

Разумова К. М., доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри організації авіаційних робіт та послуг Національного авіаційного університету
ORCID: 0000-0001-6385-2823

Новальська Н. І., кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри організації авіаційних робіт та послуг Національного авіаційного університету
ORCID: 0000-0002-6331-9217

Клименко В. В., кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри організації авіаційних робіт та послуг Національного авіаційного університету
ORCID: 0000-0002-4168-3296

ОСОБЛИВОСТІ СУЧАСНОГО ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКОГО БІЗНЕСУ

Стаття присвячена дослідженню особливостей транспортно-експедиторського бізнесу в Україні. Досліджено, що діяльність сучасних транспортно-експедиторських підприємств спрямована на комплексне обслуговування клієнтів задля інтегрованого задоволення їхніх потреб (зменшення ризику втрати або пошкодження вантажу, мінімізації фінансових та часових витрат відправника на транспортування вантажу).

Визначено, що останніми роками розвиток транспортно-експедиторського бізнесу відбувався в умовах світової глобалізації виробництва та розподілу; формування організаційних та нормативно-правових засад діяльності експедиторів; інтеграції видів транспорту та розвитку інтермодальних та мультимодальних технологій транспортування; формування сучасної концепції складського обслуговування; інтеграції матеріальних потоків в системі міжнародного руху товарів. Обґрунтовано, що організація діяльності транспортних експедиторів здійснюється як у відповідності до нормативно-правових актів, так і в межах саморегульованих організацій, які об'єднують професіоналів транспортно-логістичного бізнесу, розробляють стандарти, норми та правила роботи експедиторів, відстоюють їх інтереси. Виявлено, що наявність широкої та розвиненої мережі експедиторських компаній є невід'ємною частиною інфраструктури транспортних систем.

Окрему увагу приділено виявленню проблем і особливостей діяльності транспортно-експедиторських компаній в умовах повномасштабної російської агресії. У цей час український транспортно-експедиторський бізнес зіткнувся з численними негативними факторами, зокрема припинення авіасполучення, блокування портів, черги на кордоні, руйнування вітчизняної транспортної інфраструктури та неготовність інфраструктури країн Східної Європи до нових форматів роботи з Україною.

Нині в Україні відбуваються процеси, які сприяють відновленню транспортної інфраструктури, покращенню організації транспортно-експедиторської та логістичної діяльності, розробляються нові логістичні шляхи та відновлюються старі для транспортування вантажів в міжнародному сполученні, розвивається прикордонна інфраструктура.

Ключові слова: експедитор, транспортно-експедиторський бізнес, вантажні перевезення, транзит, транспортна інфраструктура, митні пункти пропуску.

Razumova K. M., Novalska N. I., Klymenko V. V. Features of modern transport forwarding business

The article is devoted to the study of the peculiarities of the transport and forwarding business. It has been investigated that the activities of modern transport and forwarding companies are aimed at comprehensive customer service for the integrated satisfaction of their needs (reducing the risk of loss or damage to the cargo, minimizing the sender's financial and time costs for transporting the cargo).

It was determined that in recent years the development of the transport and forwarding business took place in the conditions of globalization of production and distribution; formation of organizational and legal frameworks for the activities of freight forwarders; integration of transport modes and development of intermodal and multimodal transportation technologies; formation of a modern concept of warehouse service; integration of material flows in the system of international movement of goods. It was substantiated that the organization of the activities of transport forwarders is carried out both in accordance with regulatory and legal acts, and within the framework of self-regulatory organizations that unite professionals of the transport and logistics business, develop standards, norms and rules for the work of forwarders, and defend their interests. It was found that the presence of a wide and developed network of forwarding companies is an integral part of the infrastructure of transport systems.

