

УДК 656.073(656.025.4)

О. М. ПОГРІБНЯК^{1*}, А. С. ДОРОШ^{2*}, Є. Б. ДЕМЧЕНКО^{3*}

^{1*} Адвокат, Національна асоціація адвокатів України, Рада адвокатів Дніпропетровської області, тел. +38 (097) 242 10 21, ел. пошта: alexeurogrebnyak@meta.ua

^{2*} Каф. «Транспортні вузли», Дніпровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпро, Україна, 49010, тел. +38 (066) 927 84 62, ел. пошта dorosh.andrii@gmail.com, ORCID-0000-0002-5393-0004

^{3*} Каф. «Транспортні вузли», Дніпровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпро, Україна, 49010, тел. +38 (097) 799 16 75, ел. пошта: e.b.dmch@gmail.com, ORCID 0000-0003-1411-6744

СУЧАСНІ УМОВИ ТА ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ УКРАЇНИ

Мета. В сучасних умовах забезпечення більшості бізнес-процесів неможливе без транспортної галузі, оскільки саме вона здійснює переміщення матеріальних потоків та людських ресурсів. Ключова роль в забезпеченні доставки вантажів і пасажирів належить автомобільному транспорту, який в останні роки демонструє значний приріст обсягів перевезень. В той же час при здійсненні господарської діяльності в сфері перевезень існують певні особливості та ряд невирішених питань її правового регулювання, про що свідчить зростаюча кількість судових справ. Тому метою даної роботи є визначення переваг та недоліків взаємодії клієнтів та різних виконавців транспортних послуг, а також встановлення особливостей здійснення транспортно-експедиторської діяльності в рамках існуючого законодавства. **Методика.** Для досягнення поставленої у роботі мети використані методи статистичного аналізу для визначення динаміки зміни обсягів та структури перевезень вантажів автомобільним транспортом, а також методи системного аналізу для встановлення характерних особливостей правового регулювання взаємовідносин між суб'єктами ланцюга постачання продукції від вантажовідправника до вантажоодержувача. **Результати.** Виконаний аналіз обсягів та структури перевезень вантажів за останні роки дозволив встановити, що автомобільний транспорт є лідером за обсягами та номенклатурою вантажів, що транспортуються як у внутрішньому, так і міжнародному сполученнях. Системний аналіз нормативно-правових актів в сфері транспортно-експедиторської діяльності дозволив визначити основні принципи та положення її здійснення в рамках існуючого національного законодавства. На основі вказаних принципів та положень сформульовано особливості договірних відносин між учасниками перевізного процесу в частині їх прав та обов'язків, а також відповідальності при порушенні умов договору транспортно-експедиторського обслуговування, або договору на перевезення вантажу. **Наукова новизна.** Авторами були сформульовані характерні особливості існуючих на ринку логістичних послуг України компаній-експедиторів та компаній-перевізників. Встановлено, що компанії-експедитори володіють рядом ключових переваг, що дозволяє їм задовольняти потреби клієнтів у перевезеннях з високим рівнем показників ефективності. **Практична значимість.** Встановлені особливості правового регулювання господарської діяльності, пов'язаної з перевезенням вантажів автомобільним транспортом, можуть бути використані при здійсненні транспортно-експедиторської діяльності логістичними провайдерами України.

Ключові слова: транспортно-експедиторська діяльність; перевізник; експедитор; правове регулювання

Вступ

Транспорт є однією з провідних галузей економіки, ефективність функціонування якого суттєво впливає на зручність життя населення, темпи розвитку промисловості і сільського господарства та рівень обороноздатності країни. Як свідчать статистичні дані [1], основна робота з перевезення вантажів виконується автомобільним та залізничним видами транспорту (рис. 1).

Слід зазначити, що ринок вантажних перевезень подолав кризовий період 2014-2016 ро-

ків. Так, у 2017 році досягнута позитивна динаміка загального обсягу вантажних перевезень: обсяг перевезень зріс на 4,73 млрд тон (+ 1,0 %), вантажообіг – на 2,0 млрд ткм (+ 9,1 %). При цьому, найбільший приріст обсягів перевезень спостерігається на автомобільному транспорті (рис. 2).

Автомобільний транспорт України здійснює перевезення широкої номенклатури вантажів як у внутрішньому (рис. 3, а), так і міжнародному сполученнях (рис. 3, б). У внутрішньому сполученні значна доля перевезень припадає на продукцію видобувної, харчової та сільськогос-

сподарської промисловості, а в міжнародному переважно виконуються перевезення деревини, харчових продуктів та інших промислових товарів.

