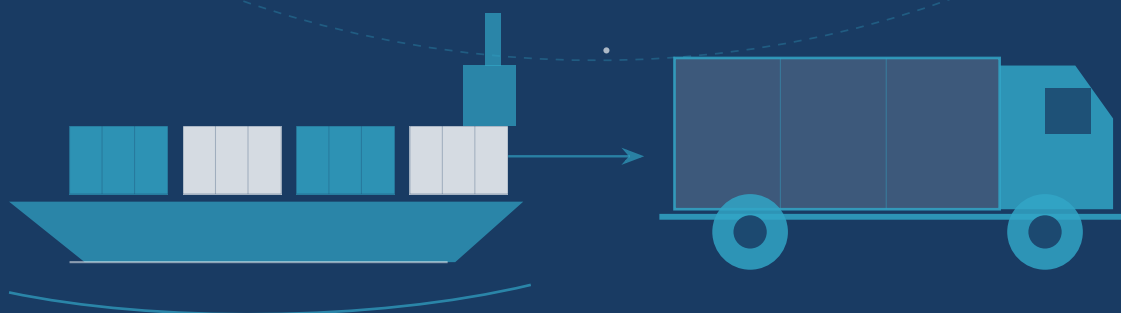


ДОЛЯ К. В., КОБРИНА Н. В., ДОЛЯ О. Є.

МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ



Навчальний посібник



ДОЛЯ К. В., КОБРИНА Н. В., ДОЛЯ О. Є.

МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Навчальний посібник

Boston: Published by Primedia eLaunch

2026

Рецензенти:

Пруненко Д. О. — доктор економічних наук, професор кафедри транспортних систем і логістики Харківського національного університету міського господарства імені О. М. Бекетова.

Аргун Щ. В. — доктор технічних наук, професор кафедри автомобільної електроніки Харківського національного автомобільно-дорожнього університету.

Відомості про авторів

ДОЛЯ Костянтин Вікторович — доктор технічних наук, доцент, професор кафедри автомобілів і транспортної інфраструктури Національного аерокосмічного університету «Харківський авіаційний інститут». ORCID: 0000-0002-4693-9158.

КОБРИНА Наталія Віталіївна — кандидат технічних наук, доцент, завідувачка кафедри автомобілів і транспортної інфраструктури Національного аерокосмічного університету «Харківський авіаційний інститут». ORCID: 0000-0001-9499-2079.

ДОЛЯ Олена Євгенівна — кандидат технічних наук, доцент, викладач циклової комісії транспортних технологій Харківського автотранспортного фахового коледжу. ORCID: 0000-0002-0364-988X.

Міжнародні транспортні перевезення : навчальний посібник / К. В. Доля, Н. В. Кобріна, О. Є. Доля. Boston : Published by Primedia eLaunch, 2026.

Посібник охоплює організаційні, нормативні, митні, технологічні та економічні засади міжнародних вантажних і пасажирських перевезень. Матеріал подано у восьми тематичних розділах, кожен із яких містить два основні підрозділи.

Посібник призначено насамперед для здобувачів освіти спеціальності J8 «Автомобільний транспорт», а також інших транспортних та інженерних спеціальностей, викладачів і фахівців, які планують маршрути, оформлюють документи, розраховують тарифи та організовують міжнародні перевезення.

Матеріал можна використовувати під час аудиторних і практичних занять, виконання самостійної роботи, підготовки навчальних проєктів та аналізу професійних ситуацій у транспортній галузі.

Зміст

Список скорочень	5
Передмова	7
Розділ 1. Міжнародні транспортні системи та регулювання перевезень	9
1.1. Міжнародні транспортні системи та ринок міжнародних перевезень	9
1.2. Міжнародне та національне регулювання перевезень	16
Розділ 2. Умови поставки та планування міжнародного автомобільного перевезення	23
2.1. Умови поставки та розподіл обов'язків сторін	23
2.2. Планування міжнародного автомобільного перевезення	28
Розділ 3. Транспортно-експедиторська діяльність і документальний супровід	33
3.1. Транспортно-експедиторська діяльність	33
3.2. Супровідні документи міжнародного перевезення	38
Розділ 4. Митне регулювання та міжнародний митний транзит	43
4.1. Митне регулювання міжнародних перевезень	43
4.2. Транзитні перевезення та міжнародний митний транзит	48
Розділ 5. Мультимодальні, контейнерні та пасажирські перевезення	53
5.1. Мультимодальні та контейнерні перевезення	53
5.2. Міжнародні пасажирські перевезення	58
Розділ 6. Особливі категорії вантажів і страхування	63
6.1. Перевезення особливих категорій вантажів	63
6.2. Страхування у міжнародних перевезеннях	68

Розділ 7. Економіка та управління ризиками міжнародних перевезень	73
7.1. Тарифи, собівартість і ціноутворення	73
7.2. Управління ризиками міжнародних перевезень	78
Розділ 8. Цифрові технології та організація міжнародного перевезення	83
8.1. Цифрові технології в міжнародних перевезеннях	83
8.2. Цілісна схема міжнародного перевезення	88
Список використаних джерел	93

Список скорочень

ADR	Угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів.
AETR	Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення.
API	програмний інтерфейс застосунку (Application Programming Interface).
ATP	Угода про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів і спеціальні транспортні засоби для таких перевезень.
CMR	Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів і транспортна накладна, що застосовується відповідно до неї.
e-CMR	електронна міжнародна автомобільна транспортна накладна.
GPS	глобальна система позиціонування.
IBC	контейнер середньої вантажопідйомності для масових вантажів.
Incoterms®	правила Міжнародної торгової палати щодо використання торговельних термінів.
TIR	міжнародна система митного транзиту із застосуванням книжки МДП.
TMS	система управління транспортними перевезеннями.
ЄЕК ООН	Європейська економічна комісія Організації Об'єднаних Націй.
ЄС	Європейський Союз.
МДП	міжнародне дорожнє перевезення; українське позначення системи TIR.
ПДВ	податок на додану вартість.

УКТ ЗЕД Українська класифікація товарів зовнішньоекономічної діяльності.

Передмова

Міжнародне перевезення поєднує транспортну технологію, договірні умови, митні процедури, документи, страхування, розрахунок витрат і координацію учасників. Помилка на одному етапі змінює строк доставки, тариф або розподіл відповідальності. Тому матеріал посібника побудовано від загальної структури міжнародної транспортної системи до підготовки цілісної схеми рейсу.

Посібник містить теоретичний матеріал, у якому кожний розділ пояснює терміни, учасників, послідовність організації операції, типові помилки та способи контролю результату. Матеріал охоплює вибір транспорту, планування маршруту, оформлення документів, митні формальності, розрахунок тарифу, претензійну роботу та проектування повної доставки.

Під час роботи з посібником доцільно пов'язувати кожне рішення з вихідними даними та доказом виконання. Обраний маршрут потрібно підтвердити розрахунком, умову поставки — розподілом обов'язків, а завершення митної процедури — належним документом.

Актуальність підготовки фахівців у сфері міжнародних перевезень зумовлена постійними змінами маршрутів, технологій, нормативних вимог і способів обміну інформацією. Транспортна операція дедалі частіше поєднує кілька видів транспорту, цифрові сервіси, транскордонну взаємодію та систему контролю ризиків. Тому майбутній фахівець має не лише знати окремі правила, а й уміти поєднувати їх у послідовну, виконувану та економічно обґрунтовану схему доставки.

Метою посібника є формування системного уявлення про організацію міжнародного перевезення від отримання замовлення до завершення доставки та оцінювання її результатів. Здобувач має навчитися збирати вихідні дані,

визначати обмеження, порівнювати альтернативи, розраховувати строки і витрати, готувати комплект документів, визначати відповідальних осіб і засоби контролю. Особливу увагу приділено вмінню пояснити прийняте рішення, адже професійний результат має бути не лише правильним, а й перевірюваним і зрозумілим для інших учасників.

Очікується, що після опрацювання матеріалу здобувач зможе самостійно сформулювати початкову схему міжнародного перевезення, перевірити її технологічну, правову та економічну обґрунтованість, підготувати комплект документів і запропонувати заходи зі зменшення витрат та ризиків. Матеріал сприяє послідовному обґрунтуванню прийнятих рішень і використанню актуальних вихідних даних. Його можна застосовувати під час аудиторних занять, самостійної роботи, підготовки навчальних проєктів і розгляду професійних ситуацій у діяльності транспортних та логістичних підприємств.

РОЗДІЛ 1

Міжнародні транспортні системи та регулювання перевезень

1.1 Міжнародні транспортні системи та ринок міжнародних перевезень

Міжнародне перевезення — це організоване переміщення вантажів, пасажирів або багажу між пунктами, розташованими у різних державах, або територіїю кількох держав. Воно пов'язане з перетинанням кордонів, взаємодією різних правових систем, виконанням транспортних, митних, прикордонних, комерційних та інформаційних операцій. [1; 2]

Міжнародна транспортна система являє собою сукупність шляхів сполучення, транспортних засобів, терміналів, підприємств, органів управління, нормативних правил та інформаційних технологій, які забезпечують міжнародне переміщення. Її не можна зводити лише до автомобілів, вагонів, суден або літаків. Результат перевезення формується спільною роботою інфраструктури, персоналу, документів і систем контролю.

Основними властивостями міжнародної транспортної системи є цілісність, багаторівневність, територіальна розосередженість, взаємозалежність учасників, обмежена пропускна здатність окремих елементів і чутливість до зовнішніх ризиків. Затримка в одному пункті пропуску може змінити графік руху, витрати перевізника, режим роботи водія, строк доставки та виконання договору поставки.

Матеріальний потік у системі супроводжується інформаційним і фінансовим потоками. Вантаж переміщується фізично; документи підтверджують право розпорядження, характеристики й виконання операцій; платежі забезпечують розрахунки між замовником, перевізником, експедитором, терміналом, страховиком та державними органами.

До матеріально-технічної складової належать транспортні мережі, рухо-

мий склад, порти, станції, аеропорти, логістичні центри, склади, пункти пропуску, сервісні об'єкти й засоби навантаження. Організаційна складова охоплює перевізників, експедиторів, операторів терміналів та органи управління. Нормативна складова визначає правила допуску до ринку, оформлення документів, безпеки та відповідальності. Інформаційна складова забезпечує обмін даними, планування, відстеження і контроль. [1; 2]

Вид транспорту	Основні переваги	Основні обмеження
Автомобільний	Гнучкий маршрут, доставка «від дверей до дверей», придатність для малих і середніх партій	Обмежена вантажопідйомність, дорожні затори, залежність від кордонів і режиму роботи водія
Залізничний	Значна провізна спроможність, ефективність для масових вантажів і великих відстаней	Залежність від станцій, графіка, колії та операцій першої й останньої милі
Морський	Велика місткість, низька питома вартість перевезення великих партій	Тривалий строк, портові й перевантажувальні операції, залежність від розкладу
Повітряний	Висока швидкість і доцільність для термінових, цінних та легких вантажів	Висока вартість, обмеження маси, габаритів і властивостей вантажу
Внутрішній водний	Економічність для масових вантажів, значна місткість	Сезонність, обмежена географія та невисока швидкість
Трубопровідний	Безперервність, автоматизація, висока продуктивність	Вузька номенклатура вантажів і значні капітальні витрати

Вибір виду транспорту залежить від маси, об'єму, вартості, фізичних властивостей і терміновості вантажу; географії маршруту; наявності інфраструктури; допустимої кількості перевантажень; вимог безпеки та загальних витрат. Найшвидший або найдешевший вид не обов'язково є найкращим за сукупністю критеріїв.

Транспортні мережі формують коридори, вузли й маршрути. Транспортний коридор концентрує потоки на визначеному напрямку та включає інфра-

структуру кількох видів транспорту, пункти пропуску і термінали. Транспортний вузол забезпечує перерозподіл потоків і взаємодію маршрутів. Термінал виконує приймання, накопичення, перевантаження, зберігання, сортування та документальне оформлення.

Коли в доставці послідовно застосовують кілька видів транспорту, виникає мультимодальна схема. Її перевагою може бути поєднання економічності магістрального перевезення з гнучкістю автомобільної першої й останньої милі. Водночас кожне перевантаження збільшує час, витрати, документальну складність і ризик пошкодження.

Ринок міжнародних перевезень утворюється взаємодією попиту замовників і пропозиції транспортних та логістичних підприємств. Попит є похідним: потреба у перевезенні виникає не сама по собі, а внаслідок зовнішньої торгівлі, переміщення виробництва, закупівлі сировини, розподілу готової продукції, туризму й трудової мобільності. [1; 2]

На величину та структуру попиту впливають:

- обсяги виробництва, експорту, імпорту і транзиту;
- географічне розташування постачальників та споживачів;
- сезонність, терміновість і регулярність відправлень;
- властивості вантажів та вимоги до температури, безпеки чи доставки;
- стан інфраструктури, пропускна здатність кордонів і доступність транспорту;
- ціни на паливо, валютні коливання, дорожні збори та страхові витрати;
- політичні, безпекові, природні й регуляторні чинники.

Пропозицію формують перевізники різних видів транспорту, експедитори, оператори мультимодальних перевезень, морські лінії, авіакомпанії, залізничні оператори, термінали, склади та цифрові платформи. Їхні можливості визначаються кількістю і спеціалізацією транспортних засобів, географією роботи, персоналом, дозволами, фінансовою стійкістю та якістю управління.

Ринок сегментують за видом транспорту, територією, номенклатурою вантажу, розміром партії, терміновістю, регулярністю та рівнем сервісу. Окремі сегменти утворюють збірні вантажі, контейнерні перевезення, експрес-доставка, небезпечні й температурні вантажі, великовагові проєктні перевезення та міжнародні пасажирські маршрути.

Ціна транспортної послуги формується під впливом собівартості, співвідношення попиту і пропозиції, конкуренції, ризику та цінності сервісу для клієнта. До собівартості автомобільного рейсу можуть входити пальне, заробітна плата, дороги, амортизація, технічне обслуговування, страхування, дозволи, адміністративні витрати, порожній пробіг і простої.

Суттєвою рисою ринку є напрямкова нерівномірність. Якщо в одному напрямку вантажів багато, а у зворотному мало, перевізник частково закладає ризик порожнього повернення у тариф. Тому однакова відстань між пунктами не гарантує однакової ціни в обох напрямках.

Замовник оцінює не лише ставку. До ринкової цінності пропозиції входять прогнозованість строку, збереження вантажу, точність документів, доступність інформації, страхове покриття, швидкість реагування та здатність запропонувати резервне рішення. Надто низька ставка може означати невраховані витрати, слабе резервування або підвищений ризик невиконання.

Міжнародна доставка є результатом спільної роботи сторін, між якими виникають договірні, інформаційні та матеріальні зв'язки. [1; 2]

Учасник	Основні функції	Основні документи або дані
Відправник	Підготовка, пакування, маркування, навантаження і передання достовірних відомостей	Договір, рахунок, пакувальний лист, інструкції
Перевізник	Подання придатного транспортного засобу, приймання, перевезення і доставка	Заявка, транспортна накладна, документи транспортного засобу
Одержувач	Організація приймання, перевірка кількості й стану, оформлення застережень	Транспортний документ, акт приймання
Експедитор	Планування схеми, пошук виконавців, координація, контроль строку й документів	Договір експедирування, доручення, заявки
Митний представник	Класифікація, декларування та взаємодія з митними органами	Декларація, документи про товар, вартість і походження
Термінальний оператор	Приймання, зберігання, перевантаження і видача	Складські та термінальні документи
Страховик	Оцінювання ризику, страхове покриття і врегулювання збитку	Поліс, заява, акт, докази розміру шкоди

Функції учасників визначаються договором і застосовними правилами. Відправник повинен надати точний опис вантажу, масу, кількість місць, властивості та спеціальні інструкції. Перевізник перевіряє доступні для перевірки відомості, стан транспортного засобу та зовнішній стан вантажу. Одержувач під час приймання фіксує нестачу, пошкодження або інші відхилення.

Експедитор не обов'язково виконує фізичне перевезення. Він може організовувати набір послуг: обирати маршрут, бронювати транспорт, координувати термінали, контролювати документи, відстежувати вантаж і повідомляти клієнта. Межі його відповідальності залежать від того, чи виступає він лише організатором, чи прийняв на себе обов'язок доставити вантаж як договірний перевізник.

Ефективна взаємодія потребує визначення контрольних точок: підтвер-

дження заявки; готовність вантажу; подання автомобіля; завершення навантаження; митне оформлення; перетин кордону; прибуття; приймання; повернення підтвердженого документа. Для кожної точки встановлюють відповідальну особу, строк і доказ виконання.

