

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ  
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ВНУТРІШНІХ СПРАВ  
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ ЛЬОТНИЙ КОЛЕДЖ**

**Циклова комісія економіки та управління**

**ТЕКСТ ЛЕКЦІЙ**

**з навчальної дисципліни «Транспортна логістика»  
обов'язкових компонент  
освітньо-професійної програми першого (бакалаврського) рівня вищої освіти**

**Логістика**

**за темою – Організація та управління транспортною логістикою за видами транспорту**

**Харків 2022**

**ЗАТВЕРДЖЕНО**

Науково-методичною радою  
Харківського національного  
університету внутрішніх справ  
Протокол від 30.08.2022 № 8

**СХВАЛЕНО**

Методичною радою  
Кременчуцького льотного  
коледжу Харківського  
національного університету  
внутрішніх справ  
Протокол від 22.08.2022 № 1

**ПОГОДЖЕНО**

Секцією науково-методичної ради  
ХНУВС з гуманітарних та соціально-  
економічних дисциплін  
Протокол від 29.08.2022 № 8

Розглянуто на засіданні циклової комісії економіки та управління,  
протокол 15.08.2022 № 1

**Розробники:** старший викладач циклової комісії економіки та управління,,  
к.е.н., спеціаліст вищої категорії, викладач – методист, Харченко М.В.

**Рецензенти:**

1. Голова циклової комісії економіки та управління, КЛК ХНУВС, к.е.н., спеціаліст вищої категорії, старший викладач – методист Цимбалістова О.А.
2. Професор кафедри логістики НАУ, доктор економічних наук, професор, експерт Українського логістичного альянсу (УЛА) Смерічевська С.В.

### План лекції

1. Вибір виду транспортного засобу.
2. Управління транспортною логістикою при перевезеннях водним транспортом.
3. Організація вантажної і комерційної роботи на автомобільному транспорті.
4. Управління транспортною логістикою при перевезення залізничним транспортом.

### Рекомендована література:

#### Основна

1. ДСТУ ISO 28004:2017 «Системи управління безпекою ланцюга постачання. Найкраща практика запровадження безпеки ланцюга постачання, оцінка та плани. Вимоги та настанови» – К.: Держспоживстандарт України, 2017. – 29 с
2. Акименко Н., Рябова К. Вдосконалення механізму транспортно-логістичного обслуговування міжнародних вантажних перевезень як фактору підвищення конкурентоспроможності підприємств 2015. № 9. С. 15-27.
3. Крикавський Є. Логістика та управління ланцюгами поставок: Навч. посібник / Є.Крикавський, О.Тохильченко, М.Фертч. — Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2017. – 844 с.
4. Гришко В. В., Болдирева Л. М. Управління транспортною логістикою в умовах Євроінтеграції. Економіка і регіон. № 1 (56). 2016. С.31- 37.
5. Марченко В.М. Логістика: Підручник/ В.М. Марченко, В.В. Шутюк. – К.: Видавничий дім «Артек», 2018. – 312 с.
6. Організація та проектування логістичних систем: Підручник / за ред. М.П. Денисенка, Л. Г. Шморгуна, В. С. Маруніча, В. С. Харута – К.: Мілениум, 2016. 387 с.
7. Транспортна логістика. Навчальний посібник. Ігор Смірнов, Тетяна Косарева, видавничій центр навчальної літератури, 2018. – 224с.

#### Додаткова

8. Транспортна і складська логістика: підручник / Сокур М. І., Сокур Л. М., Петченко М. В. К.: ПП Щербатих О. В., 2016. 328 с.
9. Тюріна Н.М. Логістика: навчальний посібник. / Н. М.Тюріна, І. В. Гой, І. В. Бабій. - Київ: Центр учбової літератури, 2020. – 392с.
10. Харсун Л. Г. Логістичного обслуговування товаропотоків між Україною та країнами ЄС. Науковий журнал “Економіка України”. 2016. № 4 (653). С.112

#### Інформаційні ресурси в Інтернеті

1. Автоматизація транспортної логістики [Електронний ресурс]. – Режим

доступу: <http://www.armatel.com.ua/solutions/logdep/>

2. Аналітичні матеріали Державного комітету статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

3. Господарський Кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15>

4. Державна підтримка українського експорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://ukrexport.gov.ua/ukr/vnishno\\_t\\_balans/6425.html](http://ukrexport.gov.ua/ukr/vnishno_t_balans/6425.html)

5. Закон України №1955-IV від 1 липня 2004 р. «Про транспортно - експедиторську діяльність» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1955-15>

6. Закон України №232/94-ВР від 10 листопада 1994 року «Про транспорт» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80>

7. Закон України № 959-XII від 16 квітня 1991 року «Про зовнішньоекономічну діяльність» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/959-12>

8. Закон України № 1172-XIV від 20 жовтня 1999 року «Про транзит вантажів» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172-14>

9. Європейська спілка транспортників України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.estu.com.ua/news.html>

10. Логістика: практика управління [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.logist.com.ua/>

11. Митний Кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>

12. Складський портал України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://terazus.com/>

11. Транспортно-логістичні центри: зарубіжний досвід [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.lobanov-logist.ru/index.php?newsid=6127>.

