

Міністерство освіти і науки України
ЗАКЛАД ВИЩОЇ ОСВІТИ
«ПОДІЛЬСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ»
Інженерно-технічний факультет

Кафедра транспортних технологій
та засобів АПК

КОНСПЕКТ ЛЕКЦІЙ
з дисципліни
«ОРГАНІЗАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ»

для здобувачів вищої освіти першого (бакалаврського) рівня освіти
за спеціальністю 275 «Транспортні технології (за видами)»
спеціалізація 275.03 «Транспортні технології (на автомобільному
транспорті)»

Кам'янець-Подільський
2024 р.

Укладачі:

КОМАРНИЦЬКИЙ Сергій Петрович – доцент кафедри транспортних технологій та засобів АПК, кандидат технічних наук;

ШЕЛУДЧЕНКО Леся Сергіївна – професор кафедри транспортних технологій та засобів АПК, доктор технічних наук;

ФІРМАН Юрій Петрович – доцент кафедри транспортних технологій та засобів АПК, кандидат технічних наук;

МЕЛЬНИК Віталій Антонович – асистент кафедри транспортних технологій та засобів АПК

Рекомендовано до друку науково-методичною радою Закладу вищої освіти «Подільський державний університет» (протокол № 2 від 26 березня 2024 р.)

Рецензенти:

КУДРИНЕЦЬКИЙ Ростислав Борисович – провідний науковий співробітник відділу моделювання технологічних процесів у рослинництві Інституту механіки та автоматики агропромислового виробництва Національної академії аграрних наук України, кандидат технічних наук.

ДУГАНЕЦЬ Василь Іванович – завідувач кафедри технічного сервісу і загальнотехнічних дисциплін Закладу вищої освіти «Подільський державний університет», кандидат технічних наук.

Конспект лекцій з дисципліни «Організація міжнародних перевезень» для здобувачів вищої освіти першого (бакалаврського) рівня освіти за спеціальністю 275 «Транспортні технології (за видами)» спеціалізація 275.03 «Транспортні технології (на автомобільному транспорті)» / С.П. КОМАРНИЦЬКИЙ, Л.С. ШЕЛУДЧЕНКО, Ю.П. ФІРМАН, В.А. МЕЛЬНИК – Кам'янець-Подільський: ЗВО «ПДУ», 2024. – 98 с.

Конспект лекцій призначений для вивчення теоретичних і практичних засад міжнародних транспортних перевезень, набуття навичок з організації та управління транспортними перевезеннями, зокрема на міжнародному ринку, а саме: врахування особливостей міжнародних транспортних перевезень, їх правового регулювання, специфіки надання транспортно-експедиційних послуг, використання міжнародних транспортних коридорів, особливостей використання різних видів транспорту у міжнародних перевезеннях.

Конспект лекцій створено з метою формування у здобувачів вищої освіти системних теоретичних знань та набуття практичних умінь з організації перевезень у міжнародному сполученні, правових норм міжнародних документів у галузі транспорту та особливостей правового регулювання міжнародних перевезень, отримання навичок самостійного вирішення питань з організації виконання певних операцій при міжнародних перевезеннях.

ЗМІСТ

Стор.

ВСТУП	4
ОСНОВНА ЧАСТИНА	6
Тема 1. Сутність та особливості міжнародних транспортних перевезень	6
Тема 2. Транспортна система України в міжнародній системі транспортних перевезень	32
Тема 3. Правове регулювання та організація міжнародних транспортних перевезень	48
Тема 4. Організація міжнародного транспортування	62
Тема 5. Особливості міжнародних перевезень різними видами транспорту	79
ЗАКЛЮЧНА ЧАСТИНА	97
ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	98

ВСТУП

Змістовна частина конспекту лекцій побудована за окремими темами, які в цілому охоплюють програму дисципліни:

- сутність та особливості міжнародних транспортних перевезень;
- транспортна система України в міжнародній системі транспортних перевезень;
- правове регулювання та організація міжнародних транспортних перевезень;
- організація міжнародного транспортування;
- особливості міжнародних перевезень різними видами транспорту.

Основними задачами конспекту лекцій є оволодіння студентами системою знань і розумінням концептуальних основ міжнародних транспортних перевезень та надання вміння і навичок ефективного управління міжнародними вантажопотоками.

Для засвоєння даної дисципліни необхідні знання з економічної теорії, макро- та мікроекономіки, міжнародних економічних відносин, основ зовнішньоекономічної діяльності, логістики, менеджменту зовнішньоекономічної діяльності, митного регулювання, економіки підприємства.

Усі розділи дисципліни мають відносно самостійне значення і можуть використовуватись при розробленні бакалаврських робіт, дипломних проєктів та магістерських робіт, а також при здійсненні професійної діяльності щодо виконання функцій управління міжнародними транспортними перевезеннями, зокрема при виході на міжнародний ринок. Структурно дисципліна охоплює п'ять окремих тем, які функціонально та логічно пов'язані між собою.

Рекомендаціями щодо порядку вивчення дисципліни можуть бути наступні: кожна тема має назву і план, який в подальшому розкривається за окремими питаннями; кожна тема містить посилання (у квадратних дужках) на літературні джерела як основні, так і додаткові у відповідності до переліку

використаних джерел. Таким чином, є можливість більш поглиблено вивчити окреме питання теми, додатково використовуючи літературні джерела.

Розвиток та поглиблення задач дисципліни за межами конспекту лекцій слід шукати в зазначених основних, додаткових та інших літературних джерелах, які, як правило, містять посилання на чинні законодавчі акти або нормативні документи, що регламентують ті чи інші питання дисципліни.

ОСНОВНА ЧАСТИНА

ТЕМА 1. СУТНІСТЬ ТА ОСОБЛИВОСТІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ (МНТП)

- 1.1. Загальна характеристика транспорту. Види транспорту. Сутність транспортування.
- 1.2. Класифікація вантажних перевезень.
- 1.3. Транспортні шляхи та вузли.
- 1.4. Сутність МНТП.
- 1.5. Особливості МНТП.
- 1.6. Елементи системи транспортної логістики як сучасного підходу до транспортних перевезень.

1.1. Загальна характеристика транспорту. Види транспорту. Сутність транспортування

Транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях [7]. Розвиток і вдосконалення транспорту здійснюється відповідно до державних цільових програм з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу і забезпечується державою.

Від стабільної й ефективної роботи транспорту значною мірою залежить добробут населення, розвиток національної економіки та безпека держави.

Транспорт – це галузь матеріального виробництва, що здійснює перевезення людей та вантажів. Транспорт належить до галузі виробництва матеріальних послуг (рис. 1.1).

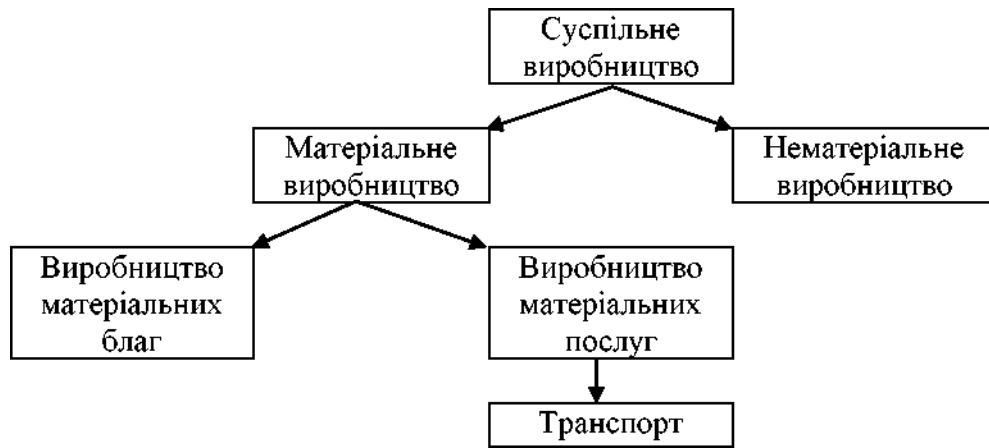


Рис. 1.1. Місце транспорту в структурі суспільного виробництва
[1, с.75]

Транспортна послуга – це не лише перевезення вантажів і пасажирів, а й будь-яка операція, що не входить до складу процесу перевезення, але пов'язана з ним [1, с.75].

В організації послуг транспорту виділяють два напрями:

- пристосування асортименту послуг, що пропонуються відповідно до специфічних вимог клієнтів;
- активне формування потреби та попиту з метою найбільш прибуткової реалізації транспортних послуг (пропонування уніфікованих послуг).

Споживач транспортних послуг висуває наступні вимоги:

- до якості транспортного обслуговування;
- мінімальні терміни доставки;
- максимальна забезпеченість вантажів;
- достовірність інформації щодо тарифів, умов перевезення, місця розташування вантажів та ін.

Надання якісних транспортних послуг є складною, нерозв'язаною на сьогодні проблемою, існування якої частково пояснюється наявністю комплексу протиріч між:

- інтересами виробництва та розподілом матеріальних засобів підприємств, а також іншої діяльності, що потребує здійснення

перевезень з дотриманням певних якісних показників;

- потребами в забезпеченні державної, військової, економічної, екологічної безпеки країни, що передбачають витратне для учасників директивне нормування якісних показників перевезення державних вантажів;
- іманентними інтересами власників транспортних засобів.

Класифікація транспорту

1. За типом транспортних засобів:

- залізничний;
- морський;
- внутрішній водний;
- автомобільний;
- повітряний;
- трубопровідний.

2. За сферами застосування:

- транспорт загального користування (зовнішній, магістральний) - задовольняє потреби всіх галузей народного господарства та населення у перевезенні вантажів і пасажирів. Дане поняття поширюється на залізничний, морський, річковий, повітряний, автомобільний і трубопровідний транспорт;
- внутрішньовиробничий транспорт (зв'язок внутрішньовиробничого транспорту із транспортом загального користування забезпечується через транспортні засоби, під'їзні та технологічні шляхи тощо).

3. За рівнем складності транспортних систем:

- мікросистеми – маятникові маршрути із зворотнім порожнім пробігом, на яких застосовується не більше одного транспортного засобу;
- особливо малі системи – кільцеві та маятникові маршрути з одним транспортним засобом, на яких у зворотному напрямку

транспортується вантаж із частковим або повним завантаженням транспортного засобу;

- малі системи - кільцеві та маятникові маршрути з різною кількістю транспортних засобів, що виконують роботу незалежно від інших маршрутів;
- середні системи - сукупність кількох малих систем, можливо з різними видами транспорту, діяльність яких підпорядкована загальній меті та описується єдиним технологічним графіком (функціонує в інтересах одного клієнта);
- великі системи – загальне число маршрутів перевезень в інтересах різних клієнтів, що обслуговуються одним транспортним підприємством;
- особливо великі системи - загальне число маршрутів перевезень в інтересах різних клієнтів, що обслуговуються різними транспортними підприємствами, у тому числі різними видами транспорту.

Транспорт можна розглядати з точки зору стратегії, тактики та операцій.

Стратегія транспорту передбачає:

- прийняття рішення щодо виду транспорту;
- прийняття рішення щодо застосування власних транспортних засобів чи користування послугами зовнішніх перевізників.

Тактика транспорту включає в себе диспетчеризацію, вибір маршрутів та вибір перевізників.

Виділяють наступні операції транспорту: прийняття рішень по маршрутах; завантаження транспортних засобів; пакування; забезпечення безпеки та збереженості.

При виборі стратегії транспорту для прийняття рішення щодо доцільності здійснення перевезень власними транспортними засобами чи зовнішніми перевізниками слід оцінити вплив таких факторів:

- доходність на інвестований капітал, необхідний для придбання

транспортних засобів і зіставлення витрат за умов утримання власного парку техніки з витратами, пов'язаними із користуванням послугами перевізника;

- додаткова цінність, яку може одержати компанія та її споживачі у разі виконання транспортних операцій власними силами;
- якість і надійність послуг, що пропонуються зовнішніми перевізниками;
- стратегічні переваги, що матиме організація у випадку відмови від самостійного виконання транспортних операцій та зосередження на виконанні притаманних для неї видів діяльності.

При цьому слід враховувати, що використання організаціями власних транспортних засобів має як переваги, так і недоліки.

Ключова роль транспортування у логістиці пояснюється не тільки великою питомою вагою транспортних витрат у загальному складі логістичних витрат, але і тим, що без транспортування неможливе саме існування матеріального потоку.

Транспортування можна визначити як ключову комплексну активність, пов'язану з переміщенням матеріальних ресурсів, незавершеного виробництва або готової продукції певним транспортним засобом у логістичному ланцюзі, і яка складається, у свою чергу, з комплексних та елементарних активностей, включаючи експедирування, вантажопереробку, упакування, передачу прав власності на вантаж, страхування і т.п.

Транспортування є складовою частиною логістики, що включає в себе операції переміщення та зберігання сировини, запасів, незавершеного виробництва, кінцевої продукції з місця походження до місця споживання.

1.2. Класифікація вантажних перевезень

Вантажні перевезення поділяються за такими ознаками:

- обсяг і номенклатура вантажів;
- швидкість доставки;
- напрямок і дальність перевезень;

Обсяг і номенклатура вантажів

1. Обсяг вантажів

На залізничному транспорті вантажні перевезення залежно від обсягу вантажів поділяють на:

- дрібні відправки – до 10т;
- малотоннажні і контейнерні – 10...30 т;
- повагонні - відповідно до вантажопідйомності вагонів (платформ);
- групові - при відправленні однорідних вантажів по одному перевізному документі в кількості 2...25 вагонів;
- маршрутні - при відправленні однорідних вантажів не менше як у 25 вагонах.

На морському і річковому транспорті вантажні перевезення залежно від обсягу вантажів поділяють на:

- малі відправлення – до 10 т, які перевозять по одному перевізному документі;
- збірні – понад 20 т, але менше від технічної вантажопідйомності (місткості) судна;
- суднові – такі, що відповідають повному технічному завантаженню судна.

На автомобільному транспорті вантажні перевезення в залежності від обсягу вантажів поділяють на:

- дрібнопартійні, в які входять невеликі партії товарів різноманітного асортименту;
- масові – коли перевозить великий обсяг однорідних товарів.

На повітряному транспорті вантажі перевозять дрібними партіями у вигляді багажу й у контейнерах.

На трубопровідному транспорті розподілу вантажних перевезень їй обсягом не передбачено.

2. Номенклатура вантажів

Усі види транспорту, крім трубопровідного, здійснюють вантажні переведення в залежності від номенклатури вантажів, які поділяють на:

- наливні,
- насипні,
- контейнерні,
- пакетні,
- штучні.

Швидкість доставки

За швидкості розрізняють доставку вантажною і великою швидкістю.

На залізничному транспорті:

- вантажна швидкість у залежності від обсягу перевезень знаходиться в діапазоні 180...330 км на добу;
- велика швидкість – 320...660 км на добу.

На морському транспорті швидкість доставки залежить від водотоннажності й експлуатаційних характеристик судна, особливостей судноводіння по морських шляхах, каналах і протоках, сезону року, погоди тощо.

- При перевищенні середньої швидкості суховантажів 18,5 км/год (десять вузлів), а танкерів – 19 км/год швидкість вважається великою.
- При швидкості руху нижче цього рівня – вантажною.

На річковому транспорті:

- самохідні судна перевозять вантажі великою,
- а несамохідні вантажною швидкістю.

При цьому норми пробігу самохідних суден вгору за течією річки в середньому становлять 220 км/добу, униз за течією – 300 км/добу. Для несамохідних суден норми добового пробігу встановлює річкове пароплавство. На проходження шлюзів кожного гідровузла самохідним суднам установлюється термін 0,5 доби, несамохідним – 1 доба. На проходження каналів відповідно 1 і 1,5 доби.

На автомобільному транспорті середня експлуатаційна швидкість

доставки вантажів у місті становить 15-17 км/годину, на міжміських рейсах – у 2-3 рази більша.

На трубопровідному транспорті швидкість перекачування залежить від діаметра труб і робочого тиску.

Напрямок і дальність перевезень

На залізничному транспорті розрізняють перевезення вантажів:

- у зоні діяльності відділення дороги,
- у зоні діяльності управління дороги,
- між управліннями доріг країни,
- у міжнародному сполученні;
- транзитом через територію країни.

Цей вид транспорту доцільно використовувати для перевезень масових вантажів на:

- середні – до 300 км,
- далекі – понад 300 км відстані.

Він найефективніший при перевезеннях товарно-матеріальних цінностей між підприємствами, що мають під'їзні залізничні колії (гілки), оскільки в цьому випадку терміни доставки вантажів зі складу відправника до складу одержувача мінімальні.

Морським транспортом вантажі перевозять:

- між портами України в межах Чорноморсько-Азовського морського басейну – у каботажі,
- за межами морського державного кордону – у закордонному плаванні.

Річковим транспортом вантажі перевозять:

- по великих і малих річках,
- озерах,
- з виходом на море (сполучення «річка-море»),
- по річці Дунай у міжнародному сполученні.

Автомобільний транспорт здійснює перевезення:

- в міській смузі,
- приміські до 50 км за межами населеного пункту,
- міжрайонні,
- міжміські,
- міжнародні.

Оптимальний радіус доставки вантажів автотранспортом – до 180...200 км.

Мають місце централізовані і децентралізовані доставки вантажів:

- при централізованих перевезеннях АТП виступають організаторами й одночасно виконавцями цього процесу;
- при децентралізованих кожен вантажоодержувач самостійно забезпечує доставку вантажів на свою адресу.

Повітряний і трубопровідний види транспорту переміщують вантажі усередині країни та за її межі.

1.3. Транспортні шляхи та вузли

Транспортні шляхи являють собою середовище, в якому або по якому здійснюється рух транспортного засобу. Транспортні шляхи можна класифікувати наступним чином:

1. За видами:

- природні (повітряний транспорт, моря, ріки тощо);
- штучні (автомобільні та залізничні дороги, тунелі, канатні дороги);
- штучно удосконалені природні шляхи (поглиблення дна, укріплення берегів).

2. За приналежністю:

- шляхи загального користування;
- приватні шляхи (на території підприємств: автомобільні та залізничні дороги тощо);

- шляхи сполучення загального користування, що належать приватним особам.

3. За характером транспортних засобів:

- автомобільні дороги;
- залізничні дороги;
- річні шляхи;
- морські шляхи;
- повітряні шляхи;
- трубопровідні шляхи.

Транспортний вузол – це місце початку або завершення процесу перевезення, а також місце перетину кількох транспортних комунікацій.

Транспортний вузол має виконувати такі функції:

- забезпечувати просування рухомого складу до місць навантаження/розвантаження;
- забезпечувати перенавантажування вантажу з одного виду рухомого складу на інший;
- сприяти просуванню вантажного потоку.

Види транспортних вузлів:

- спеціалізовані – вузли представлені одним видом транспорту;
- інтегральні – представлені кількома видами транспорту.

1.4. Сутність МНТП

Міжнародним вважається перевезення, що здійснюється між двома чи більшою кількістю держав. Міжнародні перевезення вантажів забезпечуються морським, річковим, залізничним, повітряним, автомобільним, трубопровідним транспортом.

Транспортні операції починають та завершують виконання зовнішньоторговельної угоди, їх зміст визначається особливостями вантажу, видом транспортного засобу, періодичністю поставки, митними процедурами тощо.

Транспортні операції враховуються на всіх етапах реалізації зовнішньоторговельної угоди:

На етапі підготовки до укладання контракту проводяться такі роботи:

- аналізується ринок транспортних послуг, умови перевезення товарів, вартість доставки вантажу;
- визначається частка транспортних витрат у контрактній ціні товару, розраховується попередній кошторис транспортних витрат.

На етапах укладення та виконання контракту

- укладаються договори перевезення товарів,
- оформлюються транспортні, товаросупроводжувальні, страхові документи,
- планується перевезення вантажів через митний кордон України,
- товар підготовляється до перевезення,
- проводяться розрахунки з перевізником.

Після завершення виконання контракту, у випадку необхідності, вирішуються суперечки між учасниками транспортних операцій.

Моментом обліку експортних та імпорتنих операцій при водних, залізничних, автомобільних, повітряних перевезеннях є

- при експорті – дата дозволу на перетин кордону, що указується на штампелі митниці, який проставляється на ВМД;
- при імпорті – дата дозволу митниці, що проставляється на ВМД;
- при експорті та імпорті товарів, які поставляються трубопровідним транспортом, а також електроенергії – дата акту приймання-здачі, який був складений на прикордонних або інших контрольно-розподільних пунктах трубопроводу або електропроводу;
- при відправленні товарів поштою – дата поштової квитанції.

1.5. Особливості МНТП

Загальною особливістю міжнародних перевезень є те, що при відправленні вантажу, як правило, керуються законодавством країни відправлення, а при

його видачі в кінцевому пункті – законом країни призначення. Більш детально розглянемо особливості переходу товарами кордону по конкретних видах транспорту.

1. Залізничні перевезення. При здійсненні експорту та імпорту залізничним транспортом, в обох випадках, перехід товаром кордону засвідчується датою штампеля на залізничній накладній, поставленою на прикордонній станції.
2. Водні перевезення. При експорті перетин товаром кордону засвідчується датою коносаменту, при імпорті – датою прибуття до першого порту, проставленою у повідомленні порту.
3. Повітряні перевезення. При експорті перехід товаром кордону засвідчується датою виписки авіа накладної, при імпорті – датою прибуття літака на перший аеродром на території країни, що зазначена в авіана-кладній.
4. При відправленні товарів поштою як у випадку експорту, так і у випадку імпорту, перетин товаром кордону засвідчує дата поштової квитанції.
5. Автомобільні перевезення. При здійсненні експорту товарів автомобільним транспортом можливі два варіанти:
 - експорт здійснюється українським транспортом – в цьому випадку перетин товаром кордону засвідчується датою, зазначеною в експортному повідомленні;
 - експорт здійснюється транспортом покупця – перетин товаром кордону засвідчується датою приймально-здавального акту.

При здійсненні імпорту автомобільним транспортом також можливі наступні варіанти:

- імпорт здійснюється українським транспортом – в даному випадку перетин товаром кордону засвідчує дата приймально-здавального акту;
- імпорт здійснюється транспортом постачальника – перетин

товаром кордону засвідчує дата переходу товаром кордону.

1.6. Елементи системи транспортної логістики як сучасного підходу до транспортних перевезень

Класифікація систем транспортної логістики

1. В залежності від виду транспорту:
 - автомобільного транспорту;
 - залізничного транспорту;
 - авіаційного транспорту;
 - внутрішнього водного транспорту;
 - морського транспорту;
 - водного транспорту;
 - трубопровідного транспорту.
2. В залежності від роду перевезень вантажів:
 - універсального транспорту;
 - спеціалізованого транспорту;
 - контейнерних перевезень;
 - перевезень масових сипучих вантажів.
3. В залежності від характеру та обсягу транспортних послуг:
 - перевезення вантажів;
 - перевезення вантажів та навантажувально-розвантажувальні роботи;
 - перевезення вантажів, навантажувально-розвантажувальні роботи та зберігання вантажів.
4. В залежності від доступності для користувачів:
 - транспорт загального користування;
 - спеціальний транспорт.
5. В залежності від організаційно-правової форми транспортного підприємства:

державного транспорту;

- муніципального транспорту;
- приватного транспорту;
- транспорту індивідуальних власників.

6. В залежності від місця та функціонування в системі логістики підприємства:

- сировини та матеріалів;
- готової продукції;
- відходів виробництва.

Таблиця 1.1

Елементи транспортної логістики

Елементи транспортної системи	Основні характеристики
Вантаж	Маса, обсяг, фізичні, хімічні або біологічні властивості, упаковка
Пункти зосередження вантажу	Місця розташування відправників та одержувачів вантажів
Транспортна мережа	Конфігурація, відстань між пунктами, тип маршрутів (маятникові, кільцеві)
Рухомий склад	Вантажопідйомність, вантажоемкість, швидкість доставки вантажів
Навантажувально-розвантажувальні засоби	Час навантаження або розвантаження, одиниці кількості вантажу
Учасники логістичних процесів	Вантажовідправлювач, вантажоотримувач, перевізник
Тара	Фізичні, технологічні властивості, функціональне призначення, умови використання та ін.
Пакування	Носій інформації (штриховий код, інструкція щодо експлуатації та ін.)

Основні джерела: [1, 2]

Додаткові джерела: [7]

Запитання для самоперевірки

1. Яке місце посідає транспорт в структурі суспільного виробництва?
2. Яким чином класифікується транспорт за типами транспортних засобів?
3. Яким чином класифікується транспорт за сферами застосування?
4. Яким чином класифікується транспорт за рівнем складності

транспортних систем?

5. Що представляє собою стратегія транспорту?

6. Класифікація вантажних перевезень на залізничному транспорті в залежності від обсягів вантажів.

7. Класифікація вантажних перевезень на морському і річковому транспорті в залежності від обсягів вантажів.

8. Класифікація вантажних перевезень на автомобільному транспорті в залежності від обсягів вантажів.

9. Класифікація вантажних перевезень на повітряному та трубопровідному транспорті в залежності від обсягів вантажів.

10. Класифікація вантажних перевезень а номенклатурою вантажів. На які види транспорту поширюється дана класифікація?

11. Класифікація вантажних перевезень за напрямом на залізничному транспорті.

12. Класифікація вантажних перевезень за напрямом на морському транспорті.

13. Класифікація вантажних перевезень за напрямом на річковому транспорті.

14. Класифікація вантажних перевезень за напрямом на автомобільному транспорті.

15. Класифікація вантажних перевезень за напрямом на повітряному і трубопровідному транспорті.

16. Сутність, функції та класифікація транспортних вузлів.

17. Сутність та класифікація транспортних шляхів.

18. Сутність міжнародних транспортних перевезень.

19. Які операції здійснюються на етапі підготовки до укладання зовнішньоторговельної угоди?

20. Які операції здійснюються на етапах укладання та виконання зовнішньоторговельної угоди?

21. Які операції здійснюються після завершення виконання

зовнішньоторговельної угоди?

22. Особливості міжнародних перевезень водним транспортом.
23. Особливості міжнародних перевезень залізничним транспортом.
24. Особливості міжнародних перевезень автомобільним транспортом.
25. Особливості міжнародних перевезень повітряним транспортом.
26. Особливості міжнародних перевезень при відправленні товарів поштою.

Тестові завдання

1. В структурі суспільного виробництва транспорт відноситься до:
 - а) виробництва матеріальних благ;
 - б) нематеріального виробництва;
 - в) виробництва матеріальних послуг;
 - г) всі відповіді невірні.
2. Транспортна послуга – це:
 - а) лише перевезення вантажів і пасажирів;
 - б) перевезення вантажів між двома державами;
 - в) будь-яка операція, не пов'язана з процесом перевезення;
 - г) не лише перевезення вантажів і пасажирів, а й будь-яка операція, що не входить до складу процесу перевезення, але пов'язана з ним.
3. Маятникові маршрути із зворотнім порожнім пробігом, на яких застосовується не більше одного транспортного засобу – це:
 - а) малі системи;
 - б) особливо малі системи;
 - в) мікросистеми;
 - г) середні системи.
4. Кільцеві та маятникові маршрути з одним транспортним засобом, на яких у зворотному напрямку транспортується вантаж із частковим або повним завантаженням транспортного засобу – це:
 - а) малі системи;

- б) особливо малі системи;
- в) мікросистеми;
- г) середні системи.

5. Кільцеві та маятникові маршрути з різною кількістю транспортних засобів, що виконують роботу незалежно від інших маршрутів – це:

- а) малі системи;
- б) особливо малі системи;
- в) мікросистеми;
- г) середні системи.

6. Сукупність кількох малих систем, можливо з різними видами транспорту, діяльність яких підпорядкована загальній меті та описується єдиним технологічним графіком (функціонує в інтересах одного клієнта):

- а) малі системи;
- б) особливо малі системи;
- в) мікросистеми;
- г) середні системи.

7. Транспортна система, при якій загальне число маршрутів перевезень в інтересах різних клієнтів, що обслуговуються одним транспортним підприємством, має назву:

- а) мікросистема;
- б) середня система;
- в) велика система;
- г) особливо велика система.

8. Транспортна система, при якій загальне число маршрутів перевезень в інтересах різних клієнтів, що обслуговуються різними транспортними підприємствами, у тому числі різними видами транспорту, має назву:

- а) мікросистема;
- б) середня система;
- в) велика система;

г) особливо велика система.

9. Що з переліченого нижче можна віднести до транспорту загального користування:

- а) залізничний, повітряний, морський транспорт;
- б) автомобільний, повітряний, трубопровідний транспорт;
- в) залізничний і трубопровідний транспорт;
- г) всі відповіді вірні.

10. Що з переліченого нижче не відноситься до транспорту загального користування:

- а) трубопровідний транспорт;
- б) внутрішньовиробничий транспорт;
- в) залізничний транспорт;
- г) повітряний транспорт.

11. За сферою застосування виділяють такі види транспорту:

а) транспорт загального користування та внутрішньовиробничий транспорт;

б) залізничний, морський та повітряний транспорт;

в) залізничний, морський, трубопровідний транспорт;

г) транспорт загального користування, мікросистеми, особливо малі системи.

12. Прийняття рішення щодо виду транспорту відноситься до:

- а) тактики транспорту;
- б) стратегії транспорту;
- в) операцій транспорту;
- г) мікросистем транспорту.

13. Вибір маршрутів перевезень відноситься до:

- а) тактики транспорту;
- б) стратегії транспорту;
- в) операцій транспорту;
- г) мікросистем транспорту.

14. Прийняття рішень по маршрутах відноситься до:

- а) тактики транспорту;
- б) стратегії транспорту;
- в) операцій транспорту;
- г) мікросистем транспорту.

15. Завантаження транспортних засобів відноситься до:

- а) тактики транспорту;
- б) стратегії транспорту;
- в) операцій транспорту;
- г) мікросистем транспорту.

16. Вибір перевізників відноситься до:

- а) тактики транспорту;
- б) стратегії транспорту;
- в) операцій транспорту;
- г) мікросистем транспорту.

17. Диспетчеризація відноситься до:

- а) тактики транспорту;
- б) стратегії транспорту;
- в) операцій транспорту;
- г) мікросистем транспорту.

18. При відправленні однорідних вантажів залізничним транспортом не менше як у 25 вагонах вантажні перевезення відносяться до:

- а) дрібних відправок;
- б) малотоннажних і контейнерних перевезень;
- в) маршрутних перевезень;
- г) групових перевезень.

19. При здійсненні перевезень залізничним транспортом у обсязі до 10 тонн вантажні перевезення відносяться до:

- а) дрібних відправок;
- б) малотоннажних і контейнерних перевезень;

в) маршрутних перевезень;

г) групових перевезень.

20. При здійсненні перевезень залізничним транспортом у обсязі до 10...30 тон вантажні перевезення відносяться до:

а) дрібних відправок;

б) малотоннажних і контейнерних перевезень;

в) маршрутних перевезень;

г) групових перевезень.

21. При відправленні однорідних вантажів залізничним транспортом по одному перевізному документі в кількості 2...25 вагонів вантажні перевезення відносяться до:

а) дрібних відправок;

б) малотоннажних і контейнерних перевезень;

в) маршрутних перевезень;

г) групових перевезень.

22. В залежності від обсягу перевезень вантажні перевезення на морському та річковому транспорті поділяються на:

а) малі, збірні, суднові відправлення;

б) малі, групові, суднові відправлення;

в) збірні, суднові, маршрутні відправлення;

г) суднові та маршрутні відправлення.

23. В залежності від обсягу перевезень вантажні перевезення на автомобільному транспорті поділяються на:

а) перевезення дрібними партіями та у контейнерах;

б) розподілу перевезень за обсягом не передбачено;

в) дрібнопартійні і масові;

г) всі відповіді невірні.

24. В залежності від обсягу перевезень вантажні перевезення на повітряному транспорті поділяються на:

а) перевезення дрібними партіями та у контейнерах;

- б) розподілу перевезень за обсягом не передбачено;
- в) дрібнопартійні і масові;
- г) всі відповіді невірні.

25. В залежності від обсягу перевезень вантажні перевезення на трубопроводному транспорті поділяються на:

- а) перевезення дрібними партіями та у контейнерах;
- б) розподілу перевезень за обсягом не передбачено;
- в) дрібнопартійні і масові;
- г) всі відповіді невірні.

26. В залежності від номенклатури вантажів вантажні перевезення поділяються на:

- а) наливні, насипні, малотоннажні, наволочні;
- б) наливні, насипні, контейнерні, пакетні, штучні;
- в) насипні, контейнерні, наволочні, пакетні, штучні;
- г) дрібнопартійні, насипні, малотоннажні.

27. В залежності від напрямку перевезень вантажні перевезення на морському транспорті поділяються на:

- а) перевезення у каботажі та у закордонному плаванні;
- б) перевезення по великих і малих річках, озерах, з виходом на море, по річці Дунай у міжнародному сполученні;
- в) перевезення в міській смузі, приміській, міжрайонні, міжміські, міжнародні перевезення;
- г) переміщення товарів усередині країни та за її межі.

28. В залежності від напрямку перевезень вантажні перевезення на річковому транспорті поділяються на:

- а) перевезення у каботажі та у закордонному плаванні;
- б) перевезення по великих і малих річках, озерах, з виходом на море, по річці Дунай у міжнародному сполученні;
- в) перевезення в міській смузі, приміській, міжрайонні, міжміські, міжнародні перевезення;

г) переміщення товарів усередині країни та за її межі.

29. В залежності від напрямку перевезень вантажні перевезення на повітряному транспорті поділяються на:

а) перевезення у каботажі та у закордонному плаванні;

б) перевезення по великих і малих річках, озерах, з виходом на море, по річці Дунай у міжнародному сполученні;

в) перевезення в міській смузі, приміські, міжрайонні, міжміські, міжнародні перевезення;

г) переміщення товарів усередині країни та за її межі.

30. В залежності від напрямку перевезень вантажні перевезення на трубопроводному транспорті поділяються на:

а) перевезення у каботажі та у закордонному плаванні;

б) перевезення по великих і малих річках, озерах, з виходом на море, по річці Дунай у міжнародному сполученні;

в) перевезення в міській смузі, приміські, міжрайонні, міжміські, міжнародні перевезення;

г) переміщення товарів усередині країни та за її межі.

31. В залежності від напрямку перевезень вантажні перевезення на автомобільному транспорті поділяються на:

а) перевезення у каботажі та у закордонному плаванні;

б) перевезення по великих і малих річках, озерах, з виходом на море, по річці Дунай у міжнародному сполученні;

в) перевезення в міській смузі, приміські, міжрайонні, міжміські, міжнародні перевезення;

г) переміщення товарів усередині країни та за її межі.

32. Виділяють наступні види транспортних вузлів:

а) приватні, державні;

б) природні, штучні;

в) прості, комбіновані;

г) спеціалізовані, інтегральні.

33. В залежності від виду транспортні шляхи поділяються на:

- а) природні, штучні, штучно удосконалені природні;
- б) шляхи загального користування, приватні шляхи, шляхи сполучення загального користування, що належать приватним особам;
- в) автомобільні, залізничні дороги, річні, морські, повітряні, трубопровідні шляхи;
- г) інтегральні та спеціалізовані шляхи.

34. За приналежністю транспортні шляхи поділяються на:

- а) природні, штучні, штучно удосконалені природні;
- б) шляхи загального користування, приватні шляхи, шляхи сполучення загального користування, що належать приватним особам;
- в) автомобільні, залізничні дороги, річні, морські, повітряні, трубопровідні шляхи;
- г) інтегральні та спеціалізовані шляхи.

35. За характером транспортних засобів транспортні шляхи поділяються на:

- а) природні, штучні, штучно удосконалені природні;
- б) шляхи загального користування, приватні шляхи, шляхи сполучення загального користування, що належать приватним особам;
- в) автомобільні, залізничні дороги, річні, морські, повітряні, трубопровідні шляхи;
- г) інтегральні та спеціалізовані шляхи.

36. Міжнародні перевезення вантажів забезпечуються такими видами транспорту:

- а) морським, річковим, залізничним, повітряним, автомобільним, трубопровідним;
- б) морським, річковим, залізничним, повітряним, автомобільним;
- в) лише морським і повітряним;
- г) морським, повітряним і залізничним.

37. На якому етапі зовнішньоторговельної угоди оформлюються

транспортні, товаросупроводжувальні та страхові документи:

- а) на етапі підготовки до укладання контракту;
- б) на етапах укладання та виконання контракту;
- в) після завершення виконання контракту;
- г) всі відповіді невірні.

38. На якому етапі зовнішньоторговельної угоди розраховується попередній кошторис транспортних витрат:

- а) на етапі підготовки до укладання контракту;
- б) на етапах укладання та виконання контракту;
- в) після завершення виконання контракту;
- г) всі відповіді невірні.

39. На якому етапі зовнішньоторговельної угоди вирішуються суперечки між учасниками транспортних операцій:

- а) на етапі підготовки до укладання контракту;
- б) на етапах укладання та виконання контракту;
- в) після завершення виконання контракту;
- г) всі відповіді невірні.

40. Що засвідчує перехід товаром кордону при здійсненні водних перевезень (експорт)?

- а) дата коносаменту;
- б) дата приймально-здавального акту;
- в) дата прибуття до першого порту, проставлена у повідомленні порту;
- г) дата переходу товаром кордону.

41. Що засвідчує перехід товаром кордону при здійсненні водних перевезень (імпорт)?

- а) дата коносаменту;
- б) дата приймально-здавального акту;
- в) дата прибуття до першого порту, проставлена у повідомленні порту;
- г) дата переходу товаром кордону.

42. Що засвідчує перехід товаром кордону при здійсненні

автомобільних перевезень (експорт) транспортом покупця?

- а) дата коносаменту;
- б) дата приймально-здавального акту;
- в) дата прибуття до першого порту, проставлена у повідомленні порту;
- г) дата переходу товаром кордону.

43. Що засвідчує перехід товаром кордону при здійсненні автомобільних перевезень (імпорт) українським транспортом?

- а) дата коносаменту;
- б) дата приймально-здавального акту;
- в) дата прибуття до першого порту, проставлена у повідомленні порту;
- г) дата переходу товаром кордону.

44. Що засвідчує перехід товаром кордону при здійсненні автомобільних перевезень (імпорт) транспортом постачальника?

- а) дата коносаменту;
- б) дата приймально-здавального акту;
- в) дата прибуття до першого порту, проставлена у повідомленні порту;
- г) дата переходу товаром кордону.

45. Що засвідчує перехід товаром кордону при здійсненні залізничних перевезень (експорт)?

- а) дата переходу товаром кордону;
- б) дата штампеля на залізничній накладній, поставлена на прикордонній станції;
- в) дата поштової квитанції;
- г) дата приймально-здавального акта.

46. Що засвідчує перехід товаром кордону при здійсненні залізничних перевезень (імпорт)?

- а) дата переходу товаром кордону;
- б) дата штампеля на залізничній накладній, поставлена на прикордонній станції;
- в) дата поштової квитанції;

г) дата приймально-здавального акта.

47. Що засвідчує перехід товаром кордону при відправленні товарів поштою (експорт)?

а) дата переходу товаром кордону;

б) дата штемпеля на залізничній накладній, поставлена на прикордонній станції;

в) дата поштової квитанції;

г) дата приймально-здавального акта.

48. Що засвідчує перехід товаром кордону при здійсненні залізничних перевезень (імпорт)?

а) дата переходу товаром кордону;

б) дата штемпеля на залізничній накладній, поставлена на прикордонній станції;

в) дата поштової квитанції;

г) дата приймально-здавального акта.

49. Що засвідчує перехід товаром кордону при здійсненні повітряних перевезень (експорт)?

а) дата виписки авіанакладної;

б) дата прибуття літака на перший аеродром на території країни, що зазначена в авіанакладній;

в) дата коносаменту;

г) дата приймально-здавального акта.

50. Що засвідчує перехід товаром кордону при здійсненні повітряних перевезень (імпорт)?

а) дата виписки авіанакладної;

б) дата прибуття літака на перший аеродром на території країни, що зазначена в авіанакладній;

в) дата коносаменту;

г) дата приймально-здавального акта.

ТЕМА 2. ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА УКРАЇНИ В МІЖНАРОДНІЙ СИСТЕМІ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

- 2.1. Сучасні тенденції розвитку міжнародного транспорту.
- 2.2. Загальна характеристика транспортної системи України.
- 2.3. Міжнародні транспортні коридори.

2.1. Сучасні тенденції розвитку міжнародного транспорту

Бурхливий розвиток світової економіки в ХХ ст., інтеграційні процеси, політичні причини сприяли вагомому прогресу на транспорті, швидкому збільшенню вантажопотоків. При цьому транспорт проявив себе в повній мірі як важливий фактор в економіці та геополітиці.

Транспорт виконує інфраструктурну роль в світовій економіці в цілому та в народному господарстві окремих країн, слугує матеріально-економічною базою міжнародних економічних зв'язків. В той же час першочергове значення транспорту в геополітиці визначається тим, що завдяки йому структурується простір. Реальне встановлення або підтримання державної власності на конкретному просторі неможливе без адекватної роботи транспорту. Тому довгостроковий прогноз його розвитку повинен враховувати активну політику держави в цій сфері.

В минулому столітті транспорт показав надзвичайний прогрес як в кількісному, так і в якісному відношенні. Виникли транспортні галузі, яких не існувало раніше: автомобільний та авіаційний транспорт. Фактично це стосується й трубопровідного. На початку ХХІ ст. суттєві зміни в галузі триватимуть. Буде відбуватися постійна підготовка до активних космічних перельотів з пасажирами та вантажами. У повітроплавстві, як і в інших засобах пересування, очікуються досягнення, пов'язані з використанням відновлюваних джерел енергії та зменшенням завдання шкоди оточуючому середовищу. Останнє, зокрема, стимулює впровадження транспортних засобів, що пересуваються на невеликій висоті над поверхнею землі та води (включаючи

льодові та засніжені простори), та інші нові технології.

Ряд складних процесів призводить до того, що транспортні витрати за своїм абсолютним розміром та часткою в кінцевій собівартості продукції виявляються досить значними. Особливо великою є питома вага витрат на перевезення в ціні сировини. Проблеми витрат, а також екологічні та інші проблеми, примушують наближати підприємства, наприклад, з первинної обробки сировини, до родовищ корисних копалин. Результатом є послаблення попиту на перевезення масових суховантажів морськими та річковими судами.

Велике значення має також те, що інтеграція та процеси розвитку інформації значно вплинули на розвиток транспортної логістики. Наслідком цього є серія фундаментальних змін в роботі транспорту завдяки розповсюдженню електронної торгівлі (через Інтернет та ін.). Робота транспорту і служб логістики адаптує до своїх інфраструктур, маркетингових споживчих послуг можливості електронної торгівлі. Поряд з цим, велика увага приділяється кращій організації всієї роботи з транспортної логістики по переміщенню сировини, напівфабрикатів, кінцевої продукції, доставці товарів споживачу. Затрати на такі переміщення в цілому досягають 50% всіх витрат. Практичні висновки змушують або змінювати географічні напрями перевезень, або намагатися організувати виробництво з більш правильним урахуванням розташування ринків.

Морський транспорт в останні роки характеризувався зниженням кількості вантажів, які потребували перевезення, та скороченням відстаней транспортування. Ці тенденції триватимуть також в найближчі 10 років. Розподіл світового торгового флоту за країнами продовжує змінюватися на користь країн відкритої реєстрації. Зацікавлені в зниженні витрат судноплавці переводять свій флот під прапори Панам, Ліберії, Кіпру, Багамських островів тощо. В результаті флот, що плаває під цими прапорами, фактично на 2/3 належить судноплавцям з промислово розвинутих країн, а на 1/3 – з країн, що розвиваються. В цілому в світі триває практика державної допомоги морському транспорту.

Внутрішній водний транспорт на сьогодні втрачає свої позиції внаслідок сезонних обмежень, особливо на річках, які замерзають, в північних та помірних кліматичних поясах, внаслідок екологічних збитків, через нестачу питної води, обмеження швидкості руху річних судів. Прогнозується, що традиційне річкове судноплавство збережеться ще на великих річках, однак надалі воно буде все більш орієнтуватися на круїзно-туристичні цілі.

В найбільш розвинутих країнах триває поступове скорочення перевезення вантажів **залізничним транспортом**. Разом з цим, відмічається тенденція до приватизації залізниць в Європі, створення умов для більшої конкуренції і, тим самим, більшого стимулу технічного розвитку і скорочення транспортних витрат.

Світовий парк автомашин. Спеціалісти прогнозують досить високі темпи зростання парку автомашин та мережі автошляхів. В найбільш розвинутих країнах прогрес в автомобільному транспорті буде виражатися в якісному вдосконаленні транспортних засобів, досягненні високоекологічних ефективних рішень, швидкій зміні моделей. Крім того, триватиме вдосконалення автошляхів, підвищення безпеки руху та ін. Очікується також, що відносна частка світового автопарку, яка припадає на розвинуті держави, зменшиться за рахунок більш швидкого зростання кількості автомашин в країнах, що розвиваються. Проте число автомашин та протяжність шляхів в цих країнах будуть характеризуватися більш скромними якісними показниками.

2.2. Загальна характеристика транспортної системи України

Єдину транспортну систему України становлять:

- транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен);
- промисловий залізничний транспорт;
- відомчий транспорт;

- трубопровідний транспорт;
- шляхи сполучення загального користування [7].

Україна займає вигідне транспортно-географічне становище, особливо щодо напрямів, які з'єднують Західну та Середню Європу із Східною Європою та Азією (Захід – Схід) та Північну Європу із Близьким Сходом (Північ – Південь). Проте вона не повною мірою використовує ці переваги, хоча транспортна система України достатньо розвинута.

Транспортна система – це поєднання видів транспорту на певній території, що максимально задовольняє потреби в перевезенні вантажів і пасажирів, технічних засобів, вантажно-розвантажувального господарства та транспортних комунікацій. Основними елементами транспортної системи є:

- шляхи сполучення;
- транспортні вузли;
- транспортні засоби.

До сфери управління Міністерства транспорту України належить більше двох тисяч підприємств, з яких у підпорядкуванні Укравіатранса знаходиться приблизно 50, Укрморрічфлоту – майже 150, Укравтотранса – близько двохсот, Укрзалізниці – більше 1,5 тисячі. На транспортних підприємствах працюють понад 550 тис. осіб.

2.2.1. Автомобільний транспорт

Автомобільний транспорт – галузь транспорту, яка забезпечує задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях пасажирів та вантажів автомобільними транспортними засобами [3].

Рухомий склад автомобільного транспорту поділяється на вантажний, пасажирський і спеціальний.

До вантажного рухомого складу належать вантажні автомобілі, автомобілі-тягачі, причепа й напівпричепа для перевезення вантажів різних видів. Пасажирський рухомий склад становлять автобуси, легкові автомобілі, пасажирські, напівпричепа. До спеціального рухомого складу належать

автомобілі, причепа й напівпричепа, призначені для виконання, як правило, нетранспортних робіт (санітарні, пожежні, автомайстерні, автокрани та ін.).

Внаслідок загострення питань охорони навколишнього природного середовища та безпеки транспортного процесу набувають ваги проблеми забезпечення перевізників рухомим складом, який відповідав би міжнародним вимогам. Вітчизняні підприємства не в змозі задовольнити потреби автоперевізників, тому постає потреба оновлення автопарку за рахунок придбання автотранспортних засобів іноземного виробництва. Більшість автомобілів, що працюють на міжнародних лініях, одержані українськими перевізниками в оренду, лізинг або як іноземні інвестиції.

Можливості вітчизняних перевізників, що працюють на міжнародних лініях, обмежуються наданням дозволів на міжнародні автомобільні перевезення в окремих напрямках та недосконалим механізмом розподілу цих дозволів між перевізниками. Слід зазначити, що потреби українських перевізників в іноземних дозволах деяких країн значно перевищують річні квоти.

Завдяки переважно рівнинному рельєфу України автомобільний транспорт розвивається порівняно рівномірно по всій території країни, однак щільність мережі автомобільних шляхів на заході країни є вищою. Найважливіші автомобільні траси України:

- Київ – Житомир – Рівне – Львів;
- Київ – Полтава – Харків – Дебальцеве;
- Київ – Умань – Одеса;
- Київ – Глухів;
- Львів – Мукачеве;
- Харків – Запоріжжя – Сімферополь.

Великими вузлами автомобільних доріг є Київ, Львів, Харків, Хмельницький та ін.

2.2.2. Залізничний транспорт

Залізничний транспорт – виробничо-технологічний комплекс організацій і підприємств залізничного транспорту загального користування, призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності тощо [4].

В Україні діє шість залізниць: Південно-Західна (Центр – Київ), Львівська, Південна (Харків), Придніпровська (Дніпропетровськ), Донецька та Одеська.

Найважливіші залізничні магістралі країни:

- Київ – Фастів – Козятин – Здолбунів – Львів;
- Козятин – Жмеринка – Одеса;
- Київ – Конотоп – Шостка;
- Київ – Полтава – Харків – Дебальцеве;
- Фастів – Сміла – Дніпропетровськ – Донецьк;
- Кривий Ріг – Дніпропетровськ – Донецьк;
- Харків – Дніпропетровськ – Запоріжжя – Сімферополь – Севастополь;
- Львів – Мукачеве – Чоп.

Для оптимізації відстаней та вантажообігу введено з'єднувальні лінії: Нижньодніпровськ – Павлоград, Червоний Лиман – Куп'янськ, Фастів – Новоград-Волинський, Чернігів – Овруч – Білокоровичі.

Сполучення з європейськими країнами здійснюється по лініях: Володимир-Волинський – Катовіце, Львів – Краків, Чоп – Прага, Чоп – Будапешт.

На залізничному транспорті здійснюють перевезення контейнерні потяги за маршрутами:

- Маріуполь – Київ, Одеса – Дніпро («Дніпровець»);

- Одеса – Київ («Хрещатик»);
- Одеса – Хмельницький («Поділля»).

Останнім часом набувають розвитку контейнерно-контрейлерні перевезення залізницею. Ці перевезення одержали назву потягів комбінованого транспорту: потяг формується з великих контейнерів і платформ з автомобілями. Потяги комбінованого транспорту здійснюють перевезення територією України та залізницями Білорусі, Литви й Польщі у напрямках:

- Порт Одеса/Чорноморськ – Київ – Вільнюс – порт Клайпеда («Вікінг»);
- Київ – Ковель – Славкув («Ярослав»).

Входження України в європейську єдину залізничну систему потребує вирішення проблеми переобладнання національної залізничної колії (1524 мм) на європейський зразок (1435 мм). У 2004 р. на українсько-польському кордоні (станція Мостиська II) було впроваджено нову технологію застосування візків із розсувними колісними парами, що значно скоротило час простою потягу.

2.2.3. Річковий транспорт

Річковий флот країни перевозить вантажі за трьома напрямками:

- Чорноморсько-Середземноморський,
- Дунайський,
- Дніпровський.

У перевезеннях вантажів і пасажирів провідне місце належить Дніпровському басейну (близько половини водних шляхів).

Основними видами вантажів, що перевозить річковий транспорт, є мінеральні будівельні матеріали, залізна руда та кам'яне вугілля.

Територією країни протікає третя за величиною ріка Європи – Дніпро. Судноплавство здійснюється також по річках Південний Буг, Дністер, Сіверський Донець, Сула, Псел, Самара, Тетерів, Рось, Інгулець, Інгул, Горинь, Тиса.

Через р. Дунай Україна має зв'язок з Румунією, Болгарією, Сербією,

Угорщиною, Словаччиною, Австрією та Німеччиною. Найважливішими річковими портами України є Київ, Дніпропетровськ, Запоріжжя, Херсон, Миколаїв, Черкаси, Кременчук, Ізмаїл, Рені.

2.2.4. Морський транспорт

До складу морського (й річкового) транспорту України входять судноплавні компанії, порти, внутрішні водні шляхи, судноремонтні заводи та інші підприємства. Україна має потужний портовий потенціал. Морський транспорт зосереджений на півдні країни – на узбережжі Чорного та Азовського морів. Найбільші морські торговельні порти України: Чорноморський, Одеський та Південний.

Морський транспорт країни знаходиться у віданні трьох морських пароплавств: Чорноморського, Азовського, Українського Дунайського.

Основні вантажі, що перевозяться морським транспортом: кам'яне вугілля, руди, нафта, метал, будматеріали, обладнання, добрива, фрукти, цукор, чай, тютюн, риба та ін.

Вітчизняний морський транспорт здійснює такі види перевезень:

- малий каботаж – перевезення між портами однієї держави одного моря (наприклад, Чорного);
- великий каботаж – перевезення між портами однієї держави різних морів (наприклад, Чорного й Азовського);
- закордонні (наприклад, між портами України та Болгарії).

Подальший розвиток водного транспорту країни можливий за умови розв'язання низки завдань:

- удосконалення нормативно-правової бази та пристосування її до законодавства ЄС;
- створення умов для формування конкурентоспроможного національного перевізника;
- відкриття судноплавства на р. Дунай у повному обсязі.

2.2.5. Трубопровідний транспорт

Виділяють наступні поняття:

- магістральний трубопровід – технологічний комплекс, що функціонує як єдина система і до якого входить окремий трубопровід з усіма об'єктами і спорудами, зв'язаними з ним єдиним технологічним процесом, або кілька трубопроводів, якими здійснюються транзитні, міждержавні, міжрегіональні поставки продуктів транспортування споживачам, або інші трубопроводи, спроектовані та збудовані згідно з державними будівельними вимогами щодо магістральних трубопроводів;
- промислові трубопроводи (приєднані мережі) – всі інші немагістральні трубопроводи в межах виробництв, а також нафтобазові, внутрішньопромислові нафто-, газо- і продуктопроводи, міські газопровідні, водопровідні, теплопровідні, каналізаційні мережі, розподільчі трубопроводи водопостачання, меліоративні системи тощо [9].

Трубопровідний транспорт виконує важливі функції щодо переміщення нафти, газу та продуктів їхньої переробки.

Трубопровідна система має потужну й розгалужену мережу магістральних нафто- та газопроводів.

Найбільша щільність трубопровідного транспорту на Заході та Сході України, дещо менша – в її середній частині.

Мережа нафтопроводів менш щільна порівняно з газопроводами. Основними з них є: транзитний нафтопровід «Дружба», що з'єднує захід України, Угорщину та Словаччину із Західною Європою; нафтопроводи Лисичанськ – Кременчук – Херсон – Одеса; Прилуки – Кременчук; Грозний – Луганськ – Лисичанськ; Долина – Дрогобич.

2.2.6. Авіаційний транспорт

Перевезення пасажирів авіаційним транспортом характеризується сезонною нерівномірністю. Обсяг відправлень пасажирів у літні місяці в 3-4 рази вищий порівняно із зимовим періодом. Основним видом перевезень вантажів авіаційним транспортом є пошта.

Інтеграція України до європейської та світової соціально-економічної структури потребує реформування авіаційної галузі в таких напрямках:

- створення на базі Державного міжнародного аеропорту Бориспіль потужного вузлового аеропорту;
- передача до комунальної власності державних регіональних аеропортів;
- впровадження на державному рівні механізму лізингу повітряних суден та авіаційної техніки вітчизняними авіакомпаніями;
- посилення державного контролю за дотриманням безпеки польотів та авіаційної безпеки.

2.3. Міжнародні транспортні коридори

Міжнародний транспортний коридор (МТК) – це комплекс наземних та водних транспортних магістралей з відповідною інфраструктурою на визначеному напрямку, включаючи допоміжні споруди, під'їзні шляхи, прикордонні переходи, сервісні пункти, вантажні та пасажирські термінали, устаткування для управління рухом, організаційно-технічних заходів, законодавчих та нормативних актів, які забезпечують перевезення вантажів та пасажирів на рівні, що відповідає вимогам Європейського Співтовариства.

Робоча група Європейської комісії з проблем розвитку транспортних коридорів пропонує такий варіант визначення МТК. Це – наявність автомобільного, залізничного, водного та змішаних видів транспорту, які здійснюють свою діяльність у безпосередній близькості один від одного або на віддаленні на багато кілометрів, але орієнтованих в одному загальному

напрямку. Офіційні представники України схильні до прийняття такого визначення, однак пропонують враховувати в ньому трубопровідний транспорт.

Основні функції сучасних транспортних коридорів – доставка вантажів найкоротшим шляхом і максимально швидко. При цьому виконуються і такі операції, як перевалка вантажів з одного виду транспорту на інший, оброблення, пакування, сортування тощо.

Для успішного вирішення цих завдань необхідна наявність розвинутої транспортної інфраструктури: автомобільних, залізничних шляхів; комплексів по перевалці, обробці вантажів, водних і повітряних шляхів, залізничних станцій, портів, терміналів, під'їзних шляхів, ремонтних підприємств, сфери послуг.

Виділяють європейські та трансконтинентальні (євразійські) транспортні коридори. Всього існує 10 європейських транспортних коридорів, у чотирьох із них бере участь Україна (№3, 5, 7, 9).

Таблиця 2.1

Європейські транспортні коридори

№	Маршрут	Види транспортних засобів
1.	Гельсінкі – Таллінн – Рига – Каунас - Варшава	залізниці, автошляхи
2.	Берлін – Познань – Варшава – Брест – Мінськ – Смоленськ – Москва – Нижній Новгород	залізниці, автошляхи
3.	Берлін/Дрезден – Вроцлав – Львів - Київ	залізниці, автошляхи
4.	Берлін – Дрезден/Нюрнберг – Прага – Брно – Відень - Братіслава – Будапешт – Арад – Бухарест – Констанца/Крайова – Софія – Пловдив – Салоніки/Стамбул	залізниці, автошляхи, Дунайське паромне сполучення, аеропорти, морські порти, комбінований транспорт
5.	Венеція – Трієст – Любляна – Будапешт – Ужгород – Львів - Київ	залізниці, автошляхи
6.	Гданськ – Торунь – Познань – Варшава – Катовіце - Жиліна	залізниці, автошляхи, комбінований транспорт
7.	Дунайський водний, проходить від Німеччини до Чорного моря, з'єднується з Північним морем через Рейн і Майн. Проходить через Австрію, Словаччину, Угорщину, Хорватію, Сербію, Болгарію, Молдову, Україну, Румунію	водний комбінований транспорт
8.	Тірана – Скоп'є – Софія – Димитровград – Бургас - Варна	залізниці, автошляхи, морський порт Дуррес, комбінований транспорт
9.	Гельсінкі – Київ/Москва – Одеса/Кишинів/Бухарест - Александрополіс	залізниці, автошляхи
10.	Зальцбург – Любляна – Белград – Ніш – Скоп'є - Салоніки	залізниці, автошляхи

Серед трансконтинентальних виділяють наступні МТК:

1) Сибірський: Японія, Південна Корея, Тайвань і т.д. – (морський транспорт) – Порт Східний – (залізничний транспорт) – Брест – (залізничний, вантажний автомобільний, водний транспорт) – Західна і Східна Європа;

2) Американський:

- Японія – (морський транспорт) – Окленд – (залізничний транспорт) – Гарвестон – (морський транспорт) – Європа;

- Японія – (морський транспорт) – Лос-Анджелес – (залізничний транспорт) – Новий Орлеан – (морський транспорт) – Роттердам;

3) Канадський: Японія – (морський транспорт) – Сіетл – (залізничний транспорт) – Монреаль – (морський транспорт) – Гамбург, Роттердам і т.д.

Крім того, останнім часом мова йде про відродження Великого шовкового шляху (його північна гілка пролягає через Україну, південна – через Туреччину).

Європейський Союз активізував діяльність із формування чотирьох євразійських МТК:

- Європа – Кавказ – Азія;
- Балтика – Чорне море;
- Європа – Азія;
- Чорноморське транспортне кільце.

Основні джерела: [1, 2]

Додаткові джерела: [3, 4, 7, 9]

Запитання для самоперевірки

1. Сутність та основні елементи транспортної системи.
2. Що розуміють під поняттям "рухомий склад автомобільного транспорту"?
3. Сучасні тенденції розвитку автомобільного транспорту.
4. Сучасні тенденції розвитку залізничного транспорту.
5. Сучасні тенденції розвитку морського та річкового транспорту.

6. Сучасні тенденції розвитку повітряного транспорту.
7. Сучасні тенденції розвитку трубопровідного транспорту.
8. По яких лініях здійснюється сполучення України із європейськими країнами (залізничний транспорт)?
9. Основні види вантажів, що перевозяться річковим транспортом.
10. Основні види вантажів, що перевозяться морським транспортом.
11. Які види перевезень здійснює вітчизняний морський транспорт?
12. Що розуміють під поняттям "міжнародний транспортний коридор"?
13. Основні функції міжнародних транспортних коридорів.
14. Скільки всього існує європейських транспортних коридорів? У скількох бере участь Україна?
15. Опишіть маршрут міжнародного транспортного коридору №3. Які види транспорту задіяні в цьому коридорі?
16. Опишіть маршрут міжнародного транспортного коридору №5. Які види транспорту задіяні в цьому коридорі?
17. Опишіть маршрут міжнародного транспортного коридору №7. Які види транспорту задіяні в цьому коридорі?
18. Опишіть маршрут міжнародного транспортного коридору №9. Які види транспорту задіяні в цьому коридорі?
19. Трансконтинентальні транспортні коридори.

Тестові завдання

1. Основними елементами транспортної системи є:
 - а) шляхи сполучення, вантажні перевезення, транспортні вузли;
 - б) шляхи сполучення, транспортні вузли, транспортні засоби;
 - в) диспетчеризація, вибір маршрутів, вибір посередників;
 - г) залізничний, повітряний, водний транспорт.
2. Рухомий склад автомобільного транспорту поділяється на:
 - а) простий і комбінований;
 - б) інтермодальний, мультимодальний, юнімодальний;

- в) вантажний, пасажирський, спеціальний;
- г) інтегральний і специфічний.

3. Автомобілі, причеи, напівпричеи для перевезення вантажів різних видів належать до:

- а) простого рухомого складу автомобільного транспорту;
- б) нерухомого складу автомобільного транспорту;
- в) спеціального рухомого складу автомобільного транспорту;
- г) вантажного рухомого складу автомобільного транспорту.

4. Санітарні автомобілі належать до:

- а) простого рухомого складу автомобільного транспорту;
- б) нерухомого складу автомобільного транспорту;
- в) спеціального рухомого складу автомобільного транспорту;
- г) вантажного рухомого складу автомобільного транспорту.

5. Легкові автомобілі належать до:

- а) простого рухомого складу автомобільного транспорту;
- б) інтегрального складу автомобільного транспорту;
- в) спеціального рухомого складу автомобільного транспорту;
- г) пасажирського рухомого складу автомобільного транспорту.

6. Щільність мережі автомобільних шляхів України є вищою:

- а) на заході;
- б) на сході;
- в) на півночі;
- г) на півдні.

7. Які з перелічених міст є великими вузлами автомобільних доріг:

- а) Київ, Львів;
- б) Харків;
- в) Хмельницький;
- г) всі відповіді вірні.

8. Сполучення України з європейськими країнами залізничним транспортом здійснюється по лініях:

а) Львів – Краків;

б) Чоп – Прага;

в) Чоп – Будапешт;

г) всі відповіді вірні.

9. Основними видами вантажів, що перевозяться річковим транспортом є:

а) мінеральні будівельні матеріали, залізна руда, кам'яне вугілля;

б) продукція сільського господарства;

в) нафта і газ;

г) всі відповіді вірні.

10. До найважливіших річкових портів України належить:

а) Херсон;

б) Крим;

в) Одеса;

г) всі відповіді вірні.

11. Який з перелічених видів транспорту не входить до міжнародних транспортних коридорів?

а) автомобільний;

б) залізничний;

в) повітряний;

г) водний.

12. Міжнародний транспортний коридор – це:

а) сукупність різних видів транспорту, які здійснюють свою діяльність у безпосередній близькості один від одного або на віддаленні на багато кілометрів, але орієнтованих в одному загальному напрямку;

б) сукупність автомобільного, повітряного, водного видів транспорт, які здійснюють свою діяльність у безпосередній близькості один від одного або на віддаленні на багато кілометрів, але орієнтованих в одному загальному напрямку;

в) сукупність різних видів транспорту, які здійснюють свою діяльність у безпосередній близькості один від одного або на віддаленні на багато кілометрів, орієнтованих в різних напрямках;

г) всі відповіді вірні.

13. Яке загальне число європейських транспортних коридорів?

а) 5;

б) 10;

в) залежно від країн, які беруть участь у транспортному коридорі;

г) можуть бути різні варіанти.

14. Міжнародний транспортний коридор №3 має такий маршрут:

а) Берлін/Дрезден – Київ – Будапешт – Александрополіс;

б) Берлін – Трієст – Любляна – Київ/Львів;

в) Берлін/Дрезден – Вроцлав – Львів – Київ;

г) Венеція – Трієст – Любляна – Будапешт – Ужгород – Львів – Київ.

15. Міжнародний транспортний коридор №5 має такий маршрут:

а) Берлін/Дрезден – Київ – Будапешт – Александрополіс;

б) Берлін – Трієст – Любляна – Київ/Львів;

в) Берлін/Дрезден – Вроцлав – Львів – Київ;

г) Венеція – Трієст – Любляна – Будапешт – Ужгород – Львів – Київ.

16. Міжнародний транспортний коридор №7 має такий маршрут:

а) Берлін/Дрезден – Київ – Будапешт – Александрополіс;

б) Берлін – Трієст – Любляна – Київ/Львів;

в) Дунайський водний, проходить від Німеччини до Чорного моря, з'єднується з Північним морем через Рейн і Майн;

г) Гельсінкі – Київ – Одеса/Кишинів/Бухарест – Александрополіс.

17. Міжнародний транспортний коридор №9 має такий маршрут:

а) Берлін/Дрезден – Київ – Будапешт – Александрополіс;

б) Берлін – Трієст – Любляна – Київ/Львів;

в) Дунайський водний, проходить від Німеччини до Чорного моря, з'єднується з Північним морем через Рейн і Майн;

г) Гельсінкі – Київ – Одеса/Кишинів/Бухарест – Александрополіс.

18. Які види транспорту входять в Дунайський водний міжнародний транспортний коридор:

а) водний, комбінований

б) внутрішній водний;

в) морський, повітряний, трубопровідний;

г) морський, повітряний, залізничний.

ТЕМА 3. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ТА ОРГАНІЗАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

3.1. Специфіка та види правового регулювання міжнародних транспортних перевезень.

3.2. Багатосторонні міжнародні договори та конвенції щодо міжнародних транспортних перевезень.

3.3. Двосторонні договори України щодо міжнародних транспортних перевезень.

3.4. Одностороннє регулювання міжнародних перевезень (національне законодавство).

3.5. Базисні умови поставки товарів (терміни ІНКОТЕРМС).

3.6. Організація міжнародних перевезень.

3.1. Специфіка та види правового регулювання міжнародних транспортних перевезень

Специфіка правового регулювання міжнародних транспортних перевезень полягає в наступному:

1) найважливіші умови здійснення міжнародних перевезень визначені в транспортних конвенціях (міжнародних угодах. Транспортні конвенції включають в себе:

- уніфіковані матеріально-правові норми (регулюють вимоги до

перевізної документації, порядку приймання вантажу до перевезення та його видачі в пункті призначення, умови відповідності перевізника, процедуру заяви претензій і позовів);

- колізійні норми (норми, що визначають, який з двох законів, вітчизняний чи іноземний, слід застосовувати в конкретній справі), до яких звертаються в разі відсутності уніфікованих правових норм. Переважно договірні колізійні норми відсилають до вітчизняного законодавства.

2) норми конвенцій про міжнародні перевезення є обов'язковими для всіх учасників, імперативними;

3) відображення норм міжнародних договорів у національному законодавстві без попередньої ратифікації, підписання або ж приєднання до них.

Види правового регулювання

1. За кількістю сторін:

- багатостороннє (багатосторонні міжнародні договори);
- двостороннє (двосторонні договори між двома країнами);
- одностороннє (Національне законодавство: національні нормативно-правові акти про міжнародні перевезення, які ґрунтуються на конвенційних нормах або акти, частина норм яких регулює міжнародні перевезення).

2. За предметом договорів:

- щодо виду транспорту (морські, річкові перевезення, авіаперевезення, залізничні перевезення, автомобільні перевезення, переміщення трубопровідним транспортом та лініями електропередачі);
- щодо окремих питань міжнародних перевезень.

3. За напрямом операції:

- експорт;
- імпорт;

- транзит.

3.2. Багатосторонні міжнародні договори та конвенції щодо міжнародних транспортних перевезень

Серед багатосторонніх міжнародних договорів залежно від виду транспорту найпоширеніші такі договори:

- щодо залізничних перевезень – Угода про міжнародні залізничні перевезення (КОТИФ) 1980р.; Угода про міжнародне вантажне сполучення (УМВС) 1950 р.; Угода про міжнародне пасажирське сполучення (УМПС) 1950р.;
- щодо морських перевезень – Конвенція про коносаментні перевезення (Брюссель 1924 р.);
- щодо авіаперевезень – Варшавська конвенція для уніфікації деяких правил стосовно міжнародних повітряних перевезень (із змінами) 1929 р.;
- щодо автомобільних перевезень – Конвенція про договори міжнародного дорожнього перевезення вантажів автомобільним транспортом (Женева 1956 р.).

3.3. Двосторонні договори України щодо міжнародних транспортних перевезень

Україна бере участь переважно у двосторонніх договорах. Договори можуть укладатися від імені Уряду України чи відповідного міністерства, інших центральних органів державної виконавчої влади, до компетенції яких входить укладання таких договорів. Це можуть бути договори, у яких встановлено принципи взаємовідносин у галузі міжнародного транспорту або врегульовано конкретні умови перевезень. Так принципи перевезень встановлені в Угоді між Урядом України і Урядом Туркменістану про основні принципи взаємовідносин у галузі транспорту (10 жовтня 1992 р.).

3.4. Одностороннє регулювання міжнародних перевезень (національне законодавство)

Національне законодавство України в галузі транспорту складається із:

- ЗУ «Про транспорт»;
- ЗУ «Про автомобільний транспорт»;
- ЗУ «Про залізничний транспорт»;
- ЗУ «Про транзит вантажів»;
- ЗУ «Про транспортно-експедиторську діяльність»;
- ЗУ «Про трубопровідний транспорт»;
- Статуту залізниць України;
- Повітряного кодексу України.
- Кодексу торговельного мореплавства України тощо.

У перелічених нормативно-правових актах поряд з питаннями транспортування вантажів та пасажирів в межах території України, висвітлені також питання щодо міжнародних транспортних перевезень. Зокрема, ЗУ "Про автомобільний транспорт, розділ IV має назву "Міжнародні перевезення пасажирів і вантажів". Даний розділ регламентує організацію міжнародних перевезень пасажирів і вантажів, міжнародне співробітництво у сфері міжнародних перевезень пасажирів і вантажів, порядок оформлення і видачі дозволів на міжнародні автомобільні перевезення тощо. Безпосередньо міжнародного аспекту стосується ЗУ "Про транзит вантажів", що зрозуміло із самого визначення транзиту вантажів. Транзит вантажів – перевезення транспортними засобами транзиту транзитних вантажів під митним контролем через територію України між двома пунктами або в межах одного пункту пропуску через державний кордон України [6]. Норми Закону проголошують принципи свободи транзиту вантажів, торкаються питань маршрутів та способів транзиту вантажів. Зазначається, що транзитними вантажами є насипні, наливні, навалочні, товарно -штучні товари, вантажобагаж, що прийняті до перевезення згідно з договором (контрактом). У Законі визначені основні положення стосовно тарифів і розрахунків при транзиті вантажів,

вказано на можливість надання транзитних послуг (робіт), на застосування цивільно-правової відповідальності осіб, винних у порушенні законодавства про транзит вантажів, поданий перелік документів, необхідний для здійснення транзиту.

3.5. Базисні умови поставки товарів (терміни ІНКОТЕРМС)

Міжнародною торговельною палатою були розроблені торговельні терміни, що являють собою універсальний набір базових умов, знання і застосування яких полегшувало здійснення торговельних операцій. Вони ґрунтуються на міжнародній торговельній практиці і звичаях. Збірник називався «Міжнародні правила тлумачення торговельних термінів ІНКОТЕРМС» (International Commercial Terms). В даний час ІНКОТЕРМС діє в новітній редакції 2010 р.

Базисні умови постачання спрощують процес розроблення і укладання контракту, допомагають партнерам знайти спосіб розподілу відповідальності.

3.6. Організація міжнародних перевезень

Міжнародні перевезення в Україні регулюються під керівництвом Міністерства інфраструктури України в особі Державного департаменту авіаційного транспорту України, Державного департаменту морського і річкового транспорту України, Державної адміністрації залізничного транспорту України, Державного департаменту автомобільного транспорту України.

Для здійснення міжнародних перевезень перевізник повинен отримати від уповноваженого органу спеціальний дозвіл (ліцензію). На міжнародні транспортні перевезення встановлюються квоти.

Ліцензування транспортної діяльності. Міжнародними договорами та національним законодавством багатьох держав передбачено, що для здійснення міжнародних перевезень перевізник повинен отримати від уповноваженого органу спеціальний дозвіл (ліцензію). Це питання регулює Закон України "Про

транспорт", постанова Кабінету Міністрів України "Про порядок ліцензування підприємницької діяльності" від 3 липня 1998 р., Порядок обслуговування громадян залізничним транспортом, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 19 березня 1997 р., Указ Президента України "Про запровадження ліцензування діяльності господарюючих суб'єктів у сфері природних монополій" від 17 листопада 1998 р. Відповідно до зазначеного Указу з 1 січня 1999 р. ліцензуванню підлягають:

- надання послуг з користування залізничними коліями та визначеними згідно з переліком Кабінету Міністрів України іншими об'єктами інфраструктури залізничного транспорту загального користування;
- міжнародні перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом; надання за переліком, який визначає Кабінет Міністрів України, спеціалізованих послуг транспортних терміналів, портів, аеропортів.

Питання ліцензування перевезень регулюють Інструкція про порядок видачі суб'єктам підприємницької діяльності ліцензій на здійснення внутрішніх й міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом, Умови і правила ліцензійної діяльності по здійсненню внутрішніх та міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом та контроль за їх дотриманням, затверджені наказом Мінтрансу України 19 липня 1993 р. за № 178 (zareєстрований Міністерством юстиції України 22 липня 1993р. за № 94).

З метою отримання ліцензії на здійснення транспортно-експедиційних перевезень зовнішньоторговельних та транзитних вантажів заявник може звернутися до асоціації "Укрзовніштранс" і подати документи, визначені Інструкцією про порядок видачі спеціальних дозволів (ліцензій) на надання транспортно-експедиційних послуг, умови здійснення та контроль за їх дотриманням при перевезеннях зовнішньоторговельних і транзитних вантажів, що затверджена наказом Міністерства зовнішніх економічних зв'язків України від 17 лютого 1994 р. (zareєстрована у Міністерстві юстиції 28 лютого 1994 р.

за № 36-245). Для отримання ліцензії юридичній особі необхідно подати до компетентних органів наступні документи:

- заяву з переліком видів транспортно-експедиційних послуг, що будуть надаватися;
- реєстраційну картку за встановленою у Інструкції формою;
- копії статуту та засновницької угоди (якщо засновників або уповноважених органів двоє і більше);
- свідоцтво про державну реєстрацію.

Засновницькі документи повинні бути нотаріально засвідчені. У разі, якщо заявник подає оригінали документів до асоціації "Укрзовніштранс", він може засвідчити їх ксерокопії печаткою Асоціації.

Підприємці-громадяни подають заяву, реєстраційну картку, статут, державне свідоцтво про реєстрацію як суб'єкта підприємницької діяльності. Рівень освіти й кваліфікації підтверджується копією диплома та витягом з трудової книжки.

Можливість надання послуг, здійснення яких підлягає ліцензуванню, підтверджується також угодами з організаціями, які отримали ліцензію Національного банку України на розрахунки у валюті між резидентами, фрахт суден, страхування вантажів, здійснення митної очистки, брокерську діяльність. У разі здійснення перевезень залізницею обов'язковою є наявність угоди між експедитором і Українською залізницею.

Питання ліцензування міжнародних перевезень регламентує також Інструкція про умови і правила провадження підприємницької діяльності (ліцензійні умови) з внутрішніх і міжнародних перевезень пасажирів і вантажів залізничним транспортом та контроль за їх дотриманням, затверджена наказом Ліцензійної палати України, Міністерством транспорту України від 11 травня 1999 р. за № 45/249 (zareєстрована у Міністерстві юстиції України 25 травня 1999 р. за № 329/3622).

У деяких випадках здійснення перевезення пасажирів та вантажів не потребує отримання ліцензії. Хоча на сьогодні чіткого переліку таких винятків

чинним законодавством не передбачено, однак ці винятки все-таки існують.

1. Не потрібно одержувати ліцензію при перевезенні своїх працівників з роботи і на роботу. Пояснюється це тим, що Закон про ліцензування передбачає отримання ліцензії при наданні послуг із перевезення. А перевезення своїх працівників пов'язані виключно з власними потребами підприємства та не мають характеру послуг і, отже, не потребують отримання ліцензії.

2. Немає необхідності в отриманні ліцензії при перевезенні продукції власного виробництва. Причому цей виняток поширюється як на перевезення вантажів у межах підприємства або між структурними підрозділами підприємства, так і на доставку такої продукції покупцю.

Таким чином, якщо підприємство використовує транспортні засоби виключно для власних потреб і не надає послуг з автоперевезень іншим особам, то ліцензію одержувати не потрібно.

Квоти на здійснення міжнародних перевезень. Квота – це максимальна кількість дозволів на проїзд транспортного засобу з однієї країни в іншу протягом визначеного періоду.

Наказом Міністерства транспорту України від 26.09.2003 р. № 746 "Про впорядкування системи оформлення, видачі, використання та обліку дозволів на міжнародні перевезення вантажів автомобільним транспортом", затверджено Порядок оформлення і видачі дозволів на поїздку по територіях іноземних держав при виконанні перевезень вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, їх обміну та обліку та Порядок оформлення, видачі, використання, обліку та звітності щодо дозволів Європейської конференції міністрів транспорту (ЄКМТ) на переведення вантажів автомобільним транспортом між країнами-членами ЄКМТ. У них визначено перелік країн-членів ЄКМТ, щодо яких дійсні дозволи ЄКМТ для перевезень вантажів автомобільним транспортом. Серед них такі як: Австрія, Азербайджан, Бельгія, Болгарія, Великобританія, Греція, Грузія, Данія, Естонія та інші.

Міністерство інфраструктури України отримує від секретаріату ЄКМТ

багатосторонню квоту дозволів і передає їх листом у Державний департамент автомобільного транспорту України (Укравтотранс). Укравтотранс є урядовим органом державного управління з питань регулювання діяльності автомобільного транспорту в сфері автотранспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності, який в рамках своїх повноважень погоджує з відповідними органами іноземних держав квоти дозволів на міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і вантажів. Державний департамент автомобільного транспорту здійснює оприбуткування бланків дозволів ЄКМТ, підготовку пропозицій щодо розподілу зазначених дозволів, подання розподілу на затвердження заступнику Міністра транспорту України та передачу дозволів ЄКМТ до Служби міжнародних автомобільних перевезень (СМАП) для оформлення і видачі українським перевізникам.

Після затвердження заступником Міністра транспорту розподілу дозволів ЄКМТ українським міжнародним автоперевізникам надається інформація щодо виділення їм дозволів ЄКМТ.

Оформлення і видачу дозволів ЄКМТ українським автоперевізникам здійснює СМАП згідно із затвердженим розподілом з покриттям ними витрат на проведення організаційної роботи у відповідності до кошторису. Дозволи ЄКМТ оформлюються тільки перевізникам України, які мають ліцензію на міжнародні перевезення вантажів, а також ліцензійні картки на автомобілі.

Розподіл дозволів ЄКМТ між українськими перевізниками проводиться згідно з документом Умови проведення конкурсу на отримання українськими міжнародними автоперевізниками дозволів Європейської конференції міністрів транспорту.

Дозволи ЄКМТ можуть бути вилучені СМАП, якщо вони використовуються перевізниками неефективно або з порушеннями чинного законодавства, і скасовані Державним департаментом автомобільного транспорту. Замість скасованих чи повернутих дозволів ЄКМТ, за погодженням з Державним департаментом автомобільного транспорту, можуть бути видані резервні дозволи ЄКМТ іншому перевізнику на термін, що

залишився.

Дозволи ЄКМТ дають право на здійснення перевезень вантажів транспортними засобами як власними, так і придбаними на умовах лізингу між пунктами завантаження та розвантаження, що розташовані в двох різних країнах – членах ЄКМТ. Вони також дають право на здійснення перевезень вантажів в/з третіх країн, якщо всі три країни є членами ЄКМТ.

Разом з тим, дозволи ЄКМТ не дають права на виконання перевезень вантажів, завантажених на території однієї країни – члена ЄКМТ для розвантаження в іншому місці цієї ж країни (каботажні перевезення), на перевезення вантажів між країною – членом ЄКМТ і країною, що не є членом ЄКМТ та не звільняють від необхідності отримання інших дозволів на транспортування великовагових, великогабаритних та небезпечних вантажів.

Дозволи ЄКМТ оформлюються конкретним перевізникам і не можуть бути передані іншим перевізникам.

Дозволи ЄКМТ мають чинність дії протягом календарного року (річний дозвіл зеленого кольору) чи протягом місяця (короткочасний дозвіл – жовтого кольору з написом навскіс "короткочасний дозвіл"). Короткочасні дозволи не мають чинності на території Австрії, якщо інше не передбачено документами ЄКМТ.

У разі втрати або пошкодження дозволу ЄКМТ перевізник повинен негайно проінформувати про це СМАП, який інформує Державний департамент автомобільного транспорту та Департамент зовнішньоекономічних зв'язків.

Фактори, що впливають на вибір транспортних засобів при здійсненні міжнародних перевезень

- 1) географічне положення країн-експортерів та імпортерів (для острівних країн (Велика Британія, Японія та багатьох інших) основним, а то й єдиними, видами міжнародних перевезень є морський або авіаційний транспорт. У багатьох країнах, а також і в

Україні більша частина міжнародних перевезень здійснюється наземними видами транспорту);

- 2) відстань між країнами (на далеку відстань, що вимірюється тисячами кілометрів, не вигідно користуватись автомобільним транспортом, тому що перевезення невеликого за вагою вантажу обійдеться дуже дорого; у такому разі краще застосовувати залізничний або морський транспорт, що має велику вантажопідйомність);
- 3) характер товару, що перевозиться та його вартість, вартість перевезення (порівняно дешеві товари не можна перевозити дорогим видом транспорту, бо транспортна складова становитиме надто велику частку в кінцевій вартості товару. Найдешевший водний транспорт (якщо не брати до уваги трубопроводи), найдорожчий – авіатransпорт. Тому такі вантажі, як зерно, руда, вугілля, нафта, доцільно перевозити морем, річкою або залізницею. Навіть автотransпорт для таких вантажів не підходить. Автотransпортом перевозять порівняно коштовні речі. Авіатransпортом доцільно перевозити речі, які швидко псуються або потребують термінової поставки з інших причин);
- 4) безпека транспортування;
- 5) швидкість доставляння;
- 6) частота відправок (за планом на добу);
- 7) надійність (додержування щодо графіків доставки);
- 8) перевізна спроможність (спроможність перевозити різні вантажі).

Основні джерела: [1, 2]

Додаткові джерела: [6, 8]

Запитання для самоперевірки

1. В чому полягає специфіка правового регулювання міжнародних транспортних перевезень?
2. Що розуміють під поняттям "транспортна конвенція"? Які норми містяться в даних конвенціях?
3. Види правового регулювання міжнародних транспортних перевезень за

кількістю сторін.

4. Види правового регулювання міжнародних транспортних перевезень за предметом договору.
5. Види правового регулювання міжнародних транспортних перевезень за напрямом зовнішньоекономічних операцій.
6. Багатосторонні міжнародні договори щодо залізничних перевезень.
7. Багатосторонні міжнародні договори щодо морських перевезень.
8. Багатосторонні міжнародні договори щодо авіаперевезень.
9. Багатосторонні міжнародні договори щодо автомобільних перевезень.
10. З якими країнами Україна має двосторонні договори стосовно міжнародних транспортних перевезень?
11. Що розуміють під одностороннім регулюванням міжнародних перевезень?
12. Які закони України та нормативно-правові акти містять норми, що регулюють міжнародні транспортні перевезення?
13. Які питання регламентує Закон України "Про транзит вантажів"?
14. Які органи державної влади України регулюють питання стосовно міжнародних транспортних перевезень?
15. Які операції з міжнародних транспортних перевезень підлягають ліцензуванню?
16. Які документи необхідно подати юридичній особі до компетентних органів для отримання ліцензії на здійснення транспортно-експедиційних перевезень?
17. Які фактори беруться до уваги при виборі виду транспорту?

Тестові завдання

1. Де визначені найважливіші умови міжнародних транспортних перевезень?
а) у законі України "Про транспорт";

б) у національному законодавстві країни, яка здійснює міжнародні перевезення;

в) у транспортних конвенціях;

г) у двосторонніх договорах між країнами.

2. Транспортні конвенції містять такі норми:

а) уніфіковані і колізійні;

б) універсальні і спеціальні;

в) уніфіковані і специфічні;

г) специфічні і колізійні.

3. Вимоги до перевізної документації регулюються:

а) колізійними нормами транспортних конвенцій;

б) уніфікованими нормами транспортних конвенцій;

в) специфічними нормами транспортних конвенцій;

г) комбінованими нормами транспортних конвенцій.

4. Процедура заяви претензій і позовів визначається:

а) колізійними нормами транспортних конвенцій;

б) уніфікованими нормами транспортних конвенцій;

в) специфічними нормами транспортних конвенцій;

г) комбінованими нормами транспортних конвенцій.

5. Норми транспортних конвенцій, які визначають, який з двох законів, вітчизняний чи іноземний, слід застосовувати у конкретній справі, регулюються:

а) колізійними нормами транспортних конвенцій;

б) уніфікованими нормами транспортних конвенцій;

в) специфічними нормами транспортних конвенцій;

г) комбінованими нормами транспортних конвенцій.

6. Норми конвенцій про міжнародні перевезення є:

а) імперативними;

б) не обов'язковими для виконання;

в) обов'язковими для виконання лише в деяких випадках;

г) всі відповіді невірні.

7. Норми міжнародних договорів щодо транспортних перевезень:

а) можуть відображатися у національному законодавстві лише за умови попередньої ратифікації;

б) можуть відображатися у національному законодавстві без попередньої ратифікації;

в) не можуть відображатися у національному законодавстві без попереднього приєднання до них;

г) можуть відображатися у національному законодавстві лише за умови їх попереднього підписання відповідними органами країни;

8. Під одностороннім регулювання міжнародних транспортних перевезень розуміють:

а) угоду між країнами, які здійснюють транспортні перевезення;

б) національне законодавство країни;

в) міжнародні транспортні конвенції;

г) всі відповіді вірні.

9. Для отримання ліцензії на здійснення транспортно-експедиційних перевезень юридичній особі необхідно подати до компетентних органів:

а) заяву з переліком видів транспортно-експедиційних послуг, які будуть надаватись;

б) копію статуту та свідоцтво про державну реєстрацію;

в) реєстраційну картку за встановленою формою;

г) всі відповіді вірні.

10. Найдешевшим видом транспорту є:

а) авіатранспорт;

б) водний транспорт;

в) авіатранспорт та водний транспорт;

г) всі відповіді вірні.

11. Найдорожчим видом транспорту є:

а) авіатранспорт;

б) водний транспорт;

в) авіатранспорт та водний транспорт;

г) всі відповіді вірні.

12. Порівняно дешеві товари доцільніше перевозити:

а) дорогим видом транспорту;

б) лише автотранспортом;

в) дешевим видом транспорту;

г) лише авіатранспортом.

ТЕМА 4. ОРГАНІЗАЦІЯ МІЖНАРОДНОГО ТРАНСПОРТУВАННЯ

4.1. Алгоритм організації транспортування.

4.2. Ієрархічна структура перевезень.

4.3. Інтегровані системи перевезення вантажів.

4.4. Транспортно-експедиційні послуги.

4.5. Тара та упаковка.

4.1. Алгоритм організації транспортування

Організація транспортування є складним процесом, загальний алгоритм якого наведено на рис. 4.1.

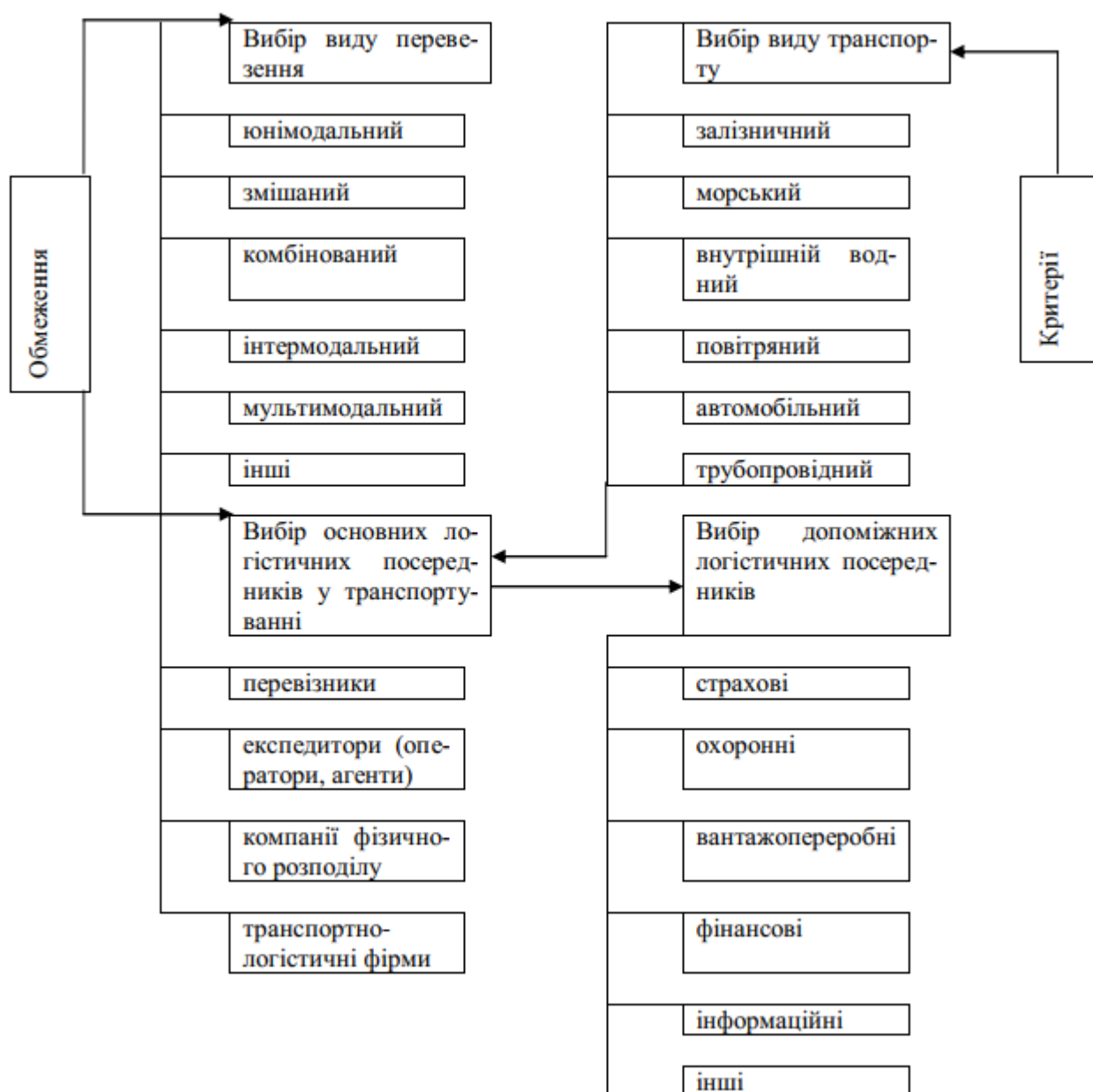


Рис. 4.1. Алгоритм організації транспортування

4.2. Ієрархічна структура перевезень

Структура технології та організації перевезень складається з п'яти рівнів.

1. На першому, вищому рівні знаходяться інтермодальні перевезення, які охоплюють міжнародний рівень. Інтермодальні перевезення – це система доставки вантажів у міжнародному сполученні кількома видами транспорту (за єдиним перевізним документом) і передачі вантажів у пунктах перевалки з одного виду транспорту на інший без участі вантажовласника в єдиній вантажній одиниці або транспортному засобі.

2. На другому рівні розташовані мультимодальні перевезення. Під цим поняттям розуміють прямі змішані перевезення принаймні двома різними видами транспорту, здебільшого, у межах країни.

3. Третій рівень представлений юнімодальними міжрегіональними перевезеннями, тобто прямими перевезеннями лише одним видом транспорту. Даний вид перевезень застосовується переважно за умов, коли відомі початковий та кінцевий пункти транспортування за відсутності проміжних операцій складування і вантажопереробки. Критеріями вибору виду транспорту є вид та обсяг партії вантажу, час доставки, витрати на перевезення.

4. На четвертому рівні знаходяться внутрішньо обласні та міські перевезення спеціалізованими транспортними засобами.

5. П'ятий, найнижчий рівень являє собою перевезення окремими підприємствами та транспортом нетранспортних організацій.

Більш детально розглянемо інтермодальні перевезення, які стосуються міжнародного рівня.

Основними принципами функціонування інтермодальної системи є:

- єдиний комерційно-правовий режим;
- комплексне розв'язання фінансово-економічних аспектів функціонування системи;
- використання систем електронного обміну даними, що забезпечує відстеження за переміщеннями вантажу, передачу інформації та зв'язок:

- єдність усіх ланок транспортного ланцюгу в організаційно-технологічному аспекті, єдина форма взаємодії та координація усіх ланок транспортного ланцюгу, що забезпечують таку єдність;
- кооперація всіх учасників транспортної системи;
- комплексний розвиток транспортної інфраструктури різних видів транспорту.

Інтермодальні перевезення мають такі переваги:

- нижчі транспортні витрати, пов'язані з тим, що кожен вид транспорту використовується на тій ділянці, для якої краще пристосований;
- вища економічна продуктивність та ефективність, завдяки чому зростає конкурентоздатність країни в глобальних масштабах;
- зменшення кількості дорожніх пробок та навантаження на інфраструктурі компоненти;
- отримання більших сум доходів від інвестицій в інфраструктуру;
- вища мобільність людей похилого віку та інвалідів;
- економніше споживання енергії, завдяки чому покращується якість повітря й інші екологічні параметри.

Крім цього, виділяють такі види транспортних перевезень:

1) А-модальні перевезення – перевезення, управління якими здійснюється з єдиного диспетчерського центра незалежно від участі у перевезеннях різних видів транспорту.

2) бімодальні перевезення – перевезення вантажів спеціалізованими транспортними засобами, обладнаними автомобільними шасі та залізничними колісними парами. Перевезення здійснюються як на дорогах, так і на рельсах у складі вантажних і навіть пасажирських потягів.

3) сегментальні (роздільні) перевезення – перевезення, за яких перевізник, що організовує транспортування, приймає на себе відпо-відальність лише за ту частину перевезень, що здійснює особисто.

4.3. *Інтегровані системи перевезення вантажів*

Існують такі інтегровані системи перевезення вантажів:

- Залізниця – автомобільна дорога;
- залізниця – водний шлях;
- залізниця – трубопровід;
- залізниця – повітряний шлях;
- автомобільна дорога – водний шлях;
- автомобільна дорога – повітряний шлях;
- автомобільна дорога – трубопровід;
- водний шлях – трубопровід;
- водний шлях – повітряний шлях;
- повітряний шлях – трубопровід .

Виділяють наступні види інтегрованих транспортних способів транспортування:

1) *"бєрдібєк"* – форма інтермодального транспортування, за якої частину шляху трейлери чи контейнери перевозять літаками;

2) *"фішіібєк"* – форма інтермодального транспортування, за якої частину шляху автомобільні або залізничні контейнери перевозять баржею чи судном;

3) *"ніггіібєк"* – форма інтермодального транспортування, за якої частину шляху трейлери чи контейнери перевозять на плоских залізничних платформах. Тобто низька вартість залізничних перевезень поєднується з гнучкістю та зручністю транспортування вантажними автомобілями;

4) *"роудрейлер"* – поєднання автодорожнього та залізничного видів транспорту. Роудрейлери переміщуються автомобільними дорогами, які всі автомобілі, на колесах, проте, замість того, щоб зачіплювати їх до залізничного потягу, колеса роудрейлерів замінюють на колеса іншого типу, що дозволяє рухатися вздовж колій. Використання роудрейлерів дає змогу економити час транспортування, оскільки немає потреби у виконанні вантажно-

розвантажувальних робіт трейлера або іншого вантажного автомобіля біля потягу. Разом з тим головним недоліком роудрейлера є зниження корисного обсягу вантажу, що транспортується через вагу залізних коліс і, відповідно, збільшення вартості дорожніх перевезень.

Згідно з прогнозами, до 2030 р. переважна більшість перевезень "від дверей до дверей" здійснюватиметься вантажними автомобілями. Ці автомобілі будуть випускати за космічними технологіями, вони споживатимуть незначну кількість пального, їхнє місцезнаходження контролюватимуть навігаційні системи.

4.4. Транспортно-експедиційні послуги

Транспортно-експедиторські послуги можуть надаватись клієнту при внутрішніх перевезеннях територією України, експорті з України, імпорті в Україну, а також транзиті територією України чи іншими державами. Експедитори надають клієнтам послуги відповідно до вимог законодавства України та держав, територією яких транспортуються вантажі. Відповідно до ст. 8 Закону України "Про транспортно-експедиторську діяльність" від 01.07.2004 р. № 1955-IV (далі - Закон № 1955) такі послуги можуть включати:

- забезпечення оптимального транспортного обслуговування, а також організацію перевезення вантажів різними видами транспорту територією України та іноземних держав відповідно до умов договорів (контрактів), укладених відповідно до вимог Міжнародних правил щодо тлумачення термінів "Інкотермс";
- фрахтування національних, іноземних суден та залучення інших транспортних засобів, забезпечення їх подачі в порти, на залізничні станції, склади, термінали або інші об'єкти для своєчасного відправлення вантажів;
- здійснення роботи, пов'язаної з прийманням, накопиченням, подрібненням, доробкою, сортуванням, складуванням, зберіганням, перевезенням вантажів;

- ведення обліку надходження та відправлення вантажів з портів, залізничних станцій, складів, тер шалів або інших об'єктів;
- організацію охорони вантажів під час їх перевезення, перевалки та зберігання;
- організацію експертизи вантажів;
- здійснення оформлення товарно-транспортної документації та її розсилання за належністю;
- надання в установленому законодавством порядку учасникам транспортно-експедиторської діяльності заявки на відправлення вантажів та наряди на відвантаження;
- забезпечення виконання комплексу заходів з відправлення вантажів, що надійшли в некондиційному стані, з браком, у пошкодженій, не міцній, нестандартній упаковці або такій, що не відповідає вимогам перевізників;
- здійснення страхування вантажів та своєї відповідальності;
- забезпечення підготовки та додаткового обладнання транспортних засобів і вантажів згідно з вимогами нормативно-правових актів щодо діяльності відповідного виду транспорту;
- забезпечення оптимізації руху матеріальних потоків від вантажовідправника до вантажоодержувача з метою досягнення мінімального рівня витрат;
- здійснення розрахунків з портами, транспортними організаціями за перевезення, перевалку, зберігання вантажів;
- оформлення документів та організацію роботи відповідно до митних, карантинних та санітарних вимог;
- надання підготовленого транспорту, який має додаткове обладнання згідно з вимогами, передбаченими законодавством;

надання інших допоміжних та супутніх транспортно-експедиторських послуг, що передбачені договором транспортного експедирування і не суперечать законодавству.

Види транспортно-експедиційних послуг

1. Послуги виробничого характеру:
 - підкомплектівка (підбір різного виду вантажів, необхідних для єдиного виробничого процесу);
 - підготовка до виробництва тощо.
2. Транспортні послуги:
 - завезення вантажу;
 - здійснення процесу перевезення;
 - вивезення вантажу.
3. Вантажно-розвантажувальні послуги:
 - вивантаження;
 - перевалка;
 - навантаження.
4. Експедиційні послуги:
 - супроводження вантажу;
 - оформлення документів;
 - різні види розрахунків.
5. Інформаційні послуги.

Експедиційні послуги можуть надавати як різні транспортні організації, так і організації-посередники. Для всіх цих організацій вони є однією з найважливіших операцій. Підставою для надання експедиційних послуг є договір, який укладається між відправником, одержувачем і транспортно-експедиційною організацією. Стосунки сторін, що не передбачені договором, регулюються законодавством. Транспортно-експедиційна організація має право взяти на себе увесь комплекс послуг чи тільки частину їх, залежно від укладеного Договору. В договорі зазначають порядок і терміни виконання операцій з обслуговування. Транспортно-експедиційні організації можуть виконувати деякі допоміжні операції: пакування, перепакування та поділ великих вантажів на більш дрібні, зміну пошкодженої тари, відправницьке маркірування деяких вантажних місць, супроводження вантажів на шляху

прямування, зберігання їх до відправлення тощо. Обов'язком вантажовідправника є своєчасна підготовка вантажу до здавання.

Доручення експедитору на виконання певних операцій оформляється спеціальним документом, який називається відвантажувальним дорученням (транспортним дорученням або транспортною інструкцією). Під відвантажувальним дорученням розуміють документ, який залежно від умов поставки виписується вантажовідправником або вантажоотримувачем звичайно на бланку транспортно-експедиційної фірми і містить перелік операцій, які доручаються експедитору, та докладні інструкції щодо їх виконання.

Відвантажувальне доручення містить наступні відомості:

- назву та адресу відправника із зазначенням, є він виробником, чи ні;
- дату замовлення з зазначенням, як це замовлення було оформлене, а також точну дату поставки;
- вид упакування або вказівку, як пакувати;
- порядок оформлення коносаментів, залізничної накладної або авіанакладної;
- необхідність страхування товару і при наявності цього – розмір страхової суми;
- у випадках, коли вантажоотримувач відкриває акредитив на користь вантажовідправника, експедитору передається копія акредитива із зазначенням усіх даних, необхідних для правильного виконання відвантаження;
- умови поставки із зазначенням, які витрати з доставки товару несе продавець і які покупець.

До відвантажувального доручення звичайно додаються копії товарних рахунків, імпортерських ліцензій або валютного дозволу.

Послідовність виконання транспортно-експедиційних операцій з вантажами, що приймаються до відправлення:

- 1) вантажовідправник передає транспортно-експедиційній організації

- (ТЕО) повідомлення і накладну відповідного виду транспорту;
- 2) ТЕО візує накладну, виписує наряд на відправлення у трьох примірниках;
 - 3) ТЕО передає експедитору або шоферу-експедитору два наряди (примірник та дублікат) і накладну, складену ТЕО. Експедитор розписується на корінці наряду, і цей корінець залишається в ТЕО для обліку;
 - 4) експедитор їде на склад відправника і передає йому накладну ТЕО і наряд з дублікатом;
 - 5) визначається маса вантажу, відправник підписує накладну ТЕО і передає товар експедитору. Експедитор підписує наряд відправлення (засвідчує прийняття товару) і залишає його відправнику. У дублікаті наряду і дорожньому листі водія вантажовідправник відмічає час прибуття на склад і відправлення зі складу;
 - 6) експедитор везе вантаж на станцію, порт чи пристань, здає його на склад за накладною;
 - 7) вагар складу розписується у дублікаті наряду на відправлення про прийняття вантажу, відмічає час прибуття та відправлення автомобіля;
 - 8) експедитор звітує перед ТЕО за дублікатом наряду на відправлення. На корінці наряду роблять позначку про виконання операції;
 - 9) накладну від вагара складу передають у товарну (вантажну) контору станції, порту чи пристані, там її таксують і виписують дорожню відомість;
 - 10) товарний касир ТЕО розкредитує всі накладні на вантажі, що відправляються, тобто сплачує вантажовідправлення та одержує квитанцію на прийнятий до перевезення вантаж;
 - 11) квитанції передають вантажовідправнику.

Послідовність виконання транспортно-експедиційних операцій з вантажами, що прибувають на адресу вантажоодержувачів:

- 1) товари прибувають на станцію (порт, пристань), перевізні документи надходять у товарну (вантажну) контору;
- 2) у товарній конторі перевізні документи таксують у порядку контролю та перевірки оплат;
- 3) товарний касир ТЕО розкредитовує за вантажоодержувачів документи й одержує накладні на вантаж, що прибув, з виписаними на них дозволами на вивезення зі станції (порту, пристані);
- 4) у ТЕО на кожну накладну виписують по два примірники наряду на прибуття та реєстр;
- 5) експедитору передають накладну, дозвіл на вивезення вантажу, наряд на прибуття та реєстр у двох примірниках;
- 6) видача вантажу експедитором на склад вантажоодержувача засвідчується підписом і штампом на наряді про прибуття;
- 7) накладну та реєстр (під розписку на другому примірнику реєстру) передають вантажоодержувачу;
- 8) експедитор звітує перед ТЕО про виконання операцій за нарядом і другим примірником реєстру.

4.5. Тара та упаковка

Під поняттям тара розуміють особливий вид промислових виробів, призначений для укладання і упаковки різних матеріальних ресурсів. У тарі матеріали пред'являються до перевезень, транспортним організаціям та зберігаються у ній при транспортуванні і збереженні на складах.

Функції тари:

- 1) гарантування проти пошкоджень від механічних дій (ударів, трясіння, бою), забруднення та псування матеріалів від впливів атмосферних опадів, температури, тобто збереження фізико-хімічних якостей матеріалів та їх кількості при переміщенні і складуванні;

- 2) створення відповідних умов для виконання вантажно-розвантажувальних та транспортних операцій на усіх видах транспорту;
- 3) збереження зручностей при укладанні та збереженні матеріалів на складах;
- 4) краще використання складських об'ємів приміщень, вантажопідйомності транспортних засобів та збільшення їх продуктивності;
- 5) полегшення умов праці.

Під упаковкою розуміють засіб або комплекс засобів, забезпечуваних захист продукції від пошкоджень, втрат, а зовнішнє середовище від забруднень. Упаковка сприяє раціональній організації процесу зберігання, реалізації та транспортування продукції. Крім функціонального призначення упаковки, є й інший бік, котрий значно ближче покупцю, і який він приймає як знак марки. Упаковка має підтримувати ринкові позиції ринкової марки. Тому мають значення форма, розміри, кольорова гамма, конструкція, шрифт, що використовується, екологічність та ін.

Класифікація тари:

- зовнішня тара – призначена для транспортування або зберігання у процесі переміщення вантажів від виробника до споживача(більшість видів дерев'яних, металевих, пластмасових та картонних ящиків, бочок, барабанів, пляшок та ін.);
- внутрішня тара (споживча тара, упаковка) – переходить з розміщенням в неї товаром в повну власність споживача (різні паперові обгортки, картонні коробки, ящики, банки, пляшки та ін.);
- цехова тара – використовується для транспортування товарів до робочих місць, доставки і збереження сировини, напівфабрикатів і готової продукції (дерев'яні суцільні і ґратчасті ящики, металеві і пластмасові ящики, піддони, а також коробки з гофрованого картону);
- багатообігова тара – здійснює декілька обігів, обслуговуючи процес просування товарів від виробника до споживача, та належить поверненню постачальнику товару або тарозберігаючим організаціям

відповідно до діючих домовленостей (більшість видів дерев'яної тари (ящики, бочки, барабани), текстильної тари (мішки), тари з полімерних матеріалів (ящики, бочки);

- товаробезлика тара – не має специфічних якостей та особливостей і може бути використана після її звільнення від одних матеріалів для інших. Найбільш ефективним видом тари є контейнери та пакети. Контейнер – це різновид багатообігової тари, наземна транспортна ємність, котра перевантажується за допомогою підйомно-транспортних засобів. Він призначений для перевезення різних видів вантажів. Використання контейнерів при перевезеннях сприяє кращому збереженню вантажів, підвищенню обігу транспортних засобів, скороченню термінів перевезення вантажів, зниженню витрат при перевезенні за рахунок механізації вантажно-розвантажувальних операцій. Виділяють наступні види контейнерів:

1) контейнер-рефрижератор: застосовується для перевезення товарів, які потребують зберігання в холоді (овочі, фрукти, м'ясо, морепродукти, інші свіжі харчові продукти; фотоплівка, інші хімічні вироби тощо);

2) контейнер для перевезення сипучих вантажів: застосовується для перевезення вантажів, які транспортуються без упакування їх у мішки (тару) (зернові тощо); у кришці даного контейнера наявні люки;

3) контейнер з відкритим верхом: застосовується для перевезення вантажів з негабаритною висотою, важких вантажів; в даних контейнерах можливе навантаження та вивантаження через верх;

4) контейнер з відкритим боком: застосовується для перевезення довгомірних та дрібних збірних вантажів; наявні бокові двері;

5) контейнер-каркас: застосовується для перевезення довгомірних та великовагових вантажів; немає даху, бокових поверхонь та дверей; є можливість навантаження з боків та зверху;

6) контейнер-піддон: застосовується для перевезення великогабаритних вантажів, які неможливо перевозити у звичайних контейнерах; немає стін і даху;

7) контейнер-цистерна: застосовується для перевезення рідких вантажів; являє собою цистерну, яка встановлена у сталюу структуру.

Види контейнерних вантажів

1. "Повністю завантажений контейнер" (Full Container Load Cargo, FCL) – при транспортуванні великих вантажів вантажовідправник доставляє визначену кількість вже повністю завантажених контейнерів безпосередньо у контейнерний термінал. При перевозці контейнерів FCL звичайно застосовують умови СУ – СУ (контейнерний термінал місця відвантаження – контейнерний термінал місця призначення).

2. "Менш ніж повністю завантажений контейнер" (Less than Container Load Cargo, LCL) – застосовується для транспортування дрібних вантажів, коли один контейнер вміщує вантажі, які належать різним вантажовідправникам. Вантаж доставляється на станцію для оброблення контейнерів (CFS – Container Freight Station), де здійснюється сортування і завантаження у контейнери. При перевозці контейнерів LCL звичайно застосовуються умови CFS – CFS (склад для сортування і завантаження дрібних вантажів місця відвантаження – склад для сортування і навантаження дрібних вантажів місця призначення).

Основні джерела: [1, 2]

Додаткові джерела: [6, 7, 8]

Запитання для самоперевірки

1. Що розуміють під вибором виду перевезення в алгоритмі організації транспортування?

2. Перерахуйте можливі способи перевезення в алгоритмі організації транспортування.

3. Хто може виступати у якості основних логістичних посередників при здійсненні процесу транспортування?

4. Хто може виступати у якості допоміжних логістичних посередників при здійсненні процесу транспортування?

5. Які основні операції включає в себе алгоритм організації

транспортування?

6. Що представляє собою ієрархічна структура перевезень?
7. Сутність та основні переваги інтермодальних перевезень.
8. Сутність мульти- та юнімодальних перевезень.
9. Сутність А-модальних, бімодальних та сегментальних перевезень.
10. Види інтегрованих перевезень.
11. Поясніть сутність понять "бердібек", "фішібек", "піггібек".
12. Що розуміють під поняттям "роудрейлер"? Які основні переваги та недоліки роудрейлерів?
13. Види транспортно-експедиційних послуг.
14. Порядок виконання транспортно-експедиційних операцій з вантажами, що приймаються до відправлення.
15. Порядок виконання транспортно-експедиційних операцій з вантажами, що прибувають на адресу вантажоодержувачів.
16. Сутність та види тари.
17. Сутність та види контейнерів.
18. Види контейнерних вантажів.

Тестові завдання

1. На вершині ієрархічної структури перевезень знаходяться:
а) мультимодальні перевезення;
б) юнімодальні перевезення;
в) інтермодальні перевезення;
г) А-модальні перевезення.
2. Система доставки вантажів у міжнародному сполученні кількома видами транспорту (за єдиним перевізним документом) і передачі вантажів у пунктах перевалки з одного виду транспорту на інший без участі вантажовласника в єдиній вантажній одиниці або транспортному засобі має назву:
а) мультимодальні перевезення;

- б) юнімодальні перевезення;
- в) інтермодальні перевезення;
- г) А-модальні перевезення.

3. Прямі змішані перевезення принаймні двома різними видами транспорту, здебільшого, у межах країни мають назву:

- а) мультимодальні перевезення;
- б) юнімодальні перевезення;
- в) інтермодальні перевезення;
- г) А-модальні перевезення.

4. Прямі перевезення лише одним видом транспорту мають назву:

- а) мультимодальні перевезення;
- б) юнімодальні перевезення;
- в) інтермодальні перевезення;
- г) А-модальні перевезення.

5. Перевезення, управління якими здійснюються з одного диспетчерського центру, незалежно від участі в них різних видів транспорту, мають назву:

- а) мультимодальні перевезення;
- б) юнімодальні перевезення;
- в) інтермодальні перевезення;
- г) А-модальні перевезення.

6. Перевезення, за яких перевізник, який організовує транспортування, приймає на себе відповідальність лише за ту частину перевезень, що здійснює особисто, мають назву:

- а) А-модальні перевезення;
- б) бімодальні перевезення;
- в) сегментальні перевезення;
- г) юнімодальні перевезення.

7. Форма інтермодального транспортування, за якої частину шляху трейлери чи контейнери перевозяться літаками, має назву:

а) піггібек;

б) фішібек;

в) бердібек;

г) роудрейлер.

8. Форма інтермодального транспортування, за якої частину шляху автомобільні та залізничні контейнери перевозяться баржею чи судном, має назву:

а) піггібек;

б) фішібек;

в) бердібек;

г) роудрейлер.

9. Згідно порядку виконання транспортно-експедиційних операцій, вантажовідправник передає транспортно-експедиційній організації:

а) два наряди та накладну відповідного виду транспорту;

б) копію накладної та наряд з дублікатом;

в) реєстраційну картку за встановленою формою та накладну відповідного виду транспорту;

г) повідомлення і накладну відповідного виду транспорту.

10. Після прибуття вантажу на станцію (порт, пристань) перевізні документи надходять:

а) до вантажоодержувача;

б) до експедитора;

в) у товарну (вантажну) контору;

г) до вантажовідправника.

ТЕМА 5. ОСОБЛИВОСТІ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ РІЗНИМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТУ

- 5.1. Міжнародні морські перевезення.
- 5.2. Міжнародні залізничні перевезення.
- 5.3. Міжнародні автомобільні перевезення.
- 5.4. Міжнародні повітряні перевезення.

5.1. *Міжнародні морські перевезення*

Особливості міжнародних морських перевезень:

- низька вартість перевезень порівняно з іншими видами транспорту (у 2 рази нижча, ніж на залізничному транспорті);
- мобільність (є можливість легко перейти з одного маршруту до іншого);
- практично необмежена пропускна спроможність морських шляхів;
- велика вантажопідйомність;
- незначні витрати палива (рух між портами здійснюється найкоротшими шляхами);
- немає габаритних обмежень;
- продуктивність праці у 5 разів вища, ніж на залізничному транспорті.

При здійсненні морських перевезень керуються, насамперед, багатосторонніми міжнародними договорами, які містять уніфіковані правила перевезень. Серед них:

- Брюссельська конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент (1924 р.);
- Міжнародна конвенція про обмеження відповідальності власників морських суден (1957 р.);
- Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про цивільну юрисдикцію по справах про зіткнення суден (1952 р.);

- Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких перевезень морем багажу пасажирів (1967 р.);
- Міжнародна конвенція ООН про морські перевезення вантажу (1978 р.);
- Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу (1974 р.).

Форми організації морських перевезень

Залежно від регулярності рейсу і форми договору існує дві форми організації перевезень морським транспортом:

- лінійна (регулярна);
- трампова (нерегулярна).

Лінійна форма перевезень забезпечує регулярні перевезення між портами генеральних вантажів за заздалегідь оголошеним розкладом. Перевезення організовуються на сталих географічних напрямках міжнародної торгівлі готовою промисловою продукцією, напівфабрикатами, продовольчими та іншими товарами.

Регулярні лінії бувають:

- односторонні – характеризуються тим, що на них працюють судна тільки одної країни чи одної судноплавної компанії;
- двосторонні, на яких працюють судна двох країн (за узгодженням) або двох судноплавних підприємств;
- конференціальні, на яких працюють судна двох чи більше компаній з одної чи різних країн. Головне призначення конференційних ліній (конференційних угод) полягає у встановленні однакових тарифів й умов перевезення для всіх учасників перевезень. Згідно до Кодексу проведення лінійних конференцій, який був розроблений в рамках ООН в 1974 році, конференцією вважається група, що складається з двох чи більше перевізників, які надають послуги по міжнародних лінійних перевезеннях у визначеному напрямку.

Переваги лінійного судноплавства:

- завчасне приймання вантажу від відправника і зберігання його на своїх складах до приходу судна;
- дотримання строків розкладу;
- стабільні ціни;
- наявність широкої мережі агентів.

У трамповому судноплавстві судна експлуатуються на нерегулярній основі, без чіткого розкладу і скеровуються судовласниками туди, де є попит на тоннаж. Транспортуються, як правило, масові вантажі, що перевозяться навалом чи наливом (деревина, вугілля, зерно, нафтопродукти тощо).

Договір морського перевезення (договір фрахтування судна) у трамповому судноплавстві укладається між морським перевізником (фрахтівником) та вантажовідправником або вантажоодержувачем (фрахтувальником) і має форму чартеру. Під чартером розуміють договір фрахтування, договір морського перевезення. При чартері для перевезення вантажу надається усе судно, його частини чи окремі приміщення.

Основні пункти чартерного договору:

- час і місце укладання чартеру;
- повне юридичне найменування сторін (преамбула чартеру);
- назва й опис судна;
- право заміни початкове вказаного терміну;
- рід вантажу;
- місце навантаження та розвантаження;
- умови навантаження та розвантаження;
- порядок оплати фрахту;
- термін подачі судна;
- інші умови (льодове застереження, застереження за обставин непоборної сили тощо).

Вартість перевезення вантажу траповим судном визначається розміром фрахтової ставки, яка складається залежно від ринкової кон'юнктури та

встановлюється судновласником.

Основним документом у морських перевезеннях є коносамент (Bill of Lading, B/L) – документ, що підтверджує прийняття товару до перевезення морським шляхом і зобов'язує перевізника видати товар законному власнику. До морських транспортних документів також відносяться штурманська розписка, на основі якої виписується коносамент, навантажувальний ордер, морська накладна, докова розписка, акт-повідомлення, що є підставою для пред'явлення у разі, якщо вантаж постраждав під час перевезення.

Коносамент виконує наступні основні функції:

- є свідоцтвом парох одної компанії про прийняття вантажу (квитанція про прийняття вантажу);
- є зобов'язанням парох одної компанії доставити вантаж у вказане місце (контракт на надання транспортних послуг);
- підтверджує право власника коносаменту вимагати в порту призначення видачу вантажу в обмін на коносамент (свідоцтво права);
- надає законному власнику право передачі закріпленого коносаментом права вимоги вантажу третій особі шляхом проставляння підпису на зворотній стороні (цінний папір).

Коносамент містить наступні пункти:

- найменування судна, перевізника, відправника (shipper/consignor);
- місце прийняття або навантаження вантажу;
- місце призначення або направлення судна (destination);
- найменування вантажу (description of cargo);
- кількість місць (number of packages);
- платежі, які належать перевізнику;
- інші умови, у тому числі умова на перекидання;
- час та місце видачі коносаменту;
- кількість екземплярів коносаменту (number of original B/L); підпис капітана або іншого представника перевізника.

Зазначені реквізити не належать до обов'язкових. Відсутність окремих з

них або наявність яких-небудь інших реквізитів не позбавляє коносамент властивостей транспортного документа. Але відсутність у коносаменті певних реквізитів, наприклад, відомостей про вантаж, позбавляє його функцій товаророзпорядчого документа, він перестає бути цінним папером.

Існують такі види коносаментів:

- 1) іменний коносамент (straight B/L) містить вказівки про те, що товар має бути доставлений певному отримувачу із зазначенням його назви та адреси;
- 2) ордерний коносамент (order B/L) передбачає, що вантажовідправник може передати свої права третій особі, індосувавши коносамент, тобто поставивши на звороті свій підпис та печатку;
- 3) іменний, ордерний та на пред'явника. Коносамент на пред'явника (bearer B/L) передбачає, що товар передається будь-якій особі – утримувачу коносаменту.

Крім вищенаведених видів, існує також береговий (custody B/L) та бортовий (on board B/L, shipped) коносаменти. Береговий коносамент видається у підтвердження прийняття вантажу від відправника на березі, як правило, на складі перевізника. Бортовий коносамент видається якщо вантаж навантажений на судно. При прийнятті на борт судна вантажу, для якого був виданий береговий коносамент, у ньому робиться позначка про навантаження вантажу на судно, вказується дата навантаження та інші позначки. Бортовий коносамент є більш цінним.

Штурманська розписка є засвідченням судновласником прийняття товару до перевезення, її виписує помічник капітана на підтвердження отримання конкретної партії товару на борт судна. Розписка висвітлює видимий стан товарів і дозволяє перевізнику видати коносамент. У ній відображаються результати перевірки, яка здійснюється контролерами судновласника при прийманні товару для навантаження або під час навантаження. Штурманська розписка видається вантажовідправнику, доки не готовий коносамент, або при поставці товару вздовж борту судна (на умовах "FAS"-Free alongside Ship). Вона не є товаророзпорядчим документом, тому судновласник може видати

коносамент, не вимагаючи її повернення.

Морська накладна (лінійна накладна, океанська накладна) – документ, який підтверджує наявність договору перевезення вантажу морським шляхом та прийняття або навантаження вантажу перевізником і за яким перевізник зобов'язується доставити вантаж вантажоотримувачу, зазначеному у документі.

Докова розписка – документ, який видається управлінням порту і свідчить про прийняття товарів для відправки та розміщення на портовий склад.

Акт-повідомлення – документ, що складається у додаток до генерального акта, якщо при прийманні вантажу виявлені нестача, псування, втрата, порушення упакування тощо. Даний документ є підставою для подання претензій стороні, що допустила це.

5.2. Міжнародні залізничні перевезення

Міжнародні залізничні перевезення здійснюються на основі двосторонніх угод і регламентуються залізничною накладною, яка є формою договору між товаровласником і перевізником.

Залежно від системи залізничного сполучення (вони можуть відрізнятися шириною колії, габаритами локомотивів, вагонів, умовами перевезень) регламентація перевезень здійснюється із використанням Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ), Угоди про міжнародне вантажне сполучення (УМВС) або Угоди про міжнародне пасажирське сполучення (УМПС).

Відповідно до УМВС, укладання договору міжнародного перевезення вантажів оформляється складанням залізничної вантажної накладної на залізниці відправлення. Цей документ визначає строки доставки вантажу, встановлює провізні платежі на дорогах країн відправлення та призначення за ставками внутрішніх тарифів, а під час слідування дорогами транзиту – за транзитними тарифами, засвідчує прийняття вантажу до перевезення. Товар передається вантажоодержувачеві, який представляє документ, що засвідчує

його особу. Форма накладної, встановлена УМВС, складається з п'яти листів. Перший лист є оригіналом накладної, що супроводжує вантаж до станції призначення і видається отримувачу разом з п'ятим листом і вантажем. Другий – це дорожня відомість, яка супроводжує вантаж до станції призначення і залишається на залізниці призначення. Кількість дорожніх відомостей повинна відповідати кількості залізниць, які беруть участь у перевезенні. Третій лист є дублікатом накладної. Він видається відправникові після укладання договору перевезення. Дублікат не є товаророзпорядчим документом, але має юридичне значення при зміні договору перевезення й пред'явленні до залізниці претензій про повну втрату вантажу. Четвертий – лист передачі вантажу, що супроводжує вантаж до станції призначення. Він залишається на залізниці призначення. П'ятий – лист-повідомлення про прибуття вантажу, що супроводжує вантаж до станції призначення, видається отримувачеві разом з оригіналом і вантажем. Крім накладної з вантажем, слідує відповідні товаросупровідні документи.

Оскільки існує дві форми накладної, передбачені нормами КОТІФ (Конвенцією по міжнародних вантажних перевезеннях) та УМВС (Угодою про міжнародне вантажне сполучення), при оформленні вантажів з країн СНД, які переміщуються територією інших європейських країн, накладна, складена відповідно до вимог УМПС, оформлюється до прикордонних станції залізниці країни, що межує з СНД. На цій станції вона переоформлюється у накладну, вимоги якої містить КОТІФ. Переоформлення накладної відбувається на прикордонних станціях при відправленні товарів у країни СНД.

Основними відомостями, що містяться у накладній, є наступні:

- назва станції призначення та прикордонних станцій;
- назва вантажу;
- оплата за перевезення;
- оголошена цінність вантажу.

Текст залізничної накладної друкується на стандартних бланках звичайно двома мовами. Залізнична накладна виписується вантажовідправником або його експедитором на ім'я вантажоотримувача. Перевізник скріплює договір

перевезення, ставлячи штампель на накладній та дублікаті, який залишається у вантажовідправника. Накладна йде з вантажем. До кожної накладної додається товаросупроводжувальна документація: відвантажувальна специфікація, сертифікат про якість, пакувальний лист тощо.

Крім того, при залізничних перевезеннях може мати місце комерційний акт – документ, що визначає нестачу, псування, крадіжку вантажу при залізничних перевезеннях. Є підставою для подання вимог стороні, яка допустила псування вантажу.

Ще одним документом є передавальна відомість – документ, який складається на прикордонних станціях для передачі вантажу іноземній залізниці.

Переваги залізничного транспорту:

- висока ефективність при перевезеннях на відстань більше ніж 200 км;
- відносно дешевину та менше забруднення навколишнього середовища порівняно з автомобільним транспортом;
- спроможність перевезення широкої номенклатури різних вантажів;
- незалежність від кліматичних умов;
- можливість доставки вантажів до підприємств із використанням під'їзних шляхів.

На залізниці найбільшим оператором є створений у 1995 р. Український центр транспортного сервісу (УДЦТС) "Ліски". За обсягами контейнерних перевезень вантажів він посідає важливе місце, зокрема йому належить першість в організації маршрутних контейнерних поїздів "Гамбург – Київ – Гамбург", "Стамбул – Миколаїв", "Будапешт – Чоп – Київ". У 2003 р. УДЦТС "Ліски" відкрив регулярні контрейлерні маршрути Чорноморськ – Клайпеда (поїзд "Вікінг") і Київ – Славкув (Польща), поїзд "Ярослав".

5.3. Міжнародні автомобільні перевезення

Міжнародні автомобільні перевезення регламентуються Конвенцією про договір міжнародного перевезення вантажів (КДПВ), підписаного в Женеві

1956 р., Конвенцією про шляховий рух (1968 р.), Конвенцією про дорожні знаки та сигнали (1968 р.), Європейською Угодою про загальні умови виконання міжнародних пасажирських перевезень автобусами (1970 р.), Угодою про міжнародні автомагістралі (1975 р.), Конвенцією про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу (1997 р.) тощо.

Згідно з КДПВ, для здійснення автотранспортного перевезення укладається єдиний договір навіть у випадку його реалізації кількома перевізниками. Послідовні перевізники мають право укласти угоди між собою. Але умови цих угод не повинні відхилятися від положень єдиного договору та зазначеної Конвенції.

Договір перевезення вантажу автотранспортом підтверджується накладною на перевезення вантажу, яка засвідчує прийняття вантажу перевізником, але не вважається товаророзпорядчим документом. Автодорожня накладна (накладна автодорожнього перевезення) – транспортний документ, що підтверджує наявність договору між перевізником і відправником про автодорожнє перевезення вантажів. Для міжнародних автодорожніх перевезень цей документ має містити, принаймні, відомості, що передбачаються Конвенцією про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів (КДПВ):

- дату відвантаження;
- назву вантажу, що підлягає перевезенню;
- ім'я та адресу перевізника;
- назву одержувача;
- строк доставки;
- розмір штрафу за затримку у доставці;
- вартість перевезення.

Накладна складається в трьох примірниках. Перший вручається відправникові, другий додається до товару, третій залишається у перевізника. Іноді накладну складають у чотирьох примірниках, два з яких залишаються у перевізника. Накладну підписують відправник та перевізник. При доставці для

розвантаження покупцеві, він вказує час прибуття автомашини для розвантаження і вибуття після розвантаження, підписує накладну і засвідчує підпис печаткою. Вантаж видається зазначеному в ній отримувачу.

У накладній на міжнародне перевезення, зокрема, вказують:

- місце і дату її складання;
- назву та адресу відправника й перевізника;
- місце і дату прийняття вантажу до перевезення;
- місце його передачі отримувачеві;
- назву та адресу отримувача;
- прийняте позначення характеру вантажу і спосіб його упаковки, а у випадку перевезення небезпечних вантажів – їх звичайно визнане позначення;
- кількість вантажних місць, їх маркування та номери;
- вагу вантажу брутто або її місткість вантажу, виражену в інших одиницях виміру;
- витрати, пов'язані з перевезенням (провізна плата, митні збори, додаткові та інші витрати, зроблені з моменту укладення договору до здачі вантажу);
- відомості, необхідні для виконання митних інших формальностей.

До автотранспортної накладної відправник додає необхідні документи. Наприклад, пакувальні листи, відвантажувальні специфікації, сертифікати якості, інші документи, необхідні для проходження товаром митного контролю. Відправник повідомляє й іншу інформацію на вимогу перевізника.

Здійснення автомобільних перевезень оплачується за тарифом з розрахунку за перевезення однієї тонни вантажу залежно від відстані. Передбачено також надбавки, знижки та штрафи відповідно до встановленої плати (тарифу).

Митний режим при перетині кордонів європейських держав автотранспортом регулює Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП від 14 листопада 1975 року. Книжка МДП – це книжка міжнародного Дорожнього Перевезення, яка є документом, що застосовується для автомобільних перевезень вантажів через митні кордони

кількох держав без їх перевантаження.

Особливості міжнародних автомобільних перевезень:

- можливість забезпечити швидку та в повній цілісності доставку вантажів у пункти призначення;
- доставка вантажів до отримувача може здійснюватися без перевантаження;
- велика мобільність перевезень;
- висока ефективність при перевезеннях вантажів на невелику відстань (до 200 км);
- ритмічність перевезення вантажів;
- залежність від дорожньої мережі;
- складність управління вантажем, який знаходиться дуже далеко від керуючого.

В межах України координує автомобільні перевезення Асоціація Міжнародних Автомобільних перевізників України (АсМАП України), яка створена наприкінці 1991 року. Вона об'єднує понад дві тисячі організацій – учасників АсМАП України, які надають послуги з перевезень вантажів і пасажирів у міжнародному сполученні. З 1992 року Асоціація є дійсним членом Міжнародного Союзу автомобільного транспорту (IRU, Женева) та визнана 160-а об'єднаннями міжнародних автоперевізників – учасниками Конвенції МДП у 70-и країнах світу. Асоціація забезпечує функціонування Митної Конвенції на території України, забезпечує українських перевізників книжками МДП, контролює стан їх використання і повернення, організує їх зберігання і облік, надає перевізникам послуги юридичного характеру. Членами Асоціації експлуатуються більш ніж 18 тисяч автомобілів, половина з яких відповідають вимогам стандартів Євро-2 і Євро-3. Характеристика найбільш активних компаній з міжнародних і внутрішніх перевезень подана в табл. 5.1.

Таблиця 5.1

Характеристика найбільших компаній на ринку міжнародних і внутрішніх перевезень вантажів України

Назва компанії	Рік заснування	Країна-власник капіталу	Кількість зайнятих	Кількість автомобілів	Сфера дії
Formag (Одеса)	1992	Україна	235	15	Світ
FM Logistic Dniepr (Бровари)	1996	Франція	65	Немає даних	Україна, СНД, Східна та Західна Європа
ICI/International Container Transport	1992	Німеччина	200	Немає даних	Немає даних
M & S Forwarding Company (Київ)	2000	Україна	15	Немає даних	Світ
Panalpina	1995	Швейцарія	28	9	Світ
UDS/Ukrainian Distribution Logistics (Київ)	2000	Україна	Немає даних	600	Країни Східної та Західної Європи
Ukrainian Logistics Systems	2000	Україна	Немає даних	Немає даних	Україна
Рapid	1990	Україна	Немає даних	250	Країни СНД, Східної та Західної Європи
Орлан-Транс	1999	Україна	Немає даних	250	Країни СНД, Східної та Західної Європи
Укрінтеравтосервіс	1993	Україна	Немає даних	205	Країни СНД, Східної та Західної Європи

5.4. Міжнародні повітряні перевезення

Міжнародні повітряні перевезення регулюють декілька багатосторонніх договорів:

- Чиказька конвенція 1944 р.;
- Токійська конвенція 1963 р. про злочини і деякі інші дії на борту повітряного судна;
- Монреальська конвенція 1971 р. про припинення незаконних дій, спрямованих проти безпеки цивільної авіації;
- Гаазька конвенція 1971 р. про припинення незаконного захоплення повітряних суден;
- Варшавська конвенція 1929 р. для уніфікації міжнародних повітряних правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень.

В Україні при здійсненні авіап перевезень керуються багатосторонніми, двосторонніми договорами про повітряне обслуговування, а також Повітряним кодексом, у якому вказано, що регулярні міжнародні польоти повітряних суден, під час яких повітряні судна перетинають державний кордон України та іншої держави, здійснюються на підставі міждержавних домовленостей і міжнародних угод. Нерегулярні міжнародні польоти можуть виконуватися за спеціальними дозволами.

Найважливіший документ повітряних перевезень – авіаконосамент (Air Waybill, AWB) – підтверджує прийняття вантажу авіаційною транспортною компанією або транспортною компанією, що обслуговує вантажні авіап перевезення. На відміну від коносаменту, що застосовується при морських перевезеннях, авіаконосамент не є цінним папером, таким чином право по ньому не може бути передано іншій особі шляхом індосації.

Згідно з нормами Варшавської конвенції договір перевезення оформляється складанням проїзного квитка – для пасажирів, багажні квитанції – для багажу, авіанакладної – для вантажу.

Авіавантажна накладна – це документ, який виписується вантажовідправником або від його імені та підтверджує наявність договору між вантажовідправником (перевізниками) про перевезення вантажів авіалініями перевізника (перевізників). Авіанакладна складається у трьох оригінальних примірниках. Перший примірник, призначений для перевізника, та другий – для вантажоодержувача (супроводжує вантаж), підписує вантажовідправник. Третій примірник підписує перевізник. Його вручають вантажовідправникові після прийняття вантажу до перевезення. Вантажовідправник повинен подати в разі вимоги й інші документи чи інформацію. Якщо ці вимоги не виконані, відправник відповідає перед перевізником за будь-яку шкоду, що виникла внаслідок неподання ним документів чи інформації. Якщо перевізник готує документ на прохання вантажовідправника, він зобов'язаний це зробити як його агент. Таким чином, накладна і вказані у ній відомості є достатнім доказом укладення договору.

У накладній вказується наступне:

- назва аеропортів відправлення та прибуття;
- документи, що додаються до накладної;
- оголошена цінність;
- сума платежу за перевезення;
- дата складання накладної тощо.

Авіанакладна не є ні товаророзпорядчим, ні передавальним документом. Вона виконує лише функцію доказу укладення договору перевезення, прийняття товару до перевезення та умов перевезення. Часто авіанакладна використовується як митна декларація, в якій міститься докладний опис вантажу.

Плата за провіз вантажу авіатранспортом залежить від вантажу, виду товару, кількості одиниць вантажу (наприклад, кількості контейнерів).

Вантажні тарифи поділяються на такі види:

1) основні це тарифи, які встановлюються за провіз одного кілограма вантажу від пункту відправлення до пункту призначення. Основні тарифи поділяються на:

- нормальні, які є базовими для визначення знижок або доплат при утворенні класових, кількісних і спеціальних тарифів. Вони застосовуються на вантажі масою до 45 кг;

- кількісні, які, як правило, застосовуються авіакомпаніями, що експлуатують літаки великої місткості, і передбачають знижку для додаткових вагових категорій. Такі тарифи застосовуються на партії вантажу понад 45 кг, і розмір знижок збільшується зі збільшенням партії вантажу;

- мінімальний збір, тобто мінімальна оплата за відправлення вантажу, що стягується за одну доставку в тому випадку, коли плата за перевезення за нормальним вантажним тарифом виявиться нижчою від мінімального збору (в основному дорівнює вартості перевезення вантажу масою 5 кг за нормальним тарифом);

2) класові тарифи, які застосовуються для перевезення вантажів

певного виду (клітки для тварин, друкарська продукція, пінний вантаж й ін.). Вони обчислюються на підставі нормального наскрізного тарифу до 45 кг, що збільшується на відповідну відсоткову надбавку, а потім округлений результат збільшується на масу відправлення;

3) спеціальні тарифи – це пільгові тарифи і зі знижкою, які застосовуються для перевезень нижчезазначених категорій вантажів від/до визначених пунктів в одному напрямку і узгоджуються між авіакомпаніями, що спільно експлуатують дану авіалінію.

Пасажирські тарифи поділяються на:

1) нормальні, які класифікуються на:

- наскрізні, які друкуються в тарифних довідниках і розрізняються за класами наданого обслуговування, сезонністю і за видом оформлення перевезень;
- пропорційні, які застосовуються, якщо немає наскрізних надрукованих тарифів між якими-небудь пунктами на необхідному маршруті;

2) спеціальні – це різні екскурсійні і пільгові тарифи, що мають чітко виражений сезонний характер, мають обмеження за терміном дії, періодом їхнього застосування і залежать від кількості пасажирів у групах та умов перевезення.

Багажний тариф – це норма безкоштовного провозу багажу, як зареєстрованого, так і незареєстрованого, котра обумовлена класом обслуговування. Для першого класу вона становить 30 кг, для економічного класу – 20 кг. Багаж, що перевезений понад нормою безкоштовного провозу, підлягає оплаті пасажиром.

Особливості авіаперевезень:

- забезпечення високої швидкості доставки та збереження вантажу в дорозі;
- скорочення шляху;
- можливість перевезення вантажу в важкодоступні райони;

- високі витрати щодо доставки;
- узгодження маршрутів міжнародних перевезень з авіакомпаніями різних країн.

Основні джерела: [1, 2]

Додаткові джерела: [3 - 9]

Запитання для самоперевірки

1. Особливості міжнародних перевезень морським транспортом.
2. Форми організації перевезень морським транспортом.
3. Що являє собою договір морського перевезення у траповому судноплавстві?
4. Основні пункти чартерного договору.
5. Сутність та основні функції коносаменту.
6. Що являє собою залізнична накладна? Із скількох листів вона складається? Яке призначення кожного листа?
7. Переваги залізничного транспорту при здійсненні міжнародних перевезень.
8. У скількох примірниках складається накладна при здійсненні міжнародних перевезень автомобільним транспортом? Яке призначення кожного примірника?
9. Особливості міжнародних автомобільних перевезень.
10. Якими багатосторонніми договорами регулюються міжнародні повітряні перевезення?
11. У скількох примірниках складається авіанакладна при здійсненні міжнародних повітряних перевезень? Яке призначення кожного примірника?
12. Види вантажних тарифів при здійсненні повітряних перевезень.
13. Види пасажирських тарифів при здійсненні повітряних перевезень.
14. Сутність багажного тарифу.
15. Особливості міжнародних повітряних перевезень.

Тестові завдання

1. До особливостей міжнародних перевезень морським транспортом можна віднести:

- а) незалежність від кліматичних умов;
- б) високі витрати щодо доставки;
- в) мобільність та велика вантажопідйомність;
- г) всі відповіді вірні.

2. До особливостей міжнародних перевезень залізничним транспортом можна віднести:

- а) незалежність від кліматичних умов;
- б) високі витрати щодо доставки;
- в) мобільність та велика вантажопідйомність;
- г) всі відповіді вірні.

3. До особливостей міжнародних перевезень повітряним транспортом можна віднести:

- а) незалежність від кліматичних умов;
- б) високі витрати щодо доставки;
- в) мобільність та велика вантажопідйомність;
- г) всі відповіді вірні.

4. На морському транспорті виділяють такі форми організації перевезень:

- а) пряму і комбіновану;
- б) лінійну і регулярну;
- в) специфічну та інтегровану;
- г) лінійну і трапову.

5. Для якої форми перевезень морським транспортом характерні регулярні перевезення за заздалегідь оголошеним розкладом:

- а) для лінійної;
- б) для регулярної;
- в) для інтегрованої;

г) для прямої.

6. Основним документом у морських перевезеннях є:

а) накладна ЦІМ;

б) книжка МДП;

в) коносамент;

г) всі відповіді вірні.

7. Перший лист залізничної накладної:

а) залишається на залізниці призначення;

б) супроводжує вантаж до станції призначення, видається отримувачу разом з п'ятим листом і вантажем;

в) видається відправникові після укладання договору перевезення;

г) залишається у відправника.

8. Перший примірник накладної при перевезеннях вантажів автотранспортом:

а) вручається відправникові;

б) додається до товару;

в) залишається у перевізника;

г) всі відповіді невірні.

9. У скількох примірниках складається авіанакладна?

а) у одному;

б) у двох: оригінал і дублікат;

в) залежно від конкретних умов;

г) у трьох.

10. При здійсненні авіаперевезень вантажні тарифи поділяються на:

а) основні, специфічні, універсальні;

б) основні, класові, спеціальні;

в) основні, пільгові, спеціальні;

г) приватні, державні, змішані.

ЗАКЛЮЧНА ЧАСТИНА

Підсумком вивчення дисципліни є засвоєння методів та принципів ефективної організації і управління міжнародних транспортних перевезень.

Перспективами розвитку даної галузі знань може бути вивчення поточних змін в законодавстві України, нормативних документах уряду, які стосуються питань, що зазначені в конспекті.

ПЕРЕЛІК СКОРОЧЕНЬ

Маловідомих скорочень конспект лекцій не містить. По кожній темі основної частини умовні позначення, символи, одиниці мають пояснення одразу після їх застосування.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Смирнов І.Г., Косарева Т.В. Транспортна логістика : Навч. посібник. – К. : Центр учбової літератури, 2008. – 224 с.
2. Сокур І.М., Сокур Л.М., Герасимчук В.В. Транспортна логістика : Навч. посібник. – К. : Центр учбової літератури, 2009. – 222 с.

Додаткові

3. Про автомобільний транспорт: Закон України від 5 квітня 2001 р. № 2344-III // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 22. – ст. 105 [зі змінами і доповненнями].
4. Про залізничний транспорт: Закон України від 4 липня 1996 р. № 273/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 40. – ст. 40 [зі змінами і доповненнями].
5. Про приєднання України до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів: Закон України від 1 серпня 2006 р. № 57-V // Відомості Верховної Ради України. – 2006. – № 39. – ст. 341.
6. Про транзит вантажів: Закон України від 20 жовтня 1999 р. № 1172-XIV // Відомості Верховної Ради України. – 1999. – № 51. – ст. 446 [зі змінами і доповненнями].
7. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – ст. 446 [зі змінами і доповненнями].
8. Про транспортно-експедиторську діяльність: Закон України від 01 липня 2004 р. № 1172-XIV // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 52. – ст. 562 [зі змінами і доповненнями].
9. Про трубопровідний транспорт: Закон України від 15 травня 1996 р. № 192/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 29. – ст. 139 [зі змінами і доповненнями].

МЕТОДИЧНЕ ВИДАННЯ

КОНСПЕКТ ЛЕКЦІЙ
з дисципліни
«ОРГАНІЗАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ»

для здобувачів вищої освіти першого (бакалаврського) рівня освіти за спеціальністю 275 «Транспортні технології (за видами)», спеціалізація 275.03 «Транспортні технології (на автомобільному транспорті)»

Відповідальний за випуск: С.П. КОМАРНИЦЬКИЙ

Комп'ютерний набір та верстка: С.П. КОМАРНИЦЬКИЙ

Формат паперу 60×84 1/16. Обл.-вид. арк. 10,25.
Наклад 100 примірників.

м. Кам'янець-Подільський, ЗВО «ПДУ», Пр-т Грушевського,
2/8, корпус 4