Причиною багатьох порушень є не технічна несправність, а інформаційна неузгодженість. Помилка у масі впливає на вантажопідйомність і осьові навантаження; неправильна адреса — на маршрут і строк; розбіжність у кількості місць — на митний контроль і приймання. Тому до відправлення проводять перехресну перевірку заявки, рахунка, пакувального листа й транспортного документа.

Результативність міжнародної транспортної системи оцінюють кількісними і якісними показниками. Обсяг перевезень характеризує масу вантажів або кількість пасажирів. Вантажообіг визначають добутком маси вантажу на відстань: $W = Q \cdot L$, де W — вантажообіг, ткм; Q — маса, т; L — відстань, км. [1; 2]

До показників окремої доставки належать строк, своєчасність, собівартість, тариф, частка порожнього пробігу, кількість перевантажень, збереження вантажу та повнота інформації. Коефіцієнт використання пробігу автомобіля визначають як $\beta = \frac{L_{\text{зав}}}{L_{\text{заг}}}$. Зростання коефіцієнта означає скорочення непродуктивного порожнього пробігу.

Якість послуги проявляється у здатності виконати погоджені умови стабільно, а не лише в одному успішному рейсі. Для управління якістю застосовують планові строки, контрольні точки, GPS-відстеження, електронний обмін даними, перевірку документів, стандартизовані чек-листи та аналіз причин відхилень.

Серед основних напрямів розвитку міжнародних перевезень можна виділити цифровізацію документообігу, автоматизоване планування маршрутів, інтеграцію різних видів транспорту, розвиток логістичних центрів, підвище-

ння енергоефективності, скорочення порожнього пробігу та посилення вимог до прозорості ланцюга постачань. Цифрові технології не усувають потребу в управлінських рішеннях, але прискорюють отримання даних і дають змогу раніше виявляти відхилення. З на відстань 1 200 км. Авто-

Мініприклад. Потрібно перевезти 18 т меблів об'ємом 72 м³ на відстань 1 200 км. Автомобільна доставка забезпечує прямий рух без перевантажень, тоді як комбінована схема може включати підвезення до терміналу, магістральну залізничну ділянку й довезення. Для меблів визначальними є строк, захист від вологи та мінімальна кількість вантажних операцій. Тому вибір потрібно робити за сукупністю вартості, строку, надійності й ризику пошкодження, а не лише за тарифом магістральної ділянки.

- Міжнародна транспортна система поєднує інфраструктуру, транспортні засоби, учасників і правила взаємодії.
- Вид транспорту обирають за властивостями вантажу, відстанню, строком, вартістю та ризиком.
- Ефективність доставки оцінюють системою технічних, часових, економічних і якісних показників.
- Рішення має враховувати весь ланцюг доставки, а не лише магістральне перевезення.

1. Які складові утворюють міжнародну транспортну систему?
2. За якими критеріями обирають вид транспорту?
3. Які учасники формують ринок міжнародних перевезень?
4. Чим відрізняються технічні та економічні показники ефективності?
5. Чому рішення потрібно оцінювати для всього ланцюга доставки?

1.2 Міжнародне та національне регулювання перевезень

Міжнародне перевезення одночасно пов'язане з правопорядками кількох держав. Транспортний засіб може бути зареєстрований в одній країні, перевізник — заснований в іншій, вантаж прийнятий у третій, а доставлений у четвертій. Тому організатор рейсу повинен визначити не один нормативний акт, а взаємопов'язану систему вимог. [3; 4]

До основних рівнів регулювання належать:

1. міжнародні багатосторонні договори та конвенції;
2. двосторонні й регіональні угоди між державами;
3. законодавство країни реєстрації перевізника;
4. правила держав відправлення, транзиту і призначення;
5. договірні умови конкретного перевезення;
6. внутрішні процедури підприємства, які забезпечують виконання обов'язкових вимог.

Міжнародні договори уніфікують основні правила: сферу застосування, транспортні документи, права й обов'язки сторін, відповідальність, митний транзит, безпеку або режим роботи екіпажів. Національне законодавство визначає допуск підприємства до діяльності, вимоги до транспортних засобів і персоналу, державний контроль, дорожні обмеження, податки, збори та санкції.

Договір конкретизує маршрут, вантаж, строк, тариф, порядок розрахунків, документи, страхування та претензійну процедуру. Водночас сторони не можуть договором усунути обов'язкову норму, якщо застосовний міжнародний договір або закон не допускає такого відступу.

Нормативний аналіз починають із виду транспорту, маршруту, властивостей вантажу, статусу сторін та виду операції. Спеціальні правила застосовують лише після перевірки їхньої сфери дії: зокрема, вимоги до небезпечного ванта-

жу залежать від його класифікації, а транзитні правила — від обраної митної технології.

Міжнародні правові інструменти доцільно групувати за функцією: договір перевезення, митне спрощення, робота екіпажів, безпека спеціальних вантажів, дорожній рух та інфраструктура. [3; 4]

Інструмент	Предмет регулювання	Застосування
CMR	Договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів	Визначає сферу застосування, значення накладної, обов'язки сторін, відповідальність за втрату, пошкодження і прострочення
Конвенція МДП (TIR)	Міжнародний митний транзит	Передбачає систему гарантій і перевезення під митними пломбами за встановленої процедури
AETR	Робота екіпажів транспортних засобів	Регулює режими керування, перерв і відпочинку та використання контрольних пристроїв у сфері застосування Угоди
ADR	Дорожнє перевезення небезпечних вантажів	Установлює класифікацію, пакування, маркування, документи, обладнання, підготовку персоналу й вимоги до транспортних засобів
АТР	Міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів	Визначає вимоги до спеціального транспортного обладнання та його перевірки для відповідних перевезень
Конвенції про дорожній рух	Уніфікація правил руху, знаків і документів	Сприяють взаємному визнанню основних документів та узгодженості правил

CMR застосовується за виконання встановлених нею умов до договору перевезення вантажу автомобільним транспортом, коли місце прийняття і місце доставки розташовані у різних державах та принаймні одна з них є договірною стороною. Накладна підтверджує договір і містить відомості про сторони, маршрут, вантаж, упаковку, кількість місць, масу та інструкції.

Конвенція МДП не замінює транспортний договір. Вона стосується ми-

тного транзиту й використовується за наявності передумов, допущених транспортних засобів або контейнерів, гарантійного ланцюга та належного оформлення. Аналогічно ADR не визначає комерційну ціну перевезення, а встановлює безпекові вимоги до небезпечного вантажу.

Угоди взаємодіють, але виконують різні функції. В одному рейсі можуть одночасно застосовуватися CMR до договору, AETR до роботи водія, ADR до вантажу та митна процедура до переміщення товару. Організатор повинен не просто перелічити назви документів, а встановити конкретні обов'язки, строки, свідоцтва та контрольні дії.

Для залізничного, морського й повітряного транспорту діють власні міжнародні системи регулювання. У мультимодальному перевезенні потрібно визначати, який режим застосовується до кожної ділянки, хто видає транспортний документ і де відбулося пошкодження або затримка.

Національні норми забезпечують практичне виконання міжнародних зобов'язань і встановлюють правила діяльності на території держави. В Україні базове значення для автомобільного транспорту має Закон України «Про автомобільний транспорт». Окремі питання регулюються законодавством про ліцензування, дорожній рух, митну справу, страхування, перевезення небезпечних вантажів, працю та охорону праці. [3; 4]

До основних напрямів національного регулювання належать:

- умови допуску автомобільного перевізника до господарської діяльності;
- вимоги до кваліфікації, організації роботи та матеріально-технічної бази;
- державна реєстрація, технічний стан і контроль транспортних засобів;
- документи водія, транспортного засобу, вантажу або пасажирів;
- вагові, габаритні, швидкісні, екологічні та дорожні обмеження;
- правила перевезення небезпечних, швидкопсувних і негабаритних вантажів;
- державний нагляд, перевірки та відповідальність за порушення.

Перед виконанням міжнародного рейсу підприємство перевіряє, чи охоплює його право на провадження діяльності запланований вид перевезення, чи належно оформлені транспортні засоби, чи відповідає персонал кваліфікаційним вимогам і чи наявні спеціальні документи. Для пасажирів, небезпечних вантажів, небезпечних відходів та інших регульованих операцій можуть діяти додаткові ліцензійні й організаційні умови.

Водій повинен мати документи, передбачені для особи, транспортного засобу й конкретного рейсу. Їх склад залежить від категорії перевезення, маршруту, вантажу та дозвільної системи. Наявність документа не замінює перевірки строку його дії, сфери використання, правильності реквізитів і відповідності фактичному транспортному засобу.

Країни транзиту встановлюють власні дорожні збори, заборони руху у визначені дні або години, правила використання зимового обладнання, екологічні зони, вимоги до оплати доріг і допустимі параметри транспортних засобів. Тому нормативна карта маршруту складається окремо для кожної держави.

Об'єкт перевірки	Що встановлюють	Результат
Перевізник	Право на діяльність, страхування, відповідальну організацію	Допуск до виконання замовлення
Водій	Категорії, професійні документи, режим праці	Допуск до керування і графік
Транспортний засіб	Реєстрація, технічний стан, маса, габарити, оснащення	Придатність до маршруту й вантажу
Вантаж	Опис, код, небезпечні властивості, дозволи	Спосіб оформлення і перевезення
Маршрут	Держави, дороги, збори, обмеження, кордони	Основний і резервний варіанти

Доступ іноземного перевізника до транспортного ринку держави часто визначається двосторонніми угодами. Вони можуть установлювати види перевезень, що потребують дозволу, квоти, порядок обміну бланками, звільнення

для окремих операцій, умови транзиту, перевезення до або з третіх країн і компетентні органи. [3; 4]

Дозвіл потрібно аналізувати за видом операції, а не лише за країною. Двостороннє перевезення, транзит і перевезення між двома іноземними державами можуть мати різні правові підстави. Неправильний тип дозволу створює ризик штрафу, затримання транспортного засобу або неможливості продовжити рейс.

Окремі багатосторонні дозвільні механізми можуть використовуватися за встановлених умов і не скасовують вимог щодо технічної категорії автомобіля, бортових документів, правильного заповнення та обліку поїздок. Перед рейсом перевізник перевіряє територіальну й часову чинність дозволу, номер транспортного засобу, допустимий вид перевезення та наявність необхідних записів.

Договірне регулювання перетворює загальні норми на конкретні обов'язки сторін. У договорі перевезення або заявці доцільно погодити:

1. найменування сторін, маршрут, адреси й контактних осіб;
2. точний опис вантажу, масу, об'єм, місця, упаковку й маркування;
3. дату й час подання автомобіля, строк доставки та порядок повідомлення;
4. тип транспортного засобу, температурний режим, пломбування і кріплення;
5. тариф, валюту, склад додаткових витрат, оплату простою та строки розрахунків;
6. порядок оформлення CMR, рахунків, актів та повернення підтвердження доставки;
7. страхування, відповідальність, претензійну процедуру та застосовне право.

Умова договору повинна бути виконуваною. Наприклад, строк доставки перевіряють з урахуванням фактичної відстані, перерв і відпочинку водія, кордонів, митного оформлення та заборон руху. Вимога підтримувати температуру має супроводжуватися точним діапазоном, способом вимірювання, частотою

запису й порядком реагування.

Потрібно розмежовувати договори поставки, перевезення й транспортно-го експедирування. Умова поставки розподіляє між продавцем і покупцем витрати, обов'язки та ризики у зовнішньоторговельній операції. Договір перевезення регулює доставку між замовником і перевізником. Експедиторський договір визначає організаційні послуги. Один документ не замінює інший.

Перевірка договору завершується матрицею відповідальності: хто готує вантаж; хто надає дані; хто завантажує і кріпить; хто оформлює митні документи; хто оплачує дороги й простой; хто контролює температуру; хто повідомляє про затримку; хто приймає рішення про зміну маршруту.

Нормативне забезпечення доцільно оформлювати як послідовну перевірку, а не як довільний перелік законів. [3; 4]

Крок 1. Ідентифікувати операцію. Визначають вид транспорту, маршрут, сторони, характер вантажу, комерційну мету, вид сполучення і заплановані операції на кордоні.

Крок 2. Побудувати карту юрисдикцій. Для країни відправлення, кожної держави транзиту і країни призначення встановлюють правила допуску, дорожні обмеження, збори, митні та прикордонні процедури.

Крок 3. Визначити міжнародні інструменти. Перевіряють сферу застосування CMR, митної транзитної системи, AETR, ADR, ATP або інших угод. Окремо встановлюють участь потрібних держав та чинну редакцію вимог на дату рейсу.

Крок 4. Перевірити суб'єктів і транспорт. Аналізують право перевізника виконувати операцію, документи водія, реєстрацію, технічну придатність, страхування, спеціальні допуски й дозволи.

Крок 5. Узгодити договір і документи. Дані заявки, CMR, рахунка, пакувального листа, дозволів і митної декларації не повинні суперечити одне одному.

Крок 6. Сформувати контрольний перелік. Для кожної вимоги зазначають джерело, відповідального, документальне підтвердження, строк перевірки та наслідок невиконання.

Мініприклад. Планується перевезення меблів з Харкова до Варшави. Спочатку визначають застосовність CMR до договору. Далі перевіряють право перевізника виконати міжнародний рейс, документи автомобіля і водія, вид дозволу на перевезення, маршрут, пункт пропуску, режим праці й відпочинку. Оскільки меблі не класифіковані як небезпечний вантаж і не потребують температурного режиму, ADR та ATP до характеристик цієї партії не застосовують. Водночас обов'язковими залишаються вимоги до упаковки, кріплення, маси, митного оформлення та збереження вантажу.

- Міжнародне перевезення одночасно підпорядковується міжнародним договорам, праву держав маршруту та умовам договору.
- Застосовний нормативний акт визначають за видом транспорту, вантажем, маршрутом і ролями сторін.
- Допуск перевізника, водія та транспортного засобу перевіряють до прийняття замовлення.
- Нормативні вимоги потрібно перетворювати на конкретний перелік документів і контрольних дій.

1. Які рівні регулювання застосовуються до міжнародного перевезення?
2. Як визначити застосовний міжнародний договір?
3. Що перевіряють у перевізника, водія й транспортного засобу?
4. Як маршрут впливає на перелік нормативних вимог?
5. Які умови необхідно закріпити в договорі та заявці?

РОЗДІЛ 2

Умови поставки та планування міжнародного автомобільного перевезення

2.1 Умови поставки та розподіл обов'язків сторін

Умови поставки встановлюють, хто організовує та оплачує основне перевезення, де продавець виконує обов'язок поставки, у який момент ризик випадкової втрати або пошкодження переходить до покупця, хто здійснює експортне й імпортне митне оформлення. Водночас вони не визначають перехід права власності, порядок оплати товару, наслідки порушення договору або повний зміст договору перевезення. [5]

Правила Incoterms® 2020 містять одинадцять термінів. EXW передбачає мінімальний обсяг обов'язків продавця, а DDP — максимальний. FCA, CPT, CIP, DAP, DPU і DDP можуть застосовуватися для будь-якого виду транспорту. FAS, FOB, CFR і CIF призначені для морського та внутрішнього водного транспорту, коли товар передається вздовж борту або на борту судна.

Місце поставки та місце призначення мають різне значення. Наприклад, за умовами групи С продавець оплачує перевезення до погодженого пункту призначення, але ризик може перейти до покупця значно раніше — під час передання вантажу першому перевізнику або завантаження на судно.

Коректне формулювання повинно містити термін, точне географічне місце та редакцію правил, наприклад: «FCA, склад продавця, Харків, Україна, Incoterms® 2020». Нечітке зазначення пункту створює суперечки щодо навантаження, термінальних витрат, місця передання ризику і відповідальності за затримку.

Вибір умови поставки починається з аналізу товару, маршруту, компетен-

тності сторін, можливості отримання дозволів, організації страхування, митного оформлення та контролю транспортних витрат. Сторона, яка краще управляє перевезенням і має вигідніші договори з перевізниками, може взяти на себе більшу частину логістичних обов'язків.

