма видами транспорту. Згідно з даними Міжнародної федерації експедиторських асоціацій (FIATA), на сьогодні 75–80% відправлень зовнішньоторговельних вантажів оформляється не вантажовідправниками, а за їх дорученням транспортно-експедиторськими посередниками. Тому зростає роль вимог до кваліфікації сучасного експедитора, особливо вимоги щодо вміння сконструювати оптимальну логістичну схему доставки вантажу від виробника до споживача, товару – від продавця до покупця за участю декількох видів транспорту, найчастіше з оформленням усіх необхідних експедиторських документів. Сьогодні досить багато посередницьких структур надають транспортно-експедиційні послуги, тому перед вантажовідправниками стоїть проблема вибору найбільш кваліфікованих посередників. Фахівці на початкових етапах співробітництва з транспортно-експедиційними посередниками рекомендують укладати договори про співпрацю з 2–3 фірмами, які зазвичай, конкуруючи між собою, надають послуги за демпінговими цінами.
--	--	---

Сьогодні транспортно-експедиційні посередники є членами відповідних спілок та асоціацій. Так, в Україні створені і функціонують:

– асоціація "Європейська спілка транспортників України" – професійна асоціація транспортних підприємств України, яка є добровільним, недержавним, некомерційним, неприбутковим об'єднанням;

– асоціація міжнародних експедиторів України (АМЕУ). Була створена в 1994 р. і вже з 1995 р. вона є національною асоціацією FIATA. На сьогодні АМЕУ об'єднує понад 130 експедиторських підприємств України, що забезпечують організацію понад 50% імпорتنих і експортних перевезень вантажів і понад 70% транзиту всіма видами транспорту.

Згідно з даними Міжнародної федерації експедиторських асоціацій (FIATA), на сьогодні 75–80% відправлень зовнішньоторговельних вантажів оформляється не вантажовідправниками, а за їх дорученням транспортно-експедиторськими посередниками. Тому зростає роль вимог до кваліфікації сучасного експедитора, особливо вимоги щодо вміння сконструювати оптимальну логістичну схему доставки вантажу від виробника до споживача, товару – від продавця до покупця за участю декількох видів транспорту, найчастіше з оформленням усіх необхідних експедиторських документів.

Сьогодні досить багато посередницьких структур надають транспортно-експедиційні послуги, тому перед вантажовідправниками стоїть проблема вибору найбільш кваліфікованих посередників.

Фахівці на початкових етапах співробітництва з транспортно-експедиційними посередниками рекомендують укладати договори про співпрацю з 2–3 фірмами, які зазвичай, конкуруючи між собою, надають послуги за демпінговими цінами.

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

Можна виділити три групи критеріїв вибору транспортно-експедиційних посередників:

1) фінансово-економічні показники діяльності посередника:

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

2) вартісні показники перевезень:

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

3) показники надійності обслуговування:

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

### **Контрольні питання**

1. Що мається на увазі під виробничою діяльністю у сфері обігу?

2. Перерахуйте види виробничих послуг.
3. Поясніть порядок формування ціни на виробничі послуги.
4. Поясніть значення транспортного вслуговування споживачів.
5. Перерахуйте методи транспортного обслуговування споживачів.
6. Що мається на увазі під маршрутизацією перевезень продукції?
7. Розкрийте зміст етапів складання узгоджених графіків доставки продукції споживачам.

### **Література:**

1. Кальченко А.Г. Логістика: Навч. посіб. — К.: КНЕУ, 2003. — 284 с.
2. Николаева М.А. Товароведение потребительских товаров. Теоретические основы: Учеб. для вузов. — М.: НОРМА, 2000. — 283 с.
3. Спектор В.А., Лифшиц Л.Я., Шор С.М. и др. Материально-техническое обеспечение строительства: Справочник: В 2 т. / Под ред. В.А. Спектора. — 2-е изд., перераб. и доп. — М.: Стройиздат, 1990. — Т. 2. — 356 с.
4. Таньков К.М., Тридід О.М., Колодязева Т.О. Виробнича логістика: Навч. посіб. — Х.: ВД "ІНЖЕК", 2004.