Particular attention is paid to the identification of problems and peculiarities of the activities of transport and forwarding companies in the conditions of full-scale russian aggression. At that time, the Ukrainian transport and forwarding business

faced numerous negative factors, including the suspension of air traffic, blocking of sea and river ports, queues at the border, the destruction of the domestic transport infrastructure and the unpreparedness of the infrastructure of Eastern European countries for new formats of work with Ukraine. Currently, processes are taking place in Ukraine that contribute to the restoration of the transport infrastructure, the improvement of the organization of transport forwarding and logistics activities, new logistics routes are being developed and old ones are being restored for the transportation of goods in international traffic, and the border infrastructure is developing.

Key words: freight forwarder, freight forwarding business, cargo transportation, transit, transport infrastructure, customs checkpoints.

Постановка проблеми. Нині транспортно-експедиторський бізнес виступає невід’ємною частиною усіх фаз суспільного виробництва, оскільки забезпечує взаємодію всіх учасників перевізного процесу: вантажовласників, вантажовідправників, вантажоодержувачів, перевізників та операторів транспортної інфраструктури. Посилення конкуренції на ринку та підвищення вимог клієнтів змушують експедиторів інтегруватися в інформаційно-логістичне управління та збільшувати свою роль в логістичних операціях. Російсько-українська війна внесла свої корективи у діяльність транспортно-експедиторських компаній, які змушені були перебудувувати логістичні шляхи, шукати нові джерела вантажної бази, змінювати умови праці для своїх співробітників, забезпечити схоронність транспортних засобів, шукати можливості для розвитку логістики на кордоні з країнами Європейського Союзу (особливо, що стосується водного та повітряного видів транспорту).

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання організації та удосконалення транспортно-експедиторського бізнесу викликають певний науковий інтерес. Зокрема, Гаврилко Т.О. та Сафонова Т.І. досліджували напрями підвищення якості транспортно-експедиторських послуг та забезпечення ефективності діяльності транспортно-експедиторської компанії [1]. Праці Стаднік В.Г. присвячені дослідженню умов, розробці методичних основ і практичних рекомендацій щодо підвищення ефективності діяльності транспортно-експедиторських компаній на засадах удосконалення системи управління якістю [2], а також тенденціям розвитку міжнародного транспортно-експедиторського бізнесу [3]. В публікаціях Цьонь О.П. та Плекан У.М. визначено перспективи відбудови транспортної системи задля розвитку транспортно-експедиторської діяльності в Україні [4].

Метою статті є визначення основних умов розвитку транспортно-експедиторського бізнесу; обґрунтування ролі саморегулювних організацій на ринку транспортно-експедиторських послуг; виявлення проблем і особливостей діяльності експедиторських компаній в умовах повномасштабної російської агресії.

Виклад основного матеріалу. Останніми роками розвиток транспортно-експедиторського бізнесу відбувався в умовах:

- 1) світової глобалізації виробництва та розподілу;
- 2) формування організаційних та нормативно-правових засад діяльності експедиторів (рис. 1);
- 3) інтеграції видів транспорту та розвитку нових технологій транспортування (інтермодальних / мультимодальних);
- 4) формування сучасної концепції складського обслуговування;
- 5) інтеграції матеріальних потоків в системі міжнародного руху товарів.

