УДК 656.073:004.9

В.В. Стельмащук
Луцький національний технічний університет, Луцьк, Україна

ЕЛЕКТРОННА НАКЛАДНА e-CMR У ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИЦІЙНІЙ ДІЯЛЬНОСТІ: ПРАВОВІ ПЕРЕДУМОВИ ТА ОРГАНІЗАЦІЙНІ НАСЛІДКИ ДЛЯ УКРАЇНСЬКОГО ЕКСПЕДИТОРА

Розглянуто перехід від паперової міжнародної накладної CMR до електронної e-CMR з позиції транспортного експедитора. Узагальнено правові передумови (Додатковий протокол 2008 р., приєднання України у 2020 р., Регламент ЄС 2020/1056) та кількісні оцінки ефекту за даними пілотних проєктів і галузевих досліджень. Запропоновано структуровану оцінку впливу e-CMR на документарні функції експедитора — складання накладної, контроль видачі вантажу, претензійну роботу, протидію нейтралізації, взаємодію з контролюючими органами та архівування. Виокремлено бар'єри впровадження для українського експедитора і сформульовано напрями подальших досліджень.

Ключові слова: транспортно-експедиційна діяльність, накладна CMR, e-CMR, цифровізація документообігу, міжнародні автомобільні перевезення.

The transition from the paper CMR consignment note to the electronic e-CMR is considered from the freight forwarder's perspective. The legal prerequisites (the 2008 Additional Protocol, Ukraine's accession in 2020, EU Regulation 2020/1056) and quantitative estimates of the effect from pilot projects and industry studies are summarised. A structured assessment of the impact of e-CMR on the forwarder's documentary functions is proposed: drawing up the consignment note, control of delivery, claims handling, prevention of neutralisation, interaction with control authorities and archiving. Implementation barriers for a Ukrainian forwarder are identified and directions for further research are outlined.

Key words: freight forwarding, CMR consignment note, e-CMR, digitalisation of document flow, international road haulage.

Постановка проблеми. Міжнародна накладна CMR залишається документом, навколо якого побудована документарна функція експедитора. Вона є доказом укладення договору перевезення, описом вантажу й умов, підставою для претензій, а після видачі вантажу — підставою для розрахунків. За Законом України «Про транспортно-експедиторську діяльність» перевезення супроводжується товарно-транспортними документами, і саме експедитор у типовій схемі організовує їх складання, контролює оформлення та збирає підтвердження доставки [3]. Паперова форма накладної має три оригінальні примірники, і кожен з них проходить власний шлях — через водія, одержувача, пошту, архів. Звідси й типові втрати: підтвердження доставки затримується на тижні, записи нерозбірливі, накладну можна підмінити (нейтралізувати).

Додатковий протокол до КДПВ 2008 р. надав електронній накладній ту саму доказову силу, що й паперовій. Україна приєдналася до нього Законом від 03.06.2020 № 660-IX [2]. Правова можливість існує вже кілька років, а практики застосування e-CMR українськими експедиторами фактично немає. Що саме зміниться у функціях експедитора з переходом на e-CMR і де лежать бар'єри цього переходу — питання, яке розглянуто нижче.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Функції накладної CMR — інформаційну, інструктивну, ідентифікаційну та підтверджувальну — і перші пілотні перевезення з e-CMR описано у [8]; там же наведено оцінку скорочення витрат на обробку документа у 3–4 рази. Практику нейтралізації накладної та її ризики для перевізника досліджено у [9], де показано, що підміна документа під час перевезення є поширеною й лише частково врегульованою. Узагальнення пілотних проєктів (Бенілюкс, DIGINNO-Proto у Балтії та Польщі, AEOLIX) виконано робочою групою ЄЕК ООН [5]: економія часу оцінюється у 5–20 хв, а адміністративних витрат — у 2–13 євро на одну відправку. Детальний розрахунок на прикладі одного підприємства наведено у [7] — обробка паперової накладної займає 20 хв і коштує 6,23 євро, електронної — 5,5 хв і 1,69 євро, а інвестиції у впровадження складають близько 27,6 тис. євро. Стан впровадження в Європі станом на 2025 р. проаналізовано у [6]: 38 держав ратифікували протокол, 20 учасниць КДПВ — ще ні; упровадження йде з запізненням; з 9 липня 2027 р. повною мірою застосовуватиметься Регламент (ЄС) 2020/1056

про електронну інформацію про вантажні перевезення [4], за яким органи влади держав-членів зобов'язані приймати таку інформацію в електронній формі.