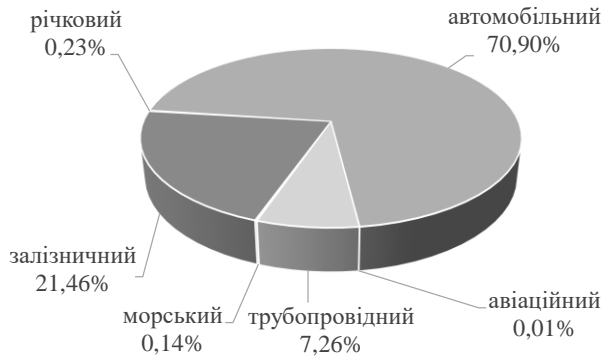


Рис. 1. Структура ринку вантажних перевезень

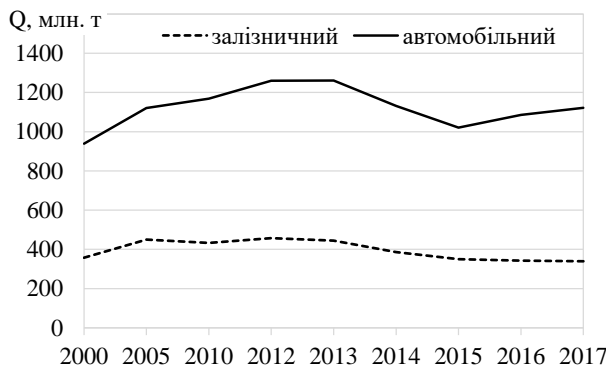


Рис. 2. Обсяги перевезень вантажів

Правове регулювання сфери автомобільних перевезень

Правове регулювання перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні здійснюється рядом нормативно-правових актів, які

умовно можна розділити на дві групи:

- законодавство України про дорожній рух та організацію автомобільних перевезень;
- законодавство України щодо здійснення автомобільних вантажних перевезень.

Перша група законодавчих актів встановлює основні засади та положення перевезень автомобільним транспортом, до яких відносяться Цивільний та Господарський кодекси України, Закони України «Про дорожній рух», «Про транспорт», «Про автомобільний транспорт», а також Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року та ін.

До другої групи, як правило, відносяться нормативно-правові акти, що регулюють окремі питання та порядок здійснення перевезень вантажів автомобільним транспортом, зокрема Правила перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні, Закони України «Про транзит вантажів», «Про транспортно-експедиторську діяльність» та ін.

Сьогодні послуги з перевезення вантажів здійснюються підприємствами різних форм власності. Згідно класифікатора КВЕД 2010 [2] діяльність в сфері вантажних автоперевезень здійснюється: перевізниками за кодом 49 «наземний і трубопровідний транспорт», експедиторами за кодом 52 «складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту».

Динаміка зміни кількості суб'єктів підприємницької діяльності за вказаними кодами КВЕД прийнята згідно [1] та представлена на рис. 4. На даному рисунку прийняті наступні скорочення: ФОП – фізичні особи-підприємці, ТОВ – юридичні особи.

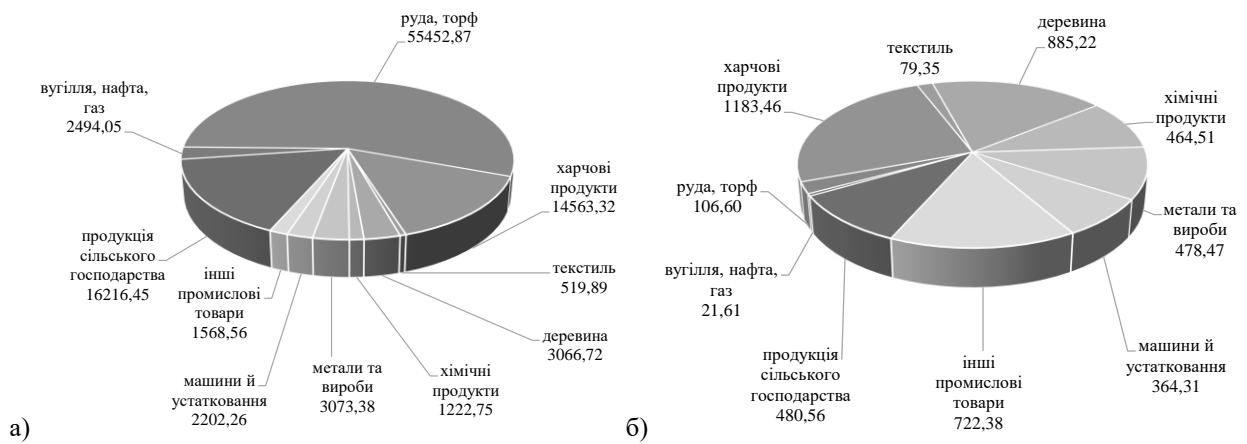


Рис. 3. Обсяги автоперевезень за видами вантажів, тис. т. у сполученні: а) внутрішньому; б) міжнародному