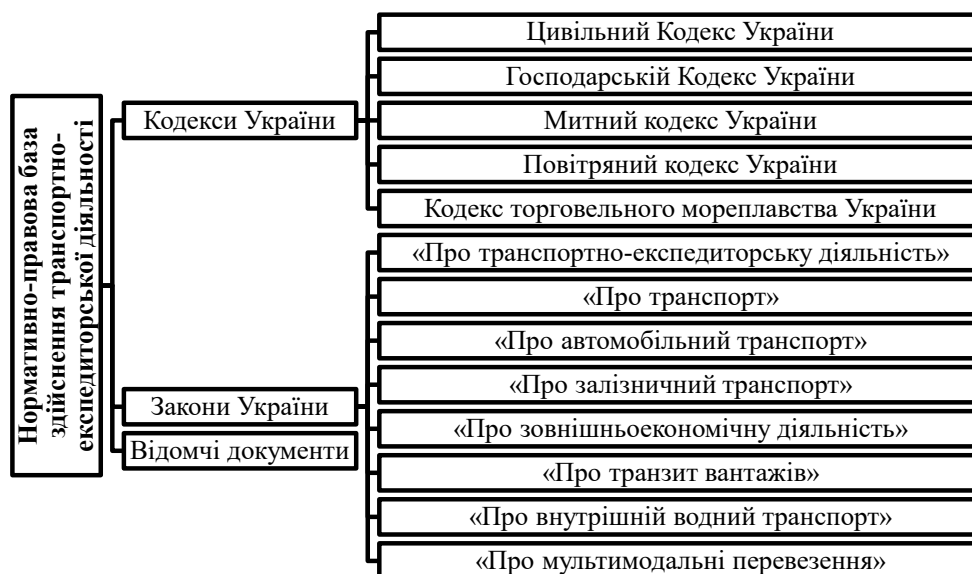


Рис. 1. Нормативно-правова база здійснення транспортно-експедиторської діяльності

Науково-технічна революція другої половини ХХ століття в транспортній галузі проявилася через розвиток контейнеризації, трейлерної системи транспортування, мультимодальних та інтермодальних перевезень, збільшення вантажопідйомності водного виду транспорту (танкерний і балкерний флот), спеціалізованих видів транспортних засобів, термінальних технологій, електронних та телескопічних комунікацій, екології [3, с. 298].

Організація діяльності транспортних експедиторів здійснюється як у відповідності до нормативно-правових актів, так і в межах саморегулювних організацій, які об'єднують професіоналів транспортно-логістичного бізнесу, розробляють стандарти, норми та правила роботи експедиторів, відстоюють їх інтереси.

Зокрема, у 1991 році було створено Асоціацію міжнародних автомобільних перевізників України (АсМАП України), до завдань якої відноситься сприяння в здійсненні перевезень вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні. В поточному році було проведено регіональні збори учасників АсМАП України, під час яких обговорювалися проблеми у взаємовідносинах між перевізниками та транспортно-експедиторськими організаціями, а саме не отримання винагороди експедиторами за надані послуги з міжнародних перевезень вантажів.

У 1992 році дванадцять транспортно-експедиторських підприємств колишнього «Союззовніштрансу» заснували першу галузеву суспільну організацію – Асоціацію транспортно-експедиторських та логістичних організацій України «Укрзовніштранс», місія якої полягала у використанні та вдосконаленні стандартів транспортно-експедиторської діяльності. На початку 90-х рр. Асоціація ставила собі за мету захист інтересів об'єднаних експедиторських компаній на транспортно-експедиторському ринку, вирішення актуальних питань щодо формування тарифів на транзитні вантажі експедиторськими компаніями.

Серед цілей асоціації виокремлюють:

- спрощення процедур торгівлі;
- підготовка компетентного персоналу; використанні документів та форм FIATA;
- співробітництво з національними та міжнародними організаціями.

З 1994 року здійснює свою діяльність Асоціація міжнародних експедиторів України (АМЕУ), яка заснована за ініціативою більше 100 транспортно-експедиторських організацій та має за мету здійснювати координацію зусиль експедиторів України для вирішення проблем їх професійної діяльності.

Світовий досвід свідчить, що наявність широкої та розвинутої мережі експедиторських компаній є невід'ємною частиною або елементом інфраструктури транспортних систем. Наприклад, в США зареєстровано понад 10 тис. експедиторських фірм, у Франції – понад 1 тис., в одному лише Гамбургському транспортному вузлі Німеччини їх понад 500.

Інформацію про найбільші морські та авіаційні транспортно-експедиторські компанії, відомі в світовому бізнесі, наведено в таблиці 1.