Для контейнерного перевезення зазвичай доцільніше використовувати FCA, CPT або CIP, ніж FOB чи CIF, оскільки контейнер часто передається перевізнику на терміналі до фактичного завантаження на судно. Для автомобільної доставки «від дверей до дверей» зручними можуть бути FCA, CPT, CIP, DAP або DDP залежно від розподілу митних обов'язків. [5]

Критерії вибору виду транспорту:

- відстань, географія та доступність інфраструктури;
- маса, об'єм, вартість і властивості вантажу;
- допустимий строк доставки та потрібна регулярність;
- необхідність перевантажень і ризик пошкодження;
- сукупні транспортні, термінальні, митні й страхові витрати;
- екологічні, безпекові та правові обмеження.

Практичне рішення оформлюють у вигляді логістичної схеми: пункт відправлення — вид транспорту — термінал або пункт пропуску — перевантаження — пункт призначення. Для кожної ланки визначають виконавця, документ, витрати, строк, точку переходу ризику та резервний варіант.

Типова помилка полягає в механічному виборі найдешевшого тарифу без урахування простоїв, термінальних зборів, страхування, запасів у дорозі та можливих втрат від несвочасної доставки. Раціональний базис поставки має мінімізувати сукупні витрати і забезпечувати керованість ризиків для обох сторін.

Розглянемо поставку обладнання з Харкова до складу покупця у Варшаві. За FCA продавець передає належно оформлений товар перевізнику в погодженому місці, а покупець контролює основне перевезення. За CPT продавець укладає договір перевезення до Варшави, проте ризик переходить під час пере-

дання товару першому перевізнику. За DAP продавець організовує доставку до погодженого місця призначення і несе ризики до прибуття транспортного засобу, готового до розвантаження. подібний маршрут може мати різний розподіл витрат і ризиків.

Під час вибору умови потрібно перевірити, чи здатна відповідальна сторона виконати експортні або імпортні формальності, отримати документи та контролювати перевізника. Результат аналізу доцільно подавати таблицею: операція, платник, відповідальна сторона, точка переходу ризику, необхідний документ.

Тема охоплює такі складові: [5]

1. точно назване місце або порт
2. момент виконання поставки й переходу ризику
3. обов'язок укласти договір перевезення
4. розподіл транспортних і термінальних витрат
5. експортні, транзитні та імпортні формальності
6. страхування, повідомлення, пакування і документи

Ці складові потрібно розглядати як єдину систему. Зміна однієї умови впливає на маршрут, строк, документи, витрати, ризики та відповідальність. Тому рішення приймають після перевірки вихідних даних і можливих суперечностей.

Рекомендований алгоритм:

1. описати комерційну мету та можливості сторін;
2. визначити бажані точки передання вантажу й ризику;
3. перевірити придатність правила до виду транспорту;
4. точно записати назване місце і редакцію правил;
5. узгодити Incoterms із ціною, страхуванням, митними діями та договором перевезення.

Результат доцільно оформлювати таблицею «вихідна умова — вимога —

відповідальний — документ — контрольна дія». Така форма показує не лише теоретичну норму, а й спосіб її виконання та доказ завершення операції.

Для контролю якості встановлюють контрольні точки до початку операції, під час виконання і після завершення. Відхилення фіксують документально, повідомляють відповідальну сторону та оцінюють їхній вплив на строк, вартість і безпеку.

Український продавець постачає меблі покупцеві у Варшаві. Потрібно порівняти FCA склад продавця, CPT Варшава та DAP склад покупця. За FCA основне перевезення організовує покупець; за CPT продавець оплачує перевезення до названого місця, але перехід ризику не відкладається до прибуття; за DAP продавець організовує доставку до місця призначення без розвантаження.

[5]

Послідовність розв'язання прикладу:

1. описати комерційну мету та можливості сторін;
2. визначити бажані точки передання вантажу й ризику;
3. перевірити придатність правила до виду транспорту;
4. точно записати назване місце і редакцію правил;
5. узгодити Incoterms із ціною, страхуванням, митними діями та договором перевезення.

Під час оформлення рішення потрібно відокремлювати встановлені факти від навчальних припущень. Для кожного числового показника зазначають одиницю вимірювання й джерело, для нормативної вимоги — застосовний документ, а для організаційної дії — виконавця і строк.

Якість рішення перевіряють запитаннями: чи відповідає воно властивостям об'єкта; чи може бути виконане у встановлений строк; чи узгоджені документи; чи враховані повні витрати; чи існує резервний сценарій. Якщо хоча б одна відповідь негативна, проєкт потребує коригування.

Практичний результат повинен бути придатним для передання іншому

учаснику без додаткових усних пояснень. Це означає, що маршрут, параметри, документи, відповідальні особи та контрольні точки записують однозначно.

Типові помилки: [5]

- зазначення лише трилітерного коду без місця;
- ототожнення переходу ризику з оплатою перевезення;
- використання морських правил для непортової контейнерної операції без аналізу;
- припущення, що Incoterms замінює договір перевезення або визначає право власності;
- ігнорування національних обмежень експортного чи імпортного оформлення.
- Incoterms® 2020 розподіляють обов'язки, витрати й ризики між продавцем і покупцем, але не замінюють договір перевезення.
- Умову поставки записують із точним зазначенням терміна, місця та редакції правил.
- Обраний термін має відповідати способу транспортування і можливостям сторін контролювати доставку.
- Транспортну схему узгоджують із моментом переходу ризику та документами, які повинна надати кожна сторона.

1. Що визначають і чого не визначають правила Incoterms® 2020?
2. Чим відрізняються розподіл витрат і перехід ризику?
3. Чому FOB небажано застосовувати для контейнерної доставки?
4. Як записується повна умова поставки?
5. Як умова поставки впливає на транспортну схему?

2.2 Планування міжнародного автомобільного перевезення

Планування починається з аналізу заявки: найменування і властивості вантажу, кількість місць, маса, об'єм, адреси, часові вікна, умови навантаження, митного оформлення і доставки. На підставі цих даних визначають тип транспортного засобу, потребу в спеціальному обладнанні, спосіб кріплення та допустиме завантаження на осі. [4; 6]

Маршрут обирають з урахуванням протяжності, якості доріг, платних ділянок, обмежень руху, безпеки, пунктів відпочинку, заправлення і технічного обслуговування. Найкоротший шлях не завжди є найшвидшим або найдешевшим. Значний вплив мають черги на кордоні, пропускна здатність пунктів пропуску, сезонні обмеження та можливість оформлення конкретної категорії товару.

Строк доставки складається з часу руху, щоденного і щотижневого відпочинку водія, навантаження, митних операцій, перетинання кордонів, розвантаження та резерву на непередбачені затримки. Розрахунок має бути реалістичним і відповідати режиму праці екіпажу.

До виїзду диспетчер формує маршрутний план, перевіряє документи, бронювання, дозволи, страхування, контакти учасників і порядок інформування. Водій отримує інструктаж щодо маршруту, режиму руху, стоянок, дій у разі аварії, пошкодження вантажу, відмови обладнання чи затримання контролюючими органами.

Транспортний засіб добирається відповідно до маси, об'єму, температурного режиму, класу небезпеки, способу навантаження та вимог до захисту вантажу. Використовують тентовані напівпричепи, фургони, рефрижератори, цистерни, контейнеровози, платформи та спеціалізований рухомий склад. Необхідно враховувати вантажопідйомність, внутрішні розміри, навантаження на осі, екологічний клас і сумісність із вантажем.

Під час вибору пункту пропуску оцінюють його категорію, режим роботи, допустимі види вантажів, наявність відповідних контрольних служб, під'їзні шляхи та прогнозоване очікування. Резервний маршрут готують завчасно, але його використання також повинно відповідати дозвільним і митним документам. [4; 6]

Режим праці та відпочинку забезпечує безпеку руху і впливає на строк доставки. План не може будуватися на постійному використанні максимально дозволеного часу керування. Потрібно передбачати перерви, щоденний і щотижневий відпочинок, час на оформлення документів і непередбачені затримки. Дані про роботу фіксуються тахографом, а підприємство контролює їх дотримання.

Результат планування рейсу має містити:

1. опис вантажу і транспортного засобу;
2. основний та резервний маршрути;
3. графік руху, відпочинку і контрольних операцій;
4. кошторис пального, доріг, дозволів і супутніх витрат;
5. перелік документів та відповідальних осіб;
6. канали зв'язку і порядок реагування на відхилення.

Якісний план є основою своєчасної доставки, раціонального використання автомобіля та зниження правових і фінансових ризиків.

План маршруту доцільно скласти у вигляді часової шкали. Окремо зазначають виїзд, рух, перерви, щоденний відпочинок, прибуття на митницю, очікування, перетин кордону та доставку. Для кожної події визначають плановий і граничний час. Якщо затримка перевищує резерв, диспетчер оцінює можливість зміни пункту пропуску, залучення другого водія або погодження нового вікна доставки.

Під час розрахунку потрібно враховувати не лише технічну швидкість автомобіля. Експлуатаційна швидкість знижується через міський рух, ремонти

доріг, погодні умови, контрольні операції та пошук безпечної стоянки. Завищений план створює тиск на водія й підвищує ризик порушення режиму праці. Реалістичний графік, навпаки, дає змогу завчасно повідомляти клієнта і керувати відхиленнями.

Тема охоплює такі складові: [4; 6]

1. транспортна характеристика вантажу
2. вантажопідйомність, місткість і спеціальне оснащення
3. основний та резервний маршрут
4. пункти пропуску, дороги, збори й обмеження
5. час керування, перерви, відпочинок і технологічні простої
6. диспетчерський контроль і резервний сценарій

Ці складові потрібно розглядати як єдину систему. Зміна однієї умови впливає на маршрут, строк, документи, витрати, ризики та відповідальність. Тому рішення приймають після перевірки вихідних даних і можливих суперечностей.

Рекомендований алгоритм:

1. перевірити повноту заявки і властивості вантажу;
2. обрати автомобіль та розрахувати використання маси й об'єму;
3. побудувати два реальні маршрути;
4. скласти графік без порушення режиму екіпажу;
5. передбачити стоянки, зв'язок, контрольні точки й умови зміни маршруту.

Результат доцільно оформлювати таблицею «вихідна умова — вимога — відповідальний — документ — контрольна дія». Така форма показує не лише теоретичну норму, а й спосіб її виконання та доказ завершення операції.

Для контролю якості встановлюють контрольні точки до початку операції, під час виконання і після завершення. Відхилення фіксують документально, повідомляють відповідальну сторону та оцінюють їхній вплив на строк, вартість і безпеку.

Для партії меблів масою 18 т і об'ємом 72 м³ планують рейс Харків—Варшава. Порівнюють два пункти пропуску, обирають тентований напівпричіп, перевіряють розміщення піддонів, розраховують чистий час руху та додають навантаження, митні операції, кордон, відпочинок і резерв. [4; 6]

Послідовність розв'язання прикладу:

1. перевірити повноту заявки і властивості вантажу;
2. обрати автомобіль та розрахувати використання маси й об'єму;
3. побудувати два реальні маршрути;
4. скласти графік без порушення режиму екіпажу;
5. передбачити стоянки, зв'язок, контрольні точки й умови зміни маршруту.

Під час оформлення рішення потрібно відокремлювати встановлені факти від навчальних припущень. Для кожного числового показника зазначають одиницю вимірювання й джерело, для нормативної вимоги — застосовний документ, а для організаційної дії — виконавця і строк.

Якість рішення перевіряють запитаннями: чи відповідає воно властивостям об'єкта; чи може бути виконане у встановлений строк; чи узгоджені документи; чи враховані повні витрати; чи існує резервний сценарій. Якщо хоча б одна відповідь негативна, проєкт потребує коригування.

Практичний результат повинен бути придатним для передання іншому учаснику без додаткових усних пояснень. Це означає, що маршрут, параметри, документи, відповідальні особи та контрольні точки записують однозначно.

Типові помилки: [4; 6]

- вибір автомобіля тільки за масою;
- розрахунок строку як відстань, поділена на максимальну швидкість;
- відсутність резервного пункту пропуску;
- ігнорування дорожніх заборон і платних ділянок;
- накладання часу керування на митні або вантажні операції.
- Планування рейсу починають із повних і перевірених даних про вантаж та

умови замовлення.

- Основний маршрут порівнюють із резервним за строком, витратами, обмеженнями та безпекою.
- Строк доставки охоплює не лише рух, а й відпочинок водія, оформлення, кордон, навантаження та резерв.
- План рейсу повинен містити відповідальних осіб, контрольні точки й порядок реагування на відхилення.

1. Які дані повинна містити заявка на перевезення?
2. Чому найкоротший маршрут може бути нераціональним?
3. Як вибирають основний і резервний пункти пропуску?
4. З яких складових формується строк доставки?
5. Для чого потрібен резервний маршрут?

РОЗДІЛ 3

Транспортно-експедиторська діяльність і документальний супровід

3.1 Транспортно-експедиторська діяльність

Експедитор організовує перевезення вантажу від імені або за рахунок клієнта та координує взаємодію перевізників, терміналів, складів, митних представників і страхових компаній. Його завдання полягає не лише у пошуку автомобіля, а у формуванні цілісної схеми доставки з погодженими строками, документами, тарифами й відповідальністю. [7]

До типових експедиторських послуг належать консультування щодо маршруту і виду транспорту, вибір та залучення перевізника, бронювання перевезення, організація навантаження, перевантаження і зберігання, контроль документів, митно-брокерський супровід, страхування, відстеження вантажу та претензійна робота. Конкретний перелік визначається договором і заявкою клієнта.

Договір транспортного експедирування необхідно відрізнити від договору перевезення. Перевізник безпосередньо приймає вантаж і виконує його переміщення, тоді як експедитор переважно організовує операції. Проте експедитор може діяти як договірний перевізник, якщо приймає на себе обов'язок доставки від власного імені та видає відповідний транспортний документ.

Ефективність експедирування оцінюють за дотриманням строків, повнотою інформації, мінімізацією простоїв, рівнем витрат, збереженням вантажу та швидкістю реагування на відхилення. Основним ресурсом експедитора є мережа надійних контрагентів і здатність керувати інформаційними потоками.

Договір визначає загальні умови співпраці, а заявка конкретизує окреме

перевезення. У заявці зазначають сторони, адреси і контакти, характеристики вантажу, транспортний засіб, дати та часові вікна, маршрут, ставку, порядок оплати, вимоги до документів, умови простою та особливі інструкції.

Доручення експедитору повинно бути однозначним. Якщо клієнт не повідомив про небезпечні властивості, температурний режим або інші критичні особливості товару, експедитор і перевізник можуть прийняти неправильне технологічне рішення. Тому вихідні дані перевіряють до підтвердження заявки.

[7]

Перевірка контрагента включає:

- реєстраційні та ліцензійні дані;
- повноваження представника і банківські реквізити;
- наявність власного чи залученого транспорту;
- страхування відповідальності та строк його дії;
- досвід, ділову репутацію і попередні претензії;
- відповідність документів даним автомобіля та водія.

Під час виконання рейсу експедитор контролює подання автомобіля, навантаження, проходження кордону, митне оформлення і доставку. Основні події фіксуються повідомленнями, документами, фотографіями або даними системи відстеження. Зміни маршруту чи умов мають погоджуватися з клієнтом, якщо ситуація не потребує негайних дій для збереження вантажу.

Після доставки експедитор отримує підписаний транспортний документ, перевіряє застереження, формує комплект для оплати й закриває замовлення. За наявності пошкодження або прострочення він допомагає зібрати докази та організувати претензійну роботу. Чіткий документообіг захищає інтереси всіх сторін і дає змогу відновити перебіг подій.

Робота експедитора може бути представлена як цикл: приймання запиту, уточнення вихідних даних, розрахунок, вибір виконавця, підтвердження заявки, контроль рейсу, закриття документів і аналіз результату. На кожному етапі

встановлюється контрольна подія. Наприклад, автомобіль не вважається підтвердженням, доки не перевірено реєстраційні дані, водія, страховий поліс і право перевізника виконувати відповідну операцію.

Особливої уваги потребує передання перевезення субпідряднику. Клієнт повинен розуміти, хто фактично прийме вантаж, а експедитор — перевірити нового виконавця не менш ретельно, ніж прямого партнера. Усні домовленості щодо ставки, простою або додаткових витрат краще підтверджувати письмово, щоб уникнути різного тлумачення.

Тема охоплює такі складові: [7]

1. договір експедирування та доручення клієнта
2. пошук і перевірка перевізника
3. бронювання транспорту та терміналів
4. координація документів і митних операцій
5. відстеження, повідомлення та керування відхиленнями
6. розрахунки, докази виконання і претензійна робота

Ці складові потрібно розглядати як єдину систему. Зміна однієї умови впливає на маршрут, строк, документи, витрати, ризики та відповідальність. Тому рішення приймають після перевірки вихідних даних і можливих суперечностей.