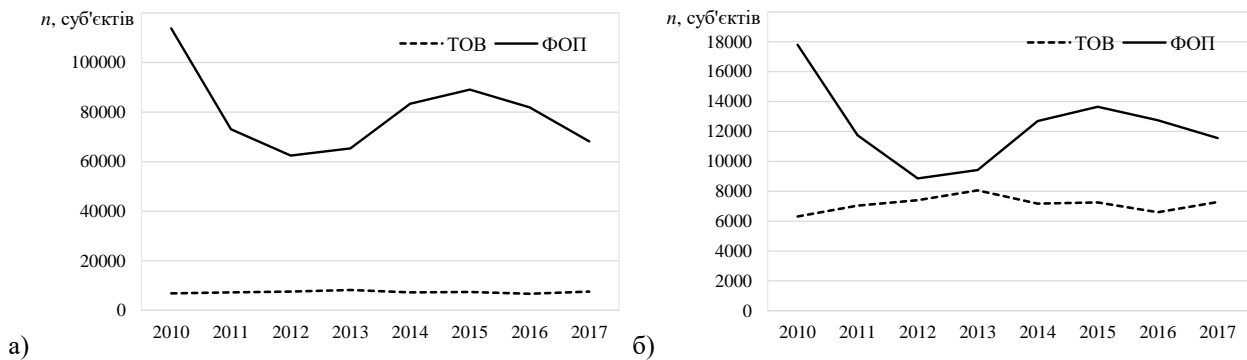


Рис. 4. Кількість суб'єктів за кодами КВЕД:
а) код 49; б) код 52

Як видно з рис. 4, кількість юридичних осіб на ринку перевезень є практично сталою. В той же час спостерігається суттєве коливання кількості ФОП, що частково може бути пояснено змінами в системі оподаткування прибутку від діяльності даних суб'єктів. Крім того, слід відзначити схожість динаміки зміни кількості ФОП за кодами 49 та 52. Такий вид графіків показує, що більшість вказаних ФОП здійснювала свою діяльність одночасно за кодами 49 та 52, виступаючи як у ролі перевізників, так і у якості експедиторів.

В цілому станом на початок 2019 р. на ринку комерційних перевезень здійснюють підприємницьку діяльність майже 56,2 тис. перевізників, які використовують понад 154 тис. транспортних засобів [3].

З метою захисту інтересів споживачів і державного регулювання ринку транспортних послуг ст. 9 Закону України «Про автомобільний транспорт» [4] передбачає, що надання послуг із перевезення вантажів автомобільним транспортом належить до видів господарської діяльності, для здійснення яких необхідна ліцензія. Так, відповідно до ст. 7 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» [5] така ліцензія необхідна лише для здійснення перевезень небезпечних вантажів у внутрішньому та міжнародному сполученнях, а також для міжнародних перевезень вантажів вантажними автомобілями. Так, відповідно до даних Державної служби України з безпеки на транспорті на теперішній час видано наступну кількість ліцензій для виконання перевезень [3]:

- небезпечних вантажів (НВ) – 1 820;
- пасажирів та НВ – 206;

- перевезення пасажирів та вантажів – 636;
- перевезення вантажів – 12 451.

В той же час для здійснення внутрішніх автомобільних перевезень вантажів ліцензування не потрібне, натомість достатньо мати лише статус юридичної особи або фізичної особи-підприємця. Такий підхід, на нашу думку, в деяких випадках негативно впливає на якість надання транспортних послуг клієнтам, оскільки відсутній якісний контроль як стану транспортних засобів, так і професійних компетенцій їх водіїв.

Основні схеми взаємодії учасників перевізного процесу

Основними суб'єктами ринку транспортно-експедиторських послуг є *клієнти*, *експедитори* та *перевізники*. При цьому організація ланцюга постачань товарів автомобільним транспортом від вантажовідправника до вантажодержувача можлива за кількома принциповими схемами (рис. 5).

Відповідно до чинного законодавства України [6] *клієнт* – це юридична або фізична особа, яка самостійно або через представника, що діє від його імені, доручає експедитору виконати чи організувати або забезпечити виконання визначених договором послуг та оплачує їх, включаючи плату експедитору. В ролі клієнта можуть виступати як відправники, так і отримувачі вантажу. В свою чергу, *експедитор* – це суб'єкт господарювання, який за дорученням клієнта та за його рахунок виконує або організовує виконання транспортно-експедиторських послуг, визначених договором.

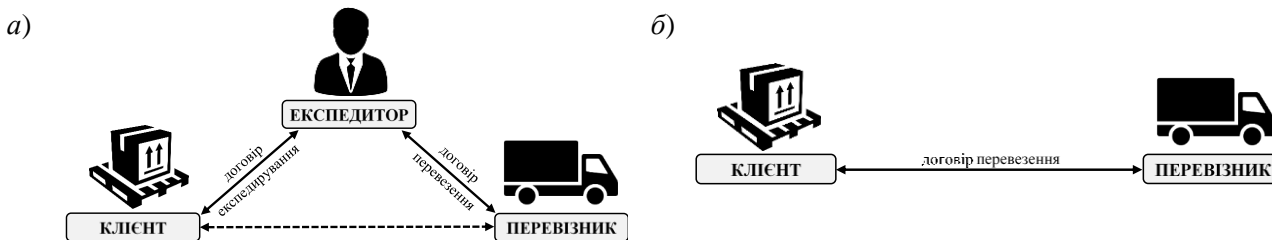


Рис. 5. Схема взаємодії суб'єктів процесу перевезень вантажів автомобільним транспортом:
 а) взаємовідносини за участі посередника (експедитора); б) двосторонні взаємовідносини

Регулювання відносин в правовому полі між клієнтом та експедитором здійснюється за **договором транспортного експедирування**, який обов'язково укладається в письмовій формі. Відповідно до цього договору одна сторона (**експедитор**) зобов'язується за плату і за рахунок другої сторони (**клієнта**) виконати або організувати виконання визначених договором послуг, пов'язаних з перевезенням вантажу.

Відповідно до положень цього договору, **експедитор** може здійснювати надання транспортно-експедиторських послуг як особисто, так і залучати інших (третіх) осіб (рис. 5, а). При цьому, у разі залучення експедитором до виконання його зобов'язань іншої особи у відносинах з нею експедитор може виступати як від свого імені, так і від імені **клієнта**.