Таблиця 1

Найбільші морські та авіаційні експедитори світового бізнесу [5]

Морські експедитори	Авіаційні експедитори	Країна
Kuehne+Nagel Inc.		Компанія заснована в Німеччині. Штаб-квартира в місті Шенделег (Швейцарія). Має понад 1395 відділень в 109 країнах
DHL Supply Chain & Global Forwarding		Головний офіс в Бонні, Німеччина. Вибудовує ланцюжок поставок і здійснює глобальне експедирування
Panalpina Inc.		Великий міжнародний холдинг зі штаб-квартирою в Базелі, Швейцарія
Expeditors International		Глобальна логістична та транспортно-експедиційна компанія зі штаб-квартирою у Сіетлі, США
SDV/Bollere Group		Штаб-квартира компанії розташована в Пюто, на західній околиці Парижа, Франція. Компанія керує глобальною мережею з 600 агентств
Sinotrans Limited		Головний офіс в Пекіні, Китай
DB Schenker Logistics		Німеччина
Kintetsu World Express		Японська транспортно-експедиційна компанія. Це дочірня компанія японського холдингу Kintetsu Group Holdings. Надає послуги авіаційного та морського експедирування, митного брокерства та управління складськими запасами.
Pantos Logistics		Сеул, Південна Корея
Hellmann Worldwide Logistics		Німецька компанія з головним офісом у Оснабрюку

В Україні на даний час пропонують свої послуги численні транспортно-експедиторські компанії. Зокрема, восени 2022 р. АТ «Укрзалізниця» запланувала індивідуально визначати перелік послуг з експедирування вантажів в залежності від своїх можливостей на конкретних станціях та потреб клієнтів [6].

Сучасні транспортно-експедиторські підприємства спрямовані в організації своєї бізнес-діяльності до комплексного обслуговування клієнтів задля інтегрованого задоволення їхніх потреб, зокрема зменшення ризику втрати або пошкодження вантажу, мінімізації фінансових та часових витрат відправника на транспортування вантажу.

Робота експедитора не обмежується лише підписанням договору-заявки. Експедитор повинен завжди володіти інформацією щодо місцезнаходження вантажу та транспортного засобу (відстеження транспортного засобу в дорозі) задля своєчасного вирішення можливих проблем. Певною мірою експедитор може виступати в ролі посередника між вантажовласником та постачальниками послуг (транспортування, митного очищення вантажу, консолідації на транзитних складах, оформлення супутніх документів тощо). Організуючи перевезення вантажу, експедитор як суб'єкт господарювання може укласти від свого імені або від імені клієнта договори на перевезення з третіми особами, забезпечувати відправлення та отримання вантажу, надавати додаткові послуги, визначені договором транспортно-експедирування (діючи на підставі договору-доручення або агентського договору), відповідати перед клієнтом за порушення договору. В такому випадку укладається договір посередницького типу.

Водночас транспортний експедитор може бути і безпосереднім виконавцем усього комплексу послуг з експедирування вантажів (відповідно до технологій роботи мати склади, різні види транспортних засобів, виробничі приміщення, контейнери тощо). У такому випадку оформлюється прямий договір, згідно з яким експедитор всі або певні послуги надає самостійно, а також він повинен мати необхідні дозвільні документи (наприклад, ліцензію на вантажні перевезення).

Експедитори за дорученням клієнтів:

- забезпечують оптимальне транспортне обслуговування;
- фрахтують судна та інші транспортні засоби для своєчасного відправлення вантажів;
- здійснюють роботи з приймання, накопичення, подрібнення, сортування, складування, зберігання та перевезення вантажів;
- організовують охорону вантажів під час їх перевезення, перевалки та зберігання;
- надають заявки та відправлення вантажів та наряди на їх відвантаження усім учасникам транспортно-експедиторської діяльності;
- здійснюють страхування вантажу та своєї відповідальності згідно законодавства та договору транспортно-експедирування;
- здійснюють підготовку та додаткове обладнання транспортних засобів та вантажів;
- проводять фінансові розрахунки з усіма учасникам транспортно-експедиторської діяльності;
- оформлюють товарно-транспортну документацію та організовують роботи відповідно до митних, карантинних та санітарних вимог;
- надають допоміжні та супутні послуги згідно договору транспортно-експедирування (сплата мита та зборів, зберігання вантажу в пункті призначення до його отримання, виконання митних формальностей та отримання необхідних документів для здійснення міжнародних перевезень, перевірка кількості і стану вантажу тощо).