Рекомендований алгоритм:

1. визначити точний обсяг доручення експедитору;
2. розподілити функції між клієнтом, експедитором і перевізником;
3. перевірити контрагентів і документи до підтвердження заявки;
4. установити контрольні точки та канали повідомлення;
5. зберегти докази замовлення, виконання послуг і додаткових витрат.

Результат доцільно оформлювати таблицею «вихідна умова — вимога — відповідальний — документ — контрольна дія». Така форма показує не лише теоретичну норму, а й спосіб її виконання та доказ завершення операції.

Для контролю якості встановлюють контрольні точки до початку операції, під час виконання і після завершення. Відхилення фіксують документально, повідомляють відповідальну сторону та оцінюють їхній вплив на строк, вартість і безпеку.

Клієнт доручає експедитору організувати доставку обладнання до Братислави. Експедитор залучає фактичного перевізника, погоджує автомобіль, маршрут, строк і тариф. Під час рейсу виникає затримка, тому потрібно встановити, хто мав контролювати графік, повідомляти клієнта та погоджувати альтернативний пункт пропуску. [7]

Послідовність розв'язання прикладу:

1. визначити точний обсяг доручення експедитору;
2. розподілити функції між клієнтом, експедитором і перевізником;
3. перевірити контрагентів і документи до підтвердження заявки;
4. установити контрольні точки та канали повідомлення;
5. зберегти докази замовлення, виконання послуг і додаткових витрат.

Під час оформлення рішення потрібно відокремлювати встановлені факти від навчальних припущень. Для кожного числового показника зазначають одиницю вимірювання й джерело, для нормативної вимоги — застосовний документ, а для організаційної дії — виконавця і строк.

Якість рішення перевіряють запитаннями: чи відповідає воно властивостям об'єкта; чи може бути виконане у встановлений строк; чи узгоджені документи; чи враховані повні витрати; чи існує резервний сценарій. Якщо хоча б одна відповідь негативна, проєкт потребує коригування.

Практичний результат повинен бути придатним для передання іншому учаснику без додаткових усних пояснень. Це означає, що маршрут, параметри, документи, відповідальні особи та контрольні точки записують однозначно.

Типові помилки: [7]

- нечітке визначення статусу експедитора;

- залучення перевізника без перевірки повноважень і страхування;
 - усні зміни маршруту без підтвердження;
 - відсутність правил щодо простою й додаткових витрат;
 - змішування відповідальності експедитора та фактичного перевізника.
 - Експедитор організовує і координує доставку, але обсяг його відповідальності залежить від договору та фактичної ролі.
 - Заявка конкретизує маршрут, вантаж, транспортний засіб, строк, ставку й спеціальні інструкції.
 - Контрагентів перевіряють до передання вантажу або документів.
 - Замовлення закривають лише після отримання доказів доставки та перевірки комплекту документів.
1. Чим експедитор відрізняється від фактичного перевізника?
 2. Що повинна містити заявка?
 3. Коли експедитор може виступати договірним перевізником?
 4. Як перевіряють контрагента?
 5. Які документи потрібні для закриття замовлення?

3.2 Супровідні документи міжнародного перевезення

Документи забезпечують ідентифікацію вантажу, підтверджують укладення та виконання договору, містять інструкції для перевізника і є підставою для митного та інших видів державного контролю. Комплект залежить від виду транспорту, товару, маршруту, митного режиму й умов договору. [3; 8]

Міжнародна автомобільна накладна CMR містить відомості про відправника, перевізника, одержувача, місця прийняття і доставки, кількість місць, маркування, найменування, масу вантажу та інструкції щодо формальностей. Підписана накладна підтверджує прийняття вантажу перевізником, але не замінює комерційний рахунок або митну декларацію.

рахунок-фактура визначає продавця і покупця, опис, кількість, ціну та загальну вартість товарів, валюту, умови поставки і платежу. Пакувальний лист деталізує розміщення товару за місцями, масу нетто і брутто, розміри та вид упаковки. Ці документи повинні бути узгоджені між собою.

Залежно від товару можуть використовуватися сертифікат походження, сертифікат якості, фітосанітарний або ветеринарний документ, дозвіл на експорт чи імпорт, декларація відповідності, паспорт безпеки, температурний лист та інші документи.

Будь-яка розбіжність у назві товару, кількості місць, масі, вартості, коді або реквізитах сторін може спричинити затримку. Тому перед відправленням комплект перевіряють за єдиним контрольним списком.

Документ повинен містити повні, достовірні й читабельні дані. Назви компаній, адреси, реєстраційні номери, опис товару та одиниці вимірювання переносяться з первинних джерел без довільних скорочень. Виправлення виконують лише допустимим способом, щоб залишалася зрозумілою історія зміни. [3; 8]

Контроль узгодженості проводять за такими групами:

1. сторони договору та їх реквізити;
2. адреси навантаження, митного оформлення і доставки;
3. найменування, код, кількість, маса та упаковка товару;
4. транспортний засіб, перевізник і водій;
5. ціна, валюта, базис поставки та митна вартість;
6. номери пломб, контейнерів, дозволів і сертифікатів.

Під час прийняття вантажу водій перевіряє кількість місць, зовнішній стан упаковки, маркування та можливість безпечного перевезення. Якщо перевірка неможлива або виявлено невідповідність, у транспортному документі робиться обґрунтоване застереження. Підписання документа без зауважень може ускладнити подальше доведення стану вантажу.

Після доставки одержувач зазначає дату, час і результат приймання. У разі пошкодження складають акт, роблять фотофіксацію, зберігають упаковку і повідомляють зацікавлених осіб. Оригінали та електронні копії зберігаються відповідно до внутрішніх правил підприємства і законодавчих вимог.

Електронний документообіг скорочує час передавання інформації, однак потребує ідентифікації користувачів, контролю версій, захисту даних і можливості підтвердити справжність документа. Відповідальний працівник має бачити актуальний комплект і статус кожного документа протягом усього перевезення.

Перевірку документів доцільно проводити не за назвами файлів, а за основними полями. Наприклад, кількість місць, маса брутто, опис товару, адреси та базис поставки порівнюються одночасно в рахунку, пакувальному листі, CMR і митних даних. Виявлену розбіжність потрібно усунути до виїзду, а не пояснювати під час контролю.

Для електронної справи рейсу встановлюють єдині правила найменування файлів, версій і статусів: проєкт, погоджено, підписано, оригінал отримано. Доступ до редагування обмежують, а суттєві зміни фіксують. Після доставки

комплект повинен дозволяти незалежному працівникові відновити послідовність перевезення та підтвердити виконання зобов'язань.

Тема охоплює такі складові: [3; 8]

1. CMR або інший транспортний документ
2. рахунок-фактура й умова поставки
3. пакувальний лист і маркування місць
4. сертифікати, дозволи та спеціальні інструкції
5. митні документи й документи про походження
6. перехресна перевірка, передання, архівування й електронні копії

Ці складові потрібно розглядати як єдину систему. Зміна однієї умови впливає на маршрут, строк, документи, витрати, ризики та відповідальність. Тому рішення приймають після перевірки вихідних даних і можливих суперечностей.

Рекомендований алгоритм:

1. визначити комплект за вантажем, маршрутом і умовою поставки;
2. призначити джерело кожного реквізиту;
3. заповнити документи на основі узгоджених даних;
4. провести перехресну перевірку;
5. визначити кількість примірників, одержувачів і порядок зберігання.

Результат доцільно оформлювати таблицею «вихідна умова — вимога — відповідальний — документ — контрольна дія». Така форма показує не лише теоретичну норму, а й спосіб її виконання та доказ завершення операції.

Для контролю якості встановлюють контрольні точки до початку операції, під час виконання і після завершення. Відхилення фіксують документально, повідомляють відповідальну сторону та оцінюють їхній вплив на строк, вартість і безпеку.

Для перевезення 30 піддонів меблів з Харкова до Варшави готують CMR, рахунок і пакувальний лист. У всіх документах мають збігатися сторони, опис

товару, кількість місць, маса та маркування. Виявлена до виїзду розбіжність у масі усувається шляхом перевірки пакувального листа і повторного зважування. [3; 8]

Послідовність розв'язання прикладу:

1. визначити комплект за вантажем, маршрутом і умовою поставки;
2. призначити джерело кожного реквізиту;
3. заповнити документи на основі узгоджених даних;
4. провести перехресну перевірку;
5. визначити кількість примірників, одержувачів і порядок зберігання.

Під час оформлення рішення потрібно відокремлювати встановлені факти від навчальних припущень. Для кожного числового показника зазначають одиницю вимірювання й джерело, для нормативної вимоги — застосовний документ, а для організаційної дії — виконавця і строк.

Якість рішення перевіряють запитаннями: чи відповідає воно властивостям об'єкта; чи може бути виконане у встановлений строк; чи узгоджені документи; чи враховані повні витрати; чи існує резервний сценарій. Якщо хоча б одна відповідь негативна, проєкт потребує коригування.

Практичний результат повинен бути придатним для передання іншому учаснику без додаткових усних пояснень. Це означає, що маршрут, параметри, документи, відповідальні особи та контрольні точки записують однозначно.

Типові помилки: [3; 8]

- різні назви або адреси сторін;
- невідповідність кількості місць і маси;
- надто загальний опис вантажу;
- відсутність спеціальних інструкцій або застережень;
- виправлення без належного погодження і простежуваності.
- Документи міжнародного перевезення виконують доказову, інформаційну, митну та розрахункову функції.

- Відомості про сторони, вантаж, кількість місць і масу мають збігатися в усіх документах.
- Застереження під час приймання вантажу потрібно формулювати конкретно й підтверджувати доказами.
- Електронні документи потребують контролю повноважень, цілісності, доступу та строків зберігання.

1. Яке призначення накладної CMR?
2. Чим рахунок-фактура відрізняється від пакувального листа?
3. Коли водій повинен зробити застереження?
4. Які поля потрібно звертати в різних документах?
5. Які вимоги висуваються до електронного зберігання документів?

РОЗДІЛ 4

Митне регулювання та міжнародний митний транзит

4.1 Митне регулювання міжнародних перевезень

Митне регулювання забезпечує законне переміщення товарів через митний кордон, справляння платежів, застосування заборон і обмежень та ведення статистики зовнішньої торгівлі. Перевізник доставляє товар і документи до визначеного місця, а декларант або його представник заявляє митному органу необхідні відомості. [9; 10]

Митний режим визначає мету переміщення товару та порядок його використання: імпорт, експорт, транзит, тимчасове ввезення або вивезення, митний склад, переробка та інші режими. Від правильного вибору залежать платежі, строки, обмеження і подальші операції з товаром.

Декларування здійснюється шляхом подання відомостей про товар, код класифікації, походження, вартість, кількість, транспорт, маршрут і документи. Митний орган аналізує ризики та визначає необхідний обсяг контролю. Це може бути перевірка документів, сканування, огляд, зважування, відбір проб або перевірка пломб.

Учасники повинні завчасно забезпечити відповідність комерційних, транспортних і митних даних. Перевізник не завжди відповідає за визначення коду чи вартості товару, але він повинен передати документи, зберегти митне забезпечення і доставити вантаж до встановленого місця без несанкціонованих операцій.

Митна підготовка повинна бути інтегрована у транспортне планування: помилка в документах може спричинити більшу затримку, ніж саме фізичне переміщення вантажу.

Класифікація товару здійснюється за товарною номенклатурою. Код визначається з урахуванням складу, функції, ступеня обробки, комплектності та правил класифікації. Від коду залежать ставка мита, заходи нетарифного регулювання, потреба в дозволах і статистичний облік. Комерційна назва без технічного опису часто є недостатньою. [9; 10]

Митна вартість є базою для нарахування платежів і повинна підтверджуватися документами. До неї можуть включатися витрати, які відповідно до застосовного методу та умов поставки пов'язані з доставкою, страхуванням, упаковкою чи іншими складовими. Дані рахунка, контракту, транспортних документів і платіжних підтверджень мають бути взаємоузгодженими.

До митних платежів можуть належати ввізне або вивізне мито, податок на додану вартість, акцизний податок та інші передбачені законодавством платежі. Для окремих режимів застосовуються звільнення, умовне нарахування або гарантування потенційного боргу.

Типові ризики митного оформлення:

- неправильний код або неповний опис товару;
- розбіжності в кількості, масі чи вартості;
- відсутність дозвільного документа;
- невідповідність заявленого режиму фактичній операції;
- порушення строку доставки або цілісності пломби;
- недостатнє підтвердження походження чи митної вартості.

Запобігання ризикам передбачає попередню перевірку документів, розподіл відповідальності між продавцем, покупцем, перевізником і митним представником, а також завчасне отримання рішень або консультацій у складних випадках. Якість митних даних безпосередньо впливає на прогнозованість строку доставки.

Підготовка митного оформлення починається ще до прибуття автомобіля. Декларант отримує контракт, рахунок, опис і технічні характеристики товару,

документи про походження та транспортні витрати. Якщо назва товару надто загальна, запитуються каталоги, креслення, склад або призначення продукції. Це допомагає обґрунтувати класифікацію та уникнути виправлень після подання декларації.

Перевізник повинен знати митний статус вантажу, місце доставлення, номер декларації, строк і наявність пломб. Він не змінює маршрут або вантажні операції без погодження, якщо це може порушити умови процедури. Водночас декларант повинен отримувати від перевізника своєчасні відомості про транспортний засіб, кордон і фактичне прибуття.

Тема охоплює такі складові: [9; 10]

1. мета переміщення і митний режим
2. опис товару та код УКТ ЗЕД
3. митна вартість і підтвердні документи
4. мито, податки, гарантії та преференції
5. декларація, аналіз ризиків і форми контролю
6. випуск товару та завершення режиму

Ці складові потрібно розглядати як єдину систему. Зміна однієї умови впливає на маршрут, строк, документи, витрати, ризики та відповідальність. Тому рішення приймають після перевірки вихідних даних і можливих суперечностей.

Рекомендований алгоритм:

1. описати напрямок, мету і подальше використання товару;
2. зібрати характеристики для класифікації;
3. перевірити умову поставки і складові вартості;
4. установити документи, заборони, обмеження та походження;
5. підготувати декларацію, забезпечити контроль і завершення режиму.

Результат доцільно оформлювати таблицею «вихідна умова — вимога — відповідальний — документ — контрольна дія». Така форма показує не лише

теоретичну норму, а й спосіб її виконання та доказ завершення операції.

Для контролю якості встановлюють контрольні точки до початку операції, під час виконання і після завершення. Відхилення фіксують документально, повідомляють відповідальну сторону та оцінюють їхній вплив на строк, вартість і безпеку.

Українське підприємство ввозить 200 металевих офісних шаф для продажу. Потрібно обрати режим імпорту, сформулювати технічний опис для класифікації, визначити складові митної вартості, перевірити походження й обмеження та скласти порядок дій від отримання рахунка до випуску товару. [9; 10]

Послідовність розв'язання прикладу:

1. описати напрямок, мету і подальше використання товару;
2. зібрати характеристики для класифікації;
3. перевірити умову поставки і складові вартості;
4. установити документи, заборони, обмеження та походження;
5. підготувати декларацію, забезпечити контроль і завершення режиму.

Під час оформлення рішення потрібно відокремлювати встановлені факти від навчальних припущень. Для кожного числового показника зазначають одиницю вимірювання й джерело, для нормативної вимоги — застосовний документ, а для організаційної дії — виконавця і строк.

Якість рішення перевіряють запитаннями: чи відповідає воно властивостям об'єкта; чи може бути виконане у встановлений строк; чи узгоджені документи; чи враховані повні витрати; чи існує резервний сценарій. Якщо хоча б одна відповідь негативна, проєкт потребує коригування.

Практичний результат повинен бути придатним для передання іншому учаснику без додаткових усних пояснень. Це означає, що маршрут, параметри, документи, відповідальні особи та контрольні точки записують однозначно.

Типові помилки: [9; 10]

- вибір режиму лише за напрямком руху;

- класифікація за комерційною назвою без технічного опису;
- подвійне включення транспортних витрат;
- використання неперевіреної ставки або курсу;
- невідповідність декларації рахунку, CMR і пакувальному листу.
- Митний режим визначає мету переміщення товару та умови його використання.
- Класифікація, митна вартість і походження товару мають підтверджуватися належними документами.
- Перевізник відповідає за дотримання встановленого маршруту, строків і цілісність засобів ідентифікації.
- Фактичні ставки, обмеження й перелік документів перевіряють на дату декларування.

1. Що визначає митний режим?
2. Для чого потрібен товарний код?
3. Які документи підтверджують митну вартість?
4. Які форми контролю може застосовувати митниця?
5. За що відповідає перевізник під час митної процедури?

4.2 Транзитні перевезення та міжнародний митний транзит

Транзит означає переміщення товарів між митними органами без використання їх на території транзитної держави. Митні платежі зазвичай не сплачуються під час такого переміщення, але можливий борг забезпечується гарантією. Товар повинен бути доставлений у визначений строк, за встановленим маршрутом і без зміни стану, крім природних втрат. [9; 11]

Транзитна операція включає митний орган відправлення, особу, відповідальну за процедуру, перевізника, гаранта та митний орган призначення. На початку реєструється декларація, ідентифікується вантаж, перевіряється гарантія та накладається митне забезпечення. У пункті призначення прибуття реєструється, результати контролю передаються до органу відправлення, після чого процедура завершується.

Конвенція МДП спрощує міжнародний автомобільний транзит із застосуванням книжки МДП, гарантійного ланцюга та транспортних засобів або контейнерів, допущених до перевезення під митними печатками і пломбами. Інші транзитні системи можуть використовувати електронні декларації та загальні або індивідуальні гарантії.

Перевізник зобов'язаний не порушувати пломби, не здійснювати несанкціонованого розвантаження, дотримуватися маршруту й строку та пред'явити товар органу призначення. Аварію, пошкодження пломби або вимушене перевантаження необхідно негайно зафіксувати за участю компетентних органів.

Перед відкриттям транзиту перевіряють можливість застосування обраної процедури, повноту даних, чинність гарантії, допущення транспортного засобу, маршрут, строк і компетентність митниці призначення. Особливої уваги потребують товари з підвищеним ризиком, заборонами або спеціальними умовами контролю.

Контрольний список перевізника: [9; 11]

1. звірити товар, кількість місць і масу з документами;
2. перевірити номер транзитної декларації та митниці маршруту;
3. зафіксувати номери пломб і зовнішній стан вантажного відсіку;
4. уточнити граничний строк і обов'язковий маршрут;
5. забезпечити зв'язок із диспетчером і митним представником;
6. отримати підтвердження завершення процедури.

Незавершена транзитна операція може спричинити вимогу сплатити митний борг. Тому підприємство повинно контролювати не лише фізичну доставку, а й електронне підтвердження закриття процедури. Документи з відмітками та повідомлення інформаційної системи зберігаються у справі рейсу.

Якщо виникла аварія, перевантаження або пошкодження пломби, водій не повинен самотійно змінювати вантаж. Потрібно повідомити диспетчера й компетентні органи, забезпечити охорону товару, скласти підтвердні документи та діяти за отриманими інструкціями.

Рациональний транзитний маршрут мінімізує кількість контрольних точок і ризик затримок, але водночас відповідає умовам гарантії, дозволів та транспортних обмежень. Узгодження митної і транспортної частин плану є обов'язковою умовою стабільної міжнародної доставки.

Диспетчерський контроль транзиту ведуть за основними подіями: відкриття процедури, виїзд із митниці, перетин кордону, прибуття до митниці призначення та підтвердження завершення. Фізичне розвантаження не завжди означає юридичне закриття транзиту, тому остання подія повинна підтверджуватися митним повідомленням або належно оформленим документом.

Якщо прогнозується порушення строку через аварію, чергу чи перекриття дороги, відповідальній особі необхідно завчасно звернутися до митного представника або компетентного органу. Пасивне очікування збільшує ризик фінансової вимоги за гарантією. Усі повідомлення, фото та акти зберігаються як докази належних дій перевізника.

Тема охоплює такі складові: [9; 11]

1. митний статус і маршрут транзиту
2. митниця відправлення, транзиту та призначення
3. декларація або транзитний документ
4. гарантія сплати можливого митного боргу
5. пломби, строк, маршрут і засоби ідентифікації
6. завершення транзиту та підтвердження доставки

Ці складові потрібно розглядати як єдину систему. Зміна однієї умови впливає на маршрут, строк, документи, витрати, ризики та відповідальність. Тому рішення приймають після перевірки вихідних даних і можливих суперечностей.

Рекомендований алгоритм:

1. визначити початковий і кінцевий митні пункти;
2. обрати доступну транзитну процедуру;
3. перевірити гарантію, транспорт і документи;
4. установити строк, маршрут і порядок повідомлення про події;
5. пред'явити товар у призначенні та отримати підтвердження завершення.

Результат доцільно оформлювати таблицею «вихідна умова — вимога — відповідальний — документ — контрольна дія». Така форма показує не лише теоретичну норму, а й спосіб її виконання та доказ завершення операції.

Для контролю якості встановлюють контрольні точки до початку операції, під час виконання і після завершення. Відхилення фіксують документально, повідомляють відповідальну сторону та оцінюють їхній вплив на строк, вартість і безпеку.

Контейнер із побутовою технікою переміщується через територію України без використання товару на внутрішньому ринку. Організатор визначає митниці, транспортний засіб, гарантію, строк і маршрут, перевіряє пломби та контролює електронне підтвердження прибуття до митниці призначення. [9; 11]

Послідовність розв'язання прикладу:

1. визначити початковий і кінцевий митні пункти;
2. обрати доступну транзитну процедуру;
3. перевірити гарантію, транспорт і документи;
4. установити строк, маршрут і порядок повідомлення про події;
5. пред'явити товар у призначенні та отримати підтвердження завершення.

Під час оформлення рішення потрібно відокремлювати встановлені факти від навчальних припущень. Для кожного числового показника зазначають одиницю вимірювання й джерело, для нормативної вимоги — застосовний документ, а для організаційної дії — виконавця і строк.

Якість рішення перевіряють запитаннями: чи відповідає воно властивостям об'єкта; чи може бути виконане у встановлений строк; чи узгоджені документи; чи враховані повні витрати; чи існує резервний сценарій. Якщо хоча б одна відповідь негативна, проєкт потребує коригування.

Практичний результат повинен бути придатним для передання іншому учаснику без додаткових усних пояснень. Це означає, що маршрут, параметри, документи, відповідальні особи та контрольні точки записують однозначно.

Типові помилки: [9; 11]

- початок руху до завершення формальностей;
- невідповідність пломб або номерів транспортного засобу;
- відхилення від маршруту без повідомлення;
- пропуск установленого строку доставки;
- відсутність контролю електронного закриття транзиту.
- Транзит дає змогу переміщувати товари під митним контролем без використання їх у країні транзиту.
- Процедура потребує гарантії, ідентифікації товару та дотримання визначених строків і маршруту.
- Перевізник повинен забезпечити цілісність пломб і своєчасне

пред'явлення товару митниці призначення.

- Транзит вважається завершеним лише після належного закриття процедури в інформаційній системі або документах.

1. У чому полягає митний транзит?
2. Хто є учасниками транзитної процедури?
3. Для чого потрібна гарантія?
4. Які обов'язки має перевізник щодо пломб?
5. Чим підтверджується належне завершення транзиту?

РОЗДІЛ 5

Мультимодальні, контейнерні та пасажирські перевезення

5.1 Мультимодальні та контейнерні перевезення

Мультимодальне перевезення передбачає використання щонайменше двох видів транспорту в межах єдиної організованої схеми. Якщо вантаж переміщується в одній вантажній одиниці без перевантаження самого товару, перевезення набуває ознак інтермодального. Контейнер, змінний кузов або напівпричіп спрощує перевантаження, знижує ризик пошкодження й прискорює термінальні операції. [12; 13]

Організатор має погодити розклади, пропускну здатність терміналів, тип контейнера, вимоги до маси і кріплення, порядок передання вантажу, документи та відповідальність на стиках. Ефективність залежить не лише від швидкості окремих видів транспорту, а від тривалості всього ланцюга, включаючи очікування, накопичення партій і перевантаження.

Контейнери розрізняють за довжиною, висотою та призначенням: універсальні, рефрижераторні, відкриті зверху, платформи, цистерни та інші. До завантаження перевіряють технічний стан, чистоту, сухість, відсутність запахів і пошкоджень. Вантаж розподіляють рівномірно, закріплюють і захищають від зміщення та конденсату.

Перевагами мультимодальної схеми є можливість поєднати гнучкість автомобіля з провізною спроможністю залізничного або морського транспорту. Недоліками можуть бути додаткові термінальні витрати, залежність від розкладів, складніший документообіг і ризик затримки на стиках.

Термінал виконує приймання, зберігання, перевантаження, сортування, документальне оформлення і передання вантажних одиниць. Його параметри — розташування, обладнання, режим роботи, місткість, швидкість обробки та

підключення до транспортних мереж — безпосередньо впливають на строк і вартість доставки.

На кожному стику потрібно визначити момент приймання вантажу наступним учасником, спосіб перевірки стану, документальне підтвердження, відповідального за простій і порядок дій у разі пошкодження. Час передання бажано підтверджувати електронною подією та підписаним документом. [12; 13]

Порівняння варіантів проводять за показниками:

- повний строк «від дверей до дверей»;
- сукупна вартість усіх плечей і термінальних операцій;
- кількість перевантажень та імовірність пошкодження;
- регулярність відправлень і стійкість розкладу;
- доступність обладнання і порожніх контейнерів;
- екологічний вплив і рівень енергоспоживання;
- можливість відстеження та єдиного управління.

Оператор мультимодального перевезення може приймати відповідальність за весь маршрут і взаємодіяти з фактичними перевізниками. Для клієнта це спрощує комунікацію, але потребує чіткого визначення меж відповідальності та умов застосування різних транспортних конвенцій.

Висновок про доцільність мультимодальної схеми роблять на основі повних витрат і надійності, а не лише тарифу магістрального плеча. У проєкті необхідно показати маршрут, термінали, графік, документи, учасників, точки переходу відповідальності й резервні рішення.

Під час порівняння автомобільної та автомобільно-залізничної схеми потрібно використовувати однакові межі розрахунку. До мультимодального варіанта включають підвезення до терміналу, обробку, магістральне перевезення, очікування відправлення, видачу та доставку одержувачу. Лише після цього його можна коректно порівнювати з прямим автомобільним рейсом.

Окремо оцінюється сумісність вантажу з контейнером. Враховують допу-

стиму масу, внутрішні розміри, центр ваги, вентиляцію, конденсацію та спосіб кріплення. Неправильний вибір контейнера може спричинити перепакування, додаткову оплату або відмову термінала. План має передбачати контроль контейнера до завантаження та фіксацію його стану після пломбування.

Тема охоплює такі складові: [12; 13]

1. оператор і договірна модель перевезення
2. контейнер або інтермодальна транспортна одиниця
3. перша, магістральна й остання миля
4. термінали, перевантаження та стикові графіки
5. наскрізні документи, пломби й відстеження
6. розподіл витрат, ризиків і відповідальності за ділянками

Ці складові потрібно розглядати як єдину систему. Зміна однієї умови впливає на маршрут, строк, документи, витрати, ризики та відповідальність. Тому рішення приймають після перевірки вихідних даних і можливих суперечностей.

Рекомендований алгоритм:

1. описати вантажопотік і вимоги до сервісу;
2. порівняти пряму та мультимодальну схеми;
3. визначити операторів і точки передання;
4. узгодити графіки, термінали, контейнер і документи;
5. розрахувати повний строк і вартість від дверей до дверей.

Результат доцільно оформлювати таблицею «вихідна умова — вимога — відповідальний — документ — контрольна дія». Така форма показує не лише теоретичну норму, а й спосіб її виконання та доказ завершення операції.

Для контролю якості встановлюють контрольні точки до початку операції, під час виконання і після завершення. Відхилення фіксують документально, повідомляють відповідальну сторону та оцінюють їхній вплив на строк, вартість і безпеку.

Партію товару доставляють автомобілем до залізничного термінала, далі контейнер рухається поїздом, після чого автомобілем до одержувача. Потрібно узгодити час подачі контейнера, термінальні вікна, придатність і пломбування контейнера, документи кожної ділянки та дії при пропуску поїзда. [12; 13]

Послідовність розв'язання прикладу:

1. описати вантажопотік і вимоги до сервісу;
2. порівняти пряму та мультимодальну схеми;
3. визначити операторів і точки передання;
4. узгодити графіки, термінали, контейнер і документи;
5. розрахувати повний строк і вартість від дверей до дверей.

Під час оформлення рішення потрібно відокремлювати встановлені факти від навчальних припущень. Для кожного числового показника зазначають одиницю вимірювання й джерело, для нормативної вимоги — застосовний документ, а для організаційної дії — виконавця і строк.

Якість рішення перевіряють запитаннями: чи відповідає воно властивостям об'єкта; чи може бути виконане у встановлений строк; чи узгоджені документи; чи враховані повні витрати; чи існує резервний сценарій. Якщо хоча б одна відповідь негативна, проєкт потребує коригування.

Практичний результат повинен бути придатним для передання іншому учаснику без додаткових усних пояснень. Це означає, що маршрут, параметри, документи, відповідальні особи та контрольні точки записують однозначно.

Типові помилки: [12; 13]

- порівняння лише магістральних тарифів;
- ігнорування першої й останньої милі;
- відсутність резерву на стику видів транспорту;
- неперевірений стан контейнера або пломби;
- невизначена відповідальність за термінальні операції.
- Мультимодальна доставка поєднує кілька видів транспорту в єдиній орга-

нізаційній схемі.

- Контейнер зменшує кількість операцій із вантажем, але не усуває ризиків у точках передання.
- Термінали забезпечують перевантаження, зберігання, контроль і передання відповідальності.
- Варіанти порівнюють за повною вартістю, строком, надійністю, кількістю операцій та доступністю інфраструктури.

1. Чим мультимодальне перевезення відрізняється від інтермодального?
2. Які функції виконує термінал?
3. Що відбувається у точці передання вантажу?
4. Які витрати входять до повної калькуляції?
5. Як вибирають тип контейнера?

5.2 Міжнародні пасажирські перевезення

Регулярне перевезення здійснюється за затвердженим маршрутом, розкладом, тарифами та визначеними зупинками. Воно доступне пасажиром на встановлених умовах і потребує погодження компетентних органів держав маршруту. Нерегулярне перевезення організовується для конкретної групи, туристичної поїздки, трансферу або іншої разової потреби та оформлюється відповідними документами. [14; 15]

Планування маршруту враховує попит, відстань, час руху, пункти перетину кордону, автостанції, місця відпочинку, технічні можливості автобуса й режим роботи водіїв. Розклад має бути реалістичним, містити резерв на контрольні процедури та забезпечувати безпечне чергування керування і відпочинку.

До автобуса висуваються вимоги щодо технічного стану, кількості місць, аварійних виходів, ременів безпеки, опалення, вентиляції, багажних відсіків та обладнання відповідно до характеру маршруту. Перед рейсом проводять технічний і медичний контроль, перевіряють документи транспортного засобу, водіїв та дозвільні документи.

Перевізник повинен надати пасажиром зрозумілу інформацію про маршрут, час відправлення, багаж, правила поведінки, прикордонні вимоги, повернення квитків та дії у разі затримки. Якість послуги визначається безпекою, регулярністю, комфортом, доступністю інформації та належним реагуванням на звернення.

Для відкриття регулярного міжнародного маршруту готують схему руху, розклад, перелік зупинок, тарифну інформацію, дані перевізника і транспортних засобів. Погодження може здійснюватися компетентними органами кількох держав, тому зміна маршруту або розкладу також потребує встановленої процедури.

Водій повинен мати документи, що підтверджують право керування, про-

фесійну кваліфікацію, режим роботи, допуск автобуса та законність рейсу. Пасажири відповідають за чинність особистих документів і дотримання митних та прикордонних правил, однак перевізник завчасно інформує їх про основні вимоги. [14; 15]

Передрейсова організація охоплює:

1. перевірку технічного стану автобуса;
2. призначення водіїв і складання графіка роботи;
3. перевірку дозволів, страхування та списків пасажирів;
4. підготовку інформації про посадку, багаж і кордон;
5. планування зупинок, заправлення та резервного автобуса;
6. визначення контактів для реагування на надзвичайні події.

Під час посадки контролюють відповідність квитка, багажу й фактичної кількості пасажирів. Багаж маркують і розміщують так, щоб не перевищувати допустиму масу та не блокувати аварійні виходи. На кордоні водій координує подання документів і забезпечує виконання вказівок контрольних служб.

У разі затримки, поломки або скасування рейсу перевізник інформує пасажирів і організовує можливе продовження поїздки. Внутрішній аналіз відхилень використовують для коригування розкладу, резервів часу та процедур обслуговування.

Розклад міжнародного автобусного маршруту перевіряють шляхом моделювання повного оборотного рейсу. Оцінюють час руху кожною ділянкою, посадку, санітарні зупинки, зміну водіїв, прикордонний контроль, можливі черги та час підготовки автобуса до зворотного рейсу. Якщо розклад систематично порушується, проблема може полягати не у роботі водія, а в нереалістичних нормативах.

Якість перевезення залежить і від комунікації. Пасажир повинен завчасно знати місце посадки, допустимий багаж, правила перетину кордону, орієнтовну тривалість та канал отримання повідомлень. Для осіб з інвалідністю й маломо-

більших пасажирів перевіряють доступність транспортного засобу, зупинок і необхідної допомоги.

Тема охоплює такі складові: [14; 15]

1. вид сполучення, маршрут і розклад
2. допуск перевізника, автобусів та екіпажів
3. дозволи, списки пасажирів і прикордонні процедури
4. режим праці водіїв і безпечні зупинки
5. квитки, багаж, інформація та сервіс
6. резервний автобус, допомога пасажирам і реагування

Ці складові потрібно розглядати як єдину систему. Зміна однієї умови впливає на маршрут, строк, документи, витрати, ризики та відповідальність. Тому рішення приймають після перевірки вихідних даних і можливих суперечностей.

Рекомендований алгоритм:

1. визначити вид і правову модель сполучення;
2. підготувати маршрут, розклад і пакет дозволів;
3. перевірити автобус, екіпаж та страхування;
4. організувати продаж, посадку, багаж і контроль пасажирів;
5. створити диспетчерський та аварійний план.

Результат доцільно оформлювати таблицею «вихідна умова — вимога — відповідальний — документ — контрольна дія». Така форма показує не лише теоретичну норму, а й спосіб її виконання та доказ завершення операції.

Для контролю якості встановлюють контрольні точки до початку операції, під час виконання і після завершення. Відхилення фіксують документально, повідомляють відповідальну сторону та оцінюють їхній вплив на строк, вартість і безпеку.

Перевізник планує регулярний маршрут Київ—Прага автобусом на 50 місць. Потрібно визначити зупинки, час проходження кордону, роботу двох

водіїв, продаж квитків, багажні правила, документи пасажирів та резервний порядок у разі несправності автобуса. [14; 15]

Послідовність розв'язання прикладу:

1. визначити вид і правову модель сполучення;
2. підготувати маршрут, розклад і пакет дозволів;
3. перевірити автобус, екіпаж та страхування;
4. організувати продаж, посадку, багаж і контроль пасажирів;
5. створити диспетчерський та аварійний план.

Під час оформлення рішення потрібно відокремлювати встановлені факти від навчальних припущень. Для кожного числового показника зазначають одиницю вимірювання й джерело, для нормативної вимоги — застосовний документ, а для організаційної дії — виконавця і строк.

Якість рішення перевіряють запитаннями: чи відповідає воно властивостям об'єкта; чи може бути виконане у встановлений строк; чи узгоджені документи; чи враховані повні витрати; чи існує резервний сценарій. Якщо хоча б одна відповідь негативна, проєкт потребує коригування.

Практичний результат повинен бути придатним для передання іншому учаснику без додаткових усних пояснень. Це означає, що маршрут, параметри, документи, відповідальні особи та контрольні точки записують однозначно.

Типові помилки: [14; 15]

- нереалістичний розклад без резерву на кордон;
- недостатня кількість водіїв;
- невідповідність фактичних зупинок дозволеному маршруту;
- нечіткі правила багажу й повернення коштів;
- відсутність допомоги при поломці або затримці.
- Міжнародні пасажирські перевезення поділяють на регулярні та нерегулярні, для яких діють різні процедури організації.
- Маршрут і розклад мають враховувати дозволи, зупинки, кордони та ре-

жим роботи водіїв.

- Перевізник відповідає за технічну справність автобуса, безпеку й належне інформування пасажирів.
- План реагування повинен охоплювати затримку, несправність, скасування рейсу та допомогу пасажирам.

1. Чим регулярний рейс відрізняється від нерегулярного?
2. Які дані потрібні для погодження маршруту?
3. Як режим роботи водіїв впливає на розклад?
4. Хто відповідає за особисті документи пасажира?
5. Як діяти у разі скасування рейсу?

РОЗДІЛ 6

Особливі категорії вантажів і страхування

6.1 Перевезення особливих категорій вантажів

Особлива категорія вантажу потребує спеціального транспортного засобу, обладнання, дозволів, підготовки персоналу або технології контролю. Перед укладенням договору необхідно точно ідентифікувати властивості товару та визначити нормативні вимоги для всіх держав маршруту. [16; 17]

Небезпечні вантажі класифікуються за видом небезпеки. Для перевезення визначають номер речовини, клас, групу пакування, належне відвантажувальне найменування, допустиму тару, маркування, транспортний документ і необхідне аварійне оснащення. Водій та інші учасники повинні мати відповідну підготовку.

Швидкопсувні вантажі потребують безперервного температурного режиму. Використовують ізотермічні транспортні засоби, рефрижератори або опалювані кузови. До навантаження перевіряють температуру продукції та кузова, справність обладнання, санітарний стан і можливість циркуляції повітря. Температуру контролюють і фіксують у дорозі.

Великоваговим або великогабаритним є вантаж чи транспортний состав, параметри якого перевищують установлені обмеження. Для нього розробляють спеціальний маршрут, перевіряють мости, повороти, висоту споруд, стан доріг, отримують дозволи та за потреби організовують супровід.

Головний принцип — вимоги до спеціального вантажу повинні бути встановлені до подання транспортного засобу, а не після виникнення проблеми під час навантаження.

Для кожного спеціального перевезення готують технологічну карту. Вона

містить властивості вантажу, транспортний засіб, упаковку, розміщення і кріплення, засоби контролю, маршрут, дозволи, відповідальних осіб та порядок дій у нестандартній ситуації. [16; 17]

Під час перевезення небезпечного вантажу визначальними є сумісність речовин, обмеження спільного завантаження, правильні знаки безпеки, письмові інструкції та засоби індивідуального захисту. У разі витоку водій зупиняє транспортний засіб у безпечному місці, попереджає інших, повідомляє служби і діє лише в межах підготовки.

Для швидкопсувного вантажу контролюють температурний графік, час відкриття дверей і роботу холодильного обладнання. У разі відхилення потрібно зафіксувати показники, повідомити диспетчера, вантажовласника і страховика та отримати інструкції щодо подальшої доставки або експертизи.

Для негабаритного перевезення перевіряють:

- фактичні масу, висоту, ширину і довжину;
- розподіл навантаження на осі;
- проїзд під мостами, мережами та іншими спорудами;
- радіуси поворотів і можливість маневрування;
- обмеження часу руху та погодні умови;
- вимоги до автомобілів прикриття або поліцейного супроводу.

Після виконання перевезення аналізують записи контролю, акти, зауваження водія і фактичні витрати. Це дозволяє вдосконалювати технологію та точніше оцінювати майбутні замовлення.

До прийняття замовлення перевізник проводить процедуру технологічного допуску. Вона передбачає отримання паспорта безпеки або специфікації товару, визначення нормативної категорії, перевірку транспортного засобу, обладнання, підготовки водія, дозволів і маршруту. Якщо хоча б одна обов'язкова умова не виконана, подання автомобіля відкладається.

Для швидкопсувного вантажу корисно встановлювати допустимий діапа-

зон і попереджувальні межі температури. Це дозволяє реагувати до порушення критичного значення. Для великогабаритного вантажу проводять попереднє обстеження маршруту, а фактичні розміри перевіряють після закріплення, оскільки висота платформи й спосіб розміщення змінюють загальний габарит.

Тема охоплює такі складові: [16; 17]

1. класифікація особливої властивості
2. спеціальний транспортний засіб і обладнання
3. підготовлений персонал та інструкції
4. дозволи, свідоцтва, маркування і документи
5. контроль температури, кріплення, маси або сумісності
6. аварійний план і взаємодія з компетентними службами

Ці складові потрібно розглядати як єдину систему. Зміна однієї умови впливає на маршрут, строк, документи, витрати, ризики та відповідальність. Тому рішення приймають після перевірки вихідних даних і можливих суперечностей.

Рекомендований алгоритм:

1. отримати точний технічний опис або паспорт безпеки;
2. визначити застосовні спеціальні правила;
3. обрати транспорт, обладнання і компетентний персонал;
4. розробити технологічну карту та контрольні записи;
5. оцінити ризики й відпрацювати аварійний сценарій.

Результат доцільно оформлювати таблицею «вихідна умова — вимога — відповідальний — документ — контрольна дія». Така форма показує не лише теоретичну норму, а й спосіб її виконання та доказ завершення операції.

Для контролю якості встановлюють контрольні точки до початку операції, під час виконання і після завершення. Відхилення фіксують документально, повідомляють відповідальну сторону та оцінюють їхній вплив на строк, вартість і безпеку.

Для заморожених ягід потрібно підтримувати не вище – 18 С, а для фарби UN 1263 виконати вимоги класифікації, тари, маркування й оснащення. Хоча вантажі різні, алгоритм однаковий: ідентифікувати небезпечний чинник, обрати техніку, установити контрольний параметр і передбачити дії при відхиленні. [16; 17]

Послідовність розв'язання прикладу:

1. отримати точний технічний опис або паспорт безпеки;
2. визначити застосовні спеціальні правила;
3. обрати транспорт, обладнання і компетентний персонал;
4. розробити технологічну карту та контрольні записи;
5. оцінити ризики й відпрацювати аварійний сценарій.

Під час оформлення рішення потрібно відокремлювати встановлені факти від навчальних припущень. Для кожного числового показника зазначають одиницю вимірювання й джерело, для нормативної вимоги — застосовний документ, а для організаційної дії — виконавця і строк.

Якість рішення перевіряють запитаннями: чи відповідає воно властивостям об'єкта; чи може бути виконане у встановлений строк; чи узгоджені документи; чи враховані повні витрати; чи існує резервний сценарій. Якщо хоча б одна відповідь негативна, проєкт потребує коригування.

Практичний результат повинен бути придатним для передання іншому учаснику без додаткових усних пояснень. Це означає, що маршрут, параметри, документи, відповідальні особи та контрольні точки записують однозначно.

Типові помилки: [16; 17]

- класифікація за побутовою назвою;
- вибір транспорту без перевірки спеціального допуску;
- відсутність безперервного контролю критичного параметра;
- неправильне розміщення або кріплення;
- планування аварійних дій, до яких водій не підготовлений.

- Особливу категорію вантажу визначають за його небезпечними властивостями, температурним режимом, масою або габаритами.
- Для кожної категорії встановлюють спеціальні вимоги до тари, маркування, транспортного засобу, персоналу й документів.
- Маршрут перевіряють щодо обмежень руху, інфраструктури та можливості аварійного реагування.
- Дотримання спеціального режиму потрібно безперервно контролювати й документувати.

1. Як визначається особлива категорія вантажу?
2. Які дані потрібні для небезпечної речовини?
3. Як забезпечують холодовий ланцюг?
4. Що перевіряють на маршруті негабаритного перевезення?
5. Які дії виконує водій у разі аварійного відхилення?

6.2 Страхування у міжнародних перевезеннях

Транспортне страхування розподіляє фінансові наслідки випадкових подій, але не замінює заходів безпеки. Страхування вантажу захищає майновий інтерес власника товару. Страхування транспортного засобу покриває ризики пошкодження або втрати автомобіля. Страхування відповідальності перевізника пов'язане з його обов'язком відшкодувати шкоду клієнту або третій особі. [3; 18]

Межа відповідальності перевізника може бути встановлена міжнародною конвенцією або законом і не обов'язково дорівнює повній вартості вантажу. Тому власнику дорогого товару доцільно окремо страхувати вантаж. Поліс відповідальності не гарантує виплати в кожному випадку: страховик перевіряє наявність відповідальності перевізника, обставини події, дотримання умов договору та виключення.

До укладення страхування визначають об'єкт, страхову суму, маршрут, транспорт, властивості вантажу, упаковку, франшизу, перелік ризиків і порядок повідомлення. Особливі умови можуть стосуватися стоянок, температурного режиму, охорони, перевантажень, небезпечних територій або субпідрядників.

Страхувальник повинен повідомляти достовірні відомості й виконувати заходи запобігання збиткам. Приховування істотної інформації або порушення погоджених умов може вплинути на страхове відшкодування.

У разі пошкодження, нестачі, втрати або прострочення головним завданням є збереження доказів. Одержувач робить застереження у транспортному документі, складає акт, фотографує вантаж, упаковку, пломби й транспортний засіб. За потреби залучається незалежний експерт.

Про подію повідомляють перевізника, експедитора, страховика та інші зацікавлені сторони у строки й способом, передбаченими договором. Водночас потерпіла сторона повинна вжити розумних заходів для зменшення збитку: ор-

ганізувати перепакування, охорону, сортування або безпечне зберігання товару.
[3; 18]

Претензійний комплект може містити:

- письмову вимогу з розрахунком суми;
- договір, заявку і транспортний документ;
- рахунок-фактуру та підтвердження вартості;
- акт приймання, фото, висновки експерта;
- документи про утилізацію, ремонт або реалізацію залишків;
- докази повідомлення відповідальних осіб.

Під час розгляду встановлюють період відповідальності, причину події, наявність вини або спеціальних підстав відповідальності, розмір прямого збитку та можливі обмеження. Після виплати страховик може отримати право вимоги до відповідальної особи.

Профілактика претензій включає перевірку контрагентів, належну упаковку і кріплення, контроль стоянок, дотримання температури, чіткі інструкції та безперервний обмін інформацією. Мета претензійної роботи полягає не лише у стягненні коштів, а й у виявленні причин та запобіганні повторним випадкам.

Після виявлення пошкодження необхідно розділити два процеси: оперативне збереження вантажу та юридичне оформлення вимоги. Спочатку запобігають збільшенню збитку, організовують безпечне зберігання, сортування чи перепакування. Паралельно фіксують стан і повідомляють сторони. Відсутність своєчасної фіксації може ускладнити встановлення моменту та причини пошкодження.

Розрахунок вимоги повинен бути прозорим. Вартість утраченого або пошкодженого товару підтверджується комерційними документами, а додаткові витрати — рахунками й актами. Необхідно враховувати можливу залишкову вартість товару та межі відповідальності. Перед відправленням претензії перевіряють адресата, строки й договірний порядок розгляду.

Тема охоплює такі складові: [3; 18]

1. страхування вантажу
2. страхування відповідальності перевізника й експедитора
3. страхування транспортного засобу та інших ризиків
4. страхова сума, франшиза, виключення і територія
5. повідомлення, огляд, зменшення шкоди та докази
6. виплата, претензія, регрес або суброгація

Ці складові потрібно розглядати як єдину систему. Зміна однієї умови впливає на маршрут, строк, документи, витрати, ризики та відповідальність. Тому рішення приймають після перевірки вихідних даних і можливих суперечностей.

Рекомендований алгоритм:

1. ідентифікувати застрахований інтерес і поліс;
2. перевірити подію, територію, період і виключення;
3. негайно повідомити сторони та зменшити збиток;
4. зібрати транспортні, комерційні й доказові документи;
5. розрахувати вимогу та координувати страхове і претензійне врегулювання.

Результат доцільно оформлювати таблицею «вихідна умова — вимога — відповідальний — документ — контрольна дія». Така форма показує не лише теоретичну норму, а й спосіб її виконання та доказ завершення операції.

Для контролю якості встановлюють контрольні точки до початку операції, під час виконання і після завершення. Відхилення фіксують документально, повідомляють відповідальну сторону та оцінюють їхній вплив на строк, вартість і безпеку.

Під час доставки п'ять піддонів меблів намокли через пошкодження тенту. Одержувач зробив застереження в CMR, сторони склали акт, виконали фотофіксацію й експертизу. Потрібно визначити, який поліс може покривати подію, кому повідомити, як розрахувати втрату вартості та які документи подати. [3;

18]

Послідовність розв'язання прикладу:

1. ідентифікувати застрахований інтерес і поліс;
2. перевірити подію, територію, період і виключення;
3. негайно повідомити сторони та зменшити збиток;
4. зібрати транспортні, комерційні й доказові документи;
5. розрахувати вимогу та координувати страхове і претензійне врегулювання.

Під час оформлення рішення потрібно відокремлювати встановлені факти від навчальних припущень. Для кожного числового показника зазначають одиницю вимірювання й джерело, для нормативної вимоги — застосовний документ, а для організаційної дії — виконавця і строк.

Якість рішення перевіряють запитаннями: чи відповідає воно властивостям об'єкта; чи може бути виконане у встановлений строк; чи узгоджені документи; чи враховані повні витрати; чи існує резервний сценарій. Якщо хоча б одна відповідь негативна, проєкт потребує коригування.

Практичний результат повинен бути придатним для передання іншому учаснику без додаткових усних пояснень. Це означає, що маршрут, параметри, документи, відповідальні особи та контрольні точки записують однозначно.

Типові помилки: [3; 18]

- ототожнення страхування вантажу з відповідальністю перевізника;
- несвоєчасне повідомлення страховика;
- відсутність застереження при прийманні;
- утилізація пошкодженого товару до огляду;
- включення непідтверджених непрямих збитків.
- Страхування вантажу, транспортного засобу й відповідальності перевізника покриває різні майнові інтереси.
- Обсяг покриття визначають умови полісу, виключення, франшиза та страхова сума.

- У разі події необхідно своєчасно повідомити зацікавлені сторони й зібрати докази причин та розміру шкоди.
 - Претензію формують на підставі договору, транспортних документів, актів, фото та розрахунку збитку.
1. Чим страхування вантажу відрізняється від страхування відповідальності перевізника?
 2. Що таке франшиза?
 3. Які докази збирають у разі пошкодження?
 4. Як визначається сума вимоги?
 5. Для чого проводять аналіз причин після врегулювання?

РОЗДІЛ 7

Економіка та управління ризиками міжнародних перевезень

7.1 Тарифи, собівартість і ціноутворення

Собівартість відображає ресурси, спожиті для виконання рейсу. До змінних витрат належать пальне, мастильні матеріали, платні дороги, добові, оплата окремих дозволів і витрати, що безпосередньо залежать від пробігу або тривалості. Постійні витрати включають амортизацію або лізинг, страхування, податки, заробітну плату адміністративного персоналу, стоянку, зв'язок і утримання офісу. [1; 2]

Для розрахунку рейсу визначають загальний, завантажений і порожній пробіг, тривалість, витрату пального, платні ділянки, вартість переправ, оформлення, стоянок, митних і термінальних операцій. Частина загальногосподарських витрат розподіляється за прийнятою на підприємстві базою: кілометрами, годинами, рейсами або доходом.

Тариф повинен покривати собівартість, ризики та забезпечувати прибуток. На ринкову ставку впливають напрямок, сезонність, баланс вантажопотоків, терміновість, тип кузова, можливість зворотного завантаження, вимоги до безпеки та платоспроможність клієнта. Низька ставка на завантаженому напрямку може компенсуватися високою імовірністю зворотного вантажу.

Ціна узгоджується з умовами оплати, валютою, строком платежу, правилами компенсації простою та додаткових витрат. Без чіткого переліку включених послуг одна й та сама ставка може тлумачитися сторонами по-різному.

Базовий розрахунок можна подати як суму витрат на пробіг, час, дорожні платежі, персонал, оформлення, резерв і прибуток. Після виконання рейсу планові дані порівнюють із фактичними, щоб уточнити норми та виявити непродуктивні витрати.

Приклад структури калькуляції: [1; 2]

1. пального за маршрутом і резерв на відхилення;
2. платні дороги, тунелі, пороми та парковки;
3. оплата праці й відрядження водіїв;
4. амортизація, обслуговування і шини;
5. дозволи, документи, термінальні та митні послуги;
6. страхування й адміністративні витрати;
7. резерв ризику та плановий прибуток.

Якщо витрати виникають у різних валютах, підприємство враховує курс на дату планування і можливе коливання до моменту оплати. Способами управління є валютне застереження, коротший строк дії ставки, узгодження валюти доходів і витрат або резерв у тарифі.

Простій виникає під час очікування навантаження, документів, митного оформлення чи розвантаження. У договорі визначають безоплатний час, розмір оплати, початок відліку та документи для підтвердження. Водій фіксує прибуття, готовність автомобіля, початок і завершення операцій.

Економічна оцінка не повинна обмежуватися доходом одного рейсу. Аналізують прибуток на кілометр, автомобіле-день, годину роботи, частку порожнього пробігу, своєчасність оплати і вартість залученого капіталу. Це дає змогу порівнювати замовлення з різною довжиною та тривалістю.

Під час комерційного розрахунку краще готувати три сценарії: базовий, оптимістичний і ризиковий. У ризиковому сценарії збільшують час очікування, витрати пального, дорожні платежі або валютний курс. Якщо навіть за такого сценарію рейс залишається прийнятним, ставка має достатній запас стійкості. Якщо прибуток зникає через одну додаткову добу простою, умови простою потрібно чітко погодити із замовником.

Після рейсу виконують план-фактний аналіз. Відхилення поділяють на керовані та зовнішні: перевитрата пального, зайвий пробіг, зміна курсу, черга,

ремонт або неповні вихідні дані. Мета аналізу — не лише встановити причину, а й оновити нормативи майбутніх калькуляцій.

Тема охоплює такі складові: [1; 2]

1. завантажений, порожній і загальний пробіг
2. пальне, дороги, водій і добові
3. технічне обслуговування, шини й амортизація
4. страхування, дозволи та адміністративні витрати
5. резерв ризику, прибуток і податки
6. питомі показники та аналіз чутливості

Ці складові потрібно розглядати як єдину систему. Зміна однієї умови впливає на маршрут, строк, документи, витрати, ризики та відповідальність. Тому рішення приймають після перевірки вихідних даних і можливих суперечностей.

Рекомендований алгоритм:

1. визначити виробничі параметри рейсу;
2. розрахувати кожен статтю без подвійного врахування;
3. розподілити постійні витрати за прийнятою базою;
4. додати резерв і плановий прибуток;
5. порівняти тариф із ринком та виконати сценарний аналіз.

Результат доцільно оформлювати таблицею «вихідна умова — вимога — відповідальний — документ — контрольна дія». Така форма показує не лише теоретичну норму, а й спосіб її виконання та доказ завершення операції.

Для контролю якості встановлюють контрольні точки до початку операції, під час виконання і після завершення. Відхилення фіксують документально, повідомляють відповідальну сторону та оцінюють їхній вплив на строк, вартість і безпеку.

Для рейсу із загальним пробігом 1 400 км визначають 392 л пального, дорожні витрати, оплату водія, технічне обслуговування, амортизацію й адмі-

ністративні витрати. Після резерву 5 [1; 2]

Послідовність розв'язання прикладу:

1. визначити виробничі параметри рейсу;
2. розрахувати кожен статтю без подвійного врахування;
3. розподілити постійні витрати за прийнятою базою;
4. додати резерв і плановий прибуток;
5. порівняти тариф із ринком та виконати сценарний аналіз.

Під час оформлення рішення потрібно відокремлювати встановлені факти від навчальних припущень. Для кожного числового показника зазначають одиницю вимірювання й джерело, для нормативної вимоги — застосовний документ, а для організаційної дії — виконавця і строк.

Якість рішення перевіряють запитаннями: чи відповідає воно властивостям об'єкта; чи може бути виконане у встановлений строк; чи узгоджені документи; чи враховані повні витрати; чи існує резервний сценарій. Якщо хоча б одна відповідь негативна, проєкт потребує коригування.

Практичний результат повинен бути придатним для передання іншому учаснику без додаткових усних пояснень. Це означає, що маршрут, параметри, документи, відповідальні особи та контрольні точки записують однозначно.

Типові помилки: [1; 2]

- ігнорування порожнього пробігу;
- змішування собівартості й тарифу;
- відсутність амортизації або адміністративних витрат;
- подвійне включення дорожніх чи страхових платежів;
- застосування курсу валюти без фіксації дати й джерела.
- Собівартість рейсу включає змінні, умовно-постійні, адміністративні витрати та резерв ризику.
- Порожній пробіг і простої безпосередньо впливають на собівартість і тариф.

- Тариф має покривати витрати та забезпечувати запланований фінансовий результат.
- Калькуляцію супроводжують одиницями вимірювання, джерелами вихідних даних і аналізом чутливості.

1. Які витрати є змінними та умовно-постійними?
2. Чим собівартість відрізняється від тарифу?
3. Як враховується порожній пробіг?
4. Чим підтверджують простій?
5. Які показники використовують для оцінювання прибутковості?

7.2 Управління ризиками міжнародних перевезень

Ризик є поєднанням імовірності події та тяжкості її наслідків. У міжнародному перевезенні ризики пов'язані з дорожньою безпекою, крадіжкою, пошкодженням вантажу, затримкою кордону, документальними помилками, порушенням митних правил, неплатоспроможністю партнера, валютними змінами, санкційними обмеженнями, кіберінцидентами й форсмажорними подіями. [19]

Процес управління починається з опису маршруту, вантажу, учасників і критичних точок. Далі ризики оцінюють за імовірністю та наслідками, визначають пріоритети і планують заходи. Ризик можна уникнути, зменшити, передати страховикові або контрагенту чи свідомо прийняти з фінансовим резервом.

Для цінного вантажу застосовують перевірені стоянки, обмеження розкриття інформації, геозони, подвійний екіпаж, пломби і системи спостереження. Для температурного вантажу потрібні попереднє охолодження, резервне обладнання, сигналізація і контроль показників. Для строкових поставок готують альтернативні пункти пропуску та запас часу.

План ризиків повинен містити не лише превентивні заходи, а й порядок реагування: кого повідомити, як зберегти докази, де отримати допомогу, хто уповноважений змінити маршрут і як забезпечити безперервність доставки.

Безпека ланцюга постачань залежить від надійності кожного учасника. Перед укладенням договору перевіряють реєстрацію, ліцензію, повноваження підписанта, транспорт, страхування, контакти, репутацію, судові або претензійні випадки та відповідність банківських реквізитів.

Поширеною загрозою є підміна перевізника або платіжних реквізитів. Тому критичні зміни підтверджують через незалежний канал зв'язку, а автомобіль і водія звіряють із попередньо отриманими даними. Передання замовлення субпідряднику допускається лише за погодженими правилами. [19]

Організаційні заходи безпеки:

- розподіл доступу до відомостей про вантаж і маршрут;
- перевірка особи водія та номерів автомобіля;
- контроль пломб і фотофіксація завантаження;
- використання визначених маршрутів і стоянок;
- моніторинг відхилень і втрати зв'язку;
- навчання персоналу діям при шахрайстві та аварії.

Після інциденту проводять аналіз причин без пошуку формального винного: які бар'єри не спрацювали, які дані були недоступними, чи були зрозумілими повноваження та інструкції. За результатами оновлюють контрольні списки, договори, маршрути і критерії добору партнерів.

Ефективна система ризик-менеджменту є пропорційною: дорогі заходи застосовують там, де потенційні наслідки це виправдовують. Рішення документують, щоб підприємство могло підтвердити належну обачність і використати накопичений досвід у наступних перевезеннях.

Матрицю ризиків складають окремо для конкретного рейсу. Наприклад, крадіжка недорогого масового товару та крадіжка електроніки можуть мати однакову імовірність, але різні наслідки. Після початкової оцінки зазначають запобіжний захід, відповідального, строк виконання і залишковий ризик. Захід вважається впровадженим лише після перевірки, а не після внесення до плану.

Сценарій реагування доцільно випробувати до початку рейсу: чи має водій актуальні телефони, чи працює трекер, хто приймає рішення вночі, де знаходиться резервна стоянка, як повідомляється клієнт. Така перевірка виявляє організаційні прогалини без реального збитку.

Тема охоплює такі складові: [19]

1. операційні й технічні ризики
2. прикордонні, митні та регуляторні ризики
3. фінансові й валютні ризики

4. крадіжка, шахрайство та підміна контрагентів
5. інформаційні та кіберризики
6. плани безперервності, резерви й страхування

Ці складові потрібно розглядати як єдину систему. Зміна однієї умови впливає на маршрут, строк, документи, витрати, ризики та відповідальність. Тому рішення приймають після перевірки вихідних даних і можливих суперечностей.

Рекомендований алгоритм:

1. описати процес і контрольні точки;
2. сформувати реєстр ризиків та їх причин;
3. оцінити ймовірність, наслідки й пріоритет;
4. обрати уникнення, зменшення, передання або прийняття;
5. контролювати індикатори та переглядати план після подій.

Результат доцільно оформлювати таблицею «вихідна умова — вимога — відповідальний — документ — контрольна дія». Така форма показує не лише теоретичну норму, а й спосіб її виконання та доказ завершення операції.

Для контролю якості встановлюють контрольні точки до початку операції, під час виконання і після завершення. Відхилення фіксують документально, повідомляють відповідальну сторону та оцінюють їхній вплив на строк, вартість і безпеку.

Для цінної електроніки планують маршрут із використанням лише перевірених перевізників та охоронюваних стоянок. Ризики оцінюють за ймовірністю і тяжкістю. Для крадіжки, затримки на кордоні, несправності, помилки документів і кібершахрайства призначають власників ризику та запобіжні заходи.

[19]

Послідовність розв'язання прикладу:

1. описати процес і контрольні точки;
2. сформувати реєстр ризиків та їх причин;

3. оцінити ймовірність, наслідки й пріоритет;
4. обрати уникнення, зменшення, передання або прийняття;
5. контролювати індикатори та переглядати план після подій.

Під час оформлення рішення потрібно відокремлювати встановлені факти від навчальних припущень. Для кожного числового показника зазначають одиницю вимірювання й джерело, для нормативної вимоги — застосовний документ, а для організаційної дії — виконавця і строк.

Якість рішення перевіряють запитаннями: чи відповідає воно властивостям об'єкта; чи може бути виконане у встановлений строк; чи узгоджені документи; чи враховані повні витрати; чи існує резервний сценарій. Якщо хоча б одна відповідь негативна, проєкт потребує коригування.

Практичний результат повинен бути придатним для передання іншому учаснику без додаткових усних пояснень. Це означає, що маршрут, параметри, документи, відповідальні особи та контрольні точки записують однозначно.

Типові помилки: [19]

- перелік ризиків без причин і відповідальних;
- оцінювання лише фінансових наслідків;
- довіра неперевіреним реквізітам і контактам;
- відсутність умови активації резервного плану;
- нереєстрування інцидентів і повторення однакових помилок.
- Управління ризиками охоплює їх виявлення, оцінювання, оброблення та подальший контроль.
- Пріоритет визначають за ймовірністю події та тяжкістю її наслідків.
- Запобіжні заходи повинні мати відповідального виконавця, строк і доказ виконання.
- Після впровадження заходів оцінюють залишковий ризик і готують резервний сценарій.

1. Як визначається рівень ризику?

2. Які способи оброблення ризику існують?
3. Навіщо перевіряти контрагента через незалежні джерела?
4. Що таке залишковий ризик?
5. Які події повинен охоплювати план реагування?

РОЗДІЛ 8

Цифрові технології та організація міжнародного перевезення

8.1 Цифрові технології в міжнародних перевезеннях

Цифровізація поєднує замовника, експедитора, перевізника, водія, термінал і контролюючі органи в єдиному інформаційному процесі. Транспортна система управління допомагає реєструвати заявки, планувати маршрути, призначати автомобілі, розраховувати витрати, контролювати події та формувати документи. [20; 21]

Супутникове позиціонування дає змогу бачити місцезнаходження транспортного засобу, швидкість, зупинки й відхилення від маршруту. Датчики можуть передавати температуру, відкриття дверей, стан пломби, удар або рівень пального. Дані використовують для оперативного реагування і підтвердження умов перевезення.

Електронний транспортний документ створюється, підписується, передається та зберігається в цифровій формі. Його перевагами є швидший доступ, менше ручного введення, прозора історія змін і можливість автоматично запускати наступні операції. Для юридичної надійності потрібні ідентифікація підписанта, цілісність даних і доступність документа протягом установленого строку.

Інтеграція через програмні інтерфейси дозволяє передавати дані між системами без повторного введення. Однак помилкові довідники або невірне зіставлення полів можуть швидко поширити неточність на весь ланцюг. Тому цифровізація потребує стандартизації даних і відповідальних за їх якість.

Для ефективного обміну даними кожна подія повинна мати однозначне значення: заявка прийнята, автомобіль подано, завантаження завершено, кордон пройдено, вантаж доставлено. Подія фіксується часом, місцем, джерелом і

підтвердним документом. Це створює цифровий слід перевезення.

Клієнту доцільно показувати лише інформацію, потрібну для контролю замовлення, а працівникам — дані відповідно до їх функцій. Надмірний доступ підвищує ризик витоку маршрутів, персональних даних і комерційної інформації. [20; 21]

Основні заходи кібербезпеки:

1. окремі облікові записи та багатфакторна автентифікація;
2. розмежування прав доступу;
3. резервне копіювання і план відновлення;
4. оновлення програмного забезпечення;
5. перевірка вкладень, посилань і змін реквізитів;
6. журналювання дій та навчання користувачів.

Автоматичне сповіщення повинно бути налаштоване на значущі відхилення: запізнення, вихід із геозони, тривале зупинення, зміну температури або втрату зв'язку. Надмірна кількість сигналів знижує увагу диспетчера, тому пороги визначають за ризиком конкретного вантажу.

Цифрові дані не замінюють професійного рішення. Диспетчер оцінює контекст, перевіряє достовірність сигналу й обирає дію. Найбільший ефект виникає тоді, коли технологія підтримує чітко визначений процес, а не маскує його недоліки.

Для впровадження цифрового процесу спочатку описують звичайну послідовність операцій, визначають обов'язкові поля й відповідальних користувачів. Лише потім налаштовують автоматизацію. Якщо джерело даних не визначене, система накопичуватиме суперечливі записи швидше, ніж паперовий процес.

Корисним є принцип одноразового введення: реквізити заявки переносяться до маршрутного листа, рахунка і транспортного документа автоматично. Водночас перед підписанням відповідальна особа перевіряє результат, оскільки

технічна передача не гарантує правильності первинних даних. Для критичних подій установлюють резервний канал зв'язку на випадок відмови сервісу або мобільної мережі.

Тема охоплює такі складові: [20; 21]

1. електронні транспортні документи
2. GPS, телематика, датчики й геозони
3. TMS, ERP, WMS і платформи бронювання
4. електронний митний і транзитний обмін
5. аналітика, прогнозування й автоматичні сповіщення
6. електронний підпис, доступ, резервування та кібербезпека

Ці складові потрібно розглядати як єдину систему. Зміна однієї умови впливає на маршрут, строк, документи, витрати, ризики та відповідальність. Тому рішення приймають після перевірки вихідних даних і можливих суперечностей.

Рекомендований алгоритм:

1. описати процес і точки створення даних;
2. визначити єдині довідники та формати;
3. налаштувати ролі, підпис і журнал дій;
4. інтегрувати відстеження з контрольними подіями;
5. створити резервні копії, офлайн-процедури й план реагування.

Результат доцільно оформлювати таблицею «вихідна умова — вимога — відповідальний — документ — контрольна дія». Така форма показує не лише теоретичну норму, а й спосіб її виконання та доказ завершення операції.

Для контролю якості встановлюють контрольні точки до початку операції, під час виконання і після завершення. Відхилення фіксують документально, повідомляють відповідальну сторону та оцінюють їхній вплив на строк, вартість і безпеку.

Експедитор створює цифрову картку рейсу: заявка надходить із ERP до

TMS, водій отримує завдання, GPS передає координати, температурний датчик формує журнал, а підтверджена доставка запускає виставлення рахунка. Потрібно визначити джерела даних, права доступу та дії при втраті зв'язку. [20; 21]

Послідовність розв'язання прикладу:

1. описати процес і точки створення даних;
2. визначити єдині довідники та формати;
3. налаштувати ролі, підпис і журнал дій;
4. інтегрувати відстеження з контрольними подіями;
5. створити резервні копії, офлайн-процедури й план реагування.

Під час оформлення рішення потрібно відокремлювати встановлені факти від навчальних припущень. Для кожного числового показника зазначають одиницю вимірювання й джерело, для нормативної вимоги — застосовний документ, а для організаційної дії — виконавця і строк.

Якість рішення перевіряють запитаннями: чи відповідає воно властивостям об'єкта; чи може бути виконане у встановлений строк; чи узгоджені документи; чи враховані повні витрати; чи існує резервний сценарій. Якщо хоча б одна відповідь негативна, проєкт потребує коригування.

Практичний результат повинен бути придатним для передання іншому учаснику без додаткових усних пояснень. Це означає, що маршрут, параметри, документи, відповідальні особи та контрольні точки записують однозначно.

Типові помилки: [20; 21]

- автоматизація неузгодженого процесу;
- повторне ручне введення тих самих даних;
- надмірні права доступу;
- відсутність перевірки якості даних датчиків;
- відсутність резервного каналу і плану відновлення.
- Цифрові системи забезпечують обмін даними, відстеження, планування й контроль перевезення.

- Якість цифрового процесу залежить від повноти, достовірності та узгодженості даних.
- Електронний документ має забезпечувати автентичність, цілісність, доступність і розмежування прав доступу.
- Автоматизацію впроваджують разом із правилами реагування на помилки, збої та кіберризики.

1. Які функції виконує транспортна інформаційна система?
2. Які параметри можуть передавати датчики?
3. Що забезпечує юридичну надійність електронного документа?
4. Навіщо розмежовувати права доступу?
5. Як уникнути надмірної кількості автоматичних сповіщень?

8.2 Цілісна схема міжнародного перевезення

Цілісна схема описує перевезення від отримання заявки до завершення доставки, розрахунків і закриття документів. Вона об'єднує комерційне рішення, маршрут, транспортну технологію, митні процедури, документи, графік, витрати, ризики та відповідальність учасників. [1; 3]

Робота починається з формулювання вихідних даних: товар, кількість, маса, упаковка, пункт відправлення і призначення, часові обмеження, умова поставки та спеціальні вимоги. Якщо частини інформації немає, студент формулює обґрунтовані припущення і чітко їх позначає.

Далі порівнюють щонайменше два варіанти доставки. Для кожного визначають види транспорту, маршрут, транспортні засоби, термінали, строк, документи, митні операції, витрати й основні ризики. Вибір повинен ґрунтуватися на критеріях, а не лише на описовій перевазі.

Обрана схема деталізується у вигляді послідовності операцій. Для кожної операції зазначають виконавця, місце, тривалість, документ і результат. Окремо формують календарний план, калькуляцію, матрицю ризиків та перелік контрольних точок.

Якість проєкту визначається узгодженістю: маршрут має відповідати дозволам, транспорт — властивостям вантажу, графік — режиму роботи водіїв, документи — умовам поставки, а витрати — заявленій технології.

Завершальний документ повинен бути структурованим і давати відповідь на три питання: що саме перевозиться, як організовано доставку і чому обраний варіант є доцільним. Розрахунки подають із вихідними даними, формулами, одиницями вимірювання та коротким тлумаченням результату. [1; 3]

Рекомендована структура проєкту:

1. характеристика вантажу і умов поставки;
2. учасники та договірні зв'язки;

3. порівняння варіантів і вибір виду транспорту;
4. маршрут, транспортний засіб і графік;
5. комплект транспортних і митних документів;
6. калькуляція собівартості та тарифу;
7. ризики, страхування і заходи безпеки;
8. висновки та резервний сценарій.

Під час викладу результатів насамперед описують прийняті рішення. Схема маршруту, таблиця витрат і матриця ризиків зазвичай інформативніші за великі текстові блоки. Студент має пояснити припущення, джерела даних, переваги обраного варіанта та його слабкі місця.

Під час захисту оцінюються правильність, логічність, самостійність, відповідність вимогам, якість оформлення і здатність аргументувати рішення. Якщо викладач змінює одну з умов — масу, країну транзиту, строк або властивості вантажу, — студент повинен пояснити, які елементи схеми потрібно переглянути.

Навчальний проєкт демонструє не запам'ятовування окремих правил, а здатність поєднати правові, технологічні, економічні та безпекові аспекти в керовану систему міжнародного перевезення.

Перед захистом студент проводить внутрішню перевірку узгодженості. Вантажопідйомність порівнюється з масою, тривалість маршруту — з режимом роботи водія, умова Incoterms — з платником перевезення, митний режим — із метою переміщення, а перелік документів — із властивостями товару. Кожний числовий результат повинен мати джерело або розрахунок.

Корисно підготувати чутливісний аналіз: як зміниться рішення у разі збільшення вартості пального, затримки кордону, зміни маси чи недоступності пункту пропуску. Це демонструє стійкість проєкту та здатність управляти ситуацією, а не лише відтворювати один заздалегідь заданий маршрут.

Тема охоплює такі складові: [1; 3]

1. паспорт вантажу й учасники
2. альтернативні транспортні схеми
3. автомобіль, маршрут і календарний графік
4. документи, митні й дозвільні процедури
5. собівартість, тариф і договірна відповідальність
6. ризики, резервний сценарій, контроль і виклад результатів

Ці складові потрібно розглядати як єдину систему. Зміна однієї умови впливає на маршрут, строк, документи, витрати, ризики та відповідальність. Тому рішення приймають після перевірки вихідних даних і можливих суперечностей.

Рекомендований алгоритм:

1. сформулювати повні й узгоджені вихідні дані;
2. розробити щонайменше дві альтернативи;
3. обґрунтувати вибір кількісними і якісними критеріями;
4. перевірити узгодженість маршруту, документів, строку й витрат;
5. оформити ризики, резервний сценарій і стисле обґрунтування рішення.

Результат доцільно оформлювати таблицею «вихідна умова — вимога — відповідальний — документ — контрольна дія». Така форма показує не лише теоретичну норму, а й спосіб її виконання та доказ завершення операції.

Для контролю якості встановлюють контрольні точки до початку операції, під час виконання і після завершення. Відхилення фіксують документально, повідомляють відповідальну сторону та оцінюють їхній вплив на строк, вартість і безпеку.

Для партії меблів Харків—Варшава порівнюють пряму автомобільну та комбіновану схеми. Після багатокритеріальної оцінки обирають тентований напівпричіп, будують маршрут і графік, формують CMR, рахунок, пакувальний лист і митний комплект, розраховують тариф та готують резервний пункт пропуску. [1; 3]

Послідовність розв'язання прикладу:

1. сформулювати повні й узгоджені вихідні дані;
2. розробити щонайменше дві альтернативи;
3. обґрунтувати вибір кількісними і якісними критеріями;
4. перевірити узгодженість маршруту, документів, строку й витрат;
5. оформити ризики, резервний сценарій і стисле обґрунтування рішення.

Під час оформлення рішення потрібно відокремлювати встановлені факти від навчальних припущень. Для кожного числового показника зазначають одиницю вимірювання й джерело, для нормативної вимоги — застосовний документ, а для організаційної дії — виконавця і строк.

Якість рішення перевіряють запитаннями: чи відповідає воно властивостям об'єкта; чи може бути виконане у встановлений строк; чи узгоджені документи; чи враховані повні витрати; чи існує резервний сценарій. Якщо хоча б одна відповідь негативна, проєкт потребує коригування.

Практичний результат повинен бути придатним для передання іншому учаснику без додаткових усних пояснень. Це означає, що маршрут, параметри, документи, відповідальні особи та контрольні точки записують однозначно.

Типові помилки: [1; 3]

- незалежні розділи без взаємного узгодження;
- вибір варіанта без порівняння;
- нереалістичний графік або неповна калькуляція;
- розбіжності між документами та вихідними даними;
- резервний сценарій без відповідального, строку й вартості.
- Цілісна схема об'єднує технологічні, правові, документальні, економічні та безпекові рішення.
- Кожне рішення повинно спиратися на вихідні дані, розрахунок або нормативну вимогу.
- Основний варіант доставки доповнюють резервним маршрутом і планом

реагування на ризики.

- Завершений проєкт має бути виконуваним, економічно обґрунтованим і придатним для перевірки іншими учасниками.

1. Які вихідні дані потрібні для навчального проєкту?
2. За якими критеріями порівнюють варіанти доставки?
3. Що повинна містити операційна схема?
4. Як перевіряється узгодженість рішення?
5. Які матеріали підтверджують обґрунтованість навчального проєкту?

Список використаних джерел

1. Ізтелеуова М. С., Грицук І. В., Арімбекова П. М., Тарандушка Л. А. *Організація та логістика перевезень*: підручник. Херсон: ОЛДІ-ПЛЮС, 2021. 264 с.
2. Сохацька О. М., Зварич Р. Є., Панасюк В. М. та ін. *Міжнародна логістика*: електронний підручник / за наук. ред. О. М. Сохацької. Тернопіль: ЗУНУ, 2022. 370 с.
3. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (CMR) від 19 травня 1956 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_234 (дата звернення: 19.09.2026).
4. Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (AETR), від 1 липня 1970 р.
5. International Chamber of Commerce. *Incoterms® 2020: ICC Rules for the Use of Domestic and International Trade Terms*. Paris: ICC Publishing, 2019.
6. Регламент (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради щодо гармонізації окремих положень соціального законодавства у сфері автомобільного транспорту.
7. Про транспортно-експедиторську діяльність: Закон України від 1 липня 2004 р. № 1955-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15> (дата звернення: 19.09.2026).
8. United Nations Economic Commission for Europe. Road Consignment Note (CMR). URL: <https://unvtd.unece.org/> (дата звернення: 19.09.2026).
9. Митний кодекс України: Кодекс України від 13 березня 2012 р. № 4495-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (дата звернення: 19.09.2026).

10. Державна митна служба України: офіційний вебсайт. URL: <https://customs.gov.ua/> (дата звернення: 19.09.2026).
11. Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція TIR) від 14 листопада 1975 р.
12. Про мультимодальні перевезення: Закон України від 17 листопада 2021 р. № 1887-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20> (дата звернення: 19.09.2026).
13. United Nations Economic Commission for Europe. Intermodal Transport. URL: <https://unece.org/transport/intermodal-transport> (дата звернення: 19.09.2026).
14. Про автомобільний транспорт: Закон України від 5 квітня 2001 р. № 2344-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14> (дата звернення: 19.09.2026).
15. Порядок організації міжнародних пасажирських перевезень автомобільним транспортом. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1662-24> (дата звернення: 19.09.2026).
16. Угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ADR).
17. Угода про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів та спеціальні транспортні засоби для таких перевезень (АТР).
18. Цивільний кодекс України: Кодекс України від 16 січня 2003 р. № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15> (дата звернення: 19.09.2026).
19. United Nations Economic Commission for Europe. Transport Security. URL: <https://unece.org/transport/transport-security> (дата звернення: 19.09.2026).
20. Додатковий протокол до Конвенції CMR щодо електронної транспортної накладної (e-CMR) від 27 травня 2008 р.

21. United Nations Economic Commission for Europe. Digitalization of Transport. URL: <https://unece.org/transport/digitalization> (дата звернення: 19.09.2026).
22. Залізнюк В. П., Платонов О. І., Яценко В. А., Григорак М. Ю., Габрієлова Т. Ю., Литвиненко С. Л. *Логістичні технології міжнародних перевезень та експедирування вантажів авіатранспортом*: навчальний посібник. Київ: Кондор, 2024.
23. Sweeney E., Waters D. *Global Logistics: New Directions in Supply Chain Management*. 8th ed. London: Kogan Page, 2021. 480 p.
24. Державна митна служба України. Пояснення до Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності (УКТ ЗЕД).
25. Державна митна служба України. Нормативна база з питань митної справи. URL: <https://customs.gov.ua/normativna-baza> (дата звернення: 19.09.2026).
26. Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 6 квітня 2000 р. № 1644-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1644-14> (дата звернення: 19.09.2026).
27. Правила дорожнього перевезення небезпечних вантажів: наказ Міністерства внутрішніх справ України від 4 серпня 2018 р. № 656. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1041-18> (дата звернення: 19.09.2026).
28. United Nations Economic Commission for Europe. *ADR 2025: Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road*. Vol. I–II. Geneva: United Nations, 2024.
29. United Nations Economic Commission for Europe. eTIR International System. URL: <https://unece.org/transport/tir/etir-international-system> (дата звернення: 19.09.2026).
30. United Nations Economic Commission for Europe. Transport

- Legal Instruments. URL: <https://unece.org/transport/transport-legal-instruments> (дата звернення: 19.09.2026).
31. United Nations Economic Commission for Europe. *TIR Handbook: Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets*. Geneva: United Nations.
32. United Nations Economic Commission for Europe. Road Transport. URL: <https://unece.org/transport/road-transport> (дата звернення: 19.09.2026).

Навчальне видання

Доля Костянтин Вікторович

Кобріна Наталія Віталіївна

Доля Олена Євгенівна

МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Навчальний посібник

Редактор К. В. Доля

Видавець

Primedia eLaunch LLC

3900 Swiss Avenue, Suite 205

Dallas, TX 75204, USA

<https://primediaelaunch.com>