В Україні увага зосереджена на внутрішній електронній накладній е-ТТН — з 2024 р. діє експериментальний проєкт [10], а система будується за міжнародними стандартами обміну даними, що розглядається як крок до е-CMR. Помітна прогалина: наявні роботи дивляться на е-CMR очима перевізника, вантажовідправника або держави, тоді як експедитор — сторона, яка фактично керує документообігом у міжнародному перевезенні, — залишається поза фокусом.

Виклад основного матеріалу. *Правова рамка.* Для українського експедитора вона складається з трьох шарів. Перший — КДПВ 1956 р. [1], яка визначає зміст накладної та режим відповідальності. Другий — Додатковий протокол, за яким електронна накладна еквівалентна паперовій за умови її засвідчення надійним електронним підписом і забезпечення цілісності даних; протокол не визначає технології, і це свідомий вибір його авторів [5]. Третій — Регламент (ЄС) 2020/1056 [4], який стосується не сторін договору, а органів влади ЄС: з 2027 р. вони не зможуть вимагати паперу, якщо інформація надана через сертифіковану платформу eFTI. Для експедитора це означає, що зникає останній аргумент на користь паперу — побоювання, що на дорозі чи на митниці електронний документ не приймуть.

Економіка операцій з накладною. Пооператорний розклад витрат часу й коштів на один примірник накладної, за даними [7], наведено у табл. 1. Основна економія досягається не на підписанні (воно займає однаковий час), а на операціях, які в паперовому режимі виконує саме експедиторський персонал — передача документа, відновлення статусу, архівування, надсилання підтвердження доставки.

Таблиця 1

Витрати часу й коштів на обробку одного примірника накладної [7]

Операція	CMR, хв	e-CMR, хв	CMR, євро	e-CMR, євро
Друк	1	0	0,31	0
Передача перевізнику (водію)	3	0,5	0,93	0,15
Підписання	5	5	1,54	1,54
Виправлення (частка 1 %)	0,15	0	0,05	0
Відновлення статусу відправки	3	0	0,93	0
Архівування	3	0	0,93	0
Надсилання підтвердження доставки	5	0	1,54	0
Разом	20,15	5,5	6,23	1,69

Наведені цифри походять з розрахунків постачальника платформи е-CMR, і тут слабке місце аргументу — незалежних хронометражів у відкритому доступі обмаль. Проте оцінки ЄЕК ООН, отримані з інших джерел, лежать у тому самому діапазоні [5].

Вплив на функції експедитора. Експедитор виконує документарні операції не для себе, а в інтересах клієнта, тому ефект е-CMR доречно оцінювати за функціями, а не за операціями. Результат такої оцінки — у табл. 2.

Таблиця 2

Зміна документарних функцій експедитора при переході на е-CMR

Функція експедитора	Паперова CMR	е-CMR
Складання накладної, контроль заповнення граф	Ручне заповнення, розбіжності між примірниками, нерозбірливі записи	Єдина версія даних, валідація на платформі, довідники контрагентів
Контроль видачі вантажу, підстава для рахунку	Підтвердження повертається поштою чи сканом за дні–тижні	Підпис одержувача з геоміткою та часом; рахунок — у момент доставки
Претензійна робота (застереження, акти)	Застереження в рукописній формі, спори про момент їх внесення	Застереження з фотофіксацією та позначкою часу в тому самому документі
Протидія нейтралізації накладної	Підміна документа в дорозі практично не контролюється [9]	Доступ до оригіналу всіх сторін, історія змін
Взаємодія з контролюючими органами	Пред'явлення паперу на пункті пропуску	Доступ за QR-кодом чи через реєстр індексів [5]
Архівування, аудит, податкове підтвердження	Фізичний архів, пошук паперових оригіналів	Електронний архів, вибірка за будь-якою ознакою

Окремо стоїть функція, яка в табл. 2 не ввійшла, — розподіл замовлень між власним рухомим складом і залученими перевізниками. e-CMR перетворює накладну з документа на структуровані дані про кожну відправку (маршрут, вага, час навантаження і розвантаження, фактичні затримки). Саме ці дані потрібні експедитору для оцінювання перевізників і планування провізної спроможності, а в паперовому режимі їх збирати доводиться повторно, з первинних документів.