В структурі транспортно-експедиторського обслуговування можна виокремити три взаємозалежні складові: транспортне обслуговування, експедиційне обслуговування, посередницьке обслуговування.

Посилення конкуренції на ринку транспортних, транспортно-експедиторських та транспортно-логістичних послуг, підвищення вимог клієнтів щодо якості надання послуг, змушують експедиторів не обмежуватися лише наданням традиційних послуг, а й інтегруватися в інформаційно-логістичне управління та збільшувати свою роль в логістичних операціях.

В період повномасштабного російського вторгнення український транспортно-експедиторський бізнес зіштовхнувся з численними негативними факторами, зокрема блокування портів, черги на кордоні, неготовність інфраструктури країн Східної Європи до нових форматів роботи з Україною, дефіцит контейнерного обладнання, заборгованість клієнтів. Через воєнну агресію скоротилася чисельність транспортно-експедиторських компаній в Україні, зупинилося морське (за винятком в деяких часових проміжках функціонування «зернового коридору») та авіасполучення, значно пошкоджена транспортна інфраструктура та скорочено обсяги виробництва. Транспорт – одна з сфер національного господарства, якій завдана найбільша пряма шкода (35,7 млрд дол.), і для відновлення якої необхідна найбільша сума коштів – 92,1 млрд дол. (рис. 2).

Ті підприємства, які змогли адаптуватися до змін умов господарювання також внесли корективи в організацію своєї бізнес-діяльності. Транспортно-експедиторська та логістична діяльність в Україні перебудувалася, підлаштувалася та здійснюється через порти та аеропорти в країнах Європи.

Наприклад, міжнародна компанія родом з України UNI-LAMAN GROUP переобладнала та розширила свої автопарки в Одесі, Кишиневі та Варшаві оскільки відсутність морських перевезень та авіасполучення безпосередньо в Україні суттєво збільшило частку автоперевезень. А також з урахуванням того, що деякі

українські товаровиробники скоротили обсяги виробництва продукції, UNI-LAMAN GROUP розвинула сервіс доставки невеликих об'ємів та відкрила додатковий склад для консолідації вантажів у Польщі для доставки їх в Україну. Компанія є членом АМЕУ, FIATA (Міжнародної федерації експедиторських асоціацій), WCA (Всесвітнього Вантажного Альянсу).



Рис. 2. Завдана шкода та потреби відновлення України [7]

На даний час в Україні та країнах Європи відбуваються процеси, які сприяють відновленню транспортної інфраструктури, покращенню організації транспортно-експедиторської та логістичної діяльності, міжнародних перевезень тощо. Україна успішно пройшла відбір для участі в пілотному проєкті EU4Digital, який передбачає приєднання до єдиної системи електронної товарно-транспортної накладної ЄС (e-CMR). Працювати з електронною формою ТТН в режимі реального часу зможуть всі основні учасники вантажоперевезення (відправник, перевізник, отримувач). Новий сервіс дозволить покращити умови ведення бізнесу шляхом: скорочення обсягу паперового документообігу, прискорення обігу ТТН, оперативного здійснення взаєморозрахунків за надані послуги, ліквідації корупційних ризиків.

З кінця 2022 року здійснюють фідерні контейнерні перевезення між портом Констанца (Румунія) – Рені (Україна), з березня 2023 року контейнерний фідер Т-Моон вітчизняного оператора, здійсни свій рейс в порт Ізмаїл. Контейнери транспортують в режимі траншшипента, який не передбачає оформлення транзитних митних документів в порту Констанца.