Як правило, третьою стороною в таких випадках виступає **перевізник** – юридична або фізична особа, яка взяла на себе зобов'язання і відповідальність за доставку до місця призначення довіреного їй вантажу, перевезення вантажів та їх видачу (передачу) вантажоодержувачу або іншій особі, зазначеній у документі, що регулює відносини між експедитором та перевізником. У разі залучення третьої особи (перевізника) для перевезення вантажу, між експедитором та перевізником укладається **договір перевезення вантажу автомобільним транспортом**. При цьому положення цього договору повинні бути узгоджені з положеннями договору транспортного експедирування та штучно не погіршувати умови роботи перевізника. По суті, при такій схемі взаємодії експедитор виступає у ролі посередника, або комісонера, оскільки уповноважений клієнтом діяти від свого імені, але за рахунок клієнта. Така схема взаємодії, відповідно до ч. 3 ст.14 Закону України про транспортно-експедиторську діяльність, передбачає відповідальність експедитора за дії та бездіяльність третіх осіб, в тому ж порядку, як і за свої власні дії.

В той же час, обов'язки експедитора може виконувати й перевізник (рис. 5, б). При цьому всі положення, що застосовуються до договорів транспортного експедирування, повною мірою поширюються й на договори перевезення вантажу, стороною якого виступає перевізник. Очевидно, що схема, за якою сторони безпосередньо працюють одна з одною, більш зручна, тому що вона прозора і достатньо прогнозована, оскільки існує лише один єдиний договір на перевезення вантажу, що регулює відносини між двома сторонами, і відсутні посередники. При такому варіанті взаємодії діюче законодавство України покладає відповідальність перед клієнтом лише на перевізника.

Враховуючи поняття термінів **«перевізник»** і **«експедитор»** можна визначити роль і місце в транспортній системі компаній перевізників і компаній експедиторів: перші безпосередньо здійснюють перевезення власними транспортними засобами, а другі організують процес перевезення. Кожна з цих двох функцій є необхідною, особливо в контексті складних завдань сучасної транспортної логістики, пов'язаних з підвищенням якості надання послуг та мінімізацією витрат всіх сторін процесу транспортування. Якщо проаналізувати сучасний транспортний ринок, виявиться, що перевізників (здійснюють лише перевезення власним, але не залученим ресурсом) і експедиторів (виключно забезпечують перевезення залученим рухомим складом) в чистому вигляді не багато.

Великими автомобільними перевізниками вважаються компанії, які володіють більш ніж 100 транспортними засобами, а топ-компанії перевізники мають в розпорядженні 300 і більше автомобілів. Одним із факторів, що підтверджує статус топ-перевізника є кількість виданих Міністерством інфраструктури України дозволів ЄКМТ для здійснення вантажних перевезень в міжнародному сполученні [7].

Компанії-лідери серед автомобільних перевізників України

Компанія	Кількість транспортних засобів, шт.	Кількість виданих дозволів ЄКМТ на 2018 р., шт.
ТОВ «Транс-Сервіс-1»	504	211
ПрАТ «Західукртранс»	300	259
ТОВ «Європа Транс ЛТД»	285	–
ТОВ «Агротеп»	257	138
ТОВ «Епіцентр К»	174	102
ТОВ «Транс-Логістик»	159	36
ТОВ «КамАЗ-Транс-Сервіс»	141	89
ПАТ «КВК «Рапід»	120	19
ТОВ «Орлан-Транс-Груп»	106	49

Таблиця 2

Характерні відмінності між компанією-експедитором та компанією-перевізником

	Експедитор	Перевізник
Наявність власного парку рухомого складу	Ні / Так	Так
Залучення рухомого складу третьої сторони для виконання замовлень клієнта	Так	Ні / Так
Можливість забезпечення виконання замовлень клієнта по всій географії та у великому обсязі	Так	Ні
Визначення місця знаходження вантажу (трекінг) за маршрутом прямування в режимі online	Так	Ні
Можливість закріплення для клієнта вартості фрахту на тривалий період	Так	Ні
Можливість надання інших супутніх послуг (пакування, вантажні операції, зберігання, митне оформлення, страхування та ін.)	Так	Ні

Що стосується українських компаній-експедиторів, то серед лідерів слід відмітити таких логістичних провайдерів як Неоліт Логістік, Заммлер Україна, Ламан Шипінг, та ін.

Так чи інакше, в ментальності керівництва, в моделі та технології виробничої діяльності, у внутрішньому середовищі та структурі транспортної організації переважають риси або компанії-експедитора, або компанії-перевізника. При цьому існують достатньо принципові відмінності таких компаній, які наведені в таблиці 2.

Експедиторська компанія, будучи важливою зв'язуючою ланкою між клієнтом і перевізником, здійснює ряд функцій, про які останній просто не замислюється, не кажучи вже про їх виконання (при цьому великі сучасні вантажовідправники, будучи високотехнологічними організаціями, вимагають від транспортних підрядників сервісу на високому рівні). Основними функціями компанії експедитора є: забезпечення подачі для перевезення транспортних засобів, що відповідають вимогам клієнта; забезпечення фінансування касового розриву; забезпечення компенсації за втрату, знищення або пошкодження вантажу в дорозі; забезпечення більш низької ціни перевезення декільком клієнтам за рахунок організації перевезення

збірних вантажів одним перевізником; зниження адміністративних витрат на комунікації і витрат на персонал відділу логістики клієнта; консалтинг в області управління транспортними потоками та оптимізація транспортної логістики клієнта. Розглянемо декілька з цих функцій більш детально.