## Текст Лекції

*Завдання вибору виду транспорту вирішується у взаємозв'язку з іншими завданнями логістики, такими, як створення і підтримка оптимального рівня запасів, вибір виду упаковки та ін.*

**Основою вибору виду транспорту є інформація про характерні риси різних видів транспорту:**

### ***I. Залізничний:***

1. Висока провізна і пропускна здатність.
2. Незалежність від кліматичних умов, пори року і доби.
3. Висока регулярність перевезень.
4. Відносно низькі тарифи. Висока швидкість доставки на великі відстані.
5. Обмежена кількість перевізників.

6. Великі капітальні вкладення у виробничо-технічну базу.
7. Низька доступність до кінцевих споживачів.
8. Низька якість збереження вантажів.
9. Сфера застосування практично необмежена.

### ***II. Морський:***

1. Можливість міжконтинентальних перевезень.
2. Низька собівартість перевезень на далекі відстані.
3. Висока провізна і пропускна здатність, низька капіталомісткість перевезень.
4. Обмеженість перевезень, низька швидкість доставки.
5. Залежність від географічних, природних, навігаційних умов.
6. Жорсткі вимоги до пакування, мала частота відправлень.
7. Сфера застосування практично необмежена.

### ***III. Внутрішньоводний (річковий).***

1. Висока провізна здатність на глибоководних ріках і водоймах.
2. Низька собівартість і капіталомісткість перевезень.
3. Обмеженість перевезень, низька швидкість доставки.
4. Залежність від нерівномірності глибини рік, водойм, від навігаційних умов.
5. Сезонність роботи.
6. Сфера застосування практично необмежена.

### ***IV. Автомобільний:***

1. Висока доступність.
2. Можливість доставки вантажу «від дверей до дверей».
3. Велика маневреність і гнучкість, висока швидкість доставки.
4. Можливість використання різних маршрутів доставки товару.
5. Висока якість збереження вантажу.
6. Можливість відправлення невеликих партій.
7. Широкий вибір найбільш придатного перевізника.
8. Менш жорсткі вимоги до пакування товару.
9. Низька продуктивність.
10. Залежність від погодних та дорожніх умов. Відносно висока собівартість перевезень на великі відстані.
11. Низький рівень експлуатаційних показників. На короткій відстані (до 300 км).

### ***V. Повітряний:***

1. Найвища швидкість доставки.
2. Висока надійність, найкраще збереження вантажу, короткі маршрути перевезень.
3. Висока собівартість, матеріалоємність, енергоємність перевезень.
4. Залежність від погодних умов, недостатня географічна доступність.
5. Сфера застосування практично необмежена.

### ***VI. Трубопровідний.***

1. Низька собівартість, висока продуктивність.

2. Висока ступінь збереження вантажу, низька капіталомісткість.
3. Обмеженість видів вантажу;
4. Обмежена доступність малих обсягів транспортування вантажу.
5. Сфера застосування обмежена видом вантажів.

### **Фактори, які впливають на вибір виду транспорту:**

- час доставки;
- частота відправлень вантажу;
- надійність дотримання графіка доставки;
- здатність перевозити різні вантажі;
- здатність доставки вантаж у будь-яку точку території;
- вартість перевезення.

*Вибираючи засіб доставки конкретного товару, відправники враховують до шести факторів одночасно.*

*Так, якщо відправника цікавить швидкість, його основний вибір зосереджується на повітряному або автомобільному транспорті.*

*Якщо його мета-мінімальні витрати, вибір обмежується водним і трубопровідним транспортом.*

*Найбільше переваг пов'язано з використанням автомобільного транспорту чим і пояснюється зростання його частки в обсязі перевезень.*

*Однак остаточний висновок про варіант доставки вантажів ґрунтується на техніко-економічних розрахунках.*

*Одним з суттєвих факторів, які впливають на вибір перевізника, є вартість перевезення.*

**Вартість перевезення визначається** сумою необхідних витрат транспортних підприємств або фірм на перевезення вантажів. Споживачі, купуючи транспортну продукцію, відшкодовують ці витрати у формі тарифів і фрахтових ставок, що є одночасно грошовим вираженням вартості транспортної продукції.

Вид транспорту	Фактори впливу на вибір транспорту					
	Час доставки	Частота відправлень	Надійність дотримання графіку доставки	Здатність перевозити різні вантажі	Здатність доставити вантаж у будь-яку точку	Вартість перевезення
Залізничний	3	4	3	2	2	3
Водний	4	5	4	1	4	1
Автомобільний	2	2	2	3	1	4
Трубопровідний	5	1	1	5	5	2
Повітряний	1	3	5	4	3	5

*Система транспортних тарифів залежить від виду транспорту і способу перевезення. Враховуючи, що діяльність з організації товароруху пов'язана з великими компромісами, потрібно використовувати системний підхід для прийняття таких рішень.*

## **6.2 Управління транспортною логістикою при перевезеннях водним транспортом**

Державне управління водним транспортом України здійснює Державна інспекція України з безпеки на морському та річковому транспорті (Укрморрічінспекція).