До основних проблем річкових перевезень в 2022 р. слід віднести необхідність побудови нових логістичних маршрутів. Використання портових терміналів Німеччини, Нідерландів, країн Балтії здорошували доставку вантажу з розрахунку на 1 т. Перевага віддавалася Польщі та південним портам (наприклад, Констанца, Бургас). Вітчизняні транспортно-експедиторські компанії зіштовхнулися з логістичними перепонами, а саме відсутність місця на складах перетарки вантажу та високе навантаження в портах.

Спрощено транзит залізних вантажоперевезень між Молдовою та Україною через ліквідацію операцій подвійного та потрійного контролю на митних пунктах пропуску (пунктом призначення може бути Україна, Молдова, Румунія). Зазначене дозволить: прискорити час доставки вантажів в або з портового комплексу Джурджулешти на річці Дунай (Молдова) або Румунію; зменшити кінцеву вартість експортованого чи імпортованого товару через скорочення розміру транспортної складової в повній собівартості товарів. Шляхом перенаправлення вантажу з сегменту автомобілеперевезень на сегмент залізничних перевезень відбудеться зміна Supply Chain, результатом якого стане зменшення навантаження на автошляхи Молдови.

До основних проблем в інфраструктурі залізничного транспорту, які вплинули на організацію транспортно-експедиторського процесу в 2022 – I кв. 2023 р. стали:

- низька пропускна спроможність прикордонних переходів переважно через різну ширину залізничної колії в Україні та Європі;
- недостатній обсяг перевантажувальних потужностей на митному кордоні;
- обмеження вагонного парку у європейських перевізників;
- дублювання митних процедур під час проходження митного контролю.

В Україні відбувається побудова нових логістичних шляхів та відновлення старих для транспортування вантажів в міжнародному сполученні. Відновлено рух потягів на двох ділянках на кордоні з Польщею, відремонтовано 70 км колій, оновлено 10 мостів, реконструйовано та електрифіковано ділянки Ковель – Ізов – Держкордон. Таким чином створюються умови для розвитку логістики на кордоні з ЄС.

Укрзалізниця запропонувала учасникам ринку вантажних перевезень в межах нової сервісної послуги з контейнерних перевезень стати «оператором інтермодального поїзда» шляхом викупу частини обсягів перевезень в складі певного інтермодального потяга. Таким чином оператор матиме можливість інтегруватися до європейської системи контейнерних поїздів, прогнозувати вартість та час доставки.

Відкриття індустріального парку NOVO в м. Нововолинськ (Україна) на кордоні з Польщею підвищить інвестиційну привабливість регіонів (нова траса Ковель – Жовква, недалеко від Львова, залізничне сполучення). Попередньо визначено, що до його складу увійдуть виробничі та переробні підприємства, логістичні компанії.

З урахуванням зростаючого потоку пасажирів та вантажів розбудовується прикордонна інфраструктура. Відкрито новий міжнародний автомобільний пункт пропуску «Красноільськ – Викова де Сус» на україно-румунському кордоні. Пункт пропуску «Порубне – Сирет» на даний час найбільш завантажений, через нього пролягає дорога в європейські порти і для вантажного транспорту не має інших варіантів проїзду з України в Румунію. Попередньо проїзд в ПП «Красноільськ – Викова де Сус» дозволено для легкових автомобілів та порожніх вантажівок, а далі вантажного понад 3,5 т.

В цілому за підсумками 2022 року змінилася структура вантажних перевезень за видами транспорту. Автомобільний транспорт забезпечив ввезення на територію України майже 10,67 млн т імпорتنих товарів (35% загального імпорту). Друге місце посідає залізничний транспорт за обсягом завезеного в країну імпорту – 9,89 млн т (33% загального імпорту). В транспортуванні вантажів на експорт значно переважає морський транспорт 53,86 млн т або 54% загального експорту (рис. 3).