Забезпечення фінансування касового розриву. В останні роки, в силу серйозного перевищення пропозиції на транспортні послуги над попитом, значна кількість крупних клієнтів (наприклад Інтерпайп НТЗ, АрселорМітал Кривий Ріг та ін.) систематично збільшують договірну відстрочку платежів до 45-60 і навіть до 90 днів. При цьому фактична оплата послуг перевезення зазвичай здійснюється через 15-20 днів після її завершення. В таких випадках саме експедитор забезпечує касовий розрив за рахунок власних оборотних коштів (рис. 6). Така можливість з'являється у експедитора за рахунок того, що він не інвестує кошти на придбання та обслуговування власного рухомого складу, а забезпечує цими коштами фінансування касового розриву між клієнтами і перевізниками.

Забезпечення компенсації за втрату, знищення або пошкодження вантажу під час перевезення. Втрата вантажу під час перевезення,

як правило, настає внаслідок дій третіх осіб (головним чином шахрайства, крадіжки або іншим корисливим злочином), а знищення або

пошкодження – через порушення умов кріплення вантажу, незадовільного стану рухомого складу, ДТП або через погодні умови.



Рис. 6. Схема забезпечення касового розриву компанією-експедитором

Якщо невеликі збитки (часткова втрата, знищення або пошкодження) достатньо легко компенсуються перевізником і експедитором, то у випадках компенсації повної вартості товару найчастіше з'являються проблеми. На нашу думку, експедитор (особливо великий) володіє достатньою фінансовою гарантією і здатний в стислі терміни компенсувати клієнту збитки. В той же час перевізник (особливо невеликий, наприклад ФОП) ініціює процедуру банкрутства та/або перереєстрації юридичної особи, не відшкодувавши збитки. Саме цей факт необхідно враховувати співробітникам клієнта, що зайняті ризик-менеджментом і беруть участь в прийнятті рішень про вибір транспортного провайдера для співпраці.

Особливості правового регулювання при наданні транспортно-експедиторських послуг

При наявності чітких правил, положень та вимог щодо надання транспортно-експедиторських послуг, які встановлені та регулюються цілим рядом кодексів, законів та інших нормативно-правових актів, існує безліч проблемних та суперечливих питань, що виникають при порушенні умов договору однією із його сторін.

Як правило, в типовому договорі транспортного експедирування або перевезення вантажу встановлено, що сторони договору (клієнт та експедитор/перевізник) повинні вживати всіх заходів для вирішення суперечок і розбіжностей, що виникають при виконанні умов договору, шляхом взаємних переговорів. У випадку, якщо сторони не дійшли згоди таким шляхом, вирішення спорів між сторонами здійснюється в суді в порядку, встановленому чинним законодавством України. Слід відмітити, що якщо сторонами в договорі виступають два суб'єкти господарювання (наприклад, ТОВ, ПП, ФОП та

інш.), такі відносини є предметом регулювання між суб'єктами господарських відносин і застосовуються норми Цивільного та Господарського кодексів і спори розглядаються господарськими судами [8]. В іншому випадку, коли з одного боку виступає суб'єкт господарювання (клієнт, експедитор, перевізник), а друга сторона – громадянин (тобто фізична особа – громадянин, а не ФОП), то зазвичай спори вирішують суди загальної юрисдикції.

Як свідчать дані Єдиного державного реєстру судових рішень [9], за останні десять років спостерігається тенденція до збільшення кількості судових справ, пов'язаних з транспортно-експедиторською діяльністю (рис.7).

Виконаний аналіз судових справ дозволив систематизувати основні причини, по яким зареєстровані судові позови:

- несхоронні перевезення (втрата, знищення, пошкодження вантажу);
- невиконання зобов'язань по сплаті за транспортно-експедиторські послуги;
- порушення термінів доставки вантажу;
- порушення вимог габаритно-вагового контролю під час перевезень.

Розглянемо деякі особливості та тонкощі взаємовідносин сторін договору транспортного експедирування в правовому полі. Статтею 934 Цивільного кодексу України [10] передбачено, що за порушення обов'язків, за договором транспортного експедирування, експедитор відповідає перед клієнтом, відповідно до глави 51 цього ж кодексу. Давши оцінку наведеній нормі, можна зробити вичерпний висновок, що відповідальність експедитора за договором транспортного експедирування базується на загальних принципах відповідальності за порушення цивільно-правових зобов'язань. Зокрема, у разі порушення умов договору експедитором, клієнт може вимагати розірвання договору, зміни умов зобов'язання або відшкодування збитків.

При цьому розмір збитків, залежно від умов договору, відшкодовуються у розмірі оголошеної або дійсної вартості вантажу, яка визначається виходячи з ціни, зазначеної в договорі чи рахунку продавця; за її відсутності вартість визначається за середньою ціною на аналогічний товар. Наприклад, в Постанові Верховного Суду (Касаційного господарського суду) від 20.02.2018 р. по справі № 910/14398/16 мається пункт договору де виник спір «...Експедитор несе відповідальність за НЕСХОРОННІСТЬ вантажу у розмірі мінімальної роздрібно вартості втраченого товару, встановленої в магазинах м. Дніпро на день виникнення події, в результаті якої вантажу завдано шкоди», що в черговий раз підтверджує важливість умов договору транспортного експедирування, який не є модельним.