**Договір перевезення** - основний вид договору, використовуваний при логістичних операціях, за яким одна сторона (вантажовідправник) передає вантаж іншій стороні (перевізнику). Перевізник приймає на себе зобов'язання доставити товар в певне місце за певну плату.

**Предметом договору** є переміщення вантажу.

**Сторони договору:** відправник (вантажовласник або уповноважена ним особа), перевізник (транспортна компанія) і одержувач (або уповноважена ним особа).

**Обов'язки відправника** - своєчасне надання вантажу до перевезення і оплата дій перевізника.

**Обов'язки перевізника** - здійснення доставки вантажу в цілості й схоронності і своєчасна його передача одержувачу.

**Обов'язки одержувача** - одержання вантажу, забезпечення його вивантаження і доплата провізних платежів (у разі необхідності).

**У договорі на перевезення зовнішньоторговельних вантажів зазначається:**

- 1) найменування вантажу та його кількість, його транспортні характеристики;
- 2) розподіл обсягів перевезень за періодами (місяць, квартал, півріччя, рік);
- 3) порти вантаження і вивантаження;
- 4) термін дії договору;
- 5) тип суден, необхідних для здійснення перевезення (рудовози, танкери, лісовози), їх вантажопідйомність і вантажомісткість;
- 6) експлуатаційні характеристики (наявність трюмів, кранового та насосного обладнання);
- 7) порядок надання інформації про кількості вантажу і його готовності в порту (портах) навантаження;
- 8) норми навантаження / вивантаження у вітчизняних та іноземних портах;
- 9) особливі умови, пов'язані зі специфікою вантажу;
- 10) порядок розрахунків і порядок подачі претензій.

### **Форми організації руху суден на морському транспорті:**

1. Регулярне (лінійне судноплавство і робота послідовними рейсами);
2. Нерегулярне судноплавство.

**Лінійне судноплавство** - форма організації роботи флоту, при якій забезпечується рух суден по оголошеним розкладом між наперед встановленими портами.

#### **Лінії підрозділяються на:**

- 1) односторонні - працюють тільки судна однієї країни або однієї судноплавної компанії;
- 2) двосторонні - судна компаній двох країн (за взаємним погодженням) або двох судноплавних підприємств;
- 3) конференціальні - працюють судна двох і більше компаній з однієї або з різних країн.

**Головне призначення конференціальні ліній** (конференціальних угод) - встановлення однакових тарифів і однакових умов перевезення для всіх учасників (для усунення зайвої конкуренції між судноплавними підприємствами, що працюють на одних і тих же напрямках перевезень). Судноплавні підприємства Росії беруть участь у всіх видах лінійних перевезень.

**Нерегулярне (трампове) судноплавство** - робота вантажних судів, не пов'язана з якими-небудь постійними районами плавання, портами, певними видами вантажів (*порти заходу, розклад руху, умови навантаження/вивантаження/перевезення, встановлюється пароплавством, як правило, щоквартально з подальшим уточненням по місяцях*).

### **Договори морського перевезення вантажів:**

- 1) трампове судноплавство- чартер:
  - чистий - документ підписується без будь-яких змін стандартної форми
  - відкритий - документ, в якому не вказано ні рід вантажу, ні пункт призначення (*форма використовується, коли фрахтувальник (замовник) не знає точно або бажає зберегти в секреті, куди і з яким вантажем прямує судно*).
- 2) Лінійному - коносамент. Функції:
  - доказ наявності договору перевезення;
  - товаророзпорядчий документ. *Це означає, що коносамент ніби уособлює собою сам товар. Тримач коносаменту є юридичною власником вантажу. Це дає йому право здійснювати з вантажем різні угоди, передавати іншій особі, страхувати, закласти в банку, отримати позику;*
  - доказ прийняття вантажу до перевезення.



Після складання коносаменту виписується документ, званий **маніфестом**.

**Маніфест застосовується** при зовнішньоторговельних перевезеннях і являє собою опис занурених на судно товарів по коносаментам (*перелік коносаментних партій на судні*).

*Маніфести складаються судновим агентом або портом, причому для кожного порту вивантаження окремо. Призначаються вони для пароплавства і судна, митниці портів відправлення та призначення, агентів і т.д.*

**Договором перевезення на річковому транспорті** у внутрішніх повідомленнях є річкова накладна.

**Накладна** - документ, супроводжуючий вантаж, що перевозиться або буксируваний пліт на всьому шляху прямування.

При експорті зовнішньоекономічного комплексу подають заявки на перевезення експортних вантажів на українських суднах.

Заявка називається дорученням (ордером) і подається логістичній (експедиторській) організації, яка обслуговує вантажі підприємства.

На підставі ордерів пароплавства становлять графік розстановки своїх суден, виписка з якого повертається через експедитора на підприємство для здійснення своєчасного відвантаження товарів в порт.

### **6.3 Організація вантажної і комерційної роботи на автомобільному транспорті**

**Форми організації автомобільних перевезень:** централізоване і децентралізоване ("самовивіз")

1. **Централізоване** - автотранспортне підприємство через склад здійснює організацію та доставку різних видів вантажу споживачам.