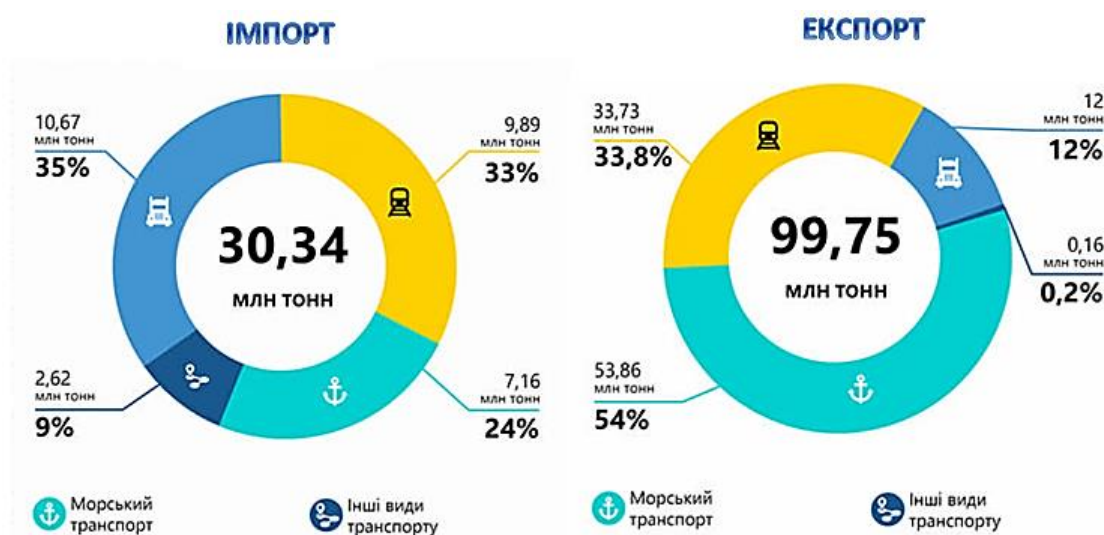


Рис. 3. Структура обсягу імпорту та експорту продукції видами транспорту в 2022 році [8].

В нинішніх умовах важливими факторами нормалізації транспортних процесів стали:

- укладання Угоди між Україною та Європейським Союзом про вантажні перевезення автомобільним транспортом на строк до 30.06.2023 року, яка передбачає тимчасове полегшення автомобільних вантажних перевезень, надання додаткових прав на транзит, спрощення визнання водійських документів;
- розвиток прикордонної інфраструктури, зокрема шляхом відкриття нових або реконструкції існуючих автомобільних та залізничних пунктів пропуску на митному кордоні України;
- нарощування обсягів вантажоперевалки у портах Дунайського портового кластеру.

Висновки з дослідження і перспективи подальших розвідок у цьому напрямі. Сучасні транспортно-експедиторські підприємства спрямовані на комплексне обслуговування клієнтів задля інтегрованого задоволення їхніх потреб, зокрема зменшення ризику втрати або пошкодження вантажу, мінімізації фінансових та часових витрат відправника на транспортування вантажу.

На організацію бізнес-діяльності транспортних експедиторів впливають численні фактори зовнішнього середовища, зокрема нормативно-правова база та функціонування саморегульованих організацій. Широка та розвинена мережа експедиторських компаній є важливою частиною інфраструктури світової та національної транспортних систем.

В період повномасштабної російської агресії відбулися зміни щодо умов здійснення транспортно-експедиторського бізнесу в Україні: припинено авіасполучення, заблоковано порти, пошкоджено вітчизняну транспортну інфраструктуру. Спостерігається неготовність інфраструктури країн Східної Європи до нових форматів роботи з Україною.

На перспективу потребують вирішення питання щодо відновлення інфраструктури річкових та морських портів, подальшого розвитку прикордонної інфраструктури, техніко-економічного обґрунтування будівництва потужних транспортних терміналів та транспортно-логістичних центрів, інтенсифікації мультимодальної та інтермодальної технологій транспортування.