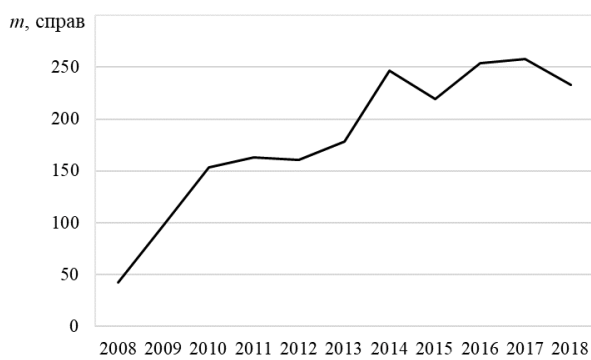


Рис. 7. Динаміка зміни кількості судових справ в сфері транспортно-експедиторської діяльності

Окрему увагу слід приділити питанням контролю кількості вантажу, що пред'являється до перевезення. Згідно з ч. 1 ст. 14 [6] експедитор відповідає перед клієнтом за кількість місць, вагу (якщо проводилося контрольне зважування у присутності представника перевізника, що зафіксовано його підписом), належність упаковки, відповідно до даних товарно-транспортних документів, що завірені підписом представника перевізника, якщо інше не встановлено договором транспортного експедирування. Що це означає на практиці? У таких випадках договором транспортного експедирування або заявкою на перевезення вантажу потрібно передбачати обов'язок експедитора забезпечити контроль при навантаженні зі сторони водія (якщо перевізником виступає сам експедитор) чи іншої відповідальної особи за кількість прийнятого до перевезення вантажу та його відповідність товарно-транспортним документам. Оскільки у разі виявлення перевантаження автомобіля вище допустимої норми, відповідними контролюючими органами накладається штраф,

який, у випадку перевантаження з вини експедитора, зобов'язаний сплатити сам експедитор.

Аналіз існуючої законодавчої бази показав, що наразі не достатньо чітко, з практичного погляду, врегульовано питання пакування вантажу, адже в ньому не конкретизовано спосіб пакування та тип упаковки. На практиці достатньо часто зустрічаються ситуації пошкодження або втрати вантажу саме з цих причин, однак експедитор у таких випадках зазначає, що товарно-транспортними документами передбачено стандартну упаковку, а договором це питання взагалі не врегульовано. Для захисту своїх інтересів клієнту потрібно чітко вказувати у договорі як саме упаковувати товар, що транспортується. У такому разі збитки, що можуть виникнути у зв'язку з неналежним, неміцним або нестандартним пакуванням товару, скоріш за все, нестиме експедитор.

Слід звернути увагу на цікаву позицію Верховного Суду (Касаційного господарського суду) в Постанові від 02.07.2018 р. по справі 916/862/17, де експедитор мав намір компенсувати суму витрачену на транспортно-експедиційні послуги від клієнта, у зв'язку з тим, що товар було зупинено на території країни де цей товар ввозити заборонено Указом Президента. Але суд зазначає, що можливість транспортування заявленого клієнтом до перевезення вантажу експедитор підтвердив, підписавши заявку на перевезення від клієнта. Таким чином, навіть якщо існують певні нормативно-правові акти чи закони, що обмежують рух певного товару на території іноземної держави, то саме експедитор при погодженні заявки на перевезення повинен встановити особливості кодифікації товару та умови його перевезення територією інших країн. Слід зазначити, що в договорі про експедирування може бути відсутній повний перелік характеристик вантажу, але, в будь-якому випадку, в заявці на перевезення та в товарно-транспортних документах присутня кодифікація товару, що дозволяє більш детально встановити особливості його перевезення.

Згідно зі ст. 932 [10] та ч. 1 ст. 14 [6] експедитор має право залучити до виконання своїх обов'язків інших осіб, при цьому експедитор відповідає перед клієнтом за порушення договору, в тому ж порядку, як і за власні дії. Статтею 224 Господарського кодексу України [11] передбачено, що учасник господарських відносин, який порушив господарське зобов'язання або встановлені вимоги щодо здійснення господарської діяльності, повинен відшкодувати

завдані цим збитки суб'єкту, права або законні інтереси якого порушено. Межі відповідальності встановлюються ст. 225 цього ж кодексу, де вказано, що до складу збитків, що підлягають відшкодуванню винною особою, включаються: вартість втраченого, пошкодженого або знищеного майна, визначена відповідно до вимог законодавства; додаткові витрати (штрафні санкції, сплачені іншим суб'єктам; вартість додаткових робіт та додатково витрачених матеріалів, тощо), понесені стороною, яка зазнала збитків внаслідок порушення зобов'язання другою стороною; неoderжаний прибуток (втрачена вигода), на який сторона, яка зазнала збитків, мала право розраховувати у разі належного виконання зобов'язання другою стороною; матеріальна компенсація моральної шкоди у випадках, передбачених законом.