Бар'єри для українського експедитора. Перший — асиметрія вигід: економія від e-CMR розподіляється між відправником, одержувачем і експедитором, а витрати на платформу, пристрої для водіїв та навчання несе перевізник; за оцінками Європейської комісії, наведеними у [5], для підприємства на 200 автомобілів перехід коштує 70–75 тис. євро. Другий — двосторонність: e-CMR діє, лише коли обидві держави маршруту є учасницями протоколу, а національні органи фактично приймають електронний документ; досвід Польщі [6] свідчить, що ратифікація і робоча практика — різні речі. Третій — сумісність платформ: до запуску сертифікованих платформ eFTI кожен провайдер має власний формат, і експедитор, який працює з кількома перевізниками, ризикує отримати кілька несумісних систем. Четвертий — відсутність в Україні судової практики щодо доказової сили e-CMR і неврегульованість її використання для митних цілей. Останнє найістотніше: без прийняття e-CMR митницею документ доведеться дублювати папером, і більша частина ефекту з табл. 1 зникне.

Висновки. 1. Правові передумови для застосування e-CMR українським експедитором сформовано: Україна є учасницею Додаткового протоколу з 2020 р., а з 2027 р. органи влади ЄС зобов'язані приймати електронну інформацію про перевезення. Стримує не право, а відсутність практики й інфраструктури.

2. Найбільший ефект e-CMR для експедитора лежить не в економії на одному примірнику (4,5 євро та близько 15 хв за даними [7]), а в зміні функцій — миттєвому підтвердженні доставки як підставі для розрахунків, доказовій претензійній роботі та отриманні структурованих даних про відправки для планування провізної спроможності.

3. Подальші дослідження доцільно спрямувати на хронометраж документарних операцій українського експедитора в паперовому режимі (щоб замінити вендорські оцінки незалежними) та на моделювання порогу обсягу відправок, за яким інвестиції в e-CMR окупаються для підприємства, що не має власного рухомого складу.

Список використаних джерел

1. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ) від 19.05.1956. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_234

2. Про приєднання України до Додаткового протоколу до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ) про електронну накладну: Закон України від 03.06.2020 № 660-IX. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/660-20

3. Про транспортно-експедиторську діяльність: Закон України від 01.07.2004 № 1955-IV. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15

4. Regulation (EU) 2020/1056 of the European Parliament and of the Council of 15 July 2020 on electronic freight transport information. *Official Journal of the European Union.* 2020. L 249. P. 33–48.

5. Paper on the operationalization of the Additional Protocol to the CMR concerning the Electronic Consignment Note (e-CMR): ECE/TRANS/SC.1/2021/1. Geneva: UNECE, Inland Transport Committee, Working Party on Road Transport, 2021. 15 p.

6. Miklinska J. Conditions for implementing e-CMR in Europe in the view of supply chain digitalisation focussing Polish experiences. *European Research Studies Journal.* 2025. Vol. XXVIII, Iss. 4. P. 386–400. DOI: 10.35808/ersj/4119.

7. Licite-Kurbe L., Ozolina Z. Gains from introducing e-CMR by international manufacturing company. *Engineering for Rural Development.* 2022. Vol. 21. P. 146–152. DOI: 10.22616/ERDev.2022.21.TF042.

8. Dziechciarz M. Zastosowanie elektronicznego listu przewozowego (e-CMR). *Europa Regionum.* 2018. T. 35. S. 21–32. DOI: 10.18276/er.2018.35-02.

9. Poliak M., Tomicová J., Jaśkiewicz M., Zhuravleva N., Fedorko G. Neutralization of transport documents in road transport. *Transport Problems.* 2021. Vol. 16, No. 2. P. 87–99. DOI: 10.21307/tp-2021-025.

10. Питання реалізації експериментального проекту з впровадження товарно-транспортної накладної в електронній формі у сфері внутрішніх вантажних перевезень: Постанова Кабінету

Міністрів України від 30.05.2024 № 629. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/629-2024-п

СТЕЛЬМАЩУК Валерій Віталійович — к.т.н., доцент, доцент кафедри транспортної логістики, Луцький національний технічний університет, e-mail: v.stelmashchuk@lutsk-ntu.com.ua
Valerii STELMASHCHUK — Ph.D., Associate Professor, Department of Transport Logistics, Lutsk National Technical University, e-mail: v.stelmashchuk@lutsk-ntu.com.ua