При здійсненні перевезень чітко розподілені обов'язки учасників транспортного процесу (вантажовідправника (склад), вантажоодержувачів автотранспортної організації).

Доставка вантажу відбувається за системою "точно в строк" і за відповідним графіком, тобто здійснюватися в певний день, годину і в певній кількості.

При порушенні графіка доставки продукції порушник повинен нести матеріальну відповідальність.

**Взаємовідносини сторін чітко розділені:**

- замовником транспорту є вантажовідправник (склад) або організація, що поставляє продукцію;

- навантаження вантажу здійснюється відправником (складом) або організацією, що поставляє вантаж споживачеві;
- доставку продукції здійснює транспортна організація, як правило, загального користування;
- розвантаження вантажу здійснює вантажоодержувач;
- експедирується вантаж транспортною організацією, причому функції експедитора покладаються, як правило, на шофера, за винятком випадків, коли при перевезенні вантажу необхідно дотримуватися особливих застережних заходів або перевезенні піддаються особливо цінні вантажі, що вимагають переваги або перерахунку;
- перевезення здійснюється за узгодженим графіком доставки між постачальником (складом), одержувачем і автотранспортною організацією.

### **Переваги:**

- створюються умови для ритмічного надходження продукції споживачам;
- ліквідуються простой рухомого складу в очікуванні навантаження, так як перевезення виконуються за заздалегідь узгодженим графіком між постачальником (складом), транспортною організацією і споживачем;
- ліквідується необхідність перевезення вантажників і агентів на автомобілях при механізації вантажно-розвантажувальних робіт;
- створюються умови організації робіт рухомого складу по раціональним маршрутам;
- обсяг перевезень виконується меншою кількістю автомобілів з меншою витратою експлуатаційних матеріалів і витратами робочої сили;
- створюються умови ліквідації дрібних автогосподарств;
- підвищуються збереженість і швидкість доставки продукції.

**1. Децентралізоване ("самовивіз")** - одержувач сам організовує отримання продукції, замовляє автотранспорт і забезпечує навантаження, експедирування і вивантаження.

*Функції постачальника зводяться тільки до відпустки вантажу за відповідними документами, за організацію завантаження автомобіля і його раціональне використання він не відповідає.*

Автотранспортна організація виділяє рухомий склад відповідно до поданих замовленням від споживачів, але за стан автотранспорту, транспортного процесу і його організації відповідальності не несе.

### **Недоліки:**

- розпорошення автомобілів серед великого числа вантажовласників і посередницьких автотранспортних фірм;
- великі непродуктивні простой рухомого складу в очікуванні отримання вантажу на пунктах навантаження і розвантаження у споживачів;

- неможливість здійснення чіткої маршрутизації перевезень продукції споживачам;
- нераціональне використання праці вантажників, експедиторів, агентів, так як вони змушені переміщатися разом з автомобілями з пунктів вантаження на пункти вивантаження;
- неможливість здійснення чіткої маршрутизації перевезень, оскільки організація перевезень замикається у вузьких рамках одержувача вантажу.

**Задачалогістики** - вивчення й оцінка маршрутів руху автомобільного транспорту, які повинні забезпечувати максимальну продуктивність автомобілів при мінімально можливій (в конкретних умовах) собівартості перевезень.

**Маршрут** - заздалегідь розроблена, найбільш раціональна система руху рухомого складу між регіональним складом та споживачами.

#### **Чинники вибору автомобіля:**

1. Відповідність автомобіля роду перевезеного вантажу, його упакувці, розміром партій вантажу.
2. Застосування спеціалізованого автомобіля для вантажів, які вимагають спеціальних умов перевезення.
3. Тип і потужність вантажно-розвантажувальних засобів для забезпечення завантаження і розвантаження автомобіля.
4. Продуктивність і собівартість автомобіля в умовах його роботи.

Тип автомобіля можна вибрати виходячи з собівартості 1 т·км. Обчислюють собівартість 1 т · км порівнюваних автомобілів і віддають перевагу тому автомобілю, собівартість якого менше.

Собівартість 1 т · км можна визначити за формулою

$$C_e^{1\text{т}\cdot\text{км}} = \frac{C_{\text{пер}} \cdot l_e + C_{\text{пост}} \cdot t_e + 3\Pi_{\text{ш}}}{W_e}, \text{ руб}/(\text{т}\cdot\text{км}), \quad (11.9)$$

де  $3_{\text{пер}}$  - сума змінних витрат на 1 км, руб.;  $l_e$  - пробіг автомобіля за одну їзду, км;  $3_{\text{пост}}$  - сума постійних витрат на

Один автомобіль-год, руб.;  $t_e$  - час однієї їздки, год;  $W_e$  - транспортна робота за одну їзду, т · км;  $3\Pi_{\text{ш}}$  - заробітна плата шофера за одну їзду, руб.

Так  $l_e = l_{\text{ст}}/\beta_e$ ;  $t_e = t_{\text{зв}} + t_{\text{пр}} = l_{\text{ст}}/\beta_e \cdot V_{\text{эк}} + t_{\text{пр}}$  як, то формула прийме наступний вигляд:

$$C_e^{1\text{т}\cdot\text{км}} = \frac{C_{\text{пер}} \cdot \frac{l_{\text{ст}}}{\beta_e} + C_{\text{пост}} \cdot \left( \frac{l_{\text{ст}}}{\beta_e \cdot V_{\text{т}}} + t_{\text{пр}} \right) + 3\Pi_{\text{ш}}}{q_{\text{н}} \cdot \gamma \cdot l_{\text{ст}}}, \quad (11.10)$$

Тут  $\beta_e$  - коефіцієнт використання пробігу;  $\gamma$  - коефіцієнт використання вантажопідйомності;  $V_{\text{ек}}$  - експлуатаційна швидкість, км / год.

Після перетворень отримаємо

$$C_e^{1\text{т}\cdot\text{км}} = \frac{1}{q_{\text{н}} \cdot \gamma} \left( \frac{C_{\text{пер}} \cdot C_{\text{пост}}}{\beta_e \cdot V_{\text{т}}} + \frac{C_{\text{пост}} \cdot t_{\text{пр}} + 3\Pi_{\text{ш}}}{l_{\text{ст}}} \right), \text{ руб}/(\text{т}\cdot\text{км}), \quad (11.10a)$$

Приклад 11.2. Визначте вигідність застосування автомобіля вантажопідйомністю 5 т в порівнянні з автомобілем 4 т при наступних умовах: відстань перевезення = 20 км, коефіцієнт використання пробігу  $\beta_e = 0,5$ , коефіцієнт використання вантажопідйомності  $\gamma_e = 0,8$ , технічна швидкість автомобіля - 5 т,  $V_t = 25$  км / год, а 4 т - 20 км / год, час простою під навантаженням і розвантаженням за одну їзду для автомобіля 5 т - 0,7 год, а 4 т - 0,5 ч.

Витрати по кожній моделі приводяться в таблиці нижче:

Види витрат	5 т	4 т
Поцупив - змінні витрати, руб / (т • км)	6,0	5,0
Спост - сума постійних витрат на один автомобіле-год, руб.	30,0	25,0
Заробітна плата шофера за одну їзду, руб.	80,00	60,00

Рішення. Собівартість 1 т-км при виконанні перевезень автомобілем вантажопідйомністю 4 т:

$$C_{q4}^{1t \cdot km} = \frac{1}{4 \cdot 0,8} \left( \frac{5 \cdot \frac{25}{20}}{0,5} + \frac{25 \cdot 0,5 + 60}{20} \right) = 5,03 \text{ руб./}(т \cdot км).$$

Собівартість 1 т • км при виконанні перевезень автомобілем вантажопідйомністю 5 т складе

$$C_{q5}^{1t \cdot km} = \frac{1}{5 \cdot 0,8} \left( \frac{6 \cdot \frac{30}{25}}{0,5} + \frac{30 \cdot 0,7 + 80}{20} \right) = 4,86 \text{ руб./}(т \cdot км).$$

Собівартість 1 т • км автомобіля вантажопідйомністю 5 т нижче, ніж автомобіля вантажопідйомністю 4 тонн ( $4,86 < 5,03$ ), тому для виконання даного перевезення вибираємо автомобіль вантажопідйомністю 5 т.

#### **а. Управління транспортною логістикою при перевезення залізничним транспортом**

*При виконанні перевезень вантажів залізниці (ж.д.) вступають в певні відносини з вантажовласниками. Ці відносини зачіпають велике коло питань і, зокрема, такі, як право підприємств і організацій пред'являти вантаж до перевезення та обов'язки дороги перевести його; порядок заяви та розгляду претензій та позовів з перевезень (якщо у вантажовласника є підстави до їх пред'явленню) і ряд інших питань організаційного, економічного і правового порядку.*

Взаємовідносини при транспортуванні регламентуються нормами і положеннями, єдиними і обов'язковими як для доріг, так і для всіх підприємств, організацій та осіб, які користуються їхніми послугами.

## **Основний документ - Статут залізниць.**

### ***Статті і розділи Статуту:***

- 1) загальні положення;
- 2) питання вантажного господарства;
- 3) планування та організації перевезень;
- 4) змішаного сполучення за участю інших видів транспорту;
- 5) перевезень пасажирів, багажу і пошти;
- 6) відповідальності залізниць, вантажовідправників, вантажоодержувачів і пасажирів та ін.

### ***Статутом регламентується:***

- 1) порядок складання та виконання плану залізничних перевезень;
- 2) основні умови перевезень вантажів, пасажирів, багажу і пошти;
- 3) взаємини залізниць з іншими видами транспорту;
- 4) питання експлуатаційного характеру.

### ***Статут передбачає:***

- 1) задоволення потреби господарства країни в перевезеннях;
- 2) дотримання державних інтересів;
- 3) забезпечення безпеки руху поїздів;
- 4) раціональне використання транспортних засобів і зниження транспортних витрат;
- 5) координацію різних видів транспорту;
- 6) своєчасну доставку вантажів в пункти призначення і повну їх збереження; матеріальну відповідальність залізниць, вантажовідправників, вантажоодержувачів і пасажирів за невиконання або неналежне виконання обов'язків з перевезень.

Залізниці та вантажовідправники при систематичному здійсненні перевезень вантажів укладають довгострокові договори про організацію перевезень.

### ***У договорах перевезень встановлюються:***

- обсяги;
- терміни;
- умови надання транспортних засобів;
- пред'явлення вантажів для перевезень;
- порядок розрахунків;
- інші умови.

Перевезення вантажів залізницями здійснюються на підставі заявок вантажовідправників, що подаються операторам перевезень (логістичним компаніям).

Заявка надається в трьох примірниках із зазначенням обсягу перевезень вантажів у вагонах і тоннах відповідно до встановленої номенклатурою товарів.

Форма заявок встановлюється і публікується в збірнику правил і тарифів на залізничному транспорті.

Вантажовідправники можуть пред'являти вантажі до перевезення з оголошенням їх цінності. За оголошену цінність вантажів стягуються збори, зазначені в тарифному керівництві.

*Вантажовідправники зобов'язані готувати вантажі для перевезень таким чином, щоб забезпечувати безпеку руху, збереження вантажів, вагонів, контейнерів. Вимоги до тари й упаковки вантажів, якості перевезеної продукції повинні передбачатися стандартами, технічними умовами, затвердженими відповідними державними органами.*

При пред'явленні вантажу до перевезення вантажовідправник повинен надати на кожен відправку вантажу відповідним чином оформлену **транспортну залізничну накладну та інші необхідні документи**.

Накладна і видана на її основі вантажовідправнику квитанція про приймання вантажу підтверджують укладення договору перевезення вантажу.

***В транспортнозалізничній накладній вказується:***

- маса;
- кількість вантажних місць.

*Завантажені вагони, контейнери повинні бути опломбовані залізницями, якщо вантажі занурені залізницями, або вантажовідправниками, якщо вантажі занурені ними. У випадку розкриття вагонів або контейнерів для митного огляду їх опломбування новими запірно-пломбувальними пристроями проводять митні органи.*

*Внаслідок форсмажорних обставин, що перешкоджають здійсненню перевезень вантажів, навантаження і розвантаження вантажів можуть бути тимчасово припинені чи обмежені начальником залізниці відправлення.*

*Начальник залізниці встановлює термін припинення або обмеження навантаження.*

*Тимчасове припинення навантаження внаслідок сформованих на залізницях обставин допускається тільки у виняткових випадках.*

Плата за перевезення вантажу та інші платежі вноситься вантажовідправником до моменту відправлення вантажу з залізничної станції.

Остаточні розрахунки, пов'язані з перевезенням вантажу, виробляються вантажоодержувачами після прибуття вантажу на станцію призначення.

При несвоєчасних розрахунках стягуються пені або штрафи.

Залізниця зобов'язана повідомити одержувача про прибуття на його адресу вантажу не пізніше ніж за 12 год дня, наступного за днем прибуття.

*Порядок і спосіб повідомлення визначаються на станції призначення. Залізниця може відповідно до договору надати вантажоодержувачу попередню інформацію про підхід на його адресу вантажів.*

*Вантаж видається на станції призначення вантажоодержувачу після внесення ним плати за перевезення вантажу та інших належних залізниці платежів. Підтвердженням видачі вантажу служить підпис вантажоодержувача в дорожній відомості.*

**Перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні** здійснюється на підставі єдиного транспортного документа (транспортної накладної), складеної на весь шлях прямування вантажу.

## **6.5 Управління транспортною логістикою при авіаперевезеннях**

*Авіаційні перевезення займають важливе місце в системі доставки товарів.*

Авіатранспорт активно використовується при міжнародних змішаних повідомленнях з використанням сучасних технологій, зокрема, при перевезеннях вантажів у контейнерах (перевезення коштовних вантажів).

*(Дані Міжнародної асоціації повітряного транспорту: частка авіатранспорту в загальному обсязі перевезених вантажів у світі становить 0,2-0,6%, у той час як частка перевезених авіатранспортом вантажів у вартісному вираженні досягає 35-40%).*

**Послуги логістичних компаній при експорті товарів що займаються міжнародними авіаперевезеннями:**

- 1) перевірка стану тари і наявність необхідного маркування;
- 2) доставка вантажу від складу відправника вантажу до аеропорту;
- 3) оформлення товарно-транспортної документації;
- 4) оплата вартості перевезення за дорученням і за рахунок клієнта;
- 5) митне оформлення експортного товару;
- 6) вантажні роботи;
- 7) страхування вантажу;
- 8) ряд інших робіт за дорученням клієнтури.

*Робота логістичної компанії (експедитора) по відправленню вантажу починається після отримання заявки від клієнта у письмовому вигляді.*

*Після отримання заявки експедитор зв'язується з різними авіакомпаніями з метою з'ясування найбільш вигідної ставки авіафрахт.*

*Згідно з угодами авіакомпанія перевозить вантажі, що надаються експедиторської фірмою за спеціальними тарифами, які нижчі від звичайних. Клієнтові оголошується ставка авіафрахт, яка включає в себе як тариф авіакомпанії, так і певну надбавку, яка представляє собою дохід експедитора.*

*Потім клієнт отримує тарифи експедиторської фірми на здійснення послуг з транспортування вантажу і, якщо вони його влаштовують, сповіщає про це експедитора, який починає роботу з вантажем. Найчастіше експедитор забирає вантаж у клієнта і доставляє його в аеропорт.*

*За бажанням клієнта, можливе здійснення також експедирування по прибуттю в пункті призначення. У цьому випадку експедитор зв'язується з партнером в пункті призначення, з'ясовує вартість здійснення експедирування по прибуттю і оголошує клієнтові повну вартість послуг.*

*Вантаж відправляється з додатком рахунки-фактури, сертифіката якості і гарантійних свідоцтв, а також документів, що підтверджують вага, об'єм вантажу, число місць в упаковці і т.п.*

*При відправленні вантажу авіатранспортом експедитор також повинен забезпечити належну упаковку, необхідну для перевезення товару по повітрю, за винятком випадків, коли торгові звичаї допускають відправку товару без упаковки. Крім того, експедитор забезпечує укладання вантажу в спеціальний контейнер перевізника.*

*Вантажовідправник сповіщається про відправку товару шляхом пересилання йому авіанакладною по каналах електронного зв'язку.*

#### ***Авіанакладна:***

- підтверджує наявність договору перевезення;
- документ, що обґрунтовує суму провізної плати;
- страховий сертифікат;
- документ, згідно з яким вантаж проходить митне очищення.

*З метою уніфікації та полегшення управління діяльністю вантажних агентів (так називаються експедитори, що забезпечують авіан перевезення вантажів у міжнародному сполученні) IATA (міжнародна авіатранспортна асоціація)*



*створила Всесвітню організацію вантажних агентів і ввела правило "призначення" вантажних агентів IATA.*

**Операції з експедирування прибулого в пункт призначення вантажу:**

- 1) інформування одержувача про прибуття вантажу;
- 2) здійснення імпортного митного оформлення;
- 3) оплата і доплата провізних платежів;
- 4) доставка вантажу до складу одержувача.

*Робота експедитора з імпортним вантажем починається після одержання повідомлення про його відправку.*

*По факсу приходить копія авіанакладною із зазначенням всіх параметрів вантажу. Після цього підрозділ експедиторської компанії, що займається питаннями митного оформлення, отримує документи, які слідували з вантажем. Після отримання документів експедитор сповіщає одержувача про прибуття вантажу.*

*При цьому необхідно якнайшвидше забезпечити експедиторів усіма необхідними документами, щоб уникнути платного зберігання вантажу в аеропорту.*

*Вантаж в аеропорту безкоштовно зберігається протягом двох днів.*

*Далі виробляються митне очищення вантажу і його відправка до складу одержувача.*

## **6.6 Транспортні тарифи і фактори, що впливають на їх розмір**

**Транспортні тарифи** - механізм формування оплати компаніям-перевізникам за транспортні та супутні послуги.

**Тарифи включають:**

- плату, що стягуються за перевезення вантажів;
- збори за додаткові операції, пов'язані з перевезенням вантажів;
- правила обчислення плати і зборів.

Транспортні тарифи є формою ціни на продукцію транспорту.

**Транспортні тарифи забезпечують:**

- для транспортного підприємства - відшкодування експлуатаційних витрат і можливість отримання прибутку;
- для покупця транспортних послуг - можливість перекриття транспортних витрат.

*Істотний фактор, що впливають на вибір організатора доставки товару це вартість перевезення.*

### **Особливості формування транспортних тарифів:**

1. У результаті діяльності працівники транспорту не змінюють виробу, однак вартість його збільшується, оскільки витрачаються матеріальні, фінансові та трудові ресурси, що утворюють собівартість послуги, пов'язаної з транспортуванням.
2. Тариф залежить від умов транспортування, витрат на транспортування на різних ділянках шляхів, оптимальної пропускну здатності транспортної мережі.
3. Транспортний тариф залежить від виду продукції, що транспортується, відстані, швидкості перевезення, виду відправлення. У розрахунку тарифу враховуються тип рухомого складу, ступінь завантаженості транспортного засобу тощо.
4. Транспортні тарифи відбиваються в усіх елементах роздрібної ціни, оскільки послугами транспортних підприємств користуються як підприємства-виробники, так і підприємства-посередники (зокрема, роздрібні торговельні підприємства).
5. Транспортні підприємства використовують різні ресурси (залізо, вугілля, нафту, газ, електроенергію, будівельні матеріали та ін.), вартість яких входить у собівартість перевезень.

### **Тарифи на залізничному транспорті:**

1. **Загальні** - це основний вид тарифів. З їх допомогою визначається вартість перевезення основної маси вантажів.
2. **Виняткові** - це тарифи, що встановлюються з відхиленням від загальних тарифів у вигляді спеціальних надбавок і знижок. Вони можуть бути підвищеними і чи зниженими і поширюються, як правило, лише на конкретні вантажі.
3. **Пільгові** - застосовуються при перевезенні вантажів для певної мети, а також вантажів самих залізниць.
4. **Місцеві тарифи** - встановлюють начальники окремих залізниць.

Крім провізної плати залізниця стягує з вантажоодержувачів і вантажовідправників плату за додаткові послуги, пов'язані з перевезенням вантажів (збори):

- операцій зі зберігання;
- зважування;
- перевірці вантажу;
- подачі або прибирання вагонів;
- дезінсекції вагонів;
- експедирування вантажів;
- вантажно-розвантажувальних робіт та ін.

***Основні фактори, від яких залежить перевезення вантажів залізничним транспортом:***

- тип вагона;
- приналежність вагона або контейнера;
- обсяг перевезеного вантажу.

**Умови перевезення залізницею:**

1. Вантаж можна відправити вагонними, контейнерної, малотоннажної (вагою до 25 тонн і об'ємом до піввагона) і дрібної відправкою (вагою до 10 тонн і об'ємом до 1 / 3 місткості вагона).
2. Вантаж може перевозитися вантажний, великий чи пасажирської швидкістю. Вид швидкості визначає, скільки кілометрів на добу повинен проходити вантаж.
3. Провізна плата може стягуватися за відстань (при перевезеннях вантажний чи великий швидкістю) або за дійсно пройдену відстань (в разі перевезення негабаритних вантажів або перевезення вантажів пасажирської швидкістю).
4. Вантаж може перевозитися в універсальних, спеціалізованих або ізотермічних вагонах, в цистернах або на платформах. Розмір провізної плати в кожному випадку буде різним.
5. Вагон, платформа чи контейнер можуть належати залізниці, а можуть бути власністю вантажоодержувача або вантажовідправника.
6. Кількість перевезеного вантажу.

**Тарифи на автомобільному транспорті:**

- 1) відрядні тарифи;
- 2) тарифи на перевезення вантажів на умовах платних тонно-годин;
- 3) тарифи за повременное користування вантажними або легковими автомобілями;
- 4) тарифи на перевезення з покілометрового розрахунку;
- 5) тарифи на перегін рухомого складу;
- 6) договірні тарифи.

**Чинники які впливають на розмір тарифної плати на автомобільному транспорті:**

- відстань перевезення,
- маса вантажу,
- об'єм та вага вантажу,
- вантажопідйомність автомобіля,

- загальний пробіг,
- тип автомобіля,
- район, в якому здійснюється перевезення.

У всіх випадках на розмір плати за використання автомобіля надає вплив район, в якому здійснюється перевезення.

*Пояснюється стійкими відмінностями в рівні собівартості перевезень вантажів по районах.*

### **Тарифи на річковому транспорті:**

- 1) тарифи на перевезення вантажів;
- 2) збори за перевантажувальні роботи, пов'язані з перевезеннями.

Визначаються тарифи пароплавствами самостійно з урахуванням кон'юнктури ринку, де пароплавство виступає як транспортна організація.

В основу розрахунку розміру тарифу закладається собівартість послуг, прогнозована на період введення тарифів і зборів в дію, а також граничний рівень рентабельності, встановлений чинним законодавством.

### **Тарифи на морському транспорті:**

- 1) тариф;
- 2) фрахтова ставка.

*Якщо вантаж слід за напрямку стійкого вантажного потоку, то перевезення здійснюється системою лінійного судноплавства.*

*При цьому вантаж рухається зарозкладом і оплачується по оголошеному тарифу.*

*У тому випадку, коли при виконанні перевезення робота вантажних судів не пов'язана з постійними районами плавання, з постійними портами вантаження і вивантаження, не обмежена певним видом вантажу, перевезення оплачується за фрахтової ставці.*

### **Тарифи на авіаційному транспорті:**

Правила застосування тарифів затверджуються авіаперевізником, оприлюднюються на його офіційному веб-сайті та мають бути доступними пасажиром для ознайомлення.

**Тарифи не включають** вартість транспортних послуг між терміналами аеропорту та між аеропортами і міськими терміналами.

**Аеропортові збори** (такси) за надання послуг пасажиром під час їх обслуговування в аеропорту встановлюються та затверджуються відповідно до законодавства і мають бути опубліковані у формі, доступній для ознайомлення.

**Аеропортові збори** (такси), податки і збори, встановлені державою аеропорту відправлення (призначення), збори (такси) авіаперевізника не включаються до тарифу, а разом з тарифом становлять повну вартість повітряного перевезення. Авіаперевізник та агент з продажу можуть стягувати плату за оформлення повітряного перевезення та за здійснення операції повернення коштів. Плата за операцію оформлення перевезення не входить до вартості квитка і оплачується окремо.

**Аеропортові збори** (такси), податки і збори, встановлені державою аеропорту відправлення (призначення), збори (такси) авіаперевізника за користування будь-якими послугами чи обладнанням можуть включатися до вартості повітряного перевезення або сплачуватись окремо з наданням документів, які підтверджують їх оплату.

**Тарифи, збори** (такси) на повітряне перевезення до/із та в межах України публікуються авіаперевізниками та аеропортами в АСБ/ГРС у валюті, яка схвалена Державіаслужбою та погоджена з Конференцією IATA з координації тарифної політики.

**Розрахунки на території України за послуги з повітряних перевезень та обмін валют здійснюються відповідно до законодавства України.**