Розглянемо більш детально випадки відповідальності експедитора перед клієнтом за дії третіх осіб на прикладі матеріалів справи, що міститься у Єдиному державному реєстрі судових справ. Між клієнтом ТОВ «Карі Україна» та експедитором ТОВ «Автокат» було укладено договір транспортного експедирування № 030614-АК з метою здійснення перевезення вантажу «Взуття в коробках» в обсязі 58 м³ по маршруту м. Кропивницький – м. Олександрія – м. Кременчук – с. Мартусівка. Під час розвантаження було встановлено нестачу 28 коробів взуття, а також пошкодження 4 коробів, які були мокрими та розірваними, що було підтверджено актом приймання ТМЦ по вантажним місцям № УАТТ00112633 та товарно-транспортною накладною № 10004573. Акт та накладна скріплені печаткою позивача та підписані представниками вантажоодержувача і водія транспортного засобу, який здійснював перевезення за дорученням експедитора. Враховуючи факт нестачі вантажу та пошкодження його частини, позивач (клієнт) звернувся до відповідача (експедитора) із претензією № 01-15/03-16 про відшкодування вартості нестачі товару на суму 420 807,00 грн. із доданням двох рахунків-фактур № UAS4100108/1 на суму 6 274,00 грн (псування коробок) та № UAS4100108 на суму 414 533,00 грн (недостача), яку задовольнити відповідач відмовився. Для обґрунтування правомірності заявлених збитків господарськими судами встановлено, що вантаж, наданий для перевезення експедитору, належав клієнту ТОВ «Карі Україна» на праві власності та був придбаний останнім на підставі контракту № KR-UA/1202/22 із компанією Warome Limited (Гонконг) і ввезений на

територію України на підставі вантажно-митних декларацій, копії яких присутні в матеріалах справи. Судом першої інстанції встановлено, що власником транспортного засобу та напівпричепа, якими здійснено перевезення, є третя сторона – фізична особа Курупка Володимир Єгорович. При цьому Верховний Суд зазначає, що відповідальність за вибір третіх осіб, залучених експедитором до виконання зобов'язань перед замовником (клієнтом), несе експедитор. В той же час, судами першої та апеляційної інстанцій було обґрунтовано встановлено, що відповідач (експедитор) порушив умови укладеного між сторонами (клієнтом та експедитором) договору № 030614-АК в частині збереження вантажу. Відсутності своєї вини у цьому експедитор не довів, а тому зобов'язаний відшкодувати збитки за втрату належного клієнту майна у розмірі вартості товару. Аргументи відповідача (експедитора) у касаційній скарзі стосовно того, що зазначене перевезення здійснювалось не ТОВ «Автокат» з огляду на відсутність у заявці печатки та підпису заявника (клієнта), було вмотивовано відхилено господарськими судами, з урахуванням умов договору № 030614-АК, яким передбачено, що експедитор зобов'язаний після отримання від клієнта заявки невідкладно електронною поштою або факсом підтвердити свою готовність до виконання заявки, шляхом її підписання і скріплення печаткою. У випадку неможливості виконання заявки експедитор в обумовлені строки повинен невідкладно інформувати про це клієнта, а у випадку відсутності інформації від експедитора заявка вважається прийнятою. Встановлено, що відповідна заявка на перевезення № К.3.3.2016, скріплена печаткою ТОВ «Автокат», що свідчить про її прийняття. Таким чином, в судовому порядку встановлено, що експедитор ТОВ «Автокат» порушив умови договору № 030614-АК та зобов'язаний відшкодувати клієнту ТОВ «Карі Україна» збитки у розмірі вартості нестачі товару на суму 420 807,00 грн.

Висновки

Таким чином, як показали дослідження понад 70 % внутрішньодержавних перевезень вантажів здійснюється автомобільним транспортом. При цьому, організація ланцюга постачань автомобільним транспортом можлива за двома варіантами: клієнт-перевізник та клієнт-експедитор-перевізник.

Як показав аналіз, на ринку транспортних послуг України в теперішній час послуги з пе-

ревеження вантажів надаються як юридичними особами, так і фізичними-особами підприємцями. При цьому кількість юридичних осіб на ринку перевезень є практично сталою, в той час як чисельність ФОП значно коливається. Крім того, набула розповсюдження практика поєднання суб'єктами господарської діяльності функцій перевізника та експедитора. На думку авторів, права та інтереси клієнта більш захищені у випадку співпраці з юридичними особами, які на відміну від ФОП, характеризуються стабільним функціонуванням та більшими фінансовими гарантіями перевезень.

Діяльність в сфері автоперевезень регулюється широкою нормативно-правовою базою національного та міжнародного законодавства. В той же час існує низка неврегульованих питань в правовідносинах суб'єктів транспортного процесу, зокрема порядку укладання договорів на відстані, ведення електронного документообороту та звітності.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Транспорт і зв'язок України 2017: стат. зб. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2018/zb/08/zb_tr2017pdf.pdf
2. Класифікація видів економічної діяльності ДК 009:2010 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://sfs.gov.ua/dovidniki--reestri--perelik/pereliki-/128651.html>
3. Статистичні дані по галузі автомобільного транспорту [Веб-сайт]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-po-galuzi->

А. М. ПОГРИБНЯК, А. С. ДОРОШ, Е. Б. ДЕМЧЕНКО

СОВРЕМЕННЫЕ УСЛОВИЯ И ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ УКРАИНЫ

Цель. В современных условиях обеспечение большинства бизнес-процессов невозможно без транспортной отрасли, поскольку именно она осуществляет перемещение материальных потоков и человеческих ресурсов. Ключевая роль в обеспечении доставки грузов и пассажиров принадлежит автомобильному транспорту, который в последние годы демонстрирует значительный прирост объемов перевозок. В то же время при осуществлении хозяйственной деятельности в сфере перевозок существуют определенные особенности и ряд нерешенных вопросов ее правового регулирования, о чем свидетельствует растущее число судебных дел. Поэтому целью данной работы является определение преимуществ и недостатков взаимодействия клиентов и различных исполнителей транспортных услуг, а также установление особенностей осуществления транспортно-экспедиторской деятельности в рамках существующего законодательства. **Методика.** Для достижения поставленной в работе цели использованы методы статистического анализа для определения динамики изменения объемов и структуры перевозок грузов автомобильным транспортом, а также методы системного анализа для установления характерных особенностей правового регулирования взаимоотношений между субъектами цепи поставок продукции от грузоотправителя до грузополучателя. **Результаты.** Выполненный анализ объемов и структуры перевозок грузов за последние годы позволил установить, что автомобильный транспорт является лидером по объемам и номенклатуре грузов, транспортируемых как на внутреннем, так и в международном сообщении. Системный анализ нормативно-правовых актов в сфере

avtomobilnogo-transportu.html

4. Про автомобільний транспорт : Закон України від 05.04.2001 № 2344-III [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/go/2344-14>

5. Про ліцензування видів господарської діяльності : Закон України від 02.03.2015 № 222-VIII [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/go/222-19>

6. Про транспортно-експедиторську діяльність : Закон України від 01.07.2004 № 1955-IV [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/go/1955-15>

7. Відбулося чергове засідання Конкурсної комісії для проведення конкурсу з розподілу дозволів ЄКМТ [Веб-сайт]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/news/29379.html>

8. Господарський процесуальний кодекс України : Кодекс України; Закон, Кодекс від 06.11.1991 № 1798-XII [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/go/1798-12>

9. Єдиний державний реєстр судових рішень. [Веб сайт]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/>

10. Цивільний кодекс України : Кодекс України; Закон, Кодекс від 16.01.2003 № 435-IV [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/go/435-15>

11. Господарський кодекс України : Кодекс України; Закон, Кодекс від 16.01.2003 № 436-IV [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/go/436-15>

Стаття рекомендована до друку д.т.н., проф. Огарем О. М. (Україна).

Надійшла в редколегію 15.11.2018.

Прийнята до друку 22.11.2018.

транспортно-экспедиторской деятельности позволил определить основные принципы и положения ее осуществления в рамках существующего национального законодательства. На основании этого сформулированы особенности договорных отношений между участниками перевозочного процесса в части их прав и обязанностей, а также ответственности при нарушении условий договора транспортно-экспедиторского обслуживания, или договора на перевозку груза. **Научная новизна.** Авторами были сформулированы характерные особенности существующих на рынке логистических услуг Украины компаний-экспедиторов и компаний-перевозчиков. Установлено, что компании-экспедиторы обладают рядом ключевых преимуществ, что позволяет им удовлетворять потребности клиентов в перевозках с высоким уровнем эффективности. **Практическая значимость.** Установленные особенности правового регулирования хозяйственной деятельности, связанной с перевозкой грузов автомобильным транспортом, могут быть использованы при осуществлении транспортно-экспедиторской деятельности логистическими провайдерами Украины.

Ключевые слова: транспортно-экспедиторская деятельность; перевозчик; экспедитор; правовое регулирование

O. POHRIBNIAK, A. DOROSH, Y. DEMCHENKO

MODERN CONDITIONS AND FEATURES OF LEGAL REGULATION OF FREIGHT TRANSPORTATION BY ROAD TRANSPORT OF UKRAINE

Purpose. In modern conditions, the provision of most business processes is impossible without the transport industry, because it carries out the movement of material and human resources. The key role in performing the freights and passengers transportation belongs to road transport, which in recent years has demonstrated a significant increasing of the transportation volumes. At the same time, there are certain features and difficulties of transportation activities legal regulation, as evidenced by the increasing number of court cases in this field. Therefore, the purpose of this article is to identify the advantages and disadvantages of interaction between clients and various types of transport providers at the Ukrainian market, as well as to establish the specifics of the implementation of freight forwarding activities within current legislation. **Methodology.** To achieve the purpose, methods of statistical analysis were used to determine the dynamics of changes in the volume and structure of freight transportation by road, as well as systems analysis methods to establish the characteristic features of legal regulation of the relationship between the entities of the supply chain from the shipper to the consignee. **Results.** Based on the analysis of the volume and structure of freight transportation in recent years, it has been established that road transport is the leader in terms of the volume and range of goods transported both in domestic and international traffic. A system analysis of legal acts in the field of freight forwarding activities allowed to determine the basic principles and provisions for its implementation within the existing national legislation. Based on this, the specificities of the contractual relations between the participants of the transportation process are formulated in terms of their rights and duties, as well as responsibility for violation of the terms of the contract of transport-forwarding services, or the contract for the freights transportation. **Scientific novelty.** The authors have formulated the characteristic features of freight forwarders and shipping companies existing at the Ukrainian logistics market. It is established that freight forwarders have a number of key advantages, which allows them to meet the needs of customers in transportation with a high level of efficiency. **Practical significance.** The established features of the legal regulation of economic activities related with the freight transportation by road can be used in the implementation of transport and forwarding activities by logistics providers of Ukraine.

Keywords: freight forwarding activities; carrier; forwarder; legal regulation