Список використаних джерел:

1. Гаврилко Т.О., Сафонова Т.І. Транспортно-експедиторські послуги: чинники впливу та напрями підвищення якості. URL: <https://jrn1.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/view/247/236>.
2. Стаднік В. Г. Теоретико-методичні основи оцінки якості послуг транспортно-експедиторських компаній : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04. Запоріжжя, 2018. 22 с.
3. Стаднік В.Г. Тенденції розвитку міжнародного транспортно-експедиційного бізнесу. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2011. № 6, Т. 2. С. 297–300.
4. Цьонь О.П., Плекан У.М. Транспортно-експедиторська діяльність в Україні. Перспективи відбудови. URL: <https://conf.ztu.edu.ua/wp-content/uploads/2022/12/147.pdf>.
5. Довідник експедитора та NVOCC International Cost & Companies Guide. URL: <https://moverdb.com/uk/%D0%B5%D0%BA%D1%81%D0%BF%D0%B5%D0%B4%D0%B8%D1%82%D0%BE%D1%80/>
6. Кубраков О. Презентовано оновлений звіт про потребу відновлення України. URL: <https://mtu.gov.ua/news/34139.html>
7. УЗ планує індивідуально визначати перелік послуг з експедирування. URL: <https://www.railinsider.com.ua/uz-planuye-individualno-vyznachaty-perelik-poslug-z-ekspedyruvannya/>
8. Торгівля 2022 року за видами транспортних перевезень. URL: https://export.gov.ua/news/4413-torgivlia_2022_roku_za_vidami_transportnykh_perevezen

References:

1. Gavrylko T.O., Safonova T.I. Transportno-ekspedytorski posluhy: chynnyky vplyvu ta napryamy pidvyshchennya yakosti [Transport and forwarding services: influencing factors and directions for improving quality]. URL: <https://jrn1.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/view/247/236>
2. Stadnik V. G. Teoretyko-metodychni osnovy otsinky yakosti poslug transportno-ekspedytors'kykh kompaniy [Theoretical and methodological foundations of service quality assessment of transport and forwarding companies]: autoref. thesis ... candidate economy sciences: 08.00.04. Zaporizhzhia, 2018. 22 p.
3. Stadnik V.G. Tendentsiyi rozvytku mizhnarodnoho transportno-ekspedytsiynoho biznesu [Trends in the development of international transport and forwarding business]. Bulletin of the Khmelnytskyi National University. 2011, No. 6, T. 2. P. 297-300.
4. Tsyon O.P., Plekan U.M. Transportno-ekspedytorska diyalnist v Ukrayini. Perspektyvy vidbudovy [Transport and forwarding activities in Ukraine. Reconstruction prospects]. URL: <https://conf.ztu.edu.ua/wp-content/uploads/2022/12/147.pdf>
5. Forwarder and NVOCC International Cost & Companies Guide. URL: <https://moverdb.com/uk/%D0%B5%D0%BA%D1%81%D0%BF%D0%B5%D0%B4%D0%B8%D1%82%D0%BE%D1%80/>
6. Kubrakov O. Prezентовano onovlenyy zvit pro potrebu vidnovlennya Ukrayiny [An updated report on the need to restore Ukraine was presented]. URL: <https://mtu.gov.ua/news/34139.html>
7. UZ planuye individualno vyznachaty perelik poslug z ekspedyruvannya [UZ plans to individually determine the list of forwarding services]. URL: <https://www.railinsider.com.ua/uz-planuye-individualno-vyznachaty-perelik-poslug-z-ekspedyruvannya/>
8. Torhivlya 2022 roku za vydamy transportnykh perevezen [Trade in 2022 by types of transport]. URL: https://export.gov.ua/news/4413-torgivlia_2022_roku_za_vidami_transportnykh